

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/1039

z dnia 30 czerwca 2015 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 5 ust. 5 i art. 7 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012<sup>(2)</sup> powinno zostać zmienione w celu uregulowania, jako części warunków lotu, kwestii dotyczących kwalifikacji i doświadczenia pilotów oraz głównych inżynierów prób w locie w zależności od stopnia złożoności wykonywanych prób w locie i skomplikowania statku powietrznego, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa i stopnia harmonizacji wymogów w zakresie kwalifikacji i doświadczenia członków załogi uczestniczącej w próbach w locie w całej Unii.
- (2) W celu promowania bezpiecznego wykonywania prób w locie należy również wprowadzić wymagania w odniesieniu do organizacji projektujących i produkujących przeprowadzających próby w locie, w tym wymaganie posiadania instrukcji operacyjnej prób w locie, w której określono zasady i niezbędne procedury organizacji dotyczące prób w locie. Instrukcje te powinny obejmować zasady i procedury dotyczące składu i kwalifikacji załogi, obecności na pokładzie osób innych niż członkowie załogi, zarządzania ryzykiem i bezpieczeństwem, doboru przyrządów i wyposażenia, które muszą znajdować się na pokładzie.
- (3) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003<sup>(3)</sup> zostało przekształcone w celu zapewnienia przejrzystości. Ponieważ formularz 15a EASA, określony w dodatku II do załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, zawiera odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, należy uaktualnić to odniesienie.
- (4) Niezbędne jest zapewnienie przemysłowi lotniczemu i państwom członkowskim dostatecznej ilości czasu na dostosowanie się do tych wymogów. W związku z tym należy przewidzieć stosowne przepisy przejściowe. W przypadku niektórych zmian należy jednak przewidzieć określoną odroczoną datę rozpoczęcia stosowania, z uwagi na charakter tych zmian.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Zmiana

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

##### Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie, które do dnia 21 lipca 2015 r. wydawały krajowe licencje dla członków załogi uczestniczącej w próbach w locie innych niż piloci, mogą nadal wydawać takie licencje zgodnie z ich prawem krajowym do dnia 31 grudnia 2017 r. Posiadacze tych licencji mogą do wspomnianej powyżej daty nadal korzystać ze swoich przywilejów.
2. Po dniu 31 grudnia 2017 r. wnioskujący o zezwolenie na lot lub posiadacze takiego zezwolenia mogą nadal korzystać z usług pilotów zaangażowanych w próby w locie kategorii trzeciej lub czwartej, o których mowa w dodatku XII do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, oraz inżynierów prób w locie, którzy przed tą datą wykonywali czynności w ramach prób w locie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego. Korzystanie z takich usług podlega ograniczeniu do zakresu funkcji członków załogi uczestniczącej w próbach w locie określonego przed dniem 31 grudnia 2017 r.

Zakres funkcji członka załogi uczestniczącej w próbach w locie określany jest przez wnioskującego o zezwolenie na lot lub posiadacza takiego zezwolenia, który korzysta lub planuje skorzystać z usług członków takiej załogi, na podstawie doświadczenia i wykszolenia w zakresie prób w locie posiadanego przez członków załogi uczestniczącej w próbach w locie, a także stosownej dokumentacji wnioskującego o zezwolenie na lot lub posiadacza takiego zezwolenia. Informacje o zakresie funkcji członka załogi uczestniczącej w próbach w locie są udostępniane właściwemu organowi.

Jakiegokolwiek rozszerzenie lub każda inna zmiana zakresu funkcji członków załogi uczestniczącej w próbach w locie, określonego przez wnioskującego o zezwolenie na lot lub posiadacza takiego zezwolenia, który korzysta lub planuje skorzystać z usług członków takiej załogi, muszą być zgodne z wymaganiami określonymi w dodatku XII do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

3. Do dnia 31 grudnia 2015 r. właściwe organy mogą nadal wydawać poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA) zgodne ze wzorem w dodatku II do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 obowiązującego przed dniem 21 lipca 2015 r. Poświadczenia wydane przed dniem 1 stycznia 2016 r. zachowują ważność do momentu ich zmiany, zawieszenia lub cofnięcia.

#### Artykuł 3

##### Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 21 lipca 2015 r.

Jednakże:

- a) pkt 2 i 3 załącznika stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.; w zakresie odniesień do dodatku XII do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 stosuje się lit. b);
- b) pkt 6 załącznika w odniesieniu do pkt D dodatku XII stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r., bez uszczerbku dla wymagań wynikających z przepisów załącznika I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 czerwca 2015 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Dodatek XII – Kategorie prób w locie i odnośne kwalifikacje załogi uczestniczącej w próbach w locie 85”;

2) w pkt 21.A.143 lit. a) dodaje się ppkt 13 w brzmieniu:

„13. jeżeli mają być przeprowadzane próby w locie, instrukcję operacyjną prób w locie określającą zasady i procedury organizacji odnoszące się do prób w locie. Instrukcja operacyjna prób w locie zawiera:

- (i) opis procesów organizacji w odniesieniu do prób w locie, w tym udział organizacji przeprowadzającej próby w locie w procesie wydawania zezwoleń na lot;
- (ii) zasady dobierania członków załogi, w tym skład, kwalifikacje, okres ważności licencji oraz ograniczenia dotyczące czasu lotu, zgodnie z dodatkiem XII do niniejszego załącznika I (część 21), w stosownych przypadkach;
- (iii) procedury dotyczące obecności na pokładzie podczas lotu osób innych niż członkowie załogi oraz procedury dotyczące szkolenia w zakresie prób w locie, w stosownych przypadkach;
- (iv) zasady zarządzania ryzykiem i bezpieczeństwem oraz związane z nimi metodologie;
- (v) procedury dotyczące doboru przyrządów i wyposażenia, które muszą znajdować się na pokładzie;
- (vi) wykaz dokumentów, które należy sporządzić w przypadku przeprowadzania próby w locie.”;

3) pkt 21.A.243 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Organizacja projektująca dostarcza Agencji podręcznik opisujący bezpośrednio lub poprzez odniesienia: organizację, odnośne procedury oraz projektowane wyroby lub zmiany w projektowanych wyrobach. Jeżeli mają być przeprowadzane próby w locie, należy dostarczyć instrukcję operacyjną prób w locie określającą zasady i procedury organizacji odnoszące się do prób w locie. Instrukcja operacyjna prób w locie zawiera:

- (i) opis procesów organizacji w odniesieniu do prób w locie, w tym udział organizacji przeprowadzającej próby w locie w procesie wydawania zezwoleń na lot;
- (ii) zasady dobierania członków załogi, w tym skład, kwalifikacje, okres ważności licencji oraz ograniczenia dotyczące czasu lotu, zgodnie z dodatkiem XII do niniejszego załącznika I (część 21), w stosownych przypadkach;
- (iii) procedury dotyczące obecności na pokładzie podczas lotu osób innych niż członkowie załogi oraz procedury dotyczące szkolenia w zakresie prób w locie, w stosownych przypadkach;
- (iv) zasady zarządzania ryzykiem i bezpieczeństwem oraz związane z nimi metodologie;
- (v) procedury dotyczące doboru przyrządów i wyposażenia, które muszą znajdować się na pokładzie;
- (vi) wykaz dokumentów, które należy sporządzić w przypadku przeprowadzania próby w locie.”;

4) pkt 21.A.708 lit. b) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. warunki lub ograniczenia odnoszące się do załogi mającej pilotować statek powietrzny, w uzupełnieniu do warunków i ograniczeń określonych w dodatku XII do niniejszego załącznika I (część 21).”;

5) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

**Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – formularz 15a EASA**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]	
Państwo członkowskie Unii Europejskiej (*)	
<b>POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU</b>	
numer ARC: .....	
Na podstawie aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że następujący statek powietrzny:	
Wytwórca statku powietrznego: .....	
Oznaczenie wytwórcy: .....	
Znak rejestracyjny statku powietrznego: .....	
Numer seryjny statku powietrznego: .....	
w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Pierwsze przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Nazwa firmy: .....	Sygnatura zatwierdzenia: .....
Drugie przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Nazwa firmy: .....	Sygnatura zatwierdzenia: .....

Formularz 15a EASA wydanie 4

(\*) Skreślić w przypadku państwa niebędącego państwem członkowskim UE.

(\*\*) Z wyjątkiem balonów i sterowców.”;

6) dodaje się dodatek XII w brzmieniu:

„Dodatek XII

**Kategorie prób w locie i odnośne kwalifikacje załogi uczestniczącej w próbach w locie**

**A. Zagadnienia ogólne**

W niniejszym dodatku określono kwalifikacje, które musi posiadać załoga lotnicza uczestnicząca w przeprowadzaniu prób w locie statków powietrznych certyfikowanych lub mających uzyskać certyfikat zgodnie z CS-23 w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) wynoszącej co najmniej 2 000 kg, CS-25, Cs-27, CS-29 lub równoważnymi przepisami w zakresie zdolności do lotu.

**B. Definicje**

1. »inżynier prób w locie« oznacza każdego inżyniera uczestniczącego, na ziemi lub w powietrzu, w operacjach prób w locie;
2. »główny inżynier prób w locie« oznacza inżyniera prób w locie wyznaczonego do pełnienia obowiązków na pokładzie statku powietrznego w celu wykonywania prób w locie lub wspierania pilota w obsłudze statku powietrznego i jego systemów podczas wykonywania prób w locie;
3. »próby w locie« oznaczają:
  - 3.1. loty wykonywane na potrzeby etapu opracowywania nowego projektu (statku powietrznego, układów napędowych, części i akcesoriów);
  - 3.2. loty wykonywane w celu wykazania spełnienia podstawy certyfikacji lub zgodności z projektem typu;
  - 3.3. loty wykonywane w celu poddania eksperymentom nowych koncepcji projektowych, wymagających niekonwencjonalnych manewrów lub profili, w przypadku których mogłoby dojść do wykroczenia poza zatwierdzoną obwiednię warunków lotu danego statku powietrznego;
  - 3.4. loty szkoleniowe w ramach szkolenia w zakresie prób w locie.

**C. Kategorie prób w locie**

1. *Zagadnienia ogólne*

Poniższe opisy odnoszą się do lotów przeprowadzanych przez organizacje projektujące i produkujące zgodnie z załącznikiem I (część 21).

2. *Zakres*

W przypadku wykorzystywania w próbie więcej niż jednego statku powietrznego dokonuje się oceny każdego poszczególnego lotu statku powietrznego zgodnie z przepisami niniejszego dodatku w celu ustalenia, czy stanowi on próbę w locie i, w stosownych przypadkach, jaka jest kategoria tej próby.

Zakresem niniejszego dodatku objęte są wyłącznie loty, o których mowa w pkt 6 lit. B ppkt 3.

3. *Kategorie prób w locie*

Próby w locie dzielą się na następujące cztery kategorie:

3.1. *Kategoria pierwsza (1)*

- a) pierwszy lot (pierwsze loty) nowego typu statku powietrznego lub statku powietrznego, którego właściwości lotne lub właściwości pilotażowe mogły zostać znacząco zmodyfikowane;
- b) loty, w przypadku których można przewidzieć, że podczas ich wykonywania mogą zostać stwierdzone właściwości lotne znacznie różniące się od tych, które są już znane;
- c) loty wykonywane w celu zbadania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech projektu statku powietrznego lub technik;
- d) loty wykonywane w celu określenia lub rozszerzenia obwiedni warunków lotu;

- e) loty wykonywane w celu określenia wymaganych osiągnięć, właściwości lotnych i właściwości pilotażowych, w przypadku osiągnięcia wartości granicznych obwiedni warunków lotu;
- f) loty szkoleniowe w ramach szkolenia w zakresie prób w locie kategorii 1.

### 3.2. Kategoria druga (2)

- a) loty niezaklasyfikowane do kategorii 1, wykonywane statkiem powietrznym, dla którego nie został jeszcze wydany certyfikat typu;
- b) loty statkiem powietrznym, dla którego wydano już certyfikat typu, niezaklasyfikowane do kategorii 1 i wykonywane po wprowadzeniu w tym statku modyfikacji, która nie została jeszcze zatwierdzona, oraz:
  - (i) które wymagają dokonania oceny ogólnego zachowania statku powietrznego; lub
  - (ii) które wymagają dokonania oceny podstawowych procedur załogi, w przypadku korzystania z nowego lub zmodyfikowanego systemu lub potrzeby wprowadzenia takiego systemu; lub
  - (iii) podczas których wymagane jest celowe wykroczenie poza ograniczenia aktualnej zatwierdzonej obwiedni warunków użytkowania, przy utrzymaniu się jednak w granicach badanej obwiedni warunków lotu;
- c) loty szkoleniowe w ramach szkolenia w zakresie prób w locie kategorii 2.

### 3.3. Kategoria trzecia (3)

Loty, podczas których nie jest wymagane wykroczenie poza ograniczenia określone w certyfikacie typu lub instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego, wykonywane w celu wydania oświadczenia o zgodności dla nowo zbudowanych statków powietrznych.

### 3.4. Kategoria czwarta (4)

Loty niezaklasyfikowane do kategorii 1 lub 2, wykonywane statkiem powietrznym, dla którego wydano już certyfikat typu, w przypadku wprowadzenia zmiany projektu, która nie została jeszcze zatwierdzona.

## D. Kwalifikacje i doświadczenie pilotów i głównych inżynierów prób w locie

### 1. Zagadnienia ogólne

Piloci i główni inżynierowie prób w locie posiadają kwalifikacje i doświadczenie określone w poniższej tabeli.

Statek powietrzny	Kategorie prób w locie			
	1	2	3	4
Samoloty transportu lokalnego CS-23 lub statki powietrzne CS-23 o projektowej prędkości nurkowania (Md) wyższej niż 0,6 lub pułapie maksymalnym wyższym niż 7 260 m (25 000 stóp), statki powietrzne zgodne z CS-25, CS-27, CS-29 lub równoważnymi przepisami w zakresie zdatności do lotu	Poziom kwalifikacji 1	Poziom kwalifikacji 2	Poziom kwalifikacji 3	Poziom kwalifikacji 4
Inne CS-23 z MTOM równej 2 000 kg lub większej	Poziom kwalifikacji 2	Poziom kwalifikacji 2	Poziom kwalifikacji 3	Poziom kwalifikacji 4

#### 1.1. Poziom kwalifikacji 1:

1.1.1. Piloci spełniają wymagania określone w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 <sup>(1)</sup>.

#### 1.1.2. Główny inżynier prób w locie:

- a) pomyślnie ukończył szkolenie prowadzące do uzyskania poziomu kwalifikacji 1; oraz
- b) posiada co najmniej 100 godzin doświadczenia w lotach, w tym w ramach szkolenia w zakresie prób w locie.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

## 1.2. Poziom kwalifikacji 2:

1.2.1. Piloci spełniają wymagania określone w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

### 1.2.2. Główny inżynier prób w locie:

- a) pomyślnie ukończył szkolenie prowadzące do uzyskania poziomu kwalifikacji 1 lub 2; oraz
- b) posiada co najmniej 50 godzin doświadczenia w lotach, w tym w ramach szkolenia w zakresie prób w locie.

Szkolenia głównych inżynierów prób w locie prowadzące do uzyskania kwalifikacji poziomu 1 lub 2 obejmują przynajmniej następujące przedmioty:

- (i) osiągi;
- (ii) stateczność i sterowanie/właściwości pilotażowe;
- (iii) systemy;
- (iv) zarządzanie próbami; oraz
- (v) zarządzanie ryzykiem/bezpieczeństwem.

## 1.3. Poziom kwalifikacji 3:

1.3.1. Pilot (piloci) posiada(-ją) ważną licencję odpowiednią dla kategorii statku powietrznego, który jest przedmiotem próby, wydaną zgodnie z przepisami części FCL, a także posiadają przynajmniej licencję pilota zawodowego (CPL). Dodatkowo pilot dowódca:

- a) posiada uprawnienie pilota doświadczalnego; lub
- b) posiada co najmniej 1 000 godzin doświadczenia w lotach jako pilot dowódca na statku powietrznym o podobnym stopniu skomplikowania i właściwościach; oraz
- c) w odniesieniu do każdej klasy lub typu statku powietrznego, uczestniczył we wszystkich lotach, które stanowią część programu prowadzącego do wydania indywidualnych świadectw zdatności do lotu co najmniej pięciu statków powietrznych.

### 1.3.2. Główny inżynier prób w locie:

- a) posiada kwalifikacje poziomu 1 lub 2; lub
- b) posiada znaczne doświadczenie w lotach istotne dla wykonywania przedmiotowego zadania; oraz
- c) uczestniczył we wszystkich lotach, które stanowią część programu prowadzącego do wydania indywidualnych świadectw zdatności do lotu co najmniej pięciu statków powietrznych.

## 1.4. Poziom kwalifikacji 4:

1.4.1. Pilot (piloci) posiada(-ją) ważną licencję odpowiednią dla kategorii statku powietrznego, który jest przedmiotem próby, wydaną zgodnie z przepisami części FCL, a także posiadają przynajmniej licencję pilota zawodowego (CPL). Pilot dowódca posiada uprawnienie pilota doświadczalnego lub co najmniej 1 000 godzin doświadczenia w lotach jako pilot dowódca na statku powietrznym o podobnym stopniu skomplikowania i właściwościach.

1.4.2. Wymagania dotyczące kwalifikacji i doświadczenia głównych inżynierów prób w locie określa się w instrukcji operacyjnej prób w locie.

## 2. Główni inżynierowie prób w locie

Główni inżynierowie prób w locie otrzymują od organizacji, która ich zatrudnia, upoważnienie określające zakres ich funkcji w organizacji. Upoważnienie to zawiera następujące informacje:

- a) imię i nazwisko;
- b) datę urodzenia;



- c) doświadczenie oraz szkolenia;
- d) stanowisko w organizacji;
- e) zakres upoważnienia;
- f) datę pierwszego wydania upoważnienia;
- g) datę wygaśnięcia upoważnienia, w stosownych przypadkach; oraz
- h) numer identyfikacyjny upoważnienia.

Główni inżynierowie prób wyznaczani są do wykonywania czynności w ramach konkretnego lotu, wyłącznie jeżeli są fizycznie i psychicznie zdolni do bezpiecznej realizacji powierzonych im zadań i obowiązków.

Organizacja udostępnia posiadaczom upoważnień wszystkie stosowne dokumenty związane z tymi upoważnieniami.

#### **E. Kwalifikacje i doświadczenie pozostałych inżynierów prób w locie**

Pozostali inżynierowie prób w locie znajdujący się na pokładzie statku powietrznego muszą posiadać doświadczenie i wykształcenie współmierne do przydzielonych im jako członkom załogi zadań oraz zgodne z instrukcją operacyjną prób w locie, w stosownych przypadkach.

Organizacja udostępnia inżynierowi prób w locie, którego to dotyczy, wszelkie stosowne dokumenty związane z czynnościami, które ma on wykonywać w ramach lotu.”

---