



ENSAIOS DE VOO

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

SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente parecer debruça-se sobre questões de melhoria da segurança dos ensaios de voo com o objetivo específico de definir e harmonizar as qualificações das tripulações dos ensaios de voo e facilitar a transição para os requisitos introduzidos. O presente parecer propõe a introdução de um manual de operações para os ensaios de voo, que defina as políticas e os procedimentos da organização relativos a esses ensaios.

Propõe ainda a alteração da Parte 21 por forma a incluir um novo Apêndice XII aplicável às aeronaves CS-23 com MTOM superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29. O apêndice incide nos seguintes temas:

1. Definição de ensaios de voo.
2. Categorias de ensaios de voo.
3. Qualificação dos pilotos para os ensaios de voo das categorias 3 e 4.
4. Definição e qualificação do técnico principal de ensaios de voo.

As disposições relativas à entrada em vigor propõem medidas de transição e de salvaguarda dos direitos adquiridos para permitir o trabalho potencial sobre a questão do licenciamento dos técnicos principais de ensaios de voo (LFTE). Um A-NPA (pré-anúncio de proposta de alteração) separado reúne dados e informações adicionais e abrirá a discussão sobre a criação de um sistema de licenciamento para os LFTE.

O presente parecer será seguido de uma decisão que introduzirá AMC e GM (meios de conformidade aceitáveis e materiais de orientação) na Parte 21, a fim de fornecer orientações suplementares sobre as questões analisadas no presente documento.

Aplicabilidade		Mapa do processo	
Regulamentos e decisões afetados:	Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão	Documento de reflexão:	Não
Partes interessadas afetadas:	Todos os titulares de DOA/POA/APDOA, tripulações de ensaios de voo para as aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e para as aeronaves CS-25, CS-27, CS-29, Estados-Membros, organizações de formação em ensaios de voo, associações profissionais.	Grupo de regulamentação:	Sim
Promotor/ origem:	Harmonização, Segurança	Termos de Referência	08/12/2004
Referência:	N/A	Tipo de RIA:	Total
		Consulta técnica durante a elaboração do NPA:	Sim
		Data de publicação do NPA:	2008/03
		Período da consulta do NPA:	5 meses
		Grupo de análise:	Sim
		Consulta focalizada:	Não
		Data de publicação da Decisão:	2014/03

Índice

1. Informações processuais.....	3
1.1. Processo de desenvolvimento de regras	3
1.2. Estrutura do presente parecer e documentos relacionados.....	3
1.3. Próximas etapas do procedimento	4
2. Nota explicativa.....	5
2.1. Questões a analisar	5
2.2. Objetivos	5
2.3. Resultados do processo de consulta.....	6
2.4. Resumo da Avaliação do Impacto Regulamentar	9
2.5. Descrição geral das alterações propostas	10
3. Referências	11
3.1. Regulamentos afetados	11
3.2. Decisões afetadas	11
3.3. Documentos de referência	11

1. Informações processuais

1.1. Processo de desenvolvimento de regras

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (doravante designada a «Agência») elaborou o presente parecer em consonância com o Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ (doravante designado o «Regulamento de Base») e o Procedimento de Regulamentação².

Esta tarefa de regulamentação integra o Programa de Regulamentação da Agência para 2013 como MDM.003a. O âmbito e a calendarização da tarefa encontram-se definidos nos Termos de Referência conexos (ToR) MDM.003(a)³.

O projeto de texto do presente parecer foi elaborado pela Agência com base nos contributos do Grupo de Regulamentação para MDM.003. Todas as partes interessadas foram consultadas⁴ através do anúncio de proposta de alteração (NPA) 2008-20⁵, que foi publicado em 29 de agosto de 2008.

À data de encerramento do processo de consulta do NPA, em 31 de janeiro de 2009, a Agência recebera 315 observações distintas das partes interessadas, incluindo a indústria da aviação, autoridades nacionais de aviação, entidades de formação e organizações profissionais.

A Agência analisou e respondeu às observações recebidas relativas ao NPA. As observações recebidas e as respostas da Agência encontram-se documentadas no Documento de Resposta às Observações (CRD) 2008-20⁶, publicado em 13 de setembro de 2012.

À data de encerramento do processo de consulta do CRD, em 13 de novembro de 2012, a Agência recebera 11 reações das partes interessadas, incluindo a indústria da aviação, autoridades nacionais de aviação e organizações profissionais.

O texto final do presente parecer (ou seja, a nota explicativa e o projeto de regulamento) foi elaborado pela Agência com base nas reações relativas ao CRD.

O mapa do processo na página de título sintetiza a maior parte das etapas desta tarefa de regulamentação.

1.2. Estrutura do presente parecer e documentos relacionados

O capítulo 1 do presente parecer contém as informações processuais relativas a esta tarefa de regulamentação. O capítulo 2 «Nota explicativa» explica o conteúdo técnico

¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1), com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013 (JO L 4 de 9.1.2013, p. 34).

² Nos termos do artigo 52.º, n.º 1, do Regulamento de Base, a Agência deve seguir um procedimento de regulamentação com uma estrutura definida. O referido processo foi adotado pelo Conselho de Administração da Agência e é designado como «Procedimento de Regulamentação». Ver Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação («Procedimento de regulamentação»), Decisão EASA MB n.º 01-2012, de 13 de março de 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 Em conformidade com o artigo 52.º do Regulamento de Base e o artigo 5.º, n.º 3, e artigo 6.º do Procedimento de Regulamentação.

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>.

fundamental. O projeto de texto da regulamentação proposta pela Agência está publicado no seu sítio Web⁷. O capítulo 3 apresenta um resumo das futuras decisões da Direção Executiva (DE) conexas no que respeita aos AMC/GM.

1.3. Próximas etapas do procedimento

O presente parecer contém propostas de alteração à Parte 21 do regulamento e destina-se à Comissão Europeia, que o utilizará como base técnica para a preparação de uma proposta legislativa.

A Decisão final de adoção dos Meios de Conformidade Aceitáveis (AMC) e do Material de Orientação (GM) será publicada pela Agência assim que as alterações à Parte 21 do regulamento forem adotadas.

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

2. Nota explicativa

2.1. Questões a analisar

O presente parecer analisa a necessidade de harmonizar as qualificações das tripulações dos ensaios de voo na Europa, em resposta a um pedido da indústria da aviação. O setor industrial registou vários casos em que as qualificações das tripulações dos ensaios reconhecidas num determinado país não eram necessariamente reconhecidas noutros países.

Por conseguinte, foi reconhecido que a livre circulação de pessoas (tripulações de ensaios de voo) e serviços (atividades de ensaios de voo) devia ser melhorada.

Outra questão analisada foi a necessidade de as entidades de projeto e produção que levam a cabo ensaios de voo definirem num documento as políticas e os procedimentos relativos a esses ensaios. Esse documento seria aprovado pela autoridade competente para a organização em causa (que poderá ser uma autoridade nacional ou a Agência).

Esta tarefa tem por base os trabalhos anteriores das autoridades comuns da aviação (JAA); contudo, tem em conta o atual quadro regulamentar da Agência.

2.2. Objetivos

Os objetivos gerais do sistema EASA estão definidos no artigo 2.º do Regulamento de Base. Ao analisar as questões referidas na secção 2.1, esta proposta contribuirá para a concretização dos objetivos gerais.

Os objetivos gerais da presente proposta visam assegurar a aplicação de requisitos que permitam que os ensaios de voo sejam realizados em segurança. Para tal, a proposta estabelece requisitos harmonizados para as qualificações da tripulação, especifica um manual de operações para os ensaios de voo e prevê um período de transição adequado e medidas de salvaguarda dos direitos adquiridos.

Os objetivos específicos são:

- a) Introdução de um requisito relativo a um manual de operações para os ensaios de voo (MOEV), que defina as políticas e os procedimentos relativos a esses ensaios. O MOEV incluirá uma referência às qualificações harmonizadas da tripulação de voo.
- b) Harmonização das qualificações da tripulação de voo com base nas seguintes etapas:
 - 1) Introdução de uma definição de ensaios de voo;
 - 2) Definição de categorias de ensaios de voo;
 - 3) Estabelecimento das qualificações necessárias dos pilotos para os ensaios de voo das categorias 3 e 4; e
 - 4) Introdução de uma definição de técnico principal de ensaios de voo (LFTE) e descrição das necessárias qualificações.
- c) Medidas de transição

Introdução de cláusulas de salvaguarda dos direitos adquiridos para os membros da tripulação que já desempenhem as funções afetadas, bem como medidas de transição para permitir a continuação do trabalho, bem como a adoção de uma decisão, sobre o licenciamento dos LFTE.

Um A-NPA separado reúne dados e informações adicionais e abrirá a discussão sobre a criação de um sistema de licenciamento para os LFTE. Se a conclusão da consulta relativa ao A-NPA for uma decisão de prosseguir com o licenciamento dos LFTE, será dedicada uma nova tarefa de regulamentação a esta questão.

2.3. Resultados do processo de consulta

O NPA 2008-20 suscitou observações sobre várias questões relativas à aplicabilidade do Apêndice XII, ao MOEV, às definições relativas às categorias de ensaios de voo e aos LFTE, e aos requisitos em matéria de competência e experiência dos pilotos e dos LFTE. As respostas foram recebidas através do CRD 2008-20. Foi proposto um texto revisto que tinha em conta as observações.

Algumas reações solicitaram a clarificação da aplicabilidade do Apêndice XII e das categorias de ensaios de voo e a alteração dos requisitos propostos em matéria de competência dos LFTE. Foram recebidas reações adicionais sobre a questão controversa do licenciamento dos LFTE, bem como sobre a necessidade de orientação regulamentar suplementar para as aeronaves com peso igual ou inferior a 2000 kg. Foram igualmente identificados alguns problemas editoriais.

2.3.1 Aplicabilidade do requisito de um MOEV

O parecer estabelece que é necessário um MOEV para todas as entidades de projeto e conceção certificadas que realizam ensaios de voo. A Decisão que corresponde ao presente parecer analisará os AMC e GM e elaborará, se aplicável, o requisito que prevê a existência de um MOEV para os procedimentos alternativos para a certificação da entidade de projeto (APDOA [*Alternative Procedure for Design Organization Approval*]) e para os programas de certificação.

2.3.2 Aplicabilidade dos requisitos do Apêndice XII

A obrigação de cumprir os requisitos do Apêndice XII é aplicável às aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29, conforme explicado a seguir.

Aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29

Diferentes partes interessadas questionaram a escolha de 2000 kg como o valor-limite mais baixo para a aplicabilidade do Apêndice XII às aeronaves CS-23. Importa sublinhar que o limite de 2000 kg no peso da aeronave foi fixado pelo grupo de análise para permitir o equilíbrio correto entre a complexidade da aeronave e o custo e nível de exigência do ensaio de voo imposto. Este valor está em conformidade com o limite máximo fixado para o peso das aeronaves ligeiras europeias com menos de 2000 kg (ELA2).

Algumas reações referiram que as respostas fornecidas e apresentadas no CRD não clarificavam completamente o âmbito de aplicabilidade e, em alguns casos, não eram coerentes. Por conseguinte, mantinha-se a questão de saber se o limite de 2000 kg estabelecido no Apêndice XII se aplica apenas às aeronaves CS-23 ou se é aplicável a todas as aeronaves CS-23, CS-25, CS-27 e CS-29.

Embora a aplicabilidade do Apêndice XII estivesse claramente refletida no texto proposto da Parte 21, algumas reações recebidas levaram a Agência a clarificar melhor esta questão.

O Apêndice XII é aplicável apenas às aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29.

Aeróstatos de gás

No caso dos aeróstatos de gás, a situação observada era diferente. Determinados aeróstatos de gás não eram abrangidos pela definição de ELA2. Por conseguinte, uma reação perguntou se os requisitos propostos para os ensaios de voo, em especial, o Apêndice XII, são aplicáveis aos aeróstatos de gás. Importa referir que não foi intenção do legislador tornar os requisitos do Apêndice XII aplicáveis aos aeróstatos de gás.

Assim, insiste-se uma vez mais que o Apêndice XII é aplicável apenas às aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29.

Contudo, é importante ter em conta que o requisito relativo a um manual de operações para ensaios de voo (MOEV) se mantém válido para a DOA/POA (certificação da entidade de projeto/certificação da entidade de produção) e para os APDOA (procedimentos alternativos para a certificação da entidade de projeto), o que inclui os aeróstatos a gás. Este manual definirá as políticas e os procedimentos da organização em relação aos ensaios de voo.

2.3.3 Cláusula de salvaguarda dos direitos adquiridos

Em resposta a uma reação, convém referir que esta cláusula de salvaguarda é aplicável aos pilotos que realizam ensaios de voo das categorias 3 e 4 e aos técnicos de ensaios de voo. No caso dos pilotos que realizam ensaios de voo das categorias 1 e 2, os requisitos em matéria de competência e as regras de conversão já se encontram definidos na Parte-FCL do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011.

2.3.4 Definição de ensaio de voo, categorias de ensaio de voo e qualificação da tripulação de ensaio de voo

Durante o período de consulta do NPA 2008-20, a Agência recebeu muitas observações relativas à definição das categorias de ensaios de voo e à extensão da qualificação e experiência exigidas para as diferentes categorias de ensaios de voo, bem como aos programas de formação.

Estas questões foram discutidas e acordadas com o grupo de análise competente. As alterações introduzidas à proposta inicial do NPA resultaram no texto revisto proposto pelo CRD 2008-20.

Uma reação considerou o programa de formação excessivo (por exemplo, 350 horas obrigatórias de formação em terra e 60 horas de formação em voo para o Nível de Competência 1 do LFTE), especialmente no contexto das aeronaves CS-23.

De notar que, além do limiar de 2000 kg para as aeronaves CS-23 acima do qual o Apêndice XII é aplicável, foram ainda introduzidas disposições para dividir os requisitos em matéria de competência em dois, com base nas características de voo das aeronaves CS-23. Esta abordagem poderá beneficiar as aeronaves com uma velocidade de concepção em voo picado (Md) inferior a 0,6 e um teto máximo inferior a 7620 m (25 000 pés).

Outra reação sugeriu uma combinação de valores inferiores e superiores para as horas de formação diferente da contida na presente proposta (por exemplo, 300 horas em terra e 90 horas em voo para a Competência de Nível 1 do LFTE). O número de horas de formação contido na presente proposta foi determinado com base na avaliação do grupo de análise,

pelo que a Agência propõe manter o programa de formação em conformidade com o CRD 2008-20.

Uma outra reação incidiu na questão dos voos de manutenção. Está disponível mais informação sobre a matéria regulamentar atualmente em desenvolvimento pela Agência sobre o tema «*Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights*» (aspectos operacionais e de aeronavegabilidade dos voos de verificação no âmbito da manutenção),» (RMT.0393/.0394).

Importa referir que a Agência também está a elaborar um NPA sobre «*Flights related to production and design activity*» (voos relacionados com as atividades de projeto e produção) no âmbito da tarefa de regulamentação RMT.0348/.0349.

2.3.5 Requisitos aplicáveis à competência/experiência da tripulação de voo para aeronaves com peso inferior a 2000 kg

Com base nas observações recebidas, a Agência reconheceu a necessidade de reexaminar a harmonização dos requisitos ou a disponibilização de orientações aplicáveis à competência e à experiência das tripulações de voo envolvidas em ensaios de voo de aeronaves com peso inferior a 2000 kg.

2.3.6 Técnico principal de ensaios de voo

A Agência recebeu um grupo distinto de observações relativas ao NPA sobre a questão do licenciamento dos técnicos principais de ensaios de voo. Foram expressas opiniões idênticas durante o período de reação. Não foi possível chegar a um consenso, quer através das observações recebidas, quer da análise subsequente realizada pelo grupo de análise competente. Embora tenha sido possível chegar a um acordo geral sobre a definição dos requisitos em matéria de competência e experiência para técnicos de ensaios de voo no âmbito da Parte 21, a questão do licenciamento foi suspensa a fim de se proceder à recolha de mais informações.

Por conseguinte, o licenciamento dos técnicos principais de ensaios de voo (LFTE) é agora objeto de um A-NPA destinado a clarificar e a apoiar uma decisão sobre esta questão.

Foi recebida uma reação, solicitando a revisão da definição de LFTE no sentido de eliminar o texto que se refere à assistência ao piloto «na operação da aeronave e dos seus sistemas». Este texto sublinha a função principal do LFTE, que pode ter um efeito direto na segurança da aeronave durante a realização do ensaio de voo. Por conseguinte, a Agência propõe que se mantenha a definição de LFTE inalterada. Serão aditadas explicações adicionais no material de orientação relativo aos LFTE.

Tal como afirmado anteriormente no CRD 2008-20, cabe ao titular de uma DOA/POA/APDOA decidir se é necessária a presença a bordo de um técnico principal de ensaios de voo. No caso de ser necessária a presença de um LFTE a bordo, deve ser ministrada formação obrigatória. Importa ter em atenção que, se o titular de uma DOA decidir substituir um LFTE por outro técnico de ensaios de voo (FTE), cabe então ao titular da DOA definir e ministrar a formação correspondente à função atribuída a esse técnico de ensaios de voo. Não é intenção da Agência impor a obrigatoriedade de qualquer FTE a bordo. A composição da tripulação é da responsabilidade do titular da DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Outras questões

Com base numa reação, a definição de ensaio de voo foi atualizada com a inclusão da expressão «conformidade com o projeto de tipo», a fim de utilizar uma redação mais correta.

2.4. Resumo da Avaliação do Impacto Regulamentar

As opções identificadas na Avaliação do Impacto Regulamentar (RIA) do NPA 2008-20 foram as seguintes:

- a. Opção 0: Opção de base (não há qualquer alteração)
- b. Opção 1: Regulamentação em matéria de ensaios de voo

As partes interessadas são os titulares de DOA/POA/APDOA, os fabricantes de aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg, os fabricantes de aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29, os fabricantes de motores, e os titulares ou requerentes de um STC (certificado-tipo suplementar) que possam utilizar os ensaios de voo como meio de estabelecer a conformidade com os regulamentos. Além disso, as tripulações dos ensaios de voo da aviação civil são diretamente afetadas e, subsequentemente, as organizações de formação em ensaios de voo.

A RIA identificou impactos de segurança, económicos e sociais.

O impacto na segurança foi avaliado com base nas análises de acidentes (uma relativa a aeronaves de asa fixa e outra relativa a autogiros) relacionados com ensaios de voo verificados entre 1990 e 2005. As análises foram efetuadas com base na publicação *World Airline Accident Summary* (resumo dos acidentes de aviação a nível mundial) (referência: WAAS – *Civil Air Publication 479*). As questões suscitadas pelos acidentes (ausência de gestão formal dos riscos, composição e competência da tripulação do voo, equipamento de segurança) devem ser abordadas no MOEV, como proposto no presente parecer. Tal como verificado com as aeronaves de asa fixa, a causa provável de um acidente ocorrido com um autogiro fundamenta a introdução de um MOEV. Outra análise defendeu ainda a necessidade de requisitos adequados em matéria de competência e experiência das tripulações dos ensaios de voo.

O impacto económico foi qualitativamente avaliado e foram propostas medidas para a redução dos riscos. A experiência e a competência exigidas à tripulação de voo dependem da complexidade quer do ensaio de voo quer da aeronave. Foram previstas quatro categorias para abranger os vários ensaios de voo.

As medidas de redução dos riscos consistiram na limitação da aplicabilidade do Apêndice XII às aeronaves CS-23 com peso superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27 e CS-29, na introdução de uma cláusula de salvaguarda dos direitos adquiridos, na adaptação dos requisitos para que a experiência e a competência da tripulação de voo dependam da complexidade do ensaio de voo e da complexidade da aeronave e no estabelecimento de medidas de transição a longo prazo.

Conclusão do parecer

Tendo em conta que a decisão sobre o licenciamento dos LFTE constituirá uma tarefa de regulamentação separada (ver RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA sobre LFTE), prevê-se que a adoção da presente proposta terá um impacto positivo na segurança de todas as organizações e nas pessoas diretamente envolvidas nos ensaios de voo. Os impactos

económicos foram minimizados através de requisitos proporcionados e medidas de transição adequadas.

Para mais informações sobre este RIA, consultar o NPA 2008-20.

2.5. Descrição geral das alterações propostas

Subparte G – «Certificação de Entidades de Produção»: é proposta uma alteração ao ponto 21.A.143 «Manual» por forma a incluir os requisitos para um MOEV. As organizações de produção devem ter um MOEV se os ensaios de voo fizerem parte das suas atividades. Esse documento deve apresentar de forma pormenorizada as políticas e os procedimentos necessários para a realização dos ensaios de voo por uma organização. É feita uma referência ao Apêndice XII no requisito relativo ao MOEV. O MOEV deve ser aprovado pela autoridade competente.

Subparte J – «Certificação de Entidades de Projeto»: é proposta uma alteração ao ponto 21.A.243 «Dados» por forma a incluir os requisitos para um MOEV. As organizações de projeto devem ter um MOEV se os ensaios de voo fizerem parte das suas atividades. É feita uma referência ao Apêndice XII no requisito relativo ao MOEV. O MOEV deve ser aprovado pela Agência.

Subparte P – «Licenças de Voo»: é proposta uma alteração ao ponto 21.A.708 «Condições de voo» por forma a incluir os requisitos identificados no novo Apêndice XII. Este Apêndice inclui os seguintes temas:

Aplicabilidade: o Apêndice XII é aplicável a aeronaves CS-23 com um MTOM superior a 2000 kg e a todas as aeronaves CS-25, CS-27, e CS-29.

Definições: são apresentadas as definições de Ensaio de voo, Técnico de ensaio de voo (FTE) e Técnico principal de ensaio de voo (LFTE).

Categorias de ensaios de voo: o Apêndice XII divide os ensaios de voo em quatro categorias diferentes, em função dos níveis de complexidade do ensaio do voo.

Qualificações da tripulação de ensaios de voo: o Apêndice XII prevê requisitos de qualificação para pilotos que realizam ensaios de voo das categorias 3 e 4 e para os LFTE.

Os requisitos em matéria de competência e experiência dos pilotos de ensaios de voo e dos técnicos principais de ensaios de voo dependem de dois parâmetros: complexidade do ensaio de voo e complexidade da aeronave. Para os pilotos que realizam ensaios de voo da categoria 1 ou 2, os requisitos propostos encontram-se referidos na Parte-FCL. Para os pilotos que realizam ensaios de voo da categoria 3 ou 4 e para os técnicos principais de ensaios de voo, a formação exigida é específica para a organização que os contrata.

Técnico principal de ensaio de voo (LFTE): são previstos requisitos para os dados que devem constar da autorização emitida pela organização que o contrata.

Competência e experiência de outros técnicos de voos de ensaio: são previstos requisitos relativos à experiência geral, formação e conservação de registos.

Feito em Colónia, em 22 de agosto de 2013.

P. GOUDOU
Diretor Executivo
(assinado)

3. Referências

3.1. Regulamentos afetados

Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção.

3.2. Decisões afetadas

Decisão do Diretor Executivo da Agência Europeia para a Segurança da Aviação que altera a Decisão n.º 2013/001/R do Diretor Executivo da Agência, de 23 de janeiro de 2013, relativa aos meios de conformidade aceitáveis e materiais de orientação para a aeronavegabilidade e a certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como a certificação das entidades de projeto e produção («AMC e GM para a Parte 21»).

Nota: a Agência publicará a Decisão que contém os AMC e GM quando o texto das regras de execução for publicado no *Jornal Oficial da UE*.

3.3. Documentos de referência

A-NPA 2013-XX sobre o licenciamento dos técnicos principais de ensaios de voo («*Lead Flight Test Engineer Licence*»)

Anexo 1 da OACI relativo ao licenciamento do pessoal («*Personnel Licensing*»)

NPA 2008-20 e CRD 2008-20 sobre ensaios de voo («*Flight Testing*»)