



## CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

### INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto Humberto Delgado | 1749-034 Lisboa  
Tel: +351 218 423 502 | Fax: +351 218 410 612  
AFS: LPPTYAYI | E-mail: [ais@anac.pt](mailto:ais@anac.pt)

CIA n.º 09/2021

DATA: 01 de abril de 2021

---

**ASSUNTO: ADENDA AO CRÉDITO DOS CONHECIMENTOS, EXPERIÊNCIA E PERÍCIA ADQUIRIDOS NO SERVIÇO MILITAR PARA EMISSÃO DE LICENÇAS DE PILOTO – INCLUSÃO DA FORMAÇÃO EM PERDA DO CONTROLO E RECUPERAÇÃO DO CONTROLO – UPRT - *UPSET PREVENTION AND RECOVERY TRAINING.***

---

### 1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, com a redação atual resultante de diversas alterações, que definiu os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às tripulações da aviação civil, no seu artigo 10.º refere que os conhecimentos, a experiência e a perícia adquiridos no serviço militar serão creditados para efeitos dos requisitos pertinentes do Anexo I do regulamento europeu em apreço, em conformidade com os elementos do relatório de crédito elaborado pelo Estado-Membro em consulta com a Agência.

Assim, mais recentemente, através da Circular de Informação Aeronáutica (CIA) n.º 04/2019 procedeu-se à divulgação de informações e esclarecimentos sobre as normas a cumprir para a obtenção de licenças do Anexo I do mencionado regulamento europeu (Parte FCL), com base no relatório de crédito.

Posteriormente, fruto da necessidade de ajustar alguns aspetos que suscitavam dúvidas na referida Circular, foi a mesma revogada e substituída pela CIA n.º 7/2019, de 26 de novembro.

Sucedeu que a CIA n.º 7/2019 previu a caducidade do seu ponto 3.2 a partir do dia 19 de dezembro de 2019, na medida em que os programas de formação dos cursos, após tal data, passaram a implicar a formação em prevenção da perda de controlo e em recuperação do controlo (*upset prevention and recovery training - UPRT*), circunstância que teve implicações no relatório de créditos que tinha sido submetido à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) e que tinha sustentado a publicação da referida CIA n.º 7/2019.

Tal circunstância interrompeu o processo de obtenção de licenças em conformidade com o Anexo I da Parte FCL do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, com base no relatório de créditos, devido à introdução de novos programas de formação dos cursos, que passaram a implicar a referida formação em UPRT, por via da alteração introduzida através do Regulamento de Execução (UE) 2018/1974, de 14 de dezembro de 2018, que é aplicável desde o dia 20 de dezembro de 2019 (em conformidade com o previsto no artigo 2.º deste último Regulamento).

Desta forma, e tendo sido, entretanto, atualizado o relatório de créditos em causa, com nova submissão à EASA, importa dar continuidade ao cumprimento do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, designadamente ao seu artigo 10.º.

## **2. OBJETIVO**

A presente CIA visa informar e esclarecer sobre os procedimentos e as normas a cumprir para a obtenção de licenças do Anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, com base no relatório de créditos a que se refere o artigo 10.º do mesmo regulamento, que foi recentemente atualizado por forma a referir a formação em UPRT.

## **3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

A presente CIA aplica-se aos candidatos às licenças do Anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que sejam detentores de formação obtida no âmbito militar, bem como às Organizações de Formação autorizadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

#### 4. DESCRIÇÃO

Ao abrigo do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na sua redação atual, foram desenvolvidas regras de atribuição de créditos a pilotos com formação e experiência obtidas durante o serviço militar.

Clarifica-se que a aplicação do relatório de créditos ocorre em um único momento, destinando-se aos candidatos à emissão de uma licença de piloto civil em conformidade com a Parte FCL do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

Desta forma, após emissão de uma licença em conformidade com a Parte FCL, as regras aplicáveis à mesma passam a seguir, em exclusivo, o disposto no Regulamento em causa, já não sendo possível alterar a mesma ou aditar novas qualificações recorrendo à figura do relatório de créditos, cuja filosofia se aplica apenas para obtenção inicial/*ab initio* da licença conforme às regras uniformes da União Europeia, preconizadas por via do Regulamento citado (que dá execução ao Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil).

As regras definidas diferenciam-se em dois períodos distintos, cujo ponto de distinção é a data a partir da qual passou a ser aplicável do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, o que ocorreu a 8 de abril de 2013.

A adenda ao relatório de créditos militar depositado na EASA, inclui a formação em prevenção da perda do controlo e recuperação do controlo (UPRT), ministrada pela Força Aérea Portuguesa aos seus pilotos nos cursos de formação PRTAF - *Military Elementary and Basic Pilot Training Course*.

##### 4.1 Período até 8 de abril de 2013

Todos os candidatos que tenham concluído a sua formação teórica de base até 8 de abril de 2013, podem, até 26 de abril de 2021, requerer a emissão de uma licença, desde que cumpram com os requisitos seguintes:

## 4.1.1 Tabela de Requisitos

Formação apresentada FAP (crédito)	Experiência FAP (crédito)	Requisitos adicionais	Licença PART-FCL/ Qualificações/ Certificados
MEFC DHC-1	38:15 Voo	<p>1. Esteja em actividade (documentação instruída pela DINST);</p> <p>2. Passar a prova de perícia para ATPL, CPL, PPL, LAPL, conforme pertinente, como preceituado na Parte FCL;</p> <p>3. Cumprir os requisitos para a emissão da qualificação de classe ou de tipo pertinente, em conformidade com a subparte H;</p> <p>4. Possuir um certificado médico de classe relevante à licença pretendida, emitido em conformidade com a parte Médica;</p> <p>5. Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em Inglês, em conformidade com o preceituado em FCL.055.</p> <p>6. Candidato ATPL, tem de ser detentor de licença civil (ou ter sido), com proficiência de instrumentos recente (FAP).</p> <p>(Os mesmos requisitos de 1 a 6 como acima)</p>	LAPL (A)
MEFC DHC-1 MBFC TB-30	225:15 Voo + 50:45 FSTD		CPL(A)/IR(SE) + SEP (Land)
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 MAFC (Jet Phase III)	284:35 Voo + 77:45 FSTD		CPL(A)/IR(SE) + SEP (Land)
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 MAFC (Jet Phase IV)	340:25 Voo + 88:15 FSTD		CPL(A)/IR(ME)+ MCC ou ATPL(A) após requisitos de experiência
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 OQ - C295M	235:15 Voo + 58:45 FSTD		CPL(A)/IR(ME)+ MCC ou ATPL(A) após requisitos de experiência
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 OQ - P3 CUP	246:15 Voo + 74:45 FSTD		CPL(A)/IR(ME)+ MCC ATPL(A) após requisitos de experiência
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 OQ - Falcon 50	239:15 Voo + 70:45 FSTD		CPL(A)/IR(ME)+ MCC ATPL(A) após requisitos de experiência
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 OQ - C130	241:15 Voo + 66:45 FSTD		CPL(A)/IR(ME)+ MCC ATPL(A) após requisitos de experiência
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 MEBFC(H)	351:00 Voo + 50:45 FSTD		CPL(A)/IR(ME) CPL(H)
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 MEBFC(H) OQ - AHIII	403:10 Voo + 50:45 FSTD		CPL(A)/IR(SE) CPL(H)/IR(SE)
MEFC DHC-1 MBFC TB-30 MEBFC(H) OQ - AHIII OQ - EH-101	419:45 Voo + 50:45 FSTD		CPL(A)/IR(SE) CPL(H)/IR(ME) + MCC ATPL(H) após requisitos de experiência
FI			FI
TRI			TRI
MCC			MCC

Se o candidato demonstrar experiência recente (tendo por referência o Regulamento (UE) n.º 1178/2011) à data do pedido de emissão da licença, ser-lhe-ão creditadas as qualificações correspondentes (*Single Engine Pilot-SEP, Instrument Rating-IR, Multi Engine - ME* e de tipo, os Certificados de *Flight Instructor - FI, Type Rating Instructor - TRI* e outras), após a realização da prova de perícia, ou a avaliação de competência, conforme aplicável.

Se o candidato não demonstrar experiência recente à data do pedido de emissão da licença, as qualificações correspondentes carecem de treino de refrescamento numa Organização de Formação Certificada (ATO), conforme o determinado após avaliação realizada numa ATO.

Na inexistência de experiência recente correspondente a qualificação de classe válida, o candidato terá de efetuar a qualificação *Single Engine Pilot SEP* ou *Multi Engine Pilot MEP* (devendo a ATO emitir uma declaração de avaliação de proficiência a ser enviada à ANAC com a avaliação efetuada).

De salientar, que a partir do dia 26 de abril de 2021, e de acordo com a Regulamentação da União Europeia, todas as qualificações que impliquem instrumentos não serão passíveis de conversão, uma vez que não estão contempladas no relatório de créditos em vigor, devido à obrigatoriedade da formação em “Performance Based Navigation” (PBN). A data de 26 de abril de 2021 pode ser eventualmente prorrogada, caso se verifique a possibilidade de acionar o disposto no artigo 78.º do Regulamento (UE) 2018/1139, e caso tal ocorra a ANAC disponibilizará informação no seu *site* e comunicará à Força Aérea, para disseminação junto dos seus pilotos militares.

Tal não impede, no futuro, uma nova revisão do atual relatório, com base em elementos que venham a ser transmitidos à ANAC pela Força Aérea, e que implicarão nova submissão do mesmo à EASA, em cumprimento do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

Nota: A experiência militar deve transitar para a caderneta do piloto, num registo de uma linha, sendo identificado o original ou cópia autenticada do documento de sustentação da experiência, que ficará no processo do piloto.

## 4.2 Período após 8 de abril de 2013

Todos os candidatos que tenham concluído a sua formação teórica de base após 8 de abril de 2013, ou que não se enquadram no ponto anterior, podem requerer a emissão de uma licença, desde que cumpram com os requisitos seguintes:

### 4.2.1 Requisitos

- a) Avaliação pela ATO de toda a formação detida pelo candidato, com atribuição de créditos de formação teórica e/ou prática de acordo com a licença a que se candidata, se aplicável.
- b) Realização de exames teóricos da categoria da licença na ANAC.
- c) Avaliação prática em conformidade com as regras gerais em vigor.

Nota: A avaliação da formação teórica e prática tem de constar de processo do aluno na ATO, de onde tem de constar, ainda:

- a) Identificação do avaliador teórico e método de avaliação utilizado;
- b) Identificação do avaliador prático de voo e método de avaliação utilizado;
- c) Relatórios de avaliação e cópia dos exames, se aplicável;
- d) Proposta de créditos pelos avaliadores, devidamente fundamentada, a ser aprovado pelo “Gestor da Formação” da organização.

## 5. REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018.
- Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na redação atual resultante de diversas alterações.
- Regulamento de Execução (UE) 2018/1974, de 14 de dezembro de 2018.

## 6. REVOGAÇÃO

É revogada a CIA n.º 07/2019.

**7. DATA DE ENTRADA EM VIGOR**

A presente CIA entra em vigor na data da sua publicação.

**= FIM DA CIRCULAR =**

O Presidente do Conselho de Administração

Luís Miguel Ribeiro

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEIXADA EM BRANCO