

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

Preencher com tinta **AZUL** ou **PRETA**, em **MAIÚSCULAS**, após leitura das instruções contidas no anexo a este formulário.

SECÇÃO A – DADOS DO CANDIDATO

Nome Completo	Número ANAC / Licença
---------------	-----------------------

Prova de Perícia: o Examinador deverá verificar o Certificado de Conclusão de Curso emitido pela ATO, antes da Prova.
Verificação de Proficiência para renovação de qualificação tipo/instrumentos: o Examinador deverá verificar a Declaração de Treino de Refrescamento emitido pela ATO, antes do início da Verificação.

SECÇÃO B – PRÉ-REQUISITOS DA PROVA/VERIFICAÇÃO

B.1 – Qualificação tipo	B.2 – Requisitos de revalidação de qualificação tipo ME	B.3 – Qualif. Instrumentos
Tipo:	☐ 10 sectores de rota, no período de validade da qualificação.	☐ PBN Sim ☐ Não ☐
☐ Emissão inicial ⁽¹⁾	☐ 1 sector de rota, voado com Examinador. DoF:	☐ Revalidação
☐ Revalidação	☐ 1 sector de rota, realizado na Prova abaixo.	☐ Renovação ⁽³⁾
☐ Renovação ⁽²⁾	☐ LPC/OPC combinado, em operador CAT, de acordo FCL.740.A(a)(3).	

SECÇÃO C – PROVA PERÍCIA / VERIFICAÇÃO PROFICIÊNCIA SP HPCA COM PBN

C.1 – Tentativas		C.2 – Operação	
Tentativa número	(Se aplicável) data da tentativa anterior	☐ Monopiloto (SP)	☐ Multipiloto (MP)
C.3 - Dados			
	Data	Conduzida em	Matrícula
1		☐ A/C ☐ FSTD	
2		☐ A/C ☐ FSTD	
			Duração total:
C.4 – Resultado		C.5 – Declaração do Candidato	
☐ APROVADO		Declaro que fui informado do resultado da Prova. No caso de Verificação para revalidação e Aprovação Parcial ou Reprovação: Confirmando que, de acordo com os Regulamentos, não poderei exercer os privilégios dessa qualificação, até aprovar em nova Verificação - FCL740.A(c). Assinatura:	
☐ APROVADO PARCIALMENTE			
☐ REPROVADO			
C.6 – Endosso da Licença (Apenas revalidações, se feitas nos últimos 3 meses de validade / Examinadores ANAC ou Examinadores Non-ANAC em conformidade com <i>Examiner Differences Document</i>)			
Endossei as seguintes qualificações na licença do Candidato:		Qualificação e nova data de validade	Qualificação e nova data de validade
C.7 – Examinador		C.8 – (If applicable) ANAC Inspector / Senior Examiner	
Nome		Nome	
Número Certificado Examinador/Estado Membro		Número Certificado Examinador/Estado Membro	
FCL.1030(a)(2) & (b)(3)(i) – Verifiquei que o candidato cumpre com os requisitos relativos à formação e experiência previstos na PARTE-FCL. FCL.1030(b)(3)(ii) – Confirmando de que todas as manobras e exercícios exigidos, foram realizados de acordo com a PARTE-FCL. Apenas examinadores “NÃO-ANAC”: FCL.1030(b)(3)(iv) - Revi e apliquei os procedimentos e requisitos nacionais relevantes da Autoridade Competente do candidato, contidos no “Examiner Differences Document”, <u>versão:</u>			
Assinatura do Examinador		Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sênior	

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

Data	Nome do Candidato	Numero ANAC / Licença
------	-------------------	-----------------------

SECÇÃO D – COMENTÁRIOS / JUSTIFICAÇÃO DE REPROVAÇÃO (CONFORME APLICÁVEL)

SECÇÃO 1 – PREPARAÇÃO DO VOO		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test.Verif FSTD/A	APRV	REP
1.1	Cálculo da performance	OTD P					
1.2	Inspeção visual externa do avião; localização de cada componente e finalidade da inspeção	OTD P#	P				
1.3	Inspeção da cabina de pilotagem	P→	→				
1.4	Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P→	→		M		
1.5	Rolagem de acordo com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou do instrutor	P→	→				
1.6	Verificações antes da decolagem	P→	→		M		

SECÇÃO 2 – DESCOLAGEM		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test.Verif FSTD/A	APRV	REP
2.1	Descolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo decolagem rolada	P→	→				
2.2*	Descolagem por instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a decolagem	P→	→				
2.3	Descolagem com vento cruzado	P→	→				
2.4	Descolagem com carga máxima (real ou simulada)	P→	→				
2.5	Descolagens com falha de motor simulada:						
2.5.1*	Imediatamente após a V2 (Em aviões não certificados na categoria de transporte ou na categoria de transporte regional (commuter), a falha de motor não deve ser simulada até ser atingida uma altura mínima de 500 pés acima do fim da pista. Em aviões que tenham a mesma performance que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à decolagem e ao efeito da altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor logo após atingir V2)	P→	→				
2.5.2*	Entre a V ₁ e V ₂	P	X		M Apenas em FFS		
2.6	Descolagem abortada a uma velocidade razoável antes de atingir V ₁	P→	→X		M		

Assinatura do Examinador	Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sénior	Assinatura do Candidato
--------------------------	---	-------------------------

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

Data	Nome do Candidato	Nº de licença
------	-------------------	---------------

SECÇÃO 3 – MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test/Verif FSTD/A	APRV	REP
3.1	Voo manual com e sem diretores de voo (sem uso do piloto automático, sem <i>autothrust</i> e, se for caso disso, com diferentes leis de controlo)	P→	→				
3.1.1	A diferentes velocidades (incluindo voo lento) e altitudes no âmbito da dotação de formação do FSTD.	P→	→				
3.1.2	Voltas apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita	P→	→				
3.1.3	Voltas com e sem <i>spoilers</i>	P→	→				
3.1.4	Procedimentos de voo por instrumentos e manobras incluindo partida e chegada por instrumentos, e aproximação visual	P→	→				
3.2	“ <i>Tuck under</i> ” e “ <i>Mach buffet</i> ” após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, “ <i>Dutch Roll</i> ”)	P→	→X a)		Apenas em FFS		
3.3	Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas (se for caso disso)	OTD P→	→				
3.4	Operações normais e anormais dos seguintes sistemas:				M Um mínimo obrigatório de 3 itens anormais serão selecionados dos pontos 3.4.0 a 3.4.14 inclusive		
3.4.0	Motor (se aplicável, hélice)	OTD P→	→				
3.4.1	Pressurização e ar condicionado	OTD P→	→				
3.4.2	Sistema pitot-estático	OTD P→	→				
3.4.3	Sistema de combustível	OTD P→	→				
3.4.4	Sistema elétrico	OTD P→	→				
3.4.5	Sistema hidráulico	OTD P→	→				
3.4.6	Sistema de controlo de voo e compensação	OTD P→	→				
3.4.7	Sistema anti-gelo/degelo, aquecimento da proteção contra o encandeamamento	OTD P→					
3.4.8	Piloto automático/diretor de voo	OTD P→			M b)		
3.4.9	Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de prevenção da perda, e dispositivos de aumento de estabilidade	OTD P→					
3.4.10	Sistema de aviso de proximidade do solo (GPWS), radar meteorológico, radio-altímetro, transponder	P→					
3.4.11	Rádios, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão do voo (FMS)	OTD P→					
3.4.12	Trem de aterragem e travão	OTD P→	→				
3.4.13	Sistema de <i>slats</i> e <i>flaps</i>	OTD	→				
3.4.14	Unidade de potência auxiliar (APU)	OTD P→	→				
3.5	Intencionalmente em branco						
3.6	Procedimentos anormais e de emergência:				M Um mínimo obrigatório de 3 itens será selecionado dos pontos 3.6.1 a 3.6.9 inclusive		
3.6.1	Simulação de incêndio, por exemplo no motor, na unidade auxiliar de potência (APU), na cabina, no compartimento de carga, na cabina de pilotagem ou na asa e incêndios no sistema elétrico, incluindo evacuação	P→	→				
3.6.2	Controlo e eliminação de fumos	P→	→				
3.6.3	Falhas no motor, paragem e re-arranque a uma altura segura	P→	→				
3.6.4	Alimentação de combustível (simulado)	P→	→				

Assinatura do Examinador	Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sênior	Assinatura do Candidato
--------------------------	---	-------------------------

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

Data	Nome do Candidato	Nº de licença
------	-------------------	---------------

SECÇÃO 3 – MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test.Verif FSTD/A	APRV	REP
3.6.5	Cisalamento do vento na descolagem/aterragem	P	X		Apenas em FFS		
3.6.6	Avaria simulada na pressurização da cabina/descida de emergência	P→	→				
3.6.7	Incapacitação de um membro da tripulação de voo	P→	→				
3.6.8	Outros procedimentos de emergência, conforme descritos no correspondente manual de voo do avião (AFM)	P→	→				
3.6.9	Evento ACAS	OTD P→	a)		Apenas em FFS		
3.7 Formação em prevenção da perda do controlo							
3.7.1	Recuperação de eventos de perda em: — configuração de descolagem; — configuração limpa a baixa altitude; — configuração limpa perto da altitude máxima de operação; bem como — configuração de aterragem.	P FFS certificado apenas para efeitos de formação	X a)				
3.7.2	Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; bem como — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento	P FFS certificado apenas para efeitos de formação	X a)		Apenas em FFS		
3.8 Procedimentos de voo por instrumentos:							
3.8.1*	Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P→	→		M		
3.8.2*	Procedimentos de espera	P→	→				
3.8.3*	Operações 3D para DH/A a 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação						
Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 3.8.3.1, se o AFM prescrever tal limitação).							
3.8.3.1*	Manualmente, sem diretor de voo	P→	→		M Apenas Prova Perícia		
3.8.3.2*	Manualmente, com diretor de voo	P→	→				
3.8.3.3*	Com piloto automático	P→	→				
3.8.3.4*	Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; A falha do motor deve ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) até tocar no solo ou através do procedimento de aproximação falhada Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), a aproximação com falha de motor simulada e o subsequente «borrego» devem ser iniciados em conjugação com a aproximação de não precisão, segundo o descrito em 3.8.4. O «borrego» será iniciado ao atingir a altura livre de obstáculos publicada (OCH/A), no entanto não depois de atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da elevação da soleira da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e à altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor em conformidade com o ponto 3.8.3.4.	P→	→		M		
3.8.3.5	Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor deve ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) a uma distância que não deve ser superior a 4 NM até ao toque ou através do procedimento de aproximação falhada. Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), a aproximação com falha de motor simulada e o subsequente «borrego» devem ser iniciados em conjugação com o procedimento de aproximação de não-precisão descrito no ponto 3.8.4. O «borrego» será iniciado ao atingir a altura/altitude livre de obstáculos publicada (OCH/A), mas não depois de atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da soleira da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e à altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor em conformidade com o ponto 3.8.3.4.	P→	→		M		

Assinatura do Examinador	Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sênior	Assinatura do Candidato
--------------------------	---	-------------------------

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

Data	Nome do Candidato	Nº de licença
------	-------------------	---------------

SECÇÃO 3 – MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test/Verif FSTD/A	APRV	REP
3.8.4*	Operações 2D até à MDH/A	P*→	→		M		
3.8.5	Aproximação em circuito («circling») nas seguintes condições: a)* Aproximação à altitude mínima autorizada de aproximação em circuito no aeródromo em causa em conformidade com as instalações locais de aproximação com instrumentos em condições de simulação de voo por instrumentos; seguida de: b) Aproximação em circuito a outra pista pelo menos 90° fora do eixo central da aproximação final utilizada em a), à altitude mínima autorizada de aproximação em círculo. Nota: caso as alíneas a) e b) não sejam possíveis por motivos de ATC, pode ser efetuado um padrão de baixa visibilidade simulada.	P*→	→				
3.8.6	Aproximações visuais	P→	→				

SECÇÃO 4 –PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO FALHADA		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test/Verif FSTD/A	APRV	REP
4.1	«Borrego» com todos os motores operacionais*, durante uma operação 3D ao atingir a altura de decisão	P*→	→				
4.2	«Borrego» com todos os motores operacionais* em várias fases durante uma aproximação por instrumentos	P*→	→				
4.3	Outros procedimentos de aproximação falhada	P→	→				
4.4*	«Borrego» manual com o motor crítico simulado inoperativo após uma aproximação por instrumentos ao atingir DH, MDH ou MAPt	P*→	→		M		
4.5.	Aterragem abortada com todos os motores operacionais: — de várias alturas inferiores a DH/MDH; — após o toque (aterragem falhada) Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), as aterragens abortadas com todos os motores operacionais devem ser iniciadas a seguir à MDH/A ou após o toque.	P→	→				

SECÇÃO 5 – ATERRAGENS		Formação Prática			Prova / Verificação		
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais Instrutor	Test/Verif FSTD/A	APRV	REP
5.1	Aterragens normais* com referência visual estabelecida ao atingir a DA/H na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos	P					
5.2	Aterragem com simulação do estabilizador horizontal bloqueado em qualquer posição de compensação inadequada	P→	a)		Apenas em FFS		
5.3	Aterragens com vento cruzado (aeronave, se possível)	P→	→				
5.4	Circuito de tráfego e aterragem sem <i>flaps</i> nem <i>slats</i> estendidos ou com eles parcialmente estendidos	P→	→				
5.5	Aterragem com motor crítico simuladamente inoperativo	P→	→		M		
5.6	Aterragem com dois motores inoperativos: — aviões com três motores: avaria do motor central e de um motor externo, tanto quanto seja praticável de acordo com os dados do Manual de Voo (AFM); bem como — aviões com quatro motores: avaria dos dois motores do mesmo lado	P	X		M Apenas em FFS Apenas Prova Perícia		

Assinatura do Examinador	Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sênior	Assinatura do Candidato
--------------------------	---	-------------------------

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

INSTRUÇÕES
NÃO IMPRIMIR, SALVO SE ESTRITAMENTE NECESSÁRIO

As páginas de instruções contêm um resumo dos procedimentos e Regulamentos aplicáveis. São complementadas pela consulta dos Regulamentos aplicáveis, Manual de Examinadores e o EASA "Examiner Differences Document".

Formulários incompletos ou com deficiências de preenchimento, serão rejeitados, parando o processo.

Condições

Examinador: Prova Perícia, Inspetor ANAC ou TRE(A) com privilégios FCL.1005.TRE(a)(1).

Verificação Proficiência qualificação tipo/IR, Inspetor ANAC ou TRE(A) com privilégios FCL.1005.TRE(a)(2).

Notificação prévia: Prova Perícia, MANDATÓRIA até 05 dias antes da data planeada (Examinadores ANAC: [portal](#); Examinadores. Não-ANAC: [portal](#) ou e-mail em conformidade com o "Examiner Differences Document").

Verificação Proficiência, NÃO MANDATÓRIA. NÃO MANDATÓRIA para Examinadores ANAC e Mandatória para Examinadores Não ANAC que pretendam endossar licenças

Aprovação ANAC: Prova Perícia, MANDATÓRIA (confirmar no [portal](#) ou e-mail, conforme aplicável).

Verificação Proficiência, NÃO MANDATÓRIA para Examinadores ANAC e MANDATÓRIA para Examinadores Não ANAC que pretendam endossar licenças.

Experiência & créditos: Prova Perícia, FCL.725, FCL.720.A, FCL.725.A

Verificação Proficiência qualificação tipo/IR, FCL625, FCL625.A, FCL.740 or FCL.740.A.

Duração do exame: de acordo com GM1 FCL.1015, pelo menos **04 horas** totais, das quais pelo menos **120 minutos** de voo/sessão.

Endosso na licença: ver SECÇÃO C.6 abaixo.

Reporte de exame: MANDATÓRIO, até 15 dias após a data planeada (Examinadores ANAC: [portal](#); Examinadores NON-ANAC: [e-mail](#)).

Instruções de preenchimento

Preencher horas e tempos em **hh:mm** e datas em **dd/mm/aa**.

SECÇÃO A: Inserir o nome completo do candidato e o número ANAC ou da Licença. Riscar o não aplicável.

SECÇÃO B.1: No campo "**Tipo**", indicar a qualificação tipo conforme na licença ou "**EASA Type Rating & License Endorsement List Flight Crew**" (exemplo: B737, A320).

⁽¹⁾ O Examinador deverá verificar o **Certificado de Conclusão de Curso emitido pela ATO**, antes do início da Prova.

⁽²⁾ O Examinador deverá verificar a **Declaração de Treino de Refrescamento emitida pela ATO**, antes do início da Verificação.

SECÇÃO B.2: **Se aplicável, apenas para revalidação da qualificação tipo.** Seleccionar a opção apropriada. No caso de sector de rota voado com Examinador e não combinado com a Verificação, a data do voo (**DoF**) deverá ser introduzida no campo apropriado.

SECÇÃO B.3: Autoexplicativo. No caso de obtenção/manutenção de privilégios CAT II/III, seleccionar a caixa e completar a Secção 6 da Prova.

⁽³⁾ O Examinador deverá verificar a **Declaração de Treino de Refrescamento emitida pela ATO**, antes do início da Verificação.

SECÇÃO C.1: Indicar número da tentativa. No caso de repetição de Prova/Verificação, indicar a data da última tentativa.

NOTA: O(s) formulário(s) de tentativa(s) anterior(es) deverá(ão) ser anexado(s) a este formulário e verificado(s) pelo Examinador.

SECÇÃO C.2: Autoexplicativo. No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance, quando uma Prova de Perícia ou uma Verificação de Proficiência for realizada em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto.

Caso se pretendam privilégios de monopiloto, as manobras/os procedimentos referidos em 2.5, 3.9.3.4, 4.3 e 5.5 e pelo menos uma manobra/um procedimento da secção 3.4 têm de ser completados adicionalmente em monopiloto

SECÇÃO C.3: Preencher os dados do voo ou sessão FSTD na linha 1.

No caso da Prova/Verificação decorrer em mais de que um voo/sessão FSTD, utilizar a linha 2 para o 2º voo/sessão FSTD. Voos adicionais preencher dados na SECÇÃO D.

No caso de **utilizar uma aeronave**, todos os itens autoexplicativos, exceto:

- "**Hora início**", "**Hora fim**" e "**Duração**", de acordo com as definições contidas no FCL.010, para tempo de voo.

- Indicar na SECÇÃO D os aeródromos de partida e chegada, número de aterragens e aeródromos onde as aproximações IFR tiveram lugar.

No caso de **utilizar um FSTD**, todos os itens autoexplicativos, exceto:

- "**Matrícula**", inserir o número do Certificado de Qualificação do FSTD;

- "**Hora início**" e "**Hora fim**" será a hora de início e de fim da sessão de FSTD, respetivamente;

- "**Duração**" será o tempo da sessão.

"**Duração total**", somatório das durações (linhas 1+2), no caso de mais do que um voo/sessão realizada.

SECÇÃO C.4: Classificar de acordo com as "**Normas de classificação**" abaixo.

SECÇÃO C.5: Ao assinar o campo, o candidato confirma que foi informado do resultado da Prova/Verificação.

No caso de Verificação de Proficiência para revalidação de qualificação e uma Reprovação for obtida: o candidato será informado que de acordo com os Regulamentos, não pode exercer os privilégios associados ao Certificado, até obter APROVADO em nova Verificação.

Caso o candidato se recuse a assinar, o Examinador reportará o facto na Secção D - "**Comentários/Justificação de Reprovação**". A ANAC será informada com a maior brevidade possível com um breve reporte do ocorrido.



DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

INSTRUÇÕES NÃO IMPRIMIR, SALVO SE ESTRITAMENTE NECESSÁRIO

SECÇÃO C.6: Aplicável nas revalidações de qualificações/IR/Classes nos últimos 3 meses de validade da mesma: indicar a qualificação tipo conforme endossada na licença, seguida da nova data de validade (formato dd/mm/aaaa).

O ENDOSSO DE QUALIFICAÇÕES NA LICENÇA, É PERMITIDA A EXAMINADORES ANAC e a EXAMINADORES “NÃO-ANAC” desde que estes últimos estejam registados na aplicação “Portal de Examinadores” e tenham notificado a verificação de proficiência conforme descrito no “Examiner Differences Document”,

SECÇÃO C.7: Autoexplicativo.

Ao assinar o Examinador atesta o cumprimento das declarações contidas nesta secção.

Examinadores “NÃO-ANAC”, terão de preencher o número da versão do “Examiner Differences Document”, após a sua consulta.

Não são permitidos quaisquer carimbos, exceto Inspetor ANAC.

SECÇÃO C.8: Aplicável apenas no caso de simultaneamente à prova ocorrer Supervisão ANAC, Avaliação de Competência de Examinador ou Sessão de Uniformização de Examinador; nesse caso o Inspetor ANAC ou Examinador Sénior nomeado preenche e assina esta secção.

Ao assinar o Examinador atesta o cumprimento das declarações contidas nesta secção.

Não são permitidos quaisquer carimbos, exceto Inspetor ANAC.

SECÇÃO D: Quaisquer comentários julgados necessários. Itens reprovados serão aqui justificados.

Se espaço insuficiente, anexar pagina mencionando, data, tipo de Prova/Verificação, nomes e assinaturas do Examinador e Candidato.

SECÇÃO 1 to 6: Formação e Avaliação.

Os símbolos e considerações dos campos sob a “**Formação Prática**”, deverão ser consultados na Regulamentação apropriada.

No caso de Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência para renovação de qualificação tipo, o instrutor, deverá rubricar a coluna “**Iniciais Instrutor**” para cada exercício completado.

Itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência aos instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a Prova/Verificação, a qualificação tipo será restrita a VFR apenas.

M = indica que se trata de um exercício obrigatório.

a) = indica que **não pode ser utilizada uma aeronave** para este exercício.

b) = apenas em **operação monopiloto**.

Classificar cada item na coluna “APRV” (APROVADO) ou “REP” (REPROVADO), com rubrica/iniciais na caixa apropriada.

Não avaliar com cruzes (X) ou visto (□).

À discrição do Examinador, qualquer manobra ou procedimento da Prova/Verificação pode ser repetido uma vez pelo requerente. Nesse caso o Examinador, inscreverá o número “2” (indicando segunda tentativa) junto à sua rubrica/iniciais na classificação do item.

De acordo com FCL.1030(b)(3)(ii), se um item foi reprovado, o Examinador registará as razões para essa avaliação, na SECÇÃO D.

Regulamentos

FCL.725(c) Prova de Perícia qualificação tipo (se aplicável).

Apêndice 9 - Treino, Prova de Perícia e Verificação de Proficiência para MPL, ATPL, qualificações de tipo e de classe e Verificações de Proficiência para qualificações de instrumentos (IR).

Tolerâncias na prova de voo

O requerente deve demonstrar capacidade para:

- Operar o avião dentro das suas limitações;
- Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
- Manter sempre o controlo do avião de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra esteja sempre assegurado;
- Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação da tripulação e de incapacitação, se for o caso; e
- Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.

Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada:

Altura

na generalidade ± 100 pés
ao iniciar um borrego na altura/altitude de decisão + 50 pés / - 0 pés
na altura/MAP/altitude de descida mínima + 50 pés / - 0 pés

Manutenção de rota

baseada em ajudas rádio ± 05°
para desvios “angulares” meia escala de deflexão, azimute e ladeira (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS).
desvios laterais “lineares” 2D (LNAV) e por norma, o erro/desvio lateral da rota deve ser limitado a ± ½ do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis pequenos desvios a esta norma, no máximo de uma vez o valor de RNP.
desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH..... Não superiores a -75 pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superiores a +75 pés acima do perfil vertical ou a 1000 pés ou menos acima do nível do aeródromo.
(LNAV/VNAV) recorrendo à função BaroVNAV]



DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC SP HPCA PBN – Prova Perícia ou Verificação Prof. Avião Monopiloto HPC PBN

INSTRUÇÕES

NÃO IMPRIMIR, SALVO SE ESTRITAMENTE NECESSÁRIO

Rumo

todos os motores operativos $\pm 05^\circ$
com falha de motor simulada $\pm 10^\circ$

Velocidade

todos os motores operativos ± 05 nós
com falha de motor simulada $+ 10$ nós / $- 05$ nós

Condução da prova

Um requerente para emissão/revalidação/renovação de uma qualificação tipo SP HPCA, terá de aprovar numa Prova de Perícia/Verificação de Proficiência, em conformidade com o Apêndice 9 da PARTE-FCL, a fim de demonstrar a aptidão necessária para a operação segura do tipo de aeronave aplicável.

Caso o candidato decida interromper a Prova/Verificação por motivos considerados inadequados pelo Examinador, classificar “**REPROVADO**” na secção C.4. O candidato terá de repetir a Prova/Verificação na sua totalidade, utilizando-se nesse caso, um novo formulário.

Caso a Prova/Verificação seja interrompida por motivos considerados adequados pelo Examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo/sessão. Nesse caso o mesmo formulário será utilizado, completando-se os itens/secções em falta.

Normas de classificação

O candidato a uma qualificação tipo SP HPCA terá de obter aprovação em todas as secções pertinentes da Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência - classificar “**APROVADO**” na secção C.4.

À discrição do Examinador, qualquer manobra ou procedimento da Prova/Verificação pode ser repetido uma vez pelo requerente. Nesse caso o Examinador, inscreverá o número “2” (indicando 2ª tentativa) junto à sua rubrica/iniciais na classificação do item.

De acordo com FCL.1030(b)(3)(ii), se um item foi reprovado, o Examinador registará as razões para essa avaliação. A Secção C será utilizada para esse fim.

O candidato que reprove em cinco ou menos itens, terá de repetir os itens em que reprovou – classificar “**APROVADO PARCIALMENTE**” na secção C.3.

A reprovação em mais de cinco itens obriga o requerente a realizar novamente toda a Prova – classificar “**REPROVADO**” na secção C.3.

Reprovação em qualquer item/secções da repetição de Prova/Verificação, incluindo secções em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga o requerente a repetir a totalidade da Prova/Verificação.

A reprovação em todas as secções pertinentes da Prova em duas tentativas exige treino adicional.

NOTA: No caso de repetição da Prova (após um APROVADO PARCIALMENTE ou REPROVADO), terá de ser utilizado um novo formulário.

Os formulários das tentativas anteriores deverão ser entregues ao novo Examinador e anexados ao novo formulário.