ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

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:	☐ 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).	

SECTION 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:** Confirmo 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 ultimo 3 meses de validade / Apenas Examinadores ANAC)**

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) – *Confirmo 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", **versão:***

Assinatura do Examinador	Assinatura do Inspetor ANAC / Examinador Sénior

ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

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 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 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 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

ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

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 Práctica			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 *autothrust* 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 *spoilers*	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 *slats* e *flaps*	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

ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

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**						
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 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

ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

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 *flaps* nem *slats* 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 Sénior	Assinatura do Candidato

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; **Examinad. NON-ANAC**: *e-mail*).
Verificação Proficiência, NÃO MANDATÓRIA.

Aprovação ANAC: **Prova Perícia,** MANDATÓRIA (confirmar no portal ou *e-mail*, conforme aplicável).
Verificação Proficiência, NÃO MANDATÓRIA.

Experiencia & 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.5 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: 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 inicio***", "***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: **Apenas aplicável aos Examinadores ANAC e aquando revalidações de qualificações 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/aa*).

O ENDOSSO DE QUALIFICAÇÕES NA LICENÇA, NÃO É PERMITIDA A EXAMINADORES "NÃO-ANAC".

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.

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 Sénior 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.

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

INSTRUÇÕES
NÃO IMPRIMIR, SALVO SE ESTRITAMENTE NECESSÁRIO

Instruções de preenchimento (continuado)

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 Práctica***", 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 ..... ± 05º
com falha de motor simulada ..... ± 10º

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**, a aproximação 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 parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.

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 reprove 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.