

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto 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	Nº de 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: ☐ Emissão inicial ⁽¹⁾ ☐ Revalidação ☐ Renovação ⁽²⁾	☐ 10 sectores de rota, no período de validade da qualificação. ☐ 1 sector de rota, voado com Examinador. DoF: ☐ 1 sector de rota, realizado na Prova abaixo. ☐ LPC/OPC combinado, em operador CAT, de acordo FCL.740.A(a)(3).	PBN Sim ☐ Não ☐ ☐ Revalidação ☐ Renovação ⁽³⁾

SECÇÃO C – PROVA PERÍCIA / VERIFICAÇÃO PROFICIÊNCIA MPA

C.1 – Tentativas							
Tentativa número	(Se aplicável) data da tentativa anterior						
C.2 – Dados							
	Data	Conduzida em		Matrícula	Hora início	Hora fim	Duração
1		☐ A/C	☐ FSTD				
2		☐ A/C	☐ FSTD				
						Duração total:	
C.3 – Resultado		C.4 – Declaração do Candidato					
☐ APROVADO ☐ APROVADO PARCIALMENTE ☐ REPROVADO		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:					
C.5 – Endosso da Licença (Apenas revalidações, se feitas nos últimos 3 meses de validade / Examinadores ANAC ou Examinadores Não-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.6 – Examinador				C.7 – Inspetor ANAC/ Examinador Sénior (Se aplicável)			
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 do 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 Sénior			

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto PBN

Data	Nome do Candidato	Nº de 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 descolagem	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 descolagem rolada	P→	→				
2.2*	Descolagem por instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a descolagem	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 V ₂ (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 mesmo performance que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e ao efeito da altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor logo após atingir V ₂)	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 MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto 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	"Tuck under" e "Mach buffet" após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, "Dutch Roll")	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 encandeamento	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	Alijamento de combustível (simulado)	P→	→				
Assinatura do Examinador		Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sénior			Assinatura do Candidato		

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto 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	Cisalhamento 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							
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)				
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 durante a aproximação final, quer até tocar no solo quer durante todo o procedimento de aproximação falhada (conforme aplicável), com início: i) antes de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo; e ii) depois de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo. 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 2D em conformidade com o 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 exercício 3.8.3.4.	P→	→		M		

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

DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO
DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto 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 MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto 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) ou SFE(A) com privilégios FCL.1005.TRE/SFE(a)(1).

Verificação Proficiência qualificação tipo/IR, Inspetor ANAC ou TRE(A) com privilégios FCL.1005.TRE(a)(2) ou SFE(A) com privilégios FCL.1005./SFE(a)(1)(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, FCL.625, FCL.625.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.5 abaixo.

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

Instruções de preenchimento

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

SECÇÃO A: Autoexplicativo.

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: 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, excepto:

- "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, excepto:

- "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, respectivamente;

- "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.3: Classificar de acordo com as "Normas de classificação" abaixo.

SECÇÃO C.4: 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.

SECÇÃO C.5: 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 ENDOSO 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.6: 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, excepto Inspetor ANAC.



DIREÇÃO DE LICENCIAMENTO E EXAMINAÇÃO DEPARTAMENTO DE EXAMINAÇÃO

ST/PC MPA PBN – Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência Avião Multipiloto PBN

INSTRUÇÕES NÃO IMPRIMIR, SALVO SE ESTRITAMENTE NECESSÁRIO

SECÇÃO C.7: 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 Sênior nomeado preenche e assina esta secção. Ao assinar o Examinador atesta o cumprimento das declarações contidas nesta secção. **Não são permitidos quaisquer carimbos**, excepto Inspetor ANAC.

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

Se espaço insuficiente, anexar página 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 exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.

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

Altura

geralmente ± 100 pés

Iniciar um borrego na altura de decisão + 50 pés / - 0 pés

altura/altitude de descida mínima + 50 pés / - 0 pés

Manutenção de rota

baseada em ajudas rádio ± 05°

aproximação de precisão meia escala de deflexão, azimute e ladeira

Rumo

todos os motores operativos ± 05°

com falha de motor simulada ± 10°

Velocidade

todos os motores operativos ± 05 nós

com falha de motor simulada + 10 nós / - 05 nós

O Examinador deverá ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada.

Condução da prova

Um requerente para emissão/revalidação/renovação de uma qualificação tipo MPA, terá de aprovar numa Prova de Perícia/Verificação de Proficiência, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, 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.3. 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.

Para **estabelecer ou manter privilégios PBN**, uma das aproximações deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado. Em derrogação do primeiro parágrafo, nos casos em que seja efetuada uma verificação de proficiência para revalidação de privilégios PBN numa aeronave ou num FSTD que represente essa aeronave, que não esteja equipada para manobras RNP APCH, a verificação de proficiência pode não incluir exercícios RNP APCH. Nesses casos, os privilégios PBN do piloto não incluirão RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que incluía um exercício RNP APCH para a classe ou o tipo em causa.

Normas de classificação

O candidato a uma qualificação tipo MPA terá de obter aprovação em todas as secções pertinentes da Prova de Perícia ou Verificação de Proficiência - classificar “**APROVADO**” na secção C.3.

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.

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

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

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