



ESSAIS EN VOL

CRD 2008-20 – MDM.003A – 22.8.2013 CONNEXES

RESUME

Le présent avis porte sur l'amélioration de la sécurité des essais en vol, avec pour objectif spécifique la définition et l'harmonisation des qualifications des équipages d'essai en vol ainsi que la transition progressive vers les exigences ainsi introduites. Le présent avis propose l'introduction d'un manuel d'exploitation d'essais en vol définissant les politiques et les procédures mises en place par l'organisme en matière d'essai en vol.

En outre, une modification de la partie 21 est suggérée de façon à y intégrer un nouvel appendice XII applicable aux aéronefs CS-23 dont la MTOM est supérieure à 2 000 kg, et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29. Cet appendice concerne les éléments suivants:

1. Définition des essais en vol.
2. Catégories d'essai en vol.
3. Qualification des pilotes pour les catégories 3 et 4 d'essai en vol.
4. Définition et qualification de l'ingénieur principal d'essai en vol.

L'entrée en vigueur propose des règles d'acquisition de droits ainsi que des mesures transitoires pour appuyer d'éventuels travaux supplémentaires sur le sujet de l'octroi de licences aux ingénieurs principaux d'essai en vol (LFTE). Un A-NPA indépendant réunit des données et informations supplémentaires et ouvrira la discussion sur la création d'un programme d'octroi de licence aux personnes répondant à la définition de LFTE.

Le présent avis sera suivi d'une décision introduisant des AMC et des GM dans la partie 21 afin de fournir une orientation supplémentaire concernant les sujets abordés dans les présentes.

Applicabilité		Présentation des processus	
Règlements et décisions concernés:	Règlement de la commission (UE) n° 748/2012	Document de fond:	Non
Parties prenantes concernées:	Tous les DOA/POA/APDOA, Équipages d'essai en vol pour aéronefs CS-23 de plus de 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29, États membres, Organismes de formation aux essais en vol, Associations professionnelles.	Groupe de réglementation:	Oui
Instigateur/ origine:	Harmonisation, Sécurité	Termes de référence	8.12.2004
Référence:	Sans objet	Type de RIA:	Complète
		Consultation technique lors de la rédaction du NPA:	Oui
		Date de publication du NPA:	2008/03
		Durée de consultation du NPA:	5 mois
		Groupe de révision:	Oui
		Consultation ciblée:	Non
		Date de publication de la décision:	2014/03

Table des matières

1. Informations procédurales	3
1.1. Procédure de réglementation	3
1.2. Structure de l'avis et des documents connexes	3
1.3. Prochaines étapes de la procédure	4
2. Note explicative	5
2.1. Problèmes à régler	5
2.2. Objectifs	5
2.3. Résultat de la consultation	6
2.4. Résumé de l'évaluation de l'impact réglementaire	8
2.5. Aperçu des modifications proposées	9
3. Références	11
3.1. Règlements concernés	11
3.2. Décisions concernées	11
3.3. Documents de référence	11

1. Informations procédurales

1.1. Procédure de réglementation

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (dénommée ci-après l'«Agence») a rédigé le présent avis conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 216/2008¹ (dénommé ci-après le «règlement de base») et de la procédure de réglementation².

Cette activité de réglementation est incluse dans le programme de réglementation de l'Agence pour 2013, au paragraphe MDM.003a. Le champ d'application et le calendrier de cette tâche sont définis dans les termes de référence y afférents (ToR) MDM.003(a)³.

La version préliminaire du texte du présent avis a été élaborée par l'Agence, qui s'est appuyée sur les contributions du groupe de réglementation pour le MDM.003. Toutes les parties intéressées ont été consultées⁴ par l'entremise de l'avis de proposition de modification (NPA) 2008-20⁵, publié le 29/08/2008.

À la date de clôture du 31.1.2009, l'Agence avait reçu 315 commentaires distincts émanant des parties intéressées, notamment des industriels, des autorités aéronautiques nationales, prestataires de formation et des organismes professionnels.

L'Agence a traité et répondu aux commentaires reçus par le biais du NPA. Les commentaires reçus et les réponses de l'Agence ont été présentés dans le document de réponse aux commentaires (CRD) 2008-20⁶ publié le 13.09.2012.

À la date de clôture du 13.11.2012, l'Agence avait reçu 11 réactions au CRD émanant des parties intéressées, notamment des industriels, des autorités aéronautiques nationales et des organismes professionnels.

Le texte du présent avis (à savoir la note explicative et la version préliminaire du règlement) a été élaboré par l'Agence en tenant compte des réactions au CRD.

La présentation des processus figurant en page de titre résume les principales étapes de cette activité de réglementation.

1.2. Structure de l'avis et des documents connexes

Le chapitre 1 du présent avis contient les informations procédurales associées à cette tâche. Le chapitre 2 «Note explicative» en explique le contenu technique essentiel. La version préliminaire du texte réglementaire proposé par l'Agence est publiée sur le site

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1) tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 (JO L 4 du 9.1.2013, p. 34).

² L'Agence est tenue de suivre un processus de réglementation structuré, conformément à l'article 52, paragraphe 1, du règlement de base. Ce processus a été adopté par le conseil d'administration de l'Agence et est dénommé «procédure de réglementation». Voir la décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour la délivrance des avis, des spécifications de certification et des documents d'orientation (procédure de réglementation), décision du CA AESA n° 01-2012 du 13 mars 2012.

³ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf).

⁴ Conformément à l'article 52 du règlement de base et à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 6 de la procédure de réglementation.

⁵ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

⁶ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>.

web de l'Agence⁷. Le chapitre 3 résume les futures décisions du directeur exécutif y afférentes relatives aux AMC/GM.

1.3. Prochaines étapes de la procédure

Le présent avis, qui contient des propositions de modification de la partie 21 du règlement, s'adresse à la Commission européenne et lui sert de support technique pour élaborer une proposition législative.

La décision contenant les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) seront publiés par l'Agence après adoption des modifications apportées à la partie 21 du règlement.

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2. Note explicative

2.1. Problèmes à régler

Le présent avis aborde la nécessité d'harmoniser les qualifications des équipages d'essai en vol en Europe, en réponse à une demande formulée par les industriels. Dans un certain nombre de cas, les équipages d'essai qualifiés dans un pays donné n'étaient pas reconnus comme tels dans d'autres pays.

En conséquence, l'amélioration de la libre circulation des personnes (équipages d'essai en vol) et des services (activités d'essai en vol) a été reconnue nécessaire.

Un autre problème se posait: la nécessité pour les organismes de production et de conception chargés de piloter les essais en vol de définir dans un document dédié les politiques et procédures relatives aux essais en vol. Ce document devrait ensuite être approuvé par l'autorité compétente pour l'organisme concerné (une autorité nationale ou l'Agence).

Cette tâche a déjà été définie par une initiative précédente des JAA, mais elle tient compte du cadre réglementaire actuel de l'Agence.

2.2. Objectifs

Les objectifs généraux du système de l'AESA sont définis à l'article 2 du règlement de base. Cette proposition contribuera à la réalisation des objectifs généraux en apportant une solution aux problèmes énoncés à la section 2.1.

La présente proposition a pour objectifs généraux de garantir la mise en place d'exigences autorisant la conduite sécurisée d'essais en vol en produisant des exigences harmonisées applicables aux qualifications des équipages, en établissant un manuel d'exploitation d'essais en vol et en déterminant une période de transition et des mesures d'acquisition de droits appropriées.

Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- (a) Introduction de l'exigence d'établissement d'un manuel d'exploitation d'essais en vol (FTOM) définissant les politiques et les procédures relatives aux essais en vol. Ce FTOM comportera un lien vers les qualifications harmonisées des équipages de conduite.
- (b) Harmonisation des qualifications des équipages de conduite en prenant les mesures suivantes:
 - (1) fournir une définition des essais en vol;
 - (2) définir les catégories d'essai en vol;
 - (3) mettre en place les qualifications des pilotes pour les catégories 3 et 4 d'essai en vol; et
 - (4) fournir une définition du rôle d'ingénieur principal d'essai en vol (LFTE) et détailler les qualifications requises.
- (c) Mesures de transition

Introduire des règles d'acquisition de droits applicables aux membres d'équipage de conduite exerçant déjà les fonctions concernées, ainsi que des mesures de transition

destinées à appuyer les travaux supplémentaires et une décision concernant la licence de LFTE.

Un A-NPA indépendant réunit des données et informations supplémentaires et ouvrira la discussion sur la création d'un programme d'octroi de licence aux LFTE. Si la consultation du A-NPA donne lieu à la décision de procéder à l'octroi de licence de LFTE, une nouvelle tâche de réglementation sera consacrée à ce sujet.

2.3. Résultat de la consultation

Le NPA 2008-20 a suscité des commentaires portant sur divers sujets relatifs à l'applicabilité de l'appendice XII, au FTOM, aux définitions des catégories d'essai en vol et du LFTE, ainsi qu'aux exigences d'expérience et de compétence applicables aux pilotes et aux LFTE. Des réponses ont été fournies par l'entremise du CRD 2008-20. Un texte révisé tenant compte de ces commentaires a été proposé.

Quelques réactions ont sollicité une clarification concernant l'applicabilité de l'appendice XII, les catégories d'essai en vol et la modification des exigences de compétence proposées pour les LFTE. Des réactions supplémentaires ont été reçues concernant le sujet controversé de la licence de LFTE, ainsi que la nécessité de fournir une orientation réglementaire supplémentaire relative aux aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2 000 kg. Certains problèmes d'ordre éditorial ont également été abordés.

2.3.1 Applicabilité de l'exigence de FTOM

L'avis stipule qu'un FTOM s'impose pour tous les organismes de production et de conception menant des activités d'essai en vol. La décision correspondant à cet avis révisera le matériel AMC et élaborera, s'il y a lieu, l'exigence de mise en place d'un FTOM pour les procédures autres que le DOA (APDOA) et les programmes de certification.

2.3.2 Applicabilité de l'exigence de respect de l'appendice XII

L'exigence de respect des termes de l'appendice XII s'applique aux aéronefs CS-23 pesant plus de 2 000 kg et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29, comme précisé ci-après.

CS-23 pesant plus de 2 000 kg et tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29

Les différentes parties prenantes ont posé des questions quant à la valeur de 2 000 kg choisie pour définir la limite inférieure d'applicabilité de l'appendice XII aux aéronefs CS-23. Il convient de noter que le seuil pondéral de 2 000 kg a été déterminé par le groupe de révision afin de parvenir à un équilibre approprié entre la complexité des aéronefs et le coût et la rigueur des essais en vol imposés. Cette valeur est alignée sur la valeur pondérale supérieure ELA2 pour les avions.

Certaines réactions indiquent que les réponses fournies et présentées dans le CRD ne clarifiaient pas entièrement le champ d'applicabilité et, dans certains cas, manquaient de cohérence. Dès lors, une question persistait quant à l'applicabilité de la limite pondérale inférieure de 2 000 kg: s'agit-il d'une limite d'applicabilité de l'appendice XII concernant uniquement les aéronefs CS-23, ou s'applique-t-elle à tous les aéronefs CS-23, CS-25, CS-27 et CS-29.

Si l'applicabilité de l'appendice XII est clairement établie dans la proposition de texte pour la partie 21, certaines réactions invitaient néanmoins l'Agence à éclaircir davantage ce point.

L'applicabilité de l'appendice XII est uniquement limitée aux aéronefs CS-23 pesant plus de 2 000 kg et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29.

Dirigeables à gaz

La situation s'est révélée différente en ce qui concerne les dirigeables à gaz. Certains dirigeables à gaz n'ont pas été répertoriés dans la définition d'ELA2. Aussi, l'une des réactions demandait si les exigences d'essai en vol proposées, et plus particulièrement l'appendice XII, s'appliquaient aux dirigeables à gaz. Il convient de noter que l'exigence énoncée en appendice XII n'était pas destinée à s'appliquer aux dirigeables à gaz.

Par conséquent, il est à nouveau souligné que l'appendice XII s'applique uniquement aux aéronefs CS-23 de plus de 2 000 kg et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29.

Cependant, il convient également de noter que l'exigence d'établissement d'un manuel d'exploitation d'essais en vol (FTOM) reste valable pour tous les DOA/POA et APDOA exerçant une activité d'essai en vol, y compris les dirigeables. Ce manuel définira les politiques et procédures de l'organisme relatives aux essais en vol.

2.3.3 Règle d'acquisition de droits

En réponse à une réaction, il convient de noter que la règle d'acquisition de droits s'applique aux pilotes exécutant des essais en vol de catégories 3 et 4 et aux ingénieurs d'essai en vol. En ce qui concerne les pilotes exécutant des essais en vol de catégories 1 et 2, des exigences de compétence et des règles de conversion sont déjà définies dans la partie FCL du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

2.3.4 Définition des essais en vol, catégories d'essai en vol, qualification des équipages d'essai en vol

Pendant la période de consultation du NPA 2008-20, l'Agence a reçu de nombreux commentaires concernant la définition des catégories d'essai en vol et l'étendue des qualifications et de l'expérience requises pour les différentes catégories d'essai en vol, ainsi que les programmes de formation.

Ces questions ont fait l'objet d'une discussion et un accord a été trouvé avec le groupe de révision dédié. Les modifications apportées à la proposition initiale du NPA ont donné lieu au texte révisé suggéré par le CRD 2008-20.

Une réaction estimait, dans certains cas, les programmes de formation trop lourds (par exemple, 350 heures de formation au sol et 60 heures de formation en vol pour le niveau de compétence 1 des LFTE), en particulier dans le contexte des aéronefs CS-23.

Il convient de noter que, outre le seuil de 2 000 kg pour les aéronefs CS-23 au-delà duquel l'appendice XII s'applique, des dispositions ont été rédigées de façon à réduire de moitié l'exigence de compétence, au regard des caractéristiques de vol des aéronefs CS-23. Ces dispositions viendront éventuellement en soutien aux aéronefs dont la vitesse de conception en piqué (Md) est inférieure à 0,6 et dont le plafond maximal est inférieur à 7 620 m (25 000 pieds).

Une autre réaction suggérait une combinaison de valeurs inférieures et supérieures pour les heures de formation différente de celle contenue dans cette proposition (par exemple, 300 heures de formation au sol et 90 heures de vol pour le niveau de compétence 1 des LFTE). Le nombre d'heures de formation figurant dans cette proposition repose sur les conclusions du groupe de révision. Aussi, l'Agence suggère de maintenir les programmes de formation tels que stipulés dans le CRD 2008-20.

Une autre réaction concernait le sujet des vols de maintenance. Des informations complémentaires sont disponibles dans le document réglementaire en cours d'élaboration

par l'Agence à propos de la «Navigabilité et aspects opérationnels des vols de contrôle de maintenance», RMT.0393/.0394.

Il convient également de noter que l'Agence développe actuellement un NPA portant sur les «Vols liés à une activité de production et de conception», conformément au paragraphe RMT.0348/.0349.

2.3.5 Exigences de compétence/expérience des équipages de conduite pour les aéronefs pesant moins de 2 000 kg

Au regard des réactions reçues, la nécessité de poursuivre la normalisation ou la fourniture d'une orientation relative à la compétence et l'expérience des équipages de conduite participant à des essais en vol à bord d'aéronefs pesant moins de 2 000 kg, a été reconnue. Elle pourra faire l'objet d'une tâche de réglementation à venir.

2.3.6 Ingénieur principal d'essai en vol

Un ensemble distinct de commentaires a été émis concernant le NPA portant sur l'octroi de licences d'ingénieur principal d'essai en vol. Plusieurs avis similaires ont été enregistrés pendant la période de réaction. Une orientation convergente n'a pu être tirée des commentaires reçus ni de la révision ultérieure réalisée par le groupe de révision dédié. Si un accord général a été obtenu pour définir les exigences de compétence et d'expérience applicables aux ingénieurs d'essai en vol dans la partie 21, le sujet d'une licence est laissé de côté en attente d'informations supplémentaires.

Par conséquent, la licence d'ingénieur principal d'essai en vol (LFTE) forme désormais le sujet d'un A-NPA visant à clarifier et à appuyer une décision concernant cette question.

L'une des réactions demandait la révision de la définition du LFTE de façon à supprimer la formulation renvoyant à l'idée d'assister le pilote «dans l'exploitation de l'aéronef et de ses systèmes». Cette formulation souligne le rôle essentiel du LFTE, qui influence directement la sécurité de l'aéronef pendant l'activité d'essai en vol. Par conséquent, l'Agence suggère de maintenir la définition du LFTE intacte. Des explications complémentaires seront intégrées au document d'orientation consacré aux LFTE.

Comme le stipule précédemment le CRD 2008-20, il appartient au titulaire du DOA/POA/APDOA de décider si la présence à bord d'un ingénieur principal d'essai en vol est nécessaire. Si la présence d'un LFTE à bord est nécessaire, celui-ci doit alors suivre une formation obligatoire. Il y a lieu de noter que, si le titulaire du DOA choisit de ne pas recourir à un LFTE mais à un autre ingénieur d'essai en vol, il lui appartient alors de définir et de dispenser la formation correspondant à la tâche attribuée à cet ingénieur d'essai en vol. L'Agence n'a pas pour intention d'ordonner l'affectation d'un quelconque FTE à bord. La responsabilité de la composition de l'équipage revient au titulaire du DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Autres problèmes

Suite à une réaction spécifique, la définition de l'essai en vol a été actualisée de façon à utiliser les termes «conformité avec la définition de type» en tant que formulation appropriée.

2.4. Résumé de l'évaluation de l'impact réglementaire

Les options identifiées lors de l'évaluation de l'impact réglementaire du NPA 2008-20 sont les suivantes:

- a. Option 0: option de référence (aucune modification)

b. Option 1: réglementation des essais en vol

Les parties prenantes concernées sont les DOA/POA/APDOA, les fabricants d'aéronefs CS-23 pesant plus de 2 000 kg et tous les fabricants d'aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29, les fabricants de moteurs, les titulaires d'un STC ou postulants à un STC susceptibles d'utiliser un essai en vol aux fins d'établir leur conformité avec les règlements. En outre, les équipages d'essai en vol civil concernés et, par conséquent, les organismes de formation aux essais en vol.

Les impacts identifiés dans la RIA sont les suivants: sécurité, économiques et sociaux.

L'impact sur la sécurité a été évalué au regard des comptes rendus d'accidents (un pour les aéronefs à voilure fixe et un pour les aéronefs à voilure tournante) en situation d'essai en vol survenus entre 1990 et 2005. Une analyse a été réalisée au moyen du document World Airline Accident Summary (WAAS - Synthèse des accidents de compagnies aériennes dans le monde - Civil Air Publication 479). Les problèmes notés à l'issue des accidents (absence de gestion des risques, composition et compétence de l'équipage de conduite, équipements de sécurité) auraient trouvé une solution dans le FTOM proposé dans le présent avis. À l'instar des aéronefs à voilure fixe, la cause probable d'un accident d'aéronef à voilure tournante a appuyé la nécessité d'introduire un FTOM. En outre, une analyse complémentaire a également souligné la nécessité de mettre en place des exigences appropriées en matière de compétence et d'expérience des équipages d'essai en vol.

L'impact économique a fait l'objet d'une évaluation qualitative et des mesures d'atténuation ont été proposées. L'expérience et les compétences requises pour l'équipage d'essai en vol sont associées à la complexité des essais en vol et des aéronefs. Quatre catégories différentes ont été envisagées pour répertorier l'intégralité des essais en vol.

Les mesures d'atténuation consistaient à limiter l'applicabilité de l'appendice XII aux aéronefs CS-23 pesant plus de 2 000 kg, et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29, à introduire une clause d'acquisition de droits, à adapter les exigences d'expérience et de compétence des équipages de conduite en fonction de la complexité des essais et des aéronefs, et à mettre en place des mesures de transition sur le long terme.

Conclusion de l'avis

Si l'on tient compte du fait que la décision relative aux licences de LFTE constituera une tâche séparée [voir RMT.0583 (MDM.003C) A-NPA sur les LFTE], on peut s'attendre à un impact positif de l'adoption de cette proposition sur la sécurité de tous les organismes et des personnes directement impliquées dans l'exécution d'essais en vol. Les impacts économiques ont été minimisés moyennant des exigences proportionnées et des mesures de transition appropriées.

Pour plus de précisions concernant cette RIA, se reporter au NPA 2008-20.

2.5. Aperçu des modifications proposées

Sous-partie G - «Agrément d'organisme de production», paragraphe 21.A.143 «Exposition»: une modification est proposée de façon à y intégrer les exigences d'établissement d'un FTOM. Les organismes de production sont tenus de mettre en place un FTOM lorsque les essais en vol font partie de leurs activités. Ce document doit décrire de façon détaillée les politiques et procédures requises pour permettre à un organisme d'effectuer des essais en vol. Un lien vers l'appendice XII est fourni avec l'exigence de FTOM. Le FTOM doit être déposé auprès de l'autorité compétente.

Sous-partie J – «Agrément d'organisme de conception», paragraphe 21.A.243 «Données»: une modification est proposée de façon à y intégrer les exigences d'établissement d'un FTOM. Les organismes de conception sont tenus de mettre en place un FTOM lorsque les essais en vol font partie de leurs activités. Un lien vers l'appendice XII accompagne l'exigence de FTOM. Le FTOM doit être déposé auprès de l'Agence.

Sous-partie P – «Autorisation de vol», paragraphe 21.A.708 «Conditions de vol»: une modification est proposée de façon à y intégrer les exigences identifiées dans le nouvel appendice XII. Cet appendice concerne les éléments suivants:

Applicabilité: l'appendice XII s'applique aux aéronefs CS-23 dont la MTOM est supérieure à 2 000 kg et à tous les aéronefs CS-25, CS-27 et CS-29.

Définitions: les termes essai en vol, ingénieur d'essai en vol (FTE) et ingénieur principal d'essai en vol (LFTE) y sont définis.

Catégories d'essai en vol: l'appendice XII décompose les essais en vol suivant quatre catégories différentes, selon les niveaux de complexité des essais en vol.

Qualifications des équipages d'essai en vol: l'appendice XII fournit les exigences de qualification applicables aux pilotes exécutant des essais en vol de catégories 3 et 4 et aux LFTE.

Les exigences de compétence et d'expérience des pilotes d'essai en vol et des ingénieurs principaux d'essai en vol varient selon deux paramètres: la complexité de l'essai en vol et la complexité de l'aéronef. Pour les pilotes répertoriés dans la catégorie 1 ou 2 d'essai en vol, les exigences proposées renvoient à la partie FCL. Pour les pilotes répertoriés dans la catégorie 3 ou 4 d'essai en vol et les ingénieurs principaux d'essai en vol, la formation requise varie en fonction de l'organisme employeur.

Ingénieur principal d'essai en vol (LFTE): les exigences détaillées d'autorisation octroyée par l'organisme employeur sont stipulées.

Compétence et expérience des autres ingénieurs d'essai en vol: les exigences d'expérience générale, de formation et d'archivage sont stipulées.

Fait à Cologne, le 22 août 2013.

P. GOUDOU
Directeur exécutif
(signature)

3. Références

3.1. Règlements concernés

Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

3.2. Décisions concernées

Décision du directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne portant modification de la décision 2013/001/R du directeur exécutif de l'Agence du 23 janvier 2013 relative aux moyens acceptables de conformité et aux documents d'orientation pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production («AMC et GM de la partie 21»).

Remarque: l'Agence publiera une décision contenant les AMC et les GM après publication du texte des modalités d'exécution au Journal officiel de l'Union européenne.

3.3. Documents de référence

A-NPA 2013-XX relatif à la «Licence d'ingénieur principal d'essai en vol»

Annexe 1 de l'OACI relative aux «Licences du personnel»

NPA 2008-20 et CRD 2008-20 relatifs aux «Essais en vol»