



PROBE ÎN ZBOR

CRD 2008-20 — MDM.003A AFERENTE — 22/08/2013

REZUMAT

Prezentul aviz abordează aspecte referitoare la îmbunătățirea siguranței probelor în zbor, cu obiectivul specific de a se concentra pe definirea și armonizarea calificărilor echipajelor de probe în zbor și pe realizarea unei tranziții ușoare la cerințele introduse. Prezentul aviz propune introducerea unui manual operațional privind probele în zbor care să definească politicile și procedurile organizației cu privire la probele în zbor.

În plus, se propune modificarea părții 21 în sensul includerii unui nou apendice XII aplicabil pentru aeronavele CS-23 cu o MTOM de peste 2 000 kg și pentru toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29. Acest apendice se axează pe următoarele teme:

1. Definirea probelor în zbor.
2. Categoriile de probe în zbor.
3. Calificarea piloților pentru categoriile 3 și 4 de probe în zbor.
4. Definirea și calificarea inginerului-șef de probe în zbor.

Intrarea în vigoare propune norme de prelungire, precum și măsuri tranzitorii de sprijin pentru potențialele activități ulterioare pe tema acordării licențelor de inginer-șef de probe în zbor (*lead flight test engineer* - LFTE). O A-NPA separată adună date și informații suplimentare și va deschide discuția privind crearea unui regim de acordare a licențelor de LFTE.

Prezentul aviz va fi urmat de o decizie privind introducerea de AMC și GM în partea 21 care să ofere îndrumări suplimentare cu privire la temele abordate în prezentul document.

Aplicabilitate		Harta procesului	
Regulamente și decizii afectate:	Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei	Document de reflecție:	Nu
Părți interesate afectate:	Toate DOA/POA/APDOA, toate echipajele pentru probe în zbor pentru aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29, statele membre, organizațiile de instruire pentru probe în zbor, asociațiile profesionale.	Grup de reglementare:	Da
Mecanism/sursă:	Armonizare, siguranță	Termeni de referință	8.12.2004
Referință:	N/A	Tip RIA:	Complet
		Consultare tehnică în timpul redactării NPA:	Da
		Data publicării NPA:	2008/03
		Durata consultării privind NPA:	5 luni
		Grup de revizuire:	Da
		Consultare orientată:	Nu
		Data publicării deciziei:	2014/03

Cuprins

1. Informații procedurale	3
1.1. Procedura de reglementare	3
1.2. Structura prezentului aviz și documentele conexe	3
1.3. Următorii pași în cadrul procedurii	4
2. Notă explicativă	5
2.1. Aspecte care trebuie abordate	5
2.2. Obiective	5
2.3. Rezultatul consultării	6
2.4. Rezumatul evaluării impactului de reglementare	8
2.5. Prezentarea modificărilor propuse	9
3. Referințe	11
3.1. Regulamente afectate	11
3.2. Decizii afectate	11
3.3. Documente de referință	11

1. Informații procedurale

1.1. Procedura de reglementare

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) a elaborat prezentul aviz în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ (denumit în continuare „regulamentul de bază”) și procedura de reglementare².

Această activitate de reglementare este inclusă în Programul de reglementare al agenției pentru 2013 în conformitate cu MDM.003a. Domeniul de aplicare și calendarul activității au fost definite în termenii de referință aferenți MDM.003(a)³.

Proiectul de text al prezentului aviz a fost elaborat de agenție pe baza contribuției grupului de reglementare pentru MDM.003. Toate părțile interesate au fost consultate⁴ prin Notificarea propunerii de modificare (*Notice of Proposed Amendment - NPA*) 2008-20⁵, care a fost publicată la 29.8.2008.

Până la data limită de 31.1.2009, agenția a primit 315 observații distincte de la părțile interesate, inclusiv industria, autoritățile aeronautice naționale, furnizorii de instruire și organizațiile profesionale.

Agenția a abordat observațiile primite referitor la NPA și a răspuns la acestea. Observațiile primite și răspunsurile agenției au fost prezentate în documentul de răspuns la observații (*Comment-Response Document - CRD*) 2008-20⁶ care a fost publicat la 13.9.2012.

Până la data limită de 13.11.2012, agenția a primit 11 reacții la CRD de la părțile interesate, inclusiv industria, autoritățile aeronautice naționale și organizațiile profesionale.

Textul prezentului aviz (și anume, nota explicativă și proiectul de regulament) a fost elaborat de către agenție, luând în considerare reacțiile privind CRD.

Harta procesului de pe pagina de titlu sintetizează principalele etape ale acestei activități de reglementare.

1.2. Structura prezentului aviz și documentele conexe

Capitolul 1 al prezentului aviz cuprinde informații procedurale legate de această activitate. Capitolul 2 „Nota explicativă” explică conținutul tehnic de bază. Proiectul de text al normei propuse de către agenție este publicat pe site-ul agenției⁷. Capitolul 3 rezumă viitoarele decizii aferente ale DE privind AMC/GM.

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 6/2013 al Comisiei din 8 ianuarie 2013 (JO L 4, 9.1.2013, p. 34).

² Agenția este obligată să respecte un proces de reglementare structurat în conformitate cu articolul 52 alineatul (1) din regulamentul de bază. Consiliul de administrație al agenției a adoptat un astfel de proces, iar acesta se numește „procedură de reglementare”. A se vedea Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, specificații de certificare și materiale de îndrumare (procedura de reglementare), Decizia Consiliului de administrație al AESA nr. 01—2012 din 13 martie 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 În conformitate cu articolul 52 din regulamentul de bază și articolul 5 alineatul (3) și articolul 6 din procedura de reglementare.

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>.

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

1.3. Următorii pași în cadrul procedurii

Prezentul aviz cuprinde modificările propuse la partea 21 a regulamentului și se adresează Comisiei Europene, care îl folosește ca o bază tehnică pentru pregătirea unei propuneri legislative.

Decizia care conține mijloacele acceptabile de conformitate (*Acceptable Means of Compliance* - AMC) și materialele de îndrumare (GM) va fi publicată de către agenție în momentul în care modificările propuse la partea 21 a regulamentului vor fi adoptate.

2. Notă explicativă

2.1. Aspecte care trebuie abordate

Prezentul aviz abordează necesitatea armonizării calificărilor echipajelor de probe în zbor în Europa, ca răspuns la o solicitare din partea industriei. Industria a cunoscut o serie de cazuri în care echipajele de probe în zbor calificate într-o țară nu erau neapărat recunoscute în alte țări.

Prin urmare, s-a constatat că libera circulație a persoanelor (echipaje de probe în zbor) și serviciilor (activități de probe în zbor) trebuie îmbunătățită.

Un alt aspect abordat a fost necesitatea ca organizațiile de producție și proiectare să efectueze probe în zbor pentru a defini într-un document politicile și procedurile aferente probei în zbor. Prezentul document ar trebui aprobat de către autoritatea competentă a organizației (care poate fi o autoritate națională sau agenția).

Această sarcină a apărut ca urmare a eforturilor anterioare ale JAA; cu toate acestea, se ia în considerare actualul cadru de reglementare al agenției.

2.2. Obiective

Obiectivele generale ale sistemului EASA sunt definite la articolul 2 din regulamentul de bază. Această propunere va contribui la realizarea obiectivelor generale prin abordarea aspectelor descrise la punctul 2.1.

Obiectivele generale ale prezentei propuneri sunt de a garanta instituirea unor cerințe care să permită efectuarea probelor în zbor în condiții de siguranță, prin stabilirea unor cerințe armonizate pentru calificările echipajelor, prin elaborarea unui manual operațional privind probele în zbor și prin fixarea unei perioade de tranziție adecvate și a unor măsuri de prelungire.

Obiectivele specifice sunt:

- (a) introducerea cerinței referitoare la un manual operațional privind probele în zbor (*flight test operations manual* - FTOM), în care să fie definite politicile și procedurile legate de probele în zbor. FTOM va include o referire la calificările armonizate pentru echipajele de zbor.
- (b) armonizarea calificărilor pentru echipajele de zbor, prin luarea următoarelor măsuri:
 - (1) prezentarea unei definiții pentru probele în zbor;
 - (2) definirea categoriilor de probe în zbor;
 - (3) stabilirea calificărilor necesare pentru piloți pentru categoriile 3 și 4 de probe în zbor; și
 - (4) prezentarea unei definiții pentru inginerul-șef de probe în zbor (LFTE) și detalierea calificărilor necesare.
- (c) măsuri tranzitorii

Introducerea unor norme de prelungire pentru membrii echipajelor de zbor care îndeplinesc deja funcții afectate, precum și a unor măsuri tranzitorii pentru a sprijini activitățile ulterioare și o decizie cu privire la licența de LFTE.

O A-NPA separată adună date și informații suplimentare și va deschide discuția privind crearea unui regim de acordare a licențelor de LFTE. În cazul în care rezultatul consultării A-NPA este o decizie de a continua cu licența de LFTE, o nouă sarcină de reglementare va fi dedicată acestui subiect.

2.3. Rezultatul consultării

NPA 2008-20 a generat observații pe diverse teme cu privire la aplicabilitatea apendicelui XII, la FTOM, la definițiile categoriilor de probe în zbor și a LFTE, precum și în ceea ce privește cerințele referitoare la experiență și competență pentru piloți și LFTE. Răspunsurile au fost furnizate prin intermediul CRD 2008-20. S-a propus un text revizuit care ține seama de observații.

Au apărut puține reacții solicitând clarificări cu privire la aplicabilitatea apendicelui XII, la categoriile de probe în zbor, la modificarea cerințelor propuse referitoare la competență pentru LFTE. S-au primit reacții suplimentare cu privire la subiectul controversat al licenței de LFTE, precum și la necesitatea unor îndrumări suplimentare în materie de reglementare a aeronavelor cu o masă mai mică sau egală cu 2 000 kg. S-au abordat, de asemenea, unele aspecte editoriale.

2.3.1 Aplicabilitatea cerinței FTOM

Avizul indică faptul că este necesar un FTOM pentru toate organizațiile de producție și proiectare autorizate în care se desfășoară activități de probe în zbor. Decizia corespunzătoare prezentului aviz va revizui materialul AMC și va elabora, după caz, cerința existenței unui FTOM pentru proceduri alternative la DOA (APDOA) și programele de certificare.

2.3.2 Aplicabilitatea cerinței de la apendicele XII

Cerința referitoare la conformitatea cu apendicele XII se aplică pentru aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg și toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29, astfel cum se detaliază mai jos.

Aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg și toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29

Diferite părți interesate s-au întrebat cu privire la valoarea aleasă de 2 000 kg stabilită ca limită inferioară pentru aplicabilitatea apendicelui XII în cazul aeronavelor CS-23. Trebuie remarcat faptul că pragul de 2 000 kg pentru masa aeronavei a fost stabilit de către grupul de revizuire pentru a permite un echilibru între complexitatea aeronavei și costurile și severitatea probelor în zbor impuse. Această valoare respectă limita superioară a masei pentru avioanele ELA2.

Unele reacții au indicat că răspunsurile furnizate și prezentate în CRD nu au clarificat pe deplin domeniul de aplicabilitate și, în unele cazuri, nu au fost consecvente. Prin urmare, a rămas întrebarea dacă limita inferioară a masei de 2 000 kg este o limită a aplicabilității pentru apendicele XII referitor doar în ceea ce privește aeronavele CS-23 sau dacă aceasta este aplicabilă tuturor aeronavelor CS-23, CS-25, CS-27 și CS-29.

Deși aplicabilitatea apendicelui XII a fost reflectată în mod clar în textul propus pentru partea 21, unele reacții oferite au determinat agenția să clarifice această problemă.

Aplicabilitatea apendicelui XII se limitează doar la aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg și la toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29.

Dirijabile cu gaz

Situația dirijabilelor cu gaz este una diferită. Anumite dirijabile cu gaz nu au fost cuprinse în definiția ELA2. Prin urmare, o reacție a constat din întrebarea dacă cerințele propuse pentru probele în zbor și, în special, apendicele XII se aplică dirijabilelor cu gaz. Trebuie remarcat faptul că nu s-a intenționat aplicabilitatea cerinței de la apendicele XII pentru dirijabilele cu gaz.

Prin urmare, se subliniază din nou că apendicele XII se aplică doar pentru aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg și pentru toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29.

Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că cerința privind un manual operațional privind probele în zbor (FTOM) rămâne valabilă pentru toate DOA/POA și APDOA care desfășoară activități de probe în zbor. Aici sunt incluse și dirijabilele. Acest manual va defini politicile și procedurile organizației referitoare la probele în zbor.

2.3.3 Norma de prelungire

Ca răspuns la o reacție, trebuie remarcat faptul că norma de prelungire se aplică pentru piloții care participă la probe în zbor de categoriile 3 și 4 și pentru inginerii de probe în zbor. Pentru piloții care participă la probe în zbor de categoriile 1 și 2, cerințele referitoare la competență și normele de conversie sunt deja definite în partea FCL din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011.

2.3.4 Definiția probelor în zbor, categoriile de probe în zbor, calificările echipajelor de probe în zbor

Pe durata perioadei de consultare pentru NPA 2008-20, agenția a primit multe observații cu privire la definirea categoriilor de probe în zbor și gradul de calificare și experiența necesare pentru diferitele categorii de probe în zbor, precum și la programele de instruire.

Aceste aspecte au fost discutate și convenite cu grupul de revizuire dedicat. Modificările aduse propunerii inițiale de NPA au dus la textul revizuit, astfel cum a fost propus în CRD 2008-20.

O reacție referitoare la programele de instruire le-a catalogat, în unele cazuri, ca fiind excesive (de exemplu, 350 de ore necesare la sol și 60 de ore de pregătire practică pentru Nivelul 1 de competență LFTE), mai ales în contextul aeronavelor CS-23.

Trebuie remarcat faptul că, în plus față de pragul de 2 000 kg peste care se aplică apendicele XII pentru aeronavele CS-23, s-au luat măsuri pentru ca cerința referitoare la competență să fie separată în două, pe baza caracteristicilor de zbor ale aeronavelor CS-23. Acest lucru poate veni în sprijinul aeronavelor cu o viteză în picaj proiectată (Md) mai mică de 0,6 și un plafon de serviciu maxim mai mic de 7 620 m (25 000 ft).

O altă reacție a sugerat o combinație diferită a numărului minim și maxim de ore de instruire decât cea conținută în această propunere (de exemplu, 300 de ore la sol și 90 de ore de zbor pentru Nivelul 1 de competență pentru LFTE). Numărul de ore de instruire din această propunere s-a bazat pe analiza grupului, prin urmare, agenția propune menținerea programelor de instruire conform CRD 2008-20.

O altă reacție s-a referit la zborurile de întreținere. Mai multe informații pot fi găsite în materialul de reglementare în curs de elaborare de către agenție pe tema „Navigabilitate și aspecte operaționale privind zborurile de control de întreținere” RMT.0393/.0394.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că agenția elaborează și un NPA privind „Zborurile legate de activitatea de producție și proiectare”, în conformitate cu RMT.0348/.0349.

2.3.5 Cerințe privind competența/experiența echipajului de zbor pentru aeronave cu masa mai mică de 2 000 kg

Pe baza feedback-ului primit, se recunoaște faptul că este necesară o aprofundare a activității de standardizare sau de furnizare de îndrumări privind competența și experiența echipajului de zbor care participă la probe în zbor pentru aeronave cu masa mai mică de 2 000 kg. Acesta poate fi subiectul unei viitoare sarcini de reglementare.

2.3.6 Inginerul-șef de probe în zbor

Un set distinct de observații a fost făcut cu privire la NPA pe subiectul acordării licențelor de inginer-șef de probe în zbor. Diverse opinii asemănătoare s-au înregistrat în perioada stabilită pentru reacții. Nu s-a putut detecta o direcție convergentă nici din observațiile primite și nici în urma revizuirii ulterioare efectuate de grupul de revizuire dedicat. Deși s-a ajuns la un acord global în definirea cerințelor privind competențele și experiența inginerilor de probe în zbor în partea 21, subiectul licențelor a fost retras, pentru a se aduna mai multe informații.

Prin urmare, licența de inginer de probe în zbor (LFTE) constituie acum subiectul unei A-NPA menite să clarifice și să susțină o decizie cu privire la această chestiune.

O reacție a solicitat revizuirea definiției LFTE în sensul eliminării formulării referitoare la asistarea pilotului „în exploatarea aeronavei și a sistemelor sale”. Această formulare subliniază rolul-cheie al LFTE, care poate avea un impact direct asupra siguranței aeronavei în timpul activității de probe în zbor. Prin urmare, agenția propune păstrarea definiției LFTE neschimbată. Se vor adăuga explicații suplimentare în materialul de îndrumare pentru LFTE.

După cum s-a menționat anterior în CRD 2008-20, este la latitudinea titularului DOA/POA/APDOA să decidă dacă prezența inginerului-șef de probe în zbor este necesară la bord. În cazul în care un LFTE este necesar la bord, atunci i se asigură instruirea obligatorie. Trebuie remarcat că, în cazul în care titularul DOA alege să nu utilizeze un LFTE, ci un alt inginer de probe în zbor, atunci este la latitudinea titularului DOA să definească și să asigure instruirea corespunzătoare sarcinii atribuite acelor ingineri de probe în zbor. Agenția nu intenționează să impună afectarea vreunui FTE la bord. Componenta echipajului ține de responsabilitatea titularului DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Alte aspecte

În urma unei reacții, definiția probei în zbor a fost actualizată pentru a se utiliza termenul „conformitate cu proiectarea de tip” ca fiind formularea corectă.

2.4. Rezumatul evaluării impactului de reglementare

Opțiunile identificate în evaluarea impactului de reglementare din NPA 2008-20 erau următoarele:

- a. Opțiunea 0: Opțiunea de bază (nicio modificare)
- b. Opțiunea 1: Reglementarea probelor în zbor

Părțile interesate afectate sunt DOA/POA/APDOA, producătorii de aeronave CS-23 mai mari de 2 000 kg și toți producătorii de aeronave CS-25, CS-27, CS-29, producătorii de motoare, titularii sau solicitanții STC care ar putea folosi probele în zbor ca un mijloc de stabilire a conformității cu regulamentele. În plus, sunt direct afectate echipajele de probe în zbor civile și, în consecință, organizațiile de instruire pentru probe în zbor.

Impacturile identificate în RIA au fost următoarele: asupra siguranței, economice și sociale.

Impactul asupra siguranței a fost evaluat pe baza analizelor accidentelor (unul pentru aeronave cu aripă fixă și unul pentru giravion) colectate în urma unor accidente în timpul probelor în zbor care au avut loc între anii 1990 și 2005. S-a realizat o analiză cu ajutorul *World Airline Accident Summary* (WAAS – Civil Air Publication 479). Problemele remarcate în cazul accidentelor (lipsa managementului formal al riscurilor, componența și competența echipajului, echipamentele de siguranță) ar fi fost abordate prin FTOM, așa cum se propune în prezentul aviz. Similar aeronavelor cu aripă fixă, cauza probabilă a unui accident cu giravion a susținut necesitatea introducerii unui FTOM. În plus, o analiză suplimentară a subliniat necesitatea unor cerințe adecvate privind competența și experiența echipajelor care participă la probe în zbor.

Impactul economic a fost evaluat din punct de vedere calitativ și s-au propus măsuri de atenuare. Experiența și competența solicitate echipajului de zbor sunt asociate complexității probelor în zbor și complexității aeronavei. S-au avut în vedere patru categorii pentru a acoperi gama de probe în zbor.

Măsurile de atenuare au constat din limitarea aplicabilității apendicelui XII la aeronavele CS-23 de peste 2 000 kg și toate aeronavele CS-25, CS-27 și CS-29, la introducerea unei clauze de prelungire, la adaptarea cerințelor referitoare la experiența și competența echipajului de zbor în funcție de complexitatea probelor și a aeronavelor și la stabilirea unor măsuri de tranziție pe termen lung.

Concluzia privind avizul

Având în vedere că decizia privind licența de LFTE va constitui o sarcină separată [vezi RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA privind LFTE], se așteaptă ca adoptarea acestei propuneri să aibă un impact pozitiv asupra siguranței tuturor organizațiilor și persoanelor direct implicate în probele în zbor. Impacturile economice au fost reduse la minimum prin cerințe proporționale și măsuri tranzitorii adecvate.

Pentru detalii suplimentare cu privire la această RIA, a se vedea NPA 2008-20.

2.5. Prezentarea modificărilor propuse

Capitolul G – „Aprobarea organizației de producție” punctul 21.A.143 „Prezentare”: se propune o modificare în sensul includerii cerințelor existenței unui FTOM. Organizațiile de producție sunt obligate să aibă un FTOM dacă probele în zbor fac parte din activitățile lor. Un astfel de document prezintă în detaliu politicile și procedurile necesare pentru ca o organizație să desfășoare probe de zbor. O referire la apendicele XII însoțește cerința referitoare la FTOM. FTOM se depune la autoritatea competentă.

Capitolul J – „Aprobarea organizației de proiectare” punctul 21.A.243 „Date”: se propune o modificare în sensul includerii cerințelor existenței unui FTOM. Organizațiile de proiectare sunt obligate să aibă un FTOM dacă probele în zbor fac parte din activitățile lor. O referire la apendicele XII însoțește cerința referitoare la FTOM. FTOM se depune la agenție.

Capitolul P – „Permisul de zbor” punctul 21.A.708 „Condițiile de zbor” se propune o modificare în sensul includerii cerințelor identificate în noul apendice XII. Acest apendice abordează următoarele teme:

Aplicabilitate: Apendicele XII se aplică aeronavelor CS-23 cu o MTOM de peste 2 000 kg și tuturor aeronavelor CS-25, CS-27 și CS-29.

Definiții: Se prezintă definițiile probei în zbor, inginerului de probe în zbor (FTE) și inginerului-șef de probe în zbor (LFTE).

Categoriile de probe în zbor: Apendicele XII introduce o clasificare a probelor în zbor în patru categorii diferite, în funcție de nivelurile de complexitate ale probelor în zbor.

Calificările echipajelor de probe în zbor: Apendicele XII prevede cerințe de calificare pentru piloții care efectuează probe în zbor din categoriile 3 și 4 și pentru LFTE.

Cerințele referitoare la competența și experiența piloților care efectuează probe în zbor și ale inginerilor-șefi de probe în zbor depind de doi parametri: complexitatea probei în zbor și complexitatea aeronavei. Pentru piloții care participă la probe în zbor din categoriile 1 sau 2, cerințele propuse sunt cele din partea FCL. Pentru piloții care participă la probe în zbor din categoria 3 sau 4 și pentru inginerii-șefi de probe în zbor, instruirea necesară este specifică organizației angajatoare.

Inginer-șef de probe în zbor (LFTE): Se prezintă detaliile privind cerințele de autorizare ale organizației angajatoare.

Competența și experiența altor ingineri de probe în zbor: Se prezintă cerințele privind experiența generală, instruirea și evidența documentelor.

Adoptat la Köln, la 22 august 2013.

P. GOUDOU
Director executiv
(semnătura)

3. Referințe

3.1. Regulamente afectate

Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

3.2. Decizii afectate

Decizia directorului executiv al Agenției Europene de Siguranță a Aviației de modificare a Deciziei 2013/001/R a directorului executiv al agenției din 23 ianuarie 2013 privind mijloacele acceptabile de conformitate și materialul de îndrumare pentru certificarea pentru navigabilitate și de mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție („AMC și GM la partea 21”).

Notă: Agenția va publica o decizie care să conțină AMC și GM după ce textul normelor de aplicare va fi publicat în Jurnalul Oficial al UE.

3.3. Documente de referință

A-NPA 2013-XX privind „Licența de inginer-șef de probe în zbor”

Anexa 1 la OACI privind „Acordarea licențelor pentru personal”

NPA 2008-20 și CRD 2008-20 privind „Probele în zbor”