

## II

*(Actos não legislativos)*

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) N.º 1178/2011 DA COMISSÃO

de 3 de Novembro de 2011

**que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho**

*(Texto relevante para efeitos do EEE)*

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o seu artigo 7.º, n.º 6, o seu artigo 8.º, n.º 5, e o seu artigo 10.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 216/2008 visa estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa e prevê os meios para atingir os objectivos visados, assim como outros objectivos, no domínio da segurança da aviação civil.
- (2) Os pilotos envolvidos na operação de certas aeronaves, assim como os dispositivos de treino com simulação de voo e as pessoas e organizações envolvidas na formação, exame ou verificação desses pilotos devem cumprir os requisitos essenciais pertinentes previstos no anexo III do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nos termos desse regulamento, os pilotos, assim como as pessoas e organizações envolvidas na sua formação devem ser certificados depois de comprovado que cumprem os requisitos essenciais.
- (3) Do mesmo modo, os pilotos devem obter um certificado médico e os examinadores médicos aeronáuticos, responsáveis pela avaliação da aptidão física e mental dos pilotos, devem ser certificados depois de comprovado que cumprem os requisitos essenciais pertinentes. No entanto,

o Regulamento (CE) n.º 216/2008 prevê a possibilidade de os médicos generalistas exercerem a função de examinadores médicos aeronáuticos em certas condições e se o direito nacional o permitir.

- (4) As tripulações de cabina envolvidas na operação de certas aeronaves têm de cumprir os requisitos essenciais pertinentes previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nos termos desse regulamento, as tripulações de cabina devem ser periodicamente sujeitas a avaliações médicas para que possam desempenhar em segurança as funções de segurança que lhes estão atribuídas. A conformidade deve ser demonstrada mediante uma avaliação adequada baseada nas melhores práticas da medicina aeronáutica.

- (5) O Regulamento (CE) n.º 216/2008 exige que a Comissão adopte as regras de execução necessárias para estabelecer as condições de certificação dos pilotos e das pessoas envolvidas na sua formação, exame ou verificação, de atestação dos membros da tripulação de cabina e de avaliação da sua aptidão médica.

- (6) Convém estabelecer os requisitos e procedimentos para a conversão das licenças nacionais de piloto e das licenças nacionais de técnico de voo em licenças de piloto, para garantir que possam exercer as suas actividades em condições harmonizadas; as aptidões para provas de voo devem também ser convertidas nos termos do presente regulamento.

- (7) Os Estados-Membros devem poder aceitar as licenças emitidas por países terceiros caso esteja garantido um nível de segurança equivalente ao especificado no Regulamento (CE) n.º 216/2008; devem ser estabelecidas as condições de aceitação das licenças emitidas por países terceiros.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

- (8) Para garantir que a formação iniciada antes da aplicação do presente regulamento possa ser tida em conta para efeitos de obtenção de licenças de piloto, devem ser estabelecidas as condições para o reconhecimento da formação já concluída; devem igualmente ser estabelecidas as condições para o reconhecimento das licenças militares.
- (9) É necessário dar tempo suficiente ao sector aeronáutico e às administrações dos Estados-Membros para se adaptarem ao novo quadro regulamentar, dar tempo aos Estados-Membros para emitirem tipos específicos de licenças de piloto e de certificados médicos não abrangidos pelos «JAR» (Joint Aviation Requirements) e reconhecer, em determinadas condições, a validade das licenças e dos certificados emitidos, assim como as avaliações médicas aeronáuticas efectuadas, antes de o presente regulamento ser aplicável.
- (10) A Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil <sup>(1)</sup> é revogada em conformidade com o artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008. As medidas adoptadas pela presente regulamento devem ser consideradas as medidas correspondentes.
- (11) Para garantir uma transição suave e um nível elevado e uniforme de segurança na aviação civil na União, as medidas de execução devem reflectir o estado da arte, incluindo as melhores práticas, e os progressos científicos e técnicos no domínio da formação de pilotos e da avaliação da aptidão médica aeronáutica das tripulações de voo. Por conseguinte, devem ser tidos em conta os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos acordados pela Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «ICAO») e pelas Autoridades Comuns da Aviação até 30 de Junho de 2009, assim como a legislação em vigor relativa a contextos nacionais específicos.
- (12) A Agência elaborou um projecto de regras de execução e apresentou-o em forma de parecer à Comissão, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (13) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,
- licenças nacionais de técnico de voo em licenças de piloto, assim como as condições para a aceitação das licenças de países terceiros;
- 2) A certificação das pessoas responsáveis por ministrar treino de voo ou treino de voo simulado e por avaliar a perícia dos pilotos;
- 3) Os diferentes certificados médicos para pilotos, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação dos certificados médicos, os privilégios e as responsabilidades dos titulares dos certificados médicos, assim como as condições para a conversão dos certificados médicos nacionais em certificados médicos de reconhecimento comum;
- 4) A certificação dos examinadores médicos aeronáuticos, assim como as condições em que os médicos generalistas podem exercer a função de examinadores médicos aeronáuticos;
- 5) A avaliação médica aeronáutica periódica dos membros da tripulação de cabina, assim como a qualificação das pessoas responsáveis por essa avaliação.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Licença Parte FCL» — uma licença de tripulante de cabina que satisfaz os requisitos do anexo I;
- 2) «JAR» — os requisitos comuns da aviação (Joint Aviation Requirements) adoptados pelas Autoridades Comuns da Aviação aplicáveis em 30 de Junho de 2009;
- 3) «Licença de piloto de aeronaves ligeiras (Light Aircraft Pilot Licence – LAPL)» — a licença de piloto de recreio a que se refere o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
- 4) «Licença conforme com os JAR» — uma licença de piloto, assim como as qualificações, os certificados, as autorizações e/ou as habilitações associados, emitida ou reconhecida em conformidade com a legislação nacional que transpõe os JAR e os procedimentos comuns por um Estado-Membro que tenha implementado os JAR pertinentes e que tenha sido recomendada para reconhecimento mútuo no âmbito do sistema das Autoridades Comuns da Aviação no que respeita a esses JAR;
- 5) «Licença não conforme com os JAR» — uma licença de piloto emitida ou reconhecida por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional e que não tenha sido recomendada para reconhecimento mútuo no que respeita aos JAR pertinentes;

#### ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

#### Objecto

O presente regulamento estabelece regras detalhadas relativas ao seguinte:

- 1) As diferentes qualificações para as licenças de piloto, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação das licenças, os privilégios e as responsabilidades dos titulares das licenças, as condições para a conversão das actuais licenças nacionais de piloto e das

<sup>(1)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 21.

- 6) «Crédito»— o reconhecimento da experiência ou de habilitações anteriores;
  - 7) «Relatório de crédito»— um relatório com base no qual a experiência ou as habilitações anteriores podem ser reconhecidas;
  - 8) «Relatório de conversão»— um relatório com base no qual uma licença pode ser convertida numa licença Parte FCL;
  - 9) «Certificado médico de piloto e certificado de examinador médico aeronáutico conforme com os requisitos JAR»— o certificado emitido ou reconhecido em conformidade com a legislação nacional que transpõe os JAR e os procedimentos comuns por um Estado-Membro que tenha implementado os JAR pertinentes e que tenha sido recomendado para reconhecimento mútuo no âmbito do sistema das Autoridades Comuns da Aviação no que respeita a esses JAR;
  - 10) «Certificado médico de piloto e certificado de examinador médico aeronáutico não conforme com os requisitos JAR»— o certificado emitido ou reconhecido por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional e que não tenha sido recomendado para reconhecimento mútuo no que respeita aos JAR pertinentes.
4. O relatório de conversão:
    - a) É elaborado pelo Estado-Membro que emitiu a licença de piloto em consulta com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência»);
    - b) Descreve os requisitos nacionais com base nos quais as licenças de piloto foram emitidas;
    - c) Descreve o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;
    - d) Indica a que requisitos do anexo I deve ser atribuído crédito;
    - e) Indica as eventuais restrições que tenham de ser incluídas nas licenças Parte FCL e os requisitos que o piloto tem de cumprir para eliminar essas mesmas restrições.
  5. O relatório de conversão deve incluir cópias de todos os documentos necessários para demonstrar os elementos referidos nas alíneas a) a e) do n.º 4, incluindo cópias dos requisitos e procedimentos nacionais pertinentes. Ao elaborarem o relatório de conversão, os Estados-Membros devem ter o objectivo de permitir que os pilotos, na medida do possível, mantenham o seu actual âmbito de actividades.
  6. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 3, os titulares de um certificado de instrutor de qualificação de classe ou de um certificado de examinador que possuam privilégios para aeronaves monopiloto complexas e de alta performance devem converter esses privilégios num certificado de instrutor de qualificação de tipo ou num certificado de examinador para aviões monopiloto.
  7. Um Estado-Membro pode autorizar um aluno piloto a exercer sem supervisão privilégios limitados antes de cumprir todos os requisitos necessários para a emissão de uma LAPL na condição de:
    - a) Os privilégios se limitarem ao território nacional ou a parte dele;
    - b) Os privilégios se restringirem a uma área geográfica limitada, a aviões monomotor de pistões com uma massa máxima à decolagem não superior a 2 000 kg e não incluírem o transporte de passageiros;
    - c) A autorização ser emitida com base numa avaliação individual dos riscos para a segurança efectuada por um instrutor após uma avaliação conceptual dos riscos para a segurança efectuada pelo Estado-Membro;
    - d) O Estado-Membro apresentar relatórios periódicos à Comissão e à Agência, de três em três anos.

#### Artigo 3.º

#### Atribuição de licenças e certificação médica dos pilotos

Sem prejuízo do artigo 7.º, os pilotos das aeronaves mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), e no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos I e IV do presente regulamento.

#### Artigo 4.º

#### Actuais licenças nacionais de piloto

1. As licenças conformes com os JAR emitidas ou reconhecidas por um Estado-Membro antes de 8 de Abril de 2012 são consideradas como tendo sido emitidas em conformidade com o presente regulamento. Os Estados-Membros devem substituir essas licenças por licenças conformes com o modelo previsto na Parte ARA até 8 de Abril de 2017, o mais tardar.

2. As licenças não conformes com os JAR, incluindo as qualificações, os certificados, as autorizações e/ou as habilitações associados, emitidas ou reconhecidas por um Estado-Membro antes da data de aplicação do presente regulamento devem ser convertidas em licenças Parte FCL pelo Estado-Membro que as emitiu.

3. As licenças não conformes com os JAR devem ser convertidas em licenças e qualificações ou certificados associados Parte FCL em conformidade com:

- a) As disposições do anexo II; ou
- b) Os elementos constantes do relatório de conversão.

*Artigo 5.º***Actuais certificados médicos nacionais de piloto e certificados nacionais de examinador médico aeronáutico**

1. Os certificados médicos dos pilotos e os certificados dos examinadores médicos aeronáuticos conformes com os JAR, emitidos ou reconhecidos por um Estado-Membro antes da data de aplicação do presente regulamento, devem ser considerados como tendo sido emitidos em conformidade com o presente regulamento.
2. Os Estados-Membros devem substituir os certificados médicos dos pilotos e os certificados dos examinadores médicos aeronáuticos por certificados conformes com o modelo previsto na Parte ARA até 8 de Abril de 2017, o mais tardar.
3. Os certificados médicos dos pilotos e os certificados dos examinadores médicos aeronáuticos não conformes com os JAR, emitidos por um Estado-Membro antes da data de aplicação do presente regulamento, permanecem válidos até à data da sua próxima revalidação ou até 8 de Abril de 2017, consoante o que ocorrer primeiro.
4. A revalidação dos certificados mencionados nos n.ºs 1 e 2 deve ser conforme com o disposto no anexo IV.

*Artigo 6.º***Conversão das habilitações para provas de voo**

1. As habilitações para provas de voo dos pilotos que, antes da data de aplicação do presente regulamento, tenham conduzido provas de voo das categorias 1 e 2, conforme definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão <sup>(1)</sup>, ou que tenham ministrado instrução a pilotos de provas de voo, serão convertidas em qualificações de provas de voo de acordo com o anexo I do presente regulamento e, se aplicável, em certificados de instrutor de provas de voo pelo Estado-Membro que emitiu as habilitações para provas de voo.
2. Essa conversão deve ser efectuada de acordo com os elementos estabelecidos num relatório de conversão que cumpra os requisitos previstos no artigo 4.º, n.ºs 4 e 5.

*Artigo 7.º***Actuais licenças nacionais de técnico de voo**

1. Para converterem as licenças de técnico de voo emitidas em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago em licenças Parte FCL, os titulares devem apresentar um pedido ao Estado-Membro que emitiu as licenças.
2. As licenças de técnico de voo serão convertidas em licenças Parte FCL de acordo com um relatório de conversão que cumpra os requisitos previstos no artigo 4.º, n.ºs 4 e 5.

<sup>(1)</sup> JO L 243 de 27.9.2003, p. 6.

3. Sempre que se requeira uma licença de piloto de linha aérea («ATPL») para aviões, devem ser cumpridas as disposições sobre créditos constantes do anexo I, FCL.510.Ac)2.

*Artigo 8.º***Condições para a aceitação das licenças de países terceiros**

1. Sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e caso não haja acordos concluídos entre a União e um país terceiro que abranjam as licenças de piloto, os Estados-Membros podem aceitar as licenças dos países terceiros e os certificados médicos associados emitidos por ou em nome de países terceiros, de acordo com as disposições do anexo III do presente regulamento.
2. Os candidatos a licenças Parte FCL que já sejam titulares de pelo menos uma licença, qualificação ou certificado equivalentes emitidos por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago devem cumprir todos os requisitos do anexo I do presente regulamento, com excepção dos requisitos relacionados com a duração do curso, o número de lições e o número de horas de treino específico, que podem ser reduzidos.
3. O crédito atribuído ao candidato é determinado pelo Estado-Membro ao qual o piloto apresenta o pedido com base numa recomendação de uma organização de formação certificada.
4. Os titulares de uma ATPL emitida por ou em nome de um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago e que tenham completado os requisitos de experiência para a emissão de uma ATPL na categoria de aeronave relevante estabelecidos na subparte F do anexo I do presente regulamento podem beneficiar de crédito total no que respeita aos requisitos de frequência de um curso de formação antes da realização dos exames teóricos e da prova de perícia, desde que a licença do país terceiro contenha uma qualificação de tipo válida para a aeronave que será utilizada na prova de perícia para obtenção da ATPL.
5. Podem ser emitidas qualificações de tipo de avião ou helicóptero a titulares de licenças Parte FCL que cumpram os requisitos para a emissão dessas qualificações estipulados por um país terceiro. Essas qualificações estarão limitadas às aeronaves registadas no país terceiro em causa. Esta restrição pode ser eliminada logo que o piloto cumpra os requisitos do ponto C.1 do anexo III.

*Artigo 9.º***Crédito pela formação iniciada antes da aplicação do presente regulamento**

1. No que respeita à emissão de licenças Parte FCL em conformidade com o anexo I, será atribuído crédito total à formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com os requisitos e procedimentos das Autoridades Comuns da Aviação, sob a supervisão regulamentar de um Estado-Membro recomendado para o reconhecimento mútuo no âmbito do sistema das Autoridades Comuns da Aviação relativamente aos JAR pertinentes, desde que a formação e as provas tenham sido completadas até 8 de Abril de 2016, o mais tardar.

2. A formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com o anexo I da Convenção de Chicago será creditada para efeitos da emissão de licenças Parte FCL com base num relatório de crédito elaborado pelo Estado-Membro em consulta com a Agência.

3. O relatório de crédito deve descrever o âmbito da formação, indicar para que requisitos das licenças Parte FCL é atribuído o crédito e, se aplicável, quais os requisitos que os candidatos têm de cumprir para obterem as licenças Parte FCL. O relatório deve incluir cópias de todos os documentos necessários para demonstrar o âmbito da formação e dos regulamentos e procedimentos nacionais em conformidade com os quais a formação foi iniciada.

#### Artigo 10.º

##### **Crédito às licenças de piloto obtidas durante o serviço militar**

1. Para obterem licenças Parte FCL, os titulares de licenças de tripulante de voo militar devem endereçar o pedido ao Estado-Membro onde prestaram serviço.

2. Os conhecimentos, experiência e perícia adquiridos no serviço militar serão creditados para efeitos dos requisitos pertinentes do anexo I em conformidade com os elementos de um relatório de crédito elaborado pelo Estado-Membro em consulta com a Agência.

3. O relatório de crédito deve:

- a) Descrever os requisitos nacionais com base nos quais as licenças, as qualificações, os certificados, as autorizações e/ou as habilitações militares foram emitidos;
- b) Descrever o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;
- c) Indicar a que requisitos do anexo I deve ser atribuído crédito;
- d) Indicar as eventuais restrições que tenham de ser incluídas nas licenças Parte FCL e os requisitos que o piloto tenha de cumprir para eliminar essas mesmas restrições;
- e) Incluir cópias de todos os documentos necessários para provar os elementos acima mencionados, acompanhadas de cópias dos requisitos e procedimentos nacionais aplicáveis.

#### Artigo 11.º

##### **Aptidão médica dos tripulantes de cabina**

1. Os membros da tripulação de cabina envolvidos na operação das aeronaves mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos no anexo IV.

2. Os exames ou avaliações médicas dos membros da tripulação de cabina realizados em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 <sup>(1)</sup> e que ainda são válidos à data de aplicação do presente regulamento são considerados válidos nos termos do presente regulamento até à data, de entre as duas que se seguem, que primeiro ocorrer:

- a) Termo do período de validade determinado pela autoridade competente em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3922/91; ou
- b) Termo do período de validade previsto no ponto MED.C.005 do anexo IV.

O período de validade é contado a partir da data do último exame médico ou da última avaliação médica.

Terminado o período de validade, qualquer nova avaliação médica aeronáutica será efectuada em conformidade com o anexo IV.

#### Artigo 12.º

##### **Entrada em vigor e aplicação**

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de 8 de Abril de 2012.

2. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar até 8 de Abril de 2015 as seguintes disposições do anexo I:

- a) As disposições relativas às licenças de piloto de aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos, balões e planadores;
- b) As disposições da subparte B;
- c) As disposições dos pontos FCL.800, FCL.805, FCL.815 e FCL.820;
- d) No caso dos helicópteros, as disposições da secção 8 da subparte J;
- e) As disposições das secções 10 e 11 da subparte J.

3. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não converter, até 8 de Abril de 2014, as licenças de avião e helicóptero não conformes com os JAR que tenham emitido.

<sup>(1)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.



4. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar, até 8 de Abril de 2014, as disposições do presente regulamento aos pilotos titulares de uma licença e do certificado médico associado emitidos por um país terceiro envolvido na operação não comercial das aeronaves especificadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

5. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições da secção 3 da subparte B do anexo IV até 8 de Abril de 2015.

6. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições da subparte C do anexo IV até 8 Abril 2014.

7. Sempre que um Estado-Membro aplique as disposições dos números 2 a 6, deve notificar a Comissão e a Agência. Essa notificação deve descrever as razões de tal derrogação, assim como o programa de implementação com as acções previstas e o respectivo calendário.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de Novembro de 2011.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

## [PARTE FCL]

## SUBPARTE A

**REQUISITOS GERAIS****FCL.001 Autoridade competente**

Para efeitos da presente parte, a autoridade competente é uma autoridade designada pelo Estado-Membro à qual uma pessoa solicita a emissão de uma licença de piloto ou das qualificações e certificados associados.

**FCL.005 Âmbito**

A presente parte estabelece os requisitos para a emissão de licenças de piloto e qualificações ou certificados associados e as condições da sua validade e utilização.

**FCL.010 Definições**

Para efeitos da presente parte entende-se por:

«Voo acrobático», manobras intencionais que implicam uma mudança abrupta da atitude de voo da aeronave, uma atitude anormal, ou aceleração anormal, não necessárias para um voo normal ou para a instrução destinada à obtenção de licenças ou de qualificações, excepto a qualificação de voo acrobático.

«Avião», uma aeronave mais pesada do que o ar, com motor e com asas fixas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reacções dinâmicas do ar contra as suas asas.

«Avião que requer ser operado com um co-piloto», um tipo de avião que deve ser operado com um co-piloto como especificado no manual de voo ou pelo certificado do operador aéreo.

«Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido a reacções do ar que não as reacções do ar contra a superfície terrestre.

«Perícia de voo», a capacidade para agir com discernimento e utilizar conhecimentos profundos, competência e atitudes pertinentes para cumprir os objectivos de voo.

«Aeróstato», aeronave accionada por motor e menos pesada do que o ar, com a excepção dos aeróstatos de ar quente, que, para efeitos da presente parte, estão incluídos na definição de balão.

«Balão», aeronave menos pesada do que o ar, não propulsionada por motor, que se mantém em voo através da utilização de gás ou de um queimador de bordo. Para efeitos da presente Parte, um aeróstato de ar quente, mesmo que movido a motor, também é considerado um balão.

«Dispositivo de Treino Básico de Voo por Instrumentos (BITD)», um aparelho de treino no solo que representa, para o aluno piloto, o posto de pilotagem de uma classe de aviões. Pode utilizar painéis de instrumentos reproduzidos em monitores e comandos de voo accionados por mola, oferecendo uma plataforma de treino para, pelo menos, os aspectos procedimentais do voo por instrumentos.

«Categoria de aeronave», uma categorização da aeronave de acordo com as características básicas especificadas, por exemplo, avião, aeronave de descolagem vertical, helicóptero, aeróstato, planador, balão livre.

«Classe de avião», uma categorização de aviões monopiloto que não exigem uma qualificação de tipo.

«Classe de balão», uma categorização de balões que tem em conta os meios de elevação utilizados para sustentar o voo.

«Transporte aéreo comercial», o transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou contrato de afretamento.

«Competência», uma combinação de aptidões, conhecimentos e atitudes necessária para desempenhar uma tarefa ao nível exigido.

«Elemento de competência», uma acção que constitui uma tarefa que tem um evento gerador e um acto resolutivo que claramente definem os seus limites, bem como um resultado observável.

«Unidade de competência», uma função discreta que consiste em vários elementos de competência.

«Co-piloto», um piloto que exerce funções distintas das do piloto comandante numa aeronave que exige mais do que um piloto, mas excluindo um piloto que se encontre a bordo da aeronave com o propósito único de receber instrução de voo com vista à obtenção de uma licença ou qualificação.

«Voo de navegação (cross-country)», um voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota pré-planeada, utilizando procedimentos de navegação normalizados.

«Co-piloto de substituição em cruzeiro», um piloto que substitui o co-piloto nas suas tarefas aos comandos durante a fase de cruzeiro de um voo em operações multipiloto acima do nível de voo 200 (FL 200).

«Tempo de instrução em duplo comando», tempo de voo ou tempo de instrumentos em terra durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo por parte de um instrutor devidamente autorizado.

«Erro», uma acção ou inacção efectuada pela tripulação de voo que origina desvios em relação às intenções ou expectativas organizacionais ou de voo.

«Gestão de erros», o processo de detecção e de resposta a erros com contramedidas que reduzem ou eliminam as suas consequências e diminuem a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave.

«Simulador de Voo (FFS – Full Flight Simulator)», uma réplica em tamanho real de um tipo ou de uma marca, de um modelo e de uma série de cabina de pilotagem de uma aeronave específicos, incluindo a montagem de todos os equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave em operações no solo e em voo, um sistema visual que proporciona a visualização exterior à cabina de pilotagem, bem como um sistema de simulação de potência e de movimento.

«Tempo de voo»:

Para aviões, motoplanadores e aeronaves de descolagem vertical, significa o tempo total desde o momento em que a aeronave se começa a movimentar com o propósito de descolar até ao momento em que se imobiliza definitivamente no fim do voo;

Para helicópteros, significa o tempo total desde que as pás do rotor começam a girar até ao momento em que o helicóptero se imobiliza no fim do voo e as pás do rotor param de girar;

Para os aeróstatos, significa o tempo total desde que um aeróstato é desengatado do mastro com o propósito de descolar até ao momento em que o aeróstato se imobiliza definitivamente no fim do voo e é engatado ao mastro;

Para planadores, significa o tempo total desde que o planador inicia a corrida no solo no processo de descolagem até ao momento em que se imobiliza no fim do voo;

Para os balões, significa o tempo total desde que o cesto deixa o solo com o propósito de descolar até ao momento da imobilização no fim do voo;

«Tempo de voo em IFR (Instrument Flight Rules)», todo o tempo de voo durante o qual a aeronave é operada de acordo com as Regras de Voo por Instrumentos.

«Dispositivo de Treino de Voo (FTD – Flight Training Device)», uma réplica em tamanho real dos instrumentos, equipamentos, painéis e comandos de um tipo específico de aeronave numa cabina de pilotagem aberta ou numa cabina de pilotagem de aeronave fechada, compreendendo o conjunto de equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave no solo e em voo dentro dos limites dos sistemas instalados no aparelho. Não necessita de um sistema de sinalização de potência e de movimento ou de um sistema de visualização, excepto no caso dos FTD de helicóptero de níveis 2 e 3, onde são necessários sistemas de visualização.

«Dispositivo de Treino de Procedimentos de Voo e Navegação (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer)», um dispositivo de treino que representa o ambiente da cabina de pilotagem ou do cockpit, compreendendo o conjunto de equipamentos e de programas informáticos necessários para representar um tipo ou classe de aeronave em operações de voo de tal forma que os sistemas parecem funcionar como numa aeronave.

«Grupo de balões», uma categorização para os balões, tendo em conta o tamanho e a capacidade do invólucro.

«Helicóptero», uma aeronave mais pesada do que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reacções aerodinâmicas sobre um ou mais rotores que giram impulsioneados por motor em torno de eixos aproximadamente verticais.

«Tempo de voo por instrumentos», o tempo durante o qual um piloto comanda uma aeronave em voo apenas por referência a instrumentos.

«Tempo de instrumentos em terra», o tempo durante o qual um piloto recebe instrução de voo por instrumentos simulado, em dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD).



«Tempo de instrumentos», o tempo de voo por instrumentos ou tempo de instrumentos em terra.

«Operação multipiloto»:

Para aviões, significa uma operação que exige, pelo menos, dois pilotos que trabalhem em regime de cooperação em tripulação múltipla em aviões multipiloto ou em aviões monopiloto;

Para helicópteros, significa uma operação que exige, pelo menos, dois pilotos que trabalhem em regime de cooperação em tripulação múltipla em helicópteros multipiloto.

«Cooperação em tripulação múltipla (MCC – Multi-crew cooperation)», o funcionamento da tripulação de voo como uma equipa de membros que cooperam entre si, sob a direcção do piloto comandante.

«Aeronave multipiloto»:

Para aviões, trata-se de aviões certificados para operarem com uma tripulação mínima de dois pilotos;

Para helicópteros, aeróstatos e aeronaves de decolagem vertical, significa o tipo de aeronave que deve ser operado com um co-piloto tal como especificado no manual de voo ou pelo certificado de operador aéreo ou documento equivalente.

«Noite», o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol determinado pela autoridade adequada, definida pelo Estado-Membro.

«Outros dispositivos de treino (OTD – Other Training Devices)», auxiliares de treino distintos dos simuladores de voo, dos dispositivos de treino de voo ou dos dispositivos de treino de procedimentos de voo e navegação que ofereçam meios de treino quando um ambiente de cabina de pilotagem completo não seja necessário.

«Critérios de desempenho», uma declaração simples e avaliativa sobre o resultado a produzir pelo elemento de competência considerado e uma descrição dos critérios utilizados para determinar se o nível de desempenho exigido foi alcançado.

«Piloto comandante (PIC – Pilot-in-Command)», o piloto designado para o comando do voo e encarregado da sua condução segura.

«Piloto comandante sob supervisão (PICUS – Pilot-in-command under supervision)», um co-piloto que está a desempenhar, sob a supervisão do piloto comandante, as tarefas e funções de um piloto comandante.

«Aeronave de decolagem vertical», qualquer aeronave que obtenha uma elevação vertical e uma propulsão/elevação em voo a partir de rotores geometricamente variáveis ou dispositivos motores/propulsores acoplados à fuselagem ou às asas ou que delas façam parte.

«Planador motorizado», uma aeronave equipada com um ou mais motores e que, com os motores desligados, possui as características de um planador.

«Piloto privado», um piloto titular de uma licença que o proíbe de pilotar aeronaves em operações para as quais é oferecida remuneração, com excepção das actividades de instrução ou de exame, tal como preceituado na presente parte.

«Verificação de proficiência», a demonstração de aptidões tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações, e que pode incluir um exame oral.

«Renovação» (por exemplo, de uma qualificação ou de um certificado), a acção administrativa realizada após uma qualificação ou um certificado terem caducado, com o objectivo de renovar os privilégios da qualificação ou do certificado por mais um período específico mediante o cumprimento de requisitos especificados.

«Revalidação» (por exemplo, de uma qualificação ou de um certificado), a acção administrativa realizada durante o período de validade de uma qualificação ou de um certificado que permite ao titular continuar a exercer os privilégios da qualificação ou do certificado por um novo período específico mediante o cumprimento de requisitos especificados.

«Sector de rota», um voo que engloba as fases de decolagem, saída, cruzeiro nunca inferior a 15 minutos, chegada, aproximação e aterragem.

«Planador», uma aeronave mais pesada do que o ar e que é sustentada em voo pela reacção dinâmica do ar contra as suas superfícies fixas de elevação, e cujo voo livre não depende de um motor.

«Aeronave monopiloto», uma aeronave certificada para operação por um só piloto.

«Prova de perícia», demonstração de aptidões tendo em vista a emissão de uma licença ou de uma qualificação, e que inclui os exames orais considerados necessários.

«Tempo de voo como piloto a solo», tempo de voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante de uma aeronave.

«Aluno piloto comandante (SPIC – Student pilot-in-command)», um aluno piloto a desempenhar funções de piloto comandante num voo com um instrutor, que se limitará a observar o aluno piloto e não influenciará nem comandará o voo da aeronave.

«Ameaça», situações ou erros que ocorrem sem influência da tripulação de voo, que aumentam a complexidade operacional e que devem ser geridos de modo a manter a margem de segurança.

«Gestão de ameaças», o processo de detecção e resposta às ameaças com contramedidas que reduzam ou eliminem as suas consequências e atenuem a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave.

«Motoplanador (TMG – Touring Motor Glider)», uma classe específica de planador motorizado que tem um motor integrado e não retráctil e uma hélice não retráctil. Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com a sua própria potência em conformidade com o seu manual de voo.

«Tipo de aeronave», uma categorização de uma aeronave que exige uma qualificação de tipo, como determinado nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, e que inclui todas as aeronaves com as mesmas características básicas, incluindo todas as modificações às mesmas, com excepção das modificações que resultem numa alteração das características de manobra ou de voo.

#### **FCL.015 Pedido e emissão de licenças, qualificações e certificados**

- a) Os pedidos de emissão, revalidação ou renovação de licenças de piloto e qualificações e certificados associados serão apresentados à autoridade competente na forma e do modo estabelecidos por esta autoridade. O pedido deve ser acompanhado da prova de que o requerente cumpre os requisitos para a emissão, revalidação ou renovação da licença ou certificado, bem como das qualificações ou averbamentos associados, como preceituado na presente parte e na Parte Médica;
- b) Qualquer limitação ou extensão dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado deve ser averbada na licença ou no certificado pela autoridade competente;
- c) Uma pessoa não pode ser titular, em momento algum, de mais do que uma licença por categoria de aeronave, emitida em conformidade com a presente parte;
- d) Um pedido de emissão de uma licença para uma outra categoria de aeronave, ou de emissão de qualificações ou certificados adicionais, bem como de alteração, revalidação ou renovação dessas mesmas licenças, qualificações ou certificados, deve ser submetido à autoridade competente que emitiu inicialmente a licença de piloto, excepto se o piloto tiver solicitado uma mudança de autoridade competente e a transferência dos seus registos de licenciamento e dossiês médicos para essa autoridade.

#### **FCL.020 Aluno piloto**

Um aluno piloto não pode voar a solo, excepto quando autorizado a fazê-lo e sob a supervisão de um instrutor de voo.

Antes do seu primeiro voo a solo um aluno piloto deve ter pelo menos:

No caso de aviões, helicópteros e aeróstatos: 16 anos de idade;

No caso de planadores e balões: 14 anos de idade.

#### **FCL.025 Exames de conhecimentos teóricos para a emissão de licenças**

##### **a) Obrigações do requerente**

1. Os requerentes realizarão o conjunto total de exames para uma licença ou qualificação específicas sob a responsabilidade de um dado Estado-Membro.
2. Os requerentes apenas podem realizar o exame por recomendação da organização de formação certificada (ATO) responsável pela sua formação e depois de terem completado os elementos adequados do curso de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório.
3. A recomendação da ATO é válida por um período de 12 meses. Se o requerente reprovar em pelo menos um dos testes escritos de conhecimentos teóricos durante o referido período de validade, a ATO determinará a necessidade de formação suplementar, com base nas necessidades do requerente;

**b) Critérios de aprovação**

1. É concedida aprovação num teste escrito a um requerente que obtenha pelo menos 75 % dos pontos atribuídos a esse teste. Não há pontos de penalização.
2. Salvo especificação em contrário na presente parte, um requerente obtém aprovação no exame de conhecimentos teóricos necessário para a licença de piloto ou para a qualificação adequada se for aprovado em todos os testes escritos exigidos num período de 18 meses a contar do fim do mês civil em que se apresentou a exame pela primeira vez.
3. Se um requerente reprovar num dos testes escritos do exame após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame após seis sessões de exame ou no período de tempo mencionado no ponto 2, deve voltar a realizar o conjunto completo de testes escritos.

Antes de voltar a realizar os exames, o requerente tem de seguir uma formação suplementar numa ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela organização de formação, com base nas necessidades do requerente;

**c) Período de validade**

1. A aprovação nos exames de conhecimentos teóricos é válida:
  - i) por um período de 24 meses, para a emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto de planador ou licença de piloto de balão,
  - ii) por um período de 36 meses, para a emissão de uma licença de piloto comercial ou de uma qualificação de instrumentos (IR),
  - iii) os períodos referidos em i) e ii) são contados a partir do dia em que o piloto conclui com sucesso o exame de conhecimentos teóricos, em conformidade com a alínea b)2.
2. A aprovação nos exames de conhecimentos teóricos para a licença de piloto de linha aérea permanece válida para a emissão de uma ATPL por um período de sete anos contado a partir da última data de validade:
  - i) de uma IR averbada na licença, ou
  - ii) no caso de helicópteros, de uma qualificação de tipo para helicópteros averbada na dita licença.

**FCL.030 Prova prática de perícia**

- a) Antes da realização de uma prova de perícia para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o requerente deve ter obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos exigidos, excepto no caso dos requerentes que estejam a frequentar um curso de treino de voo integrado.

Em qualquer caso, a instrução de conhecimentos teóricos terá sempre que ser completada antes da realização das provas de perícia;

- b) Excepto para a emissão de uma licença de piloto de linha aérea, o requerente de uma prova de perícia tem de ser recomendado para a prova pela organização/pessoa responsável pela formação uma vez concluída a mesma. Os registos de formação devem ser disponibilizados pelo examinador.

**FCL.035 Atribuição de créditos de tempo de voo e de conhecimentos teóricos****a) Atribuição de créditos de tempo de voo**

1. Salvo especificação em contrário na presente parte, o tempo de voo a ser creditado para a obtenção de uma licença, de uma qualificação ou de um certificado deve ter sido cumprido na mesma categoria de aeronave para a qual a licença ou a qualificação é requerida.
2. Piloto comandante ou em instrução
  - i) a um requerente de uma licença, qualificação ou certificado será creditado na totalidade todo o tempo de voo a solo, de instrução em duplo comando ou como PIC, tendo em vista o tempo de voo total necessário para a licença, a qualificação ou o certificado,
  - ii) um diplomado de um curso de formação integrado ATP tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença de piloto de linha aérea, uma licença de piloto comercial e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor,
  - iii) um diplomado de um curso de formação integrado CPL/IR tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença de piloto comercial e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor.

3. Tempo de voo como co-piloto. Salvo determinação em contrário na presente Parte, o titular de uma licença de piloto, quando desempenhar funções de co-piloto ou de co-piloto sob supervisão (PICUS), tem direito a que lhe seja creditado todo o tempo de co-piloto tendo em vista o tempo de voo total necessário para uma graduação superior da licença de piloto;

*b) Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos*

1. A um requerente que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de linha aérea devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto comercial e, excepto no caso de helicópteros, IR na mesma categoria de aeronave.
2. A um requerente que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto comercial devem ser atribuídos créditos correspondentes ao requisito de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de aeronaves ligeiras ou uma licença de piloto privado na mesma categoria de aeronave.
3. Ao titular de uma IR ou a um requerente que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos de instrumentos para uma categoria de aeronave devem ser atribuídos créditos correspondentes à totalidade dos requisitos em termos de instrução e de exame teóricos para uma IR noutra categoria de aeronave.
4. Ao titular de uma licença de piloto devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e exame teóricos para uma licença noutra categoria de aeronave em conformidade com o Apêndice 1 da presente parte.

Este crédito também se aplica aos requerentes de uma licença de piloto que já tenham obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos para a emissão da dita licença numa outra categoria de aeronave, desde que esteja dentro do período de validade especificado em FCL.025 c).

**FCL.040 Exercício dos privilégios das licenças**

O exercício dos privilégios conferidos por uma licença depende da validade das qualificações nela averbadas, se for o caso, e do certificado médico.

**FCL.045 Obrigação de porte e apresentação de documentos**

- a) O piloto deve ser sempre portador de uma licença e de um certificado médico válidos quando exerce os privilégios da licença;
- b) O piloto deve também ser portador de um documento de identificação pessoal com uma fotografia sua;
- c) A pedido de um representante autorizado de uma autoridade competente, um piloto ou um aluno piloto devem apresentar, o mais depressa possível, o registo do seu tempo de voo para efeitos de inspecção;
- d) Um aluno piloto deve, em todos os voos de navegação a solo, ser portador da prova de autorização exigida em FCL.020 a).

**FCL.050 Registo do tempo de voo**

O piloto deve guardar um registo fiável dos detalhes de todos os voos efectuados numa forma e de um modo conformes com o preceituado pela autoridade competente.

**FCL.055 Proficiência linguística**

- a) Geral. Os pilotos de aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical e aeróstatos que devem utilizar o rádio-telefone não podem exercer os privilégios das suas licenças e qualificações sem terem um averbamento na sua licença de proficiência linguística em língua inglesa ou na língua utilizada para as radiocomunicações exigidas pelo voo. O averbamento deve indicar a língua, o nível de proficiência e a data de validade;
- b) O requerente de um averbamento de proficiência linguística deve demonstrar, em conformidade com o Apêndice 2 da presente parte, pelo menos um nível operacional de proficiência linguística, quer em termos de utilização de fraseologia quer de utilização da língua corrente. Para tal, o requerente tem de demonstrar aptidão para:
  1. Comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais;
  2. Comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;
  3. Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;

4. Resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
  5. Utilizar um dialecto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica;
- c) Excepto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir proficiência linguística de nível superior, em conformidade com o Apêndice 2 da presente parte, o averbamento linguístico será reavaliado a cada:
1. Quatro anos, se o nível demonstrado for um nível operacional; ou
  2. Seis anos, se o nível demonstrado for avançado;
- d) Requisitos específicos para titulares de qualificação de instrumentos (IR). Sem prejuízo dos parágrafos acima, os titulares de uma IR devem demonstrar aptidão para utilizar a língua inglesa a um nível que lhes permita:
1. Compreender toda a informação pertinente para a realização de todas as fases de um voo, incluindo a preparação do voo;
  2. Utilizar radiotelefonia em todas as fases do voo, incluindo situações de emergência;
  3. Comunicar com os outros membros da tripulação durante todas as fases do voo, incluindo a preparação do voo;
- e) A demonstração de proficiência linguística e a utilização da língua inglesa por parte dos titulares de uma IR será feita através de um método de avaliação estabelecido pela autoridade competente.

**FCL.060 Experiência recente**

- a) Balões. Um piloto não pode operar um balão em transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros se não tiver realizado nos 180 dias anteriores:
1. Pelo menos três voos como piloto aos comandos num balão, sendo que pelo menos um dos voos deve ter sido num balão de classe ou grupo pertinente; ou
  2. Um voo na classe ou grupo de balões pertinente sob a supervisão de um instrutor certificado em conformidade com a subparte J;
- b) Aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos e planadores. Um piloto não pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros:
1. Como PIC ou co-piloto, se não tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, aproximações e aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave. As três descolagens e aterragens devem ser efectuadas quer em operações multipiloto quer em operações monopiloto, dependendo dos privilégios que o piloto possuir; e
  2. Como PIC à noite, se não:
    - i) tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos uma descolagem, aproximação e aterragem à noite como piloto numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave, ou
    - ii) for titular de uma IR;
  3. Como co-piloto de substituição em cruzeiro, se não:
    - i) tiver cumprido os requisitos da alínea b)1, ou
    - ii) tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três sectores como co-piloto de substituição em cruzeiro no mesmo tipo ou classe de aeronave, ou
    - iii) tiver efectuado formação recente e de refrescamento de perícia de voo num FFS a intervalos não superiores a 90 dias. Esta formação de refrescamento poderá ser combinada com a formação de refrescamento do operador prescrita na Parte OR.OPS.

4. Se um piloto possuir o privilégio para operar mais do que um tipo de avião com características de manobra e operação similares, as três descolagens, aproximações e aterragens exigidas em 1 podem ser realizadas conforme definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21.

5. Se um piloto possuir o privilégio para operar mais do que um tipo de helicóptero não complexo com características de manobra e operação similares, tal como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, as três descolagens, aproximações e aterragens exigidas no ponto 1 podem ser realizadas em apenas um dos tipos, desde que o piloto tenha completado pelo menos duas horas de voo em cada um dos tipos de helicóptero durante os seis meses anteriores;

c) Requisitos específicos para o transporte aéreo comercial

1. No caso do transporte aéreo comercial, o período de 90 dias estabelecido na alínea b), pontos 1 e 2 acima, pode ser alargado até um máximo de 120 dias desde que o piloto efectue os voos de linha sob a supervisão de um instrutor ou de um examinador de qualificação de tipo.

2. Caso o piloto não cumpra os requisitos do ponto 1, deve realizar um treino de voo na aeronave ou no FFS do tipo de aeronave a ser utilizada que deve incluir pelo menos os requisitos descritos em b)1 e 2, antes de poder usar os seus privilégios.

**FCL.065 Redução dos privilégios dos titulares de licenças com 60 anos de idade ou mais no transporte aéreo comercial**

a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efectue transporte aéreo comercial, excepto:

1. Como membro de uma tripulação multipiloto; e

2. Desde que o titular seja o único piloto na tripulação de voo que atingiu os 60 anos de idade;

b) 6cinco anos. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 6cinco anos não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efectue transporte aéreo comercial.

**FCL.070 Revogação, suspensão e limitação de licenças, qualificações e certificados**

a) As licenças, qualificações e certificados emitidos em conformidade com a presente parte poderão ser limitados, suspensos ou revogados pela autoridade competente quando o piloto não cumprir os requisitos da presente parte, da Parte Médica ou dos requisitos operacionais aplicáveis, em conformidade com as condições e procedimentos estipulados na Parte ARA;

b) Quando o piloto tiver a sua licença suspensa ou revogada deve devolver imediatamente a licença ou certificado à autoridade competente.

SUBPARTE B

**LICENÇA DE PILOTO PARA AERONAVES LIGEIRAS – LAPL (LIGHT AIRCRAFT PILOT LICENCE)**

**SECÇÃO 1**

**Requisitos comuns**

**FCL.100 LAPL – Idade mínima**

Os requerentes de uma LAPL devem:

a) No caso de aviões e helicópteros, ter pelo menos 17 anos de idade;

b) No caso de planadores e balões, ter pelo menos 16 anos de idade.

**FCL.105 LAPL — Privilégios e condições**

a) Geral. Os privilégios de um titular de uma LAPL habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC em operações não comerciais na categoria de aeronave adequada;

b) Condições. Os requerentes de uma LAPL devem ter cumprido os requisitos para a categoria de aeronave pertinente e, quando aplicável, para a classe ou o tipo de aeronave utilizada na prova de perícia.



**FCL.110 LAPL — Atribuição de créditos para a mesma categoria de aeronave**

- a) Aos requerentes de uma LAPL que tenham sido titulares de outra licença na mesma categoria de aeronave devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos da LAPL nessa categoria de aeronave;
- b) Sem prejuízo da alínea acima, caso a licença tenha caducado, o requerente terá que obter aprovação numa prova de perícia em conformidade com o preceituado em FCL.125 para a emissão de uma LAPL na categoria de aeronave adequada.

**FCL.115 LAPL — Curso de formação**

Os requerentes de uma LAPL devem concluir um curso de formação numa ATO. O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios concedidos.

**FCL.120 LAPL — Exame de conhecimentos teóricos**

Os requerentes de uma LAPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:

- a) Matérias comuns:
  - direito aéreo,
  - performance humana,
  - meteorologia, e
  - comunicações;
- b) Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:
  - princípios de voo,
  - procedimentos operacionais,
  - performance e planeamento do voo,
  - conhecimentos gerais sobre a aeronave, e
  - navegação.

**FCL.125 LAPL — Prova de perícia**

- a) Os requerentes de uma LAPL devem demonstrar através da realização de uma prova de perícia a sua aptidão para executarem, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos;
- b) Os requerentes da prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave a ser utilizada para a prova de perícia. Os privilégios serão limitados à classe ou ao tipo utilizado para a prova de perícia até serem averbadas extensões adicionais na licença, em conformidade com a presente subparte;
- c) *CrITÉRIOS de aprovação*
  - 1. A prova de perícia será dividida em diferentes secções, representando todas as diferentes fases de voo adequadas à categoria de aeronave pilotada.
  - 2. A reprovação em qualquer item de uma secção fará com que o requerente reprove em toda a secção. Caso o requerente reprove apenas numa secção, terá de repetir apenas essa secção. A reprovação em mais de uma secção significa a reprovação do requerente em toda a prova.
  - 3. Quando for necessária a repetição da prova em conformidade com o ponto 2, a reprovação em qualquer secção, incluindo aquelas em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o requerente reprove em toda a prova.
  - 4. A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino prático adicional.

## SECÇÃO 2

**Requisitos específicos para uma LAPL para aviões — LAPL(A)****FCL.105.A LAPL(A) — Privilégios e condições**

- a) Os privilégios do titular de uma LAPL para aviões habilitam-no a desempenhar funções de PIC em aviões monomotor de pistões (terra) ou TMG com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kg ou inferior, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave;
- b) Os titulares de uma LAPL(A) só podem transportar passageiros depois de completarem, após a emissão da licença, 10 horas de voo como PIC em aviões ou TMG.

**FCL.110.A LAPL(A) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma LAPL(A) devem ter realizado pelo menos 30 horas de instrução de voo em aviões ou TMG, incluindo pelo menos:
  - 1. 15 horas de instrução de voo em duplo comando na classe em que a prova de perícia for realizada;
  - 2. Seis horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos três horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;
- b) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma LAPL(S) com extensão TMG. Os requerentes de uma LAPL(A) titulares de uma LAPL(S) com extensão TMG devem ter completado pelo menos 2uma horas de voo em TMG após o averbamento da extensão TMG e cumprido os requisitos de FCL.135. A a) para aviões;
- c) Atribuição de créditos. Os requerentes com experiência prévia como PIC podem receber créditos correspondentes aos requisitos previstos em a).

A quantidade de créditos é decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa prova de voo de entrada, mas não pode em caso algum:

- 1. Exceder o tempo de voo total como PIC;
- 2. Exceder 50 % das horas exigidas em a);
- 3. Incluir os requisitos previstos em a)2.

**FCL.135.A LAPL(A) — Extensão dos privilégios a outra classe ou variante de avião**

- a) Os privilégios de uma LAPL(A) estarão limitados à classe e variante de aviões ou TMG em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver completado numa outra classe:
  - 1. Três horas de instrução de voo, incluindo:
    - i) 10 descolagens e aterragens em duplo comando, e
    - ii) 10 descolagens e aterragens a solo sob supervisão.
  - 2. Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de competências práticas na nova classe. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para a outra classe nas seguintes matérias:
    - i) procedimentos operacionais,
    - ii) performance e planeamento do voo,
    - iii) conhecimentos gerais sobre a aeronave.
- b) Antes de um titular de uma LAPL poder exercer os privilégios da licença noutra variante de avião que não aquele utilizado para a prova de perícia, o piloto deve realizar formação em diferenças ou de familiarização. A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor.

**FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos em matéria de experiência recente**

- a) Os titulares de uma LAPL(A) apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos 24 meses, como pilotos de aviões ou TMG:
1. Pelo menos 12 horas de voo como PIC, incluindo 12 descolagens e aterragens; e
  2. Uma formação de refresco de pelo menos uma hora de voo total com um instrutor;
- b) Os titulares de uma LAPL(A) que não cumpram os requisitos da alínea a) devem:
1. Submeter-se a uma verificação de proficiência por um examinador antes de retomarem o exercício dos privilégios da sua licença; ou
  2. Realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencherem os requisitos estipulados em a).

**SECÇÃO 3*****Requisitos específicos para a LAPL para helicópteros — LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) — Privilégios**

Os privilégios de um titular de uma LAPL para helicópteros habilitam-no a desempenhar funções de PIC em helicópteros monomotor com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kg ou inferior, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo.

**FCL.110.H LAPL(H) – Requisitos de experiência e obtenção de créditos**

- a) Os requerentes de uma LAPL(H) devem ter completado 40 horas de instrução de voo em helicópteros. Pelo menos 35 horas devem ter sido voadas no tipo de helicóptero que será utilizado para a prova de perícia. A instrução de voo deve incluir pelo menos:
1. 20 horas de instrução de voo em duplo comando; e
  2. 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;
- b) Obtenção de créditos. Os requerentes com experiência prévia como PIC podem obter créditos correspondentes aos requisitos da alínea a).

A quantidade de créditos é decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa prova de voo de entrada, mas não pode em caso algum:

1. Exceder o tempo de voo total como PIC;
2. Exceder 50 % das horas exigidas em a);
3. Incluir os requisitos previstos em a)2.

**FCL.135.H LAPL(H) – Extensão dos privilégios a outro tipo ou variante de helicóptero**

- a) Os privilégios de uma LAPL(H) são limitados ao tipo e variante específicos de helicóptero em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver completado:
1. Cinco horas de instrução de voo, incluindo:
    - i) 15 descolagens, aproximações e aterragens em duplo comando,
    - ii) 15 descolagens, aproximações e aterragens a solo sob supervisão;

2. Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos no novo tipo. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para o outro tipo nas seguintes matérias:

- procedimentos operacionais,
- performance e planeamento do voo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave;

b) Antes de um titular de uma LAPL(H) poder exercer os privilégios da licença numa outra variante de helicóptero que não aquela utilizada para a prova de perícia, o piloto deve realizar formação em diferenças ou de familiarização, como determinado nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21. A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor.

#### **FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos em matéria de experiência recente**

a) Os titulares de uma LAPL(H) apenas podem exercer os privilégios da sua licença num tipo específico se, nos últimos 12 meses, tiverem realizado, em helicópteros do mesmo tipo:

1. Pelo menos seis horas de voo como PIC, incluindo seis descolagens, aproximações e aterragens; e
2. Uma formação de refrescamento de pelo menos uma hora de voo total com um instrutor;

b) Os titulares de uma LAPL(H) que não cumpram os requisitos da alínea a) devem:

1. Superar uma verificação de proficiência no tipo específico com um examinador antes de retomarem o exercício dos privilégios da sua licença; ou
2. Realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, de modo a cumprirem os requisitos da alínea a).

#### **SECÇÃO 4**

#### ***Requisitos específicos para uma LAPL para planadores – LAPL(S)***

#### **FCL.105.S LAPL(S) — Privilégios e condições**

a) Os privilégios do titular de uma LAPL para planadores habilitam-no a desempenhar funções em planadores e motoplanadores. Para exercer os privilégios num TMG, o titular deve cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.S;

b) Os titulares de uma LAPL(S) só poderão transportar passageiros depois de completarem, após a emissão da licença, 10 horas de voo ou 30 lançamentos como PIC em planadores ou motoplanadores.

#### **FCL.110.S LAPL(S) — Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

a) Os requerentes de uma LAPL(S) devem ter realizado pelo menos 1cinco horas de instrução de voo em planadores, ou motoplanadores, incluindo pelo menos:

1. 10 horas de instrução de voo em duplo comando;
2. Duas horas de voo a solo sob supervisão;
3. 45 lançamentos e aterragens;
4. um voo de navegação a solo de pelo menos 50 km (27 NM) ou um voo de navegação em duplo comando de pelo menos 100 km (55 NM);

b) Das 15 horas exigidas na alínea a), um máximo de sete horas deve ser completado num TMG;

- c) Obtenção de créditos. Os requerentes com experiência prévia como PIC podem obter créditos correspondentes aos requisitos da alínea a).

A quantidade de créditos é decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa prova de voo de entrada, mas não poderá em caso algum:

1. Exceder o tempo de voo total como PIC;
2. Exceder 50 % das horas requeridas em a);
3. Incluir os requisitos previstos em a), pontos 2 a 4.

#### **FCL.130.S LAPL(S) — Métodos de lançamento**

- a) Os privilégios de uma LAPL(S) estão limitados ao método de lançamento incluído na prova de perícia. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver realizado:
1. No caso de um lançamento por guincho ou viatura automóvel, um mínimo de 10 lançamentos em instrução de voo em duplo comando e cinco lançamentos a solo sob supervisão;
  2. No caso de um lançamento por reboque de avião ou descolagem autónoma, um mínimo de cinco lançamentos em instrução de voo em duplo comando, e cinco lançamentos a solo sob supervisão. No caso de descolagem autónoma, a instrução em duplo comando poderá ser realizada num TMG;
  3. No caso de um lançamento com catapulta, um mínimo de três lançamentos em instrução de voo em duplo comando ou a solo sob supervisão;
- b) A realização de lançamentos de treino adicionais deve ser registada no livro de registos e ser assinada pelo instrutor;
- c) Para manterem os seus privilégios em cada método de lançamento, os pilotos devem ter completado um mínimo de cinco lançamentos nos últimos 24 meses, excepto no caso de lançamento com catapulta, caso em que os pilotos devem ter realizado apenas dois lançamentos;
- d) Quando o piloto não cumprir os requisitos estipulados em c) deve realizar o número de lançamentos adicionais para renovar os privilégios voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor.

#### **FCL.135.S LAPL(S) — Extensão de privilégios a TMG**

Os privilégios de uma LAPL(S) poderão alargar-se a TMG se o piloto tiver realizado numa ATO pelo menos:

- a) Seis horas de instrução de voo em TMG, incluindo:
1. Quatro horas de instrução de voo em duplo comando;
  2. Um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;
- b) Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos em TMG. Durante a prova de perícia, o requerente também deve demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para TMG nas seguintes matérias:
- princípios de voo,
  - procedimentos operacionais,
  - performance e planeamento do voo,
  - conhecimentos gerais sobre a aeronave,
  - navegação.

#### **FCL.140.S LAPL(S) — Requisitos em matéria de experiência recente**

- a) Planadores e motoplanadores. Os titulares de uma LAPL(S) apenas podem exercer os privilégios da sua licença em planadores ou motoplanadores se, nos últimos 24 meses, tiverem realizado em planadores ou motoplanadores, com excepção de TMG, pelo menos:
1. Cinco horas de voo como PIC, incluindo 15 lançamentos;
  2. Dois voos de treino com um instrutor;

- b) TMG. Os titulares de uma LAPL(S) apenas podem exercer os privilégios da sua licença num TMG se:
1. Tiverem realizado num TMG nos últimos 24 meses:
    - i) pelo menos 12 horas de voo como PIC, incluindo 12 descolagens e aterragens, e
    - ii) uma formação de refresco de pelo menos o total de uma hora de voo com um instrutor.
  2. Se um titular de uma LAPL(S) também tiver privilégios para pilotar aviões, os requisitos estipulados no ponto 1 podem ser completados em aviões;
- c) Os titulares de uma LAPL(S) que não cumpram os requisitos previstos em a) ou b) devem, antes de retomar o exercício dos seus privilégios:
1. Superar uma verificação de proficiência com um examinador efectuada num planador ou num TMG, conforme o caso; ou
  2. Realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, para cumprir os requisitos estipulados em a) ou b).

#### SECÇÃO 5

#### ***Requisitos específicos para uma LAPL para balões — LAPL(B)***

##### **FCL.105.B LAPL(B) — Privilégios**

Os privilégios de um titular de uma LAPL para balões habilitam-no a desempenhar funções de PIC em balões de ar quente ou aerostatos de ar quente com uma capacidade de invólucro máxima de 3 400 m<sup>3</sup> ou em balões de gás com uma capacidade de invólucro máxima de 1 200 m<sup>3</sup>, que transportem um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave.

##### **FCL.110.B LAPL(B) — Requisitos de experiência**

- a) Os requerentes de uma LAPL(B) devem ter realizado pelo menos 16 horas de instrução de voo em balões da mesma classe, incluindo pelo menos:
1. 12 horas de instrução de voo em duplo comando;
  2. 10 enchimentos e 20 descolagens e aterragens; e
  3. Um voo a solo sob supervisão com um tempo de voo mínimo de pelo menos 30 minutos;
- b) Obtenção de créditos. Os requerentes com experiência prévia como PIC em balões podem receber créditos correspondentes aos requisitos de a).

A quantidade de créditos é decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa prova de voo de entrada, mas não poderá em caso algum:

1. Exceder o tempo de voo total como PIC em balões;
2. Exceder 50 % das horas exigidas em a);
3. Não incluir os requisitos previstos em a), pontos 2 e 3.

##### **FCL.130.B LAPL(B) — Extensão de privilégios a voos cativos**

- a) Os privilégios de uma LAPL(B) estão limitados a voos não cativos. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver realizado pelo menos três voos cativos de instrução;
- b) A realização de treinos adicionais deve ser registada no livro de registos e ser assinada pelo instrutor;
- c) Para manterem este privilégio, os pilotos devem realizar um mínimo de dois voos cativos durante os últimos 24 meses;
- d) Quando o piloto não cumprir os requisitos estipulados em c), deve realizar o número de voos cativos adicionais necessários para renovar os privilégios em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor.



**FCL.135.B LAPL(B) — Extensão dos privilégios a outra classe de balões**

Os privilégios de uma LAPL(B) estão limitados à classe de balões em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver realizado numa outra classe, numa ATO, pelo menos:

- a) Cinco voos de instrução em duplo comando; ou
- b) No caso de pretender alargar os privilégios de uma LAPL(B) para balões de ar quente a aerostatos de ar quente, cinco horas de instrução de voo em duplo comando; e
- c) Uma prova de perícia, durante a qual o requerente deve demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para a outra classe nas seguintes matérias:
  - princípios de voo,
  - procedimentos operacionais,
  - performance e planeamento do voo, e
  - conhecimentos gerais sobre a aeronave.

**FCL.140.B LAPL(B) — Requisitos em matéria de experiência recente**

- a) Os titulares de uma LAPL(B) apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos 24 meses, numa classe de balões, pelo menos:
  - 1. Seis horas de voo como PIC, incluindo 10 descolagens e aterragens; e
  - 2. Um voo de treino com um instrutor;
  - 3. Além disso, se o piloto estiver qualificado para voar em mais do que uma classe de balões, para poder usar os seus privilégios numa outra classe deve ter realizado pelo menos três horas de voo na classe em causa nos últimos 24 meses, incluindo três descolagens e aterragens;
- b) Os titulares de uma LAPL(B) que não cumpram os requisitos previstos em (a) devem, antes de retomar o exercício dos seus privilégios:
  - 1. Superar uma verificação de proficiência na classe adequada com um examinador; ou
  - 2. Realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, para cumprirem os requisitos previstos em a).

**SUBPARTE C****LICENÇA DE PILOTO PRIVADO (PPL), LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR (SPL) E LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO (BPL)****SECÇÃO 1****Requisitos comuns****FCL.200 Idade mínima**

- a) Um requerente de uma PPL deve ter pelo menos 17 anos de idade;
- b) Um requerente de uma BPL ou de uma SPL deve ter pelo menos 16 anos de idade.

**FCL.205 Condições**

Os requerentes de uma PPL devem ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada na prova de perícia, como preceituado na subparte H.

**FCL.210 Curso de formação**

Os requerentes de uma BPL, SPL ou PPL devem realizar um curso de formação numa ATO. O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios concedidos.

**FCL.215 Exame de conhecimentos teóricos**

Os requerentes de uma BPL, SPL ou PPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre as seguintes matérias:

## a) Matérias comuns:

- direito aéreo,
- performance humana,
- meteorologia, e
- comunicações;

## b) Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:

- princípios de voo,
- procedimentos operacionais,
- performance e planeamento do voo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave, e
- navegação.

**FCL.235 Prova de perícia**

- a) Os requerentes de uma BPL, SPL ou PPL devem demonstrar através da realização de uma prova de perícia a sua aptidão para realizar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos;
- b) Um requerente de uma prova de perícia deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave, ou no grupo de balões a ser utilizado para a prova de perícia;
- c) Critérios de aprovação
  1. A prova de perícia será dividida em diferentes secções, representando todas as diferentes fases de voo adequadas à categoria de aeronave pilotada.
  2. A reprovação em qualquer item de uma secção fará com que o requerente reprove em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o requerente reprove em toda a prova. Caso o requerente reprove apenas numa secção, terá de repetir apenas essa secção.
  3. Quando for necessária a repetição da prova em conformidade com o ponto 2, a reprovação em qualquer secção, incluindo aquelas em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o requerente reprove em toda a prova.
  4. A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino adicional.

**SECÇÃO 2*****Requisitos específicos para uma PPL aviões — PPL(A)*****FCL.205.A PPL(A) — Privilégios**

- a) Os privilégios de um titular de uma PPL(A) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em aviões ou TMG afectos a operações não comerciais;
- b) Não obstante o parágrafo acima, o titular de uma PPL(A) com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:
  1. Ministrar instrução de voo para LAPL(A) ou PPL(A);
  2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
  3. Qualificações e certificados afectos a este tipo de licenças.

**FCL.210.A PPL(A) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma PPL(A) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em aviões, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:
1. 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
  2. 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.
- b) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma LAPL(A). Os requerentes de uma PPL(A) que sejam titulares de uma LAPL(A) devem ter realizado pelo menos 15 horas de voo em aviões após a emissão da LAPL(A), das quais pelo menos 10 horas de instrução de voo realizadas num curso de formação numa ATO. Este curso de formação incluirá pelo menos quatro horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos duas horas de voo de navegação com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.
- c) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma LAPL(S) com uma extensão TMG. Os requerentes de uma PPL(A) que sejam titulares de uma LAPL(S) com uma extensão TMG devem ter realizado:
1. Pelo menos 24 horas de voo em TMG após o averbamento de extensão TMG; e
  2. 15 horas de instrução de voo em aviões num curso de formação numa ATO, incluindo pelo menos os requisitos previstos em a)2;
- d) Atribuição de créditos. Aos requerentes titulares de uma licença de piloto em outra categoria de aeronaves, com excepção de balões, será atribuído 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de 10 horas. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir em caso algum os requisitos previstos em a)2.

**SECÇÃO 3*****Requisitos específicos para a PPL helicópteros — PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) — Privilégios**

- a) Os privilégios do titular de uma PPL(H) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em helicópteros envolvidos em operações não comerciais;
- b) Não obstante a alínea acima, o titular de uma PPL(H) com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:
1. Ministrando instrução de voo para LAPL(H) ou para PPL(H);
  2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
  3. Qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.

**FCL.210.H PPL(H) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma PPL(H) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em helicópteros, cinco das quais podem ter sido realizadas num FNPT ou FFS, incluindo pelo menos:
1. 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
  2. 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 185 km (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.
  3. 35 das 45 horas de instrução de voo devem ser realizadas no mesmo tipo de helicóptero que o utilizado para a prova de perícia;

- b) Requisitos específicos para um requerente titular de uma LAPL(H). Os requerentes de uma PPL(H) titulares de uma LAPL(H) têm de completar um curso de formação numa ATO. O curso de formação incluirá pelo menos cinco horas de voo em duplo comando e pelo menos um voo de navegação a solo de pelo menos 185 km (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- c) Aos requerentes titulares de uma licença de piloto para outra categoria de aeronaves, com excepção de balões, será atribuído 10 % do tempo total de voo como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de seis horas. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir em caso algum os requisitos previstos em a)2.

#### SECÇÃO 4

##### ***Requisitos específicos para a PPL aeróstatos — PPL(As)***

##### **FCL.205.As PPL(As) — Privilégios**

- a) Os privilégios de um titular de uma PPL(As) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em aeróstatos envolvidos em operações não comerciais;
- b) Não obstante o disposto na alínea acima, o titular de uma PPL(As) com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:
  - 1. Ministrar instrução de voo para PPL(As);
  - 2. Conduzir provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licença;
  - 3. As qualificações ou certificados associados a este tipo de licença.

##### **FCL.210.As PPL(As) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma PPL(As) devem ter realizado pelo menos 35 horas de instrução de voo em aeróstatos, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:
  - 1. 25 horas de instrução de voo em duplo comando, incluindo:
    - i) três horas de voo de navegação, incluindo um voo de navegação de pelo menos 65 km (35 NM),
    - ii) três horas de instrução de instrumentos;
  - 2. Oito descolagens e aterragens num aeródromo, incluindo processos de fixação ao mastro e libertação do mastro;
  - 3. Oito horas de voo a solo sob supervisão.
- b) Aos requerentes titulares de uma BPL e qualificados para pilotar aeróstatos de ar quente será atribuído 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeróstatos até um máximo de cinco horas.

#### SECÇÃO 5

##### ***Requisitos específicos para a licença de piloto de planador (SPL)***

##### **FCL.205.S SPL – Privilégios e condições**

- a) Os privilégios do titular de uma SPL habilitam-no a desempenhar funções como PIC em planadores e motoplanadores. Para exercer os privilégios num TMG, o titular terá de cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.S.
- b) Os titulares de uma SPL:
  - 1. Apenas podem transportar passageiros depois de completarem, após a emissão da licença, pelo menos 10 horas de voo ou 30 lançamentos como PIC em planadores ou motoplanadores;
  - 2. Estão limitados a funções sem remuneração em operações não comerciais até:
    - i) atingirem os 18 anos de idade,
    - ii) completarem, após a emissão da licença, pelo menos 75 horas de voo ou 200 lançamentos como PIC em planadores ou motoplanadores,
    - iii) superarem uma verificação de proficiência com um examinador;

- c) Não obstante o disposto na alínea b)2, o titular de uma SPL com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:

Ministrar instrução de voo para LAPL(S) ou para SPL;

Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;

Qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.

#### **FCL.210.S SPL – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma SPL devem ter realizado pelo menos 15 horas de instrução de voo em planadores, ou motoplanadores, incluindo pelo menos os requisitos especificados em FCL.110.S.
- b) Os requerentes de uma SPL titulares de uma LAPL(S) obterão os créditos totais correspondentes aos requisitos para a emissão de uma SPL.

Os requerentes de uma SPL que tenham sido titulares de uma LAPL(S) no período de dois anos anterior ao requerimento obterão os créditos totais correspondentes aos requisitos relativos aos conhecimentos teóricos e à instrução de voo.

Atribuição de créditos. Aos requerentes titulares de uma licença de piloto para outra categoria de aeronaves, com excepção de balões, será atribuído 10 % do tempo total de voo como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de sete horas. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir em caso algum os requisitos de FCL.110.S a), pontos 2 a 4.

#### **FCL.220.S SPL – Métodos de lançamento**

Os privilégios de uma SPL serão limitados ao método de lançamento incluído na prova de perícia. Esta restrição pode ser eliminada e os novos privilégios podem ser usados quando o piloto cumprir os requisitos estipulados em FCL.130.S.

#### **FCL.230.S SPL – Requisitos em matéria de experiência recente**

Os titulares de uma SPL apenas poderão exercer os privilégios da sua licença quando cumprirem os requisitos em matéria de experiência recente como preceituado em FCL.140.S.

### **SECÇÃO 6**

#### ***Requisitos específicos para a licença de piloto de balão (BPL)***

#### **FCL.205.B BPL Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um titular de uma BPL habilitam-no a desempenhar funções como PIC em balões e aeróstatos de ar quente;
- b) Os titulares de uma BPL estão limitados a desempenhar funções sem remuneração em operações não comerciais até:
1. Atingirem os 18 anos de idade;
  2. Completarem 50 horas de voo e 50 descolagens e aterragens como PIC em balões;
  3. Superarem uma verificação de proficiência com um examinador num balão, na classe específica;
- c) Não obstante o disposto na alínea b), o titular de uma BPL com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:
1. Ministrar instrução de voo para LAPL(B) ou para BPL;
  2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
  3. Qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.

#### **FCL.210.B BPL – Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma BPL devem ter realizado pelo menos 16 horas de instrução de voo em balões da mesma classe e grupo, incluindo pelo menos:
1. 12 horas de instrução de voo em duplo comando;
  2. 10 enchimentos e 20 descolagens e aterragens; e
  3. Um voo a solo sob supervisão com um tempo de voo mínimo de pelo menos 30 minutos;

- b) Os requerentes de uma BPL titulares de uma LAPL(B) obterão os créditos totais correspondentes aos requisitos para a emissão de uma BPL.

Os requerentes de uma BPL que eram titulares de uma LAPL(B) nos dois anos anteriores à apresentação do requerimento obterão os créditos totais correspondentes aos requisitos relativos aos conhecimentos teóricos e instrução de voo.

**FCL.220.B BPL — Extensão dos privilégios a voos cativos**

Os privilégios de uma BPL serão limitados a voos não cativos. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto cumprir os requisitos estipulados em FCL.130.B.

**FCL.225.B BPL — Extensão dos privilégios a outra classe ou grupo de balões**

Os privilégios de uma BPL serão limitados à classe e grupo de balões em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto:

- a) No caso de uma extensão a outra classe no mesmo grupo, tiver cumprido os requisitos estipulados em FCL.135.B;
- b) No caso de uma extensão a outro grupo dentro da mesma classe de balões, tiver completado pelo menos:

1. Dois voos de instrução num balão do grupo pertinente; e
2. As seguintes horas de voo como PIC em balões:
  - i) para balões com uma capacidade de invólucro entre 3 401 m<sup>3</sup> e 6 000 m<sup>3</sup>, pelo menos 100 horas,
  - ii) para balões com uma capacidade de invólucro entre 6 001 m<sup>3</sup> e 10 500 m<sup>3</sup>, pelo menos 200 horas,
  - iii) para balões com uma capacidade de invólucro superior a 10 500 m<sup>3</sup>, pelo menos 300 horas,
  - iv) para balões de gás com uma capacidade de invólucro superior a 1 260 m<sup>3</sup>, pelo menos 50 horas.

**FCL.230.B BPL - Requisitos em matéria de experiência recente**

- a) Os titulares de uma BPL apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos 24 meses, numa classe de balões, pelo menos:

1. Seis horas de voo como PIC, incluindo 10 descolagens e aterragens; e
2. Um voo de treino com um instrutor num balão na classe adequada e com a capacidade de invólucro máxima para a qual possuem privilégios;
3. Além disso, no caso de pilotos qualificados para voar em mais do que uma classe de balões, para exercerem os seus privilégios numa outra classe, devem ter realizado pelo menos três horas de voo nessa classe nos últimos 24 meses, incluindo três descolagens e aterragens;

- b) Os titulares de uma BPL que não cumpram os requisitos estipulados em a) devem, antes de retomarem o exercício dos seus privilégios:

1. Superar uma verificação de proficiência com um examinador num balão na classe adequada e com a capacidade de invólucro máxima para a qual possuem privilégios; ou
2. Realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, para cumprirem os requisitos previstos em a).



## SUBPARTE D

**LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL – CPL**

## SECÇÃO 1

**Requisitos comuns****FCL.300 CPL – Idade mínima**

Um requerente de uma CPL deve ter pelo menos 18 anos de idade.

**FCL.305 CPL – Privilégios e condições**

a) Privilégios. Os privilégios de um titular de uma CPL, na categoria de aeronaves adequada, habilitam-no a:

1. Exercer todos os privilégios de um titular de uma LAPL e de uma PPL;
2. Desempenhar funções como PIC ou co-piloto de qualquer aeronave envolvida em operações que não sejam de transporte aéreo comercial;
3. Desempenhar funções como PIC no transporte aéreo comercial de qualquer aeronave monopiloto sob reserva das restrições especificadas em FCL.060 e na presente subparte;
4. Desempenhar funções como co-piloto no transporte aéreo comercial sob reserva das restrições especificadas em FCL.060.

b) Condições. Um requerente de uma CPL deve ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.

**FCL.310 CPL - Exames de conhecimentos teóricos**

Um requerente de uma CPL deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:

- direito aéreo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave – estrutura/sistemas/grupo motopropulsor,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
- massa e centragem,
- performance,
- planeamento e monitorização de voo,
- performance humana,
- meteorologia,
- navegação geral,
- radionavegação,
- procedimentos operacionais,
- princípios de voo,
- comunicações de acordo com as Regras de Voo à Vista (VFR).

**FCL.315 CPL – Curso de formação**

Um requerente de uma CPL deve ter realizado instrução de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o Apêndice 3 da presente parte.

**FCL.320 CPL – Prova de perícia**

Um requerente de uma CPL deve passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 4 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

## SECÇÃO 2

**Requisitos específicos para a categoria de avião - CPL(A)****FCL.325.A CPL(A) – Condições específicas para titulares de uma MPL**

Antes de exercer os privilégios de uma CPL(A), o titular de uma MPL deve ter realizado em aviões:

a) 70 horas de voo:

1. Como PIC; ou

2. Ter concluído pelo menos 10 horas como PIC e o tempo de voo restante como PIC sob supervisão (PICUS).

Destas 70 horas, 20 devem ser tempo de voo de navegação VFR como PIC, ou tempo de voo de navegação constituído por pelo menos 10 horas como PIC e 10 horas como PICUS. Devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens em dois aeródromos diferentes como PIC;

b) Os elementos do curso modular de uma CPL(A) especificados no n.º 10, alínea a), e no n.º 11 do Apêndice 3 E da presente parte; e

c) A prova de perícia CPL(A), em conformidade com o preceituado em FCL.320.

## SUBPARTE E

**LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA – MPL****FCL.400.A MPL – Idade mínima**

Um requerente de uma MPL deve ter pelo menos 18 anos de idade.

**FCL.405.A MPL - Privilégios**

a) Os privilégios de um titular de uma MPL habilitam-no a desempenhar funções como co-piloto num avião que exige ser operado com um co-piloto.

b) O titular de uma MPL pode obter os privilégios extra:

1. De titular de uma PPL(A), desde que cumpra os requisitos para a PPL(A) especificados na subparte C;

2. De uma CPL(A), desde que cumpra os requisitos especificados em FCL.325.A.

c) O titular de uma MPL terá os privilégios da sua IR(A) limitados a aviões que exigem ser operados com um co-piloto. Os privilégios de uma IR(A) podem estender-se a operações monopiloto em aviões, desde que o titular da licença tenha realizado a formação necessária para desempenhar funções como PIC em operações monopiloto exercidas apenas por referência a instrumentos e após passar a prova de perícia da IR(A) em monopiloto.

**FCL.410.A MPL – Curso de formação e exames de conhecimentos teóricos**

a) Curso. O requerente de uma MPL deve ter realizado um curso de formação de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o Apêndice 5 da presente parte.

b) Exame. Um requerente de uma MPL deve ter demonstrado um nível de conhecimentos adequado ao de um titular de uma ATPL(A), em conformidade com o preceituado em FCL.515, e ao de uma qualificação de tipo multipiloto.

**FCL.415.A MPL – Perícia**

a) Um requerente de uma MPL deve ter demonstrado através de uma avaliação contínua as capacidades necessárias para cumprir todas as unidades de competência especificadas no Apêndice 5 da presente parte, como piloto aos comandos e piloto que não está aos comandos, num avião multipiloto e multimotor de turbina, segundo as VFR e as IFR.

b) Após a conclusão com aproveitamento do curso de formação, o requerente de uma CPL deve passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executar os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos. A prova de perícia será realizada no tipo de aeronave utilizada na fase avançada do curso de formação integrado da MPL ou num FFS representando o mesmo tipo de aeronave.

## SUBPARTE F

**LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA – ATPL**

## SECÇÃO 1

**Requisitos comuns****FCL.500 ATPL – Idade mínima**

Os requerentes de uma ATPL devem ter pelo menos 21 anos de idade.

**FCL.505 ATPL – Privilégios**

a) Os privilégios de um titular de uma ATPL, na categoria de aeronaves adequada, habilitam-no a:

1. Exercer todos os privilégios de um titular de uma LAPL, de uma PPL e de uma CPL;
2. Desempenhar funções de PIC de aeronaves envolvidas no transporte aéreo comercial;

b) Os requerentes de uma ATPL devem ter cumprido os requisitos para a qualificação de tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.

**FCL.515 ATPL – Curso de formação e exames de conhecimentos teóricos**

a) Curso. Os requerentes de uma ATPL devem ter realizado um curso de formação numa ATO. O curso será um curso de formação integrado ou um curso modular, em conformidade com o Apêndice 3 da presente parte;

b) Exame. Os requerentes de uma ATPL devem demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:

- direito aéreo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave – estrutura/sistemas/grupo motopropulsor,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
- massa e centragem,
- performance,
- planeamento e monitorização de voo,
- performance humana,
- qeteorologia,
- navegação geral;
- radionavegação,
- procedimentos operacionais,
- princípios de voo,
- qomunicações VFR,
- comunicações IFR.

## SECÇÃO 2

**Requisitos específicos para a categoria de avião – ATPL(A)****FCL.505.A ATPL(A) – Restrição de privilégios para pilotos que tenham sido anteriormente titulares de uma MPL**

Quando o titular de uma ATPL(A) tenha anteriormente sido titular de uma MPL, os privilégios da licença estão limitados a operações multipiloto, excepto se o titular tiver cumprido o previsto em FCL.405.A, pontos b)2 e c), para operações monopiloto.

**FCL.510.A ATPL(A) – Pré-requisitos, experiência e atribuição de créditos**

a) Pré-requisitos. Os requerentes de uma ATPL(A) devem possuir:

1. Uma MPL; ou
2. Uma CPL(A) e uma IR multimotor para aviões. Neste caso, os requerentes devem também ter recebido instrução em MCC;

b) Experiência. Os requerentes de uma ATPL(A) devem ter realizado um mínimo de 1 500 horas de voo em aviões, incluindo pelo menos:

1. 500 horas em operações multipiloto em aviões;
2. i) 500 horas como PIC sob supervisão, ou  
ii) 250 horas como PIC, ou  
iii) 250 horas, incluindo pelo menos 70 horas como PIC e as restantes como PIC sob supervisão;
3. 200 horas de voo de navegação, das quais pelo menos 100 horas como PIC ou como PIC sob supervisão;
4. 75 horas de instrumentos, das quais não mais do que 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra; e
5. 100 horas de voo noturno como PIC ou co-piloto.

Das 1 500 horas de voo, até 100 horas podem ter sido realizadas num FFS ou num FNPT. Dessas 100 horas, apenas um máximo de 25 horas podem ser completadas num FNPT;

c) Atribuição de créditos.

1. Os titulares de uma licença de piloto para outras categorias de aeronaves serão creditados com tempo de voo até um máximo de:
  - i) para TMG ou planadores, 30 horas voadas como PIC,
  - ii) para helicópteros, 50 % de todos os requisitos de tempo de voo previstos em b).
2. Os titulares de uma licença de técnico de voo emitida em conformidade com as regras nacionais aplicáveis serão creditados com 50 % do tempo de técnico de voo até um crédito máximo de 250 horas. Estas 250 horas podem ser creditadas para o requisito de 1 500 horas previsto em (a) e para o requisito de 500 horas previsto em b)1, desde que o total de crédito atribuído para qualquer destes requisitos não exceda as 250 horas;

d) A experiência exigida em b) deve ser completada antes da realização da prova de perícia para a ATPL(A).

**FCL.520.A ATPL(A) — Prova de perícia**

Os requerentes de uma ATPL(A) devem superar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, que demonstre a sua aptidão para executarem, como PIC de um avião multipiloto em IFR, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

A prova de perícia será realizada no avião ou num FFS devidamente certificado que represente o mesmo tipo.

**SECÇÃO 3*****Requisitos específicos para a categoria de helicóptero — ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) – Pré-requisitos, experiência e atribuição de créditos**

Os requerentes de uma ATPL(H) devem:

- a) Ser titulares de uma CPL(H) ou de uma qualificação de tipo de helicóptero multipiloto e ter recebido instrução em MCC;

b) Ter realizado, como piloto de helicópteros, um mínimo de 1 000 horas de voo, incluindo pelo menos:

1. 350 horas em helicópteros multipiloto;
2. i) 250 horas como PIC, ou  
ii) 100 horas como PIC e 150 horas como PIC sob supervisão, ou  
iii) 250 horas como PIC sob supervisão em helicópteros multipiloto; neste caso, os privilégios ATPL(H) serão limitados apenas a operações multipiloto, até à realização de 100 horas como PIC;
3. 200 horas de voo de navegação, das quais pelo menos 100 horas como PIC ou como PIC sob supervisão;
4. 30 horas de instrumentos, das quais não mais do que 10 horas podem ser tempo de instrumentos em terra; e
5. 100 horas de voo nocturno como PIC ou como co-piloto.

Das 1 000 horas, um máximo de 100 horas pode ter sido realizado num FSTD, das quais não mais de 25 horas podem ser realizadas num FNPT;

c) O tempo de voo em aviões será creditado até 50 % nos requisitos de tempo de voo da alínea b).

d) A experiência requerida em b) deve ser completada antes da realização da prova de perícia para uma ATPL(H).

#### **FCL.520.H ATPL(H) – Prova de perícia**

Os requerentes de uma ATPL(H) devem passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executar, como PIC num helicóptero multipiloto, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

A prova de perícia será realizada no helicóptero ou num FFS devidamente certificado que represente o mesmo tipo.

### **SUBPARTE G**

## **QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS – IR**

### **SECÇÃO 1**

#### ***Requisitos comuns***

#### **FCL.600 IR – Aspectos gerais**

As operações em IFR num avião, helicóptero, aeróstato ou aeronave de decolagem vertical apenas podem ser conduzidas por titulares de uma PPL, CPL, MPL e ATPL que tenha averbada uma IR adequada à categoria de aeronave ou aquando da realização de uma prova de perícia ou instrução em duplo comando.

#### **FCL.605 IR – Privilégios**

- a) Os privilégios de um titular de uma IR habilitam-no a pilotar aeronaves segundo as IFR com uma altura de decisão mínima de 200 pés (60 m);
- b) No caso de uma IR multimotor, estes privilégios podem estender-se a alturas de decisão inferiores a 200 pés (60 m) quando o requerente realizar formação específica numa ATO e passar a secção 6 da prova de perícia, prevista no Apêndice 9 da presente parte, numa aeronave multipiloto;
- c) Os titulares de uma IR podem exercer os seus privilégios em conformidade com as condições estabelecidas no Apêndice 8 da presente parte;
- d) Apenas helicópteros. Para exercer privilégios como PIC em IFR em helicópteros multipiloto, o titular de uma IR(H) deve ter, pelo menos, 70 horas de instrumentos, das quais até 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra.

**FCL.610 IR – Pré-requisitos e atribuição de créditos**

Os requerentes de uma IR devem:

- a) Ser titulares de:
  - 1. Pelo menos uma PPL na categoria de aeronave adequada, e:
    - i) privilégios para voar de noite, em conformidade com o preceituado em FCL.810, ou
    - ii) uma ATPL em outra categoria de aeronaves, ou
  - 2. Uma CPL, na categoria de aeronaves adequada;
- b) Ter realizado pelo menos 50 horas de voo de navegação como PIC em aviões, helicópteros ou aeróstatos, das quais pelo menos 10 ou, no caso de aeróstatos, 20 horas na categoria de aeronave pertinente;
- c) Apenas helicópteros. Os requerentes que tenham realizado um curso de formação integrado ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) estão isentos dos requisitos da alínea b).

**FCL.615 IR – Conhecimentos teóricos e instrução de voo**

- a) Curso. Os requerentes de uma IR devem ter recebido um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. O curso será:
  - 1. Um curso de formação integrado que inclui formação para a IR, em conformidade com o Apêndice 3 da presente parte; ou
  - 2. Um curso modular, em conformidade com o Apêndice 6 da presente parte;
- b) Exame. Os requerentes devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:
  - direito aéreo,
  - conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
  - performance e monitorização de voo,
  - performance humana,
  - meteorologia,
  - radionavegação,
  - comunicações IFR.

**FCL.620 IR – Prova de perícia**

- a) Os requerentes de uma IR devem passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 7 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executarem os procedimentos e manobras pertinentes com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos;
- b) Para uma IR multimotor, a prova de perícia será realizada numa aeronave multimotor. Para uma IR monomotor, a prova de perícia será realizada numa aeronave monomotor. Um avião multimotor de impulso axial será considerado um avião monomotor para efeitos da presente alínea.

**FCL.625 IR – Validade, revalidação e renovação**

- a) Validade. A IR é válida por um ano;
- b) Revalidação.
  - 1. Uma IR deve ser revalidada nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação.
  - 2. Os requerentes que reprovem na secção pertinente de uma verificação de proficiência IR antes da data de expiração da IR não poderão usar os privilégios da IR enquanto não passarem na verificação de proficiência;



- c) Renovação. Caso uma IR expire, para renovar os seus privilégios, os requerentes devem:
1. Realizar formação de refresco numa ATO para atingir o nível de proficiência necessário para passar no elemento de instrumentos da prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte; e
  2. Realizar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, na categoria de aeronave pertinente;
- d) Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos anteriores, o titular terá de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia da IR.

## SECÇÃO 2

### *Requisitos específicos para a categoria de avião*

#### **FCL.625.A IR(A) – Revalidação**

- a) Revalidação. Os requerentes da revalidação de uma IR(A):
1. Quando combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo, terão de passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte;
  2. Quando não combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo, terão de:
    - i) para aviões monopiloto, realizar a secção 3b e as partes da secção 1 pertinentes para o voo pretendido da verificação de proficiência prevista no Apêndice 9 da presente parte, e
    - ii) para aviões multimotor, realizar a secção 6 da verificação de proficiência para aviões monopiloto, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, apenas por referência a instrumentos.
  3. No caso do ponto 2, pode ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave pertinente, mas pelo menos uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(A) nestas circunstâncias terá de ser realizada num avião;
- b) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o Apêndice 8 da presente parte.

## SECÇÃO 3

### *Requisitos específicos para a categoria de helicóptero*

#### **FCL.625.H IR(H) – Revalidação**

- a) Os requerentes da revalidação de uma IR(H):
1. Quando combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão de realizar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte para o tipo de helicóptero pertinente.
  2. Quando não combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão apenas de realizar a secção 5 e as partes pertinentes da secção 1 da verificação de proficiência estipulada no Apêndice 9 da presente parte, para o tipo de helicóptero pertinente. Neste caso, pode ser utilizado um FTD II/III ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente, mas pelo menos uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(H) nestas circunstâncias terá de ser realizada num helicóptero;
- b) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o Apêndice 8 da presente parte.

#### **FCL.630.H IR(H) – Extensão dos privilégios de helicópteros monomotor a multimotor**

Os titulares de uma IR(H) válida para helicópteros monomotor que pretendam estendê-la pela primeira vez a IR(H) para helicópteros multimotor devem realizar:

- a) Um curso de formação numa ATO que consista em pelo menos cinco horas de instrução em duplo comando de instrumentos, das quais três horas podem ser num FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III; e
- b) A secção 5 da prova de perícia em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte em helicópteros multimotor.

## SECÇÃO 4

**Requisitos específicos para a categoria aeróstatos****FCL.625.As IR(As) – Revalidação**

Os requerentes da revalidação de uma IR(As):

- a) Quando combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão de realizar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte para o tipo de aeróstato pertinente;
- b) Quando não combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão de realizar a secção 5 e as partes da secção 1 da verificação de proficiência para aeróstatos pertinentes para o voo previsto em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte. Neste caso, pode ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente, mas pelo menos uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(As) nestas circunstâncias terá de ser realizada num aeróstato.

## SUBPARTE H

**QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO**

## SECÇÃO 1

**Requisitos comuns****FCL.700 Circunstâncias em que as qualificações de classe ou de tipo são exigidas**

- a) Com excepção dos casos das LAPL, SPL ou BPL, os titulares de uma licença de piloto não podem em nenhuma capacidade desempenhar funções como pilotos de uma aeronave a não ser que sejam titulares de uma qualificação de classe ou de tipo válida e adequada, excepto quando realizam provas de perícia, ou verificações de proficiência para a renovação das qualificações de classe ou de tipo, ou recebem instrução de voo;
- b) Não obstante a alínea a), no caso de voos relacionados com a introdução ou modificação de tipos de aeronaves, os pilotos podem ser titulares de um certificado especial atribuído pela autoridade competente, autorizando-os a realizar os voos. Esta autorização terá a sua validade limitada aos voos específicos;
- c) Sem prejuízo do disposto em a) e b), no caso de voos relacionados com a introdução e a modificação de tipos de aeronaves efectuados por organizações de projecto ou produção no âmbito dos seus privilégios, bem como voos de instrução para a emissão de uma qualificação de provas de voo, quando os requisitos da presente subparte não puderem ser cumpridos, os pilotos poderão possuir uma qualificação de prova de voo emitida em conformidade com o preceituado em FCL.820.

**FCL.705 Privilégios do titular de uma qualificação de classe ou de tipo**

Os privilégios do titular de uma qualificação de classe ou de tipo habilitam-no a desempenhar funções como piloto na classe ou no tipo de aeronave especificado na qualificação.

**FCL.710 Qualificações de classe e de tipo – variantes**

- a) Para estender os seus privilégios a outra variante de aeronave dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, o piloto deve realizar formação em diferenças ou uma formação de familiarização. No caso de variantes dentro de uma qualificação de tipo, a formação em diferenças ou de familiarização deve incluir os elementos pertinentes definidos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21;
- b) Caso não seja efectuado nenhum voo com a variante durante os dois anos seguintes à formação em diferenças, pode ser necessária uma formação adicional em diferenças ou uma verificação de proficiência nessa variante para manter os privilégios, excepto para tipos ou variantes dentro das qualificações de classe de aeronave monomotor de pistões e de TMG;
- c) A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e ser assinada pelo instrutor.

**FCL.725 Requisitos para a emissão de qualificações de classe e de tipo**

- a) Curso de formação. Um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo tem de realizar um curso de formação numa ATO. O curso de formação da qualificação de tipo incluirá os elementos de formação obrigatórios para o tipo em causa, como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21;
- b) Exame de conhecimentos teóricos. O requerente de uma qualificação de classe ou de tipo tem de passar um exame de conhecimentos teóricos organizado por uma ATO a fim de demonstrar o nível de conhecimentos teóricos necessário para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicáveis.

1. No caso de aeronaves multipiloto, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e terá pelo menos 100 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos principais domínios do programa.

2. No caso de aeronaves multipiloto e multimotor, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e o número de perguntas de escolha múltipla dependerá da complexidade da aeronave.
  3. No caso de aeronaves monomotor, o exame de conhecimentos teóricos será efectuado oralmente pelo examinador durante a prova de perícia para determinar se foi ou não atingido um nível satisfatório de conhecimentos.
  4. No caso de aeronaves monopiloto classificadas como aviões de alta performance, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e terá pelo menos 60 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos principais domínios do programa;
- c) Prova de perícia. Um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo terá de passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, a fim de demonstrar a aptidão necessária para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicáveis.

O requerente deve passar a prova de perícia no prazo de seis meses após o início do curso de formação para a qualificação de classe ou de tipo e no prazo de seis meses anterior ao pedido de emissão da qualificação de classe ou de tipo;

- d) Um requerente que já seja titular de uma qualificação de tipo para um tipo de aeronave, com o privilégio quer de operações monopiloto quer multipiloto, será considerado como tendo já cumprido os requisitos teóricos quando solicitar o aditamento do privilégio para a outra forma de operação no mesmo tipo de aeronave;
- e) Não obstante as alíneas precedentes, os pilotos titulares de uma qualificação de provas de voo emitida em conformidade com o preceituado em FCL.820 e que estiveram envolvidos em voos de ensaio para desenvolvimento, certificação e produção de um tipo de aeronave, e que tenham realizado ou um total de 50 horas de voo ou 10 horas de voo como PIC em voos de ensaio no mesmo tipo de aeronave, podem requerer a emissão da qualificação de tipo pertinente, desde que cumpram os requisitos de experiência e os pré-requisitos para a emissão dessa qualificação de tipo, como preceituado na presente subparte para a categoria de aeronave pertinente.

#### **FCL.740 Validade e renovação de qualificações de classe e de tipo**

- a) O período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, excepto para qualificações de classe monopiloto e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21.
- b) Renovação. Caso uma qualificação de classe ou de tipo caduque, o requerente deve:
1. Realizar formação de refresco numa ATO, se necessário para atingir o nível de proficiência indispensável para operar com segurança a classe ou o tipo de aeronave pertinente; e
  2. Passar uma verificação de proficiência, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte.

### **SECÇÃO 2**

#### **Requisitos específicos para a categoria de aviões**

#### **FCL.720.A Requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão de qualificações de classe e de tipo – aviões**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação pertinente.

- a) Aviões multimotor monopiloto. Um requerente de uma primeira qualificação de classe ou de tipo para um avião multimotor monopiloto deve ter realizado pelo menos 70 horas de voo como PIC em aviões;
- b) Aviões monopiloto não complexos e de alta performance. Antes de iniciar treino de voo, um requerente de uma primeira qualificação de classe ou de tipo para um avião monopiloto classificado como avião de alta performance deve:
1. Ter pelo menos 200 horas de experiência total de voo, 70 das quais como PIC em aviões; e
  2. i) ser titular de um certificado de conclusão satisfatória de um curso de conhecimentos teóricos adicionais efectuado numa ATO, ou
  - ii) ter passado os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com a presente parte, ou
  - iii) para além de uma licença emitida em conformidade com a presente Parte, ser titular de uma ATPL(A) ou de uma CPL(A)/IR com crédito de conhecimentos teóricos para a ATPL(A), emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;

3. Além disso, os pilotos que pretendam obter o privilégio para operar o avião em operações multipiloto têm de cumprir os requisitos da alínea d), ponto 4;
- c) Avião monopiloto complexo e de alta performance. Os requerentes de uma primeira qualificação de tipo para um avião monopiloto complexo, classificado como avião de alta performance, devem, além de cumprir os requisitos da alínea b), ter cumprido os requisitos para uma IR(A) multimotor, como preceituado na subparte G;
- d) Avião multipiloto. Um requerente de um curso de primeira qualificação de tipo para um avião multipiloto terá de ser um aluno piloto actualmente a seguir uma formação num curso MPL ou cumprir os seguintes requisitos:
1. Ter pelo menos 70 horas de experiência de voo como PIC em aviões;
  2. Ser titular de uma IR(A) multimotor;
  3. Ter passado os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com a presente parte; e
  4. Excepto quando o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
    - i) ser titular de um certificado de conclusão satisfatória de um curso MCC em aviões, ou
    - ii) ser titular de um certificado de conclusão satisfatória de MCC em helicópteros e ter mais de 100 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros multipiloto, ou
    - iii) ter pelo menos 500 horas de voo como piloto em helicópteros multipiloto, ou
    - iv) ter pelo menos 500 horas de voo como piloto em operações multipiloto em aviões monopiloto e multimotor, em transporte aéreo comercial, em conformidade com os requisitos aplicáveis a operações aéreas;
- e) Não obstante o disposto em d), um Estado-Membro pode emitir uma qualificação de tipo com privilégios limitados para aviões multipiloto que autorize o titular a desempenhar funções de co-piloto de substituição em cruzeiro acima do nível de voo 200, desde que dois outros membros da tripulação sejam titulares de uma qualificação de tipo conforme com o disposto em d);
- f) Qualificações adicionais de tipo para aviões complexos de alta performance multipiloto e monopiloto. Os requerentes de qualificações adicionais de tipo multipiloto e de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos de alta performance devem ser titulares de uma IR(A) multimotor;
- g) Quando assim especificado nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, o exercício dos privilégios de uma qualificação de tipo pode estar inicialmente limitado a voos sob a supervisão de um instrutor. As horas de voo sob supervisão devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e ser assinadas pelo instrutor. A restrição será eliminada quando o piloto demonstrar que realizou as horas de voo sob supervisão requeridas pelos dados de adequação operacional.

**FCL.725.A Conhecimentos teóricos e instrução de voo para a emissão de qualificações de classe e de tipo – aviões**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21:

- a) Avião monopiloto multimotor.
1. O curso de conhecimentos teóricos para a qualificação de classe monopiloto e multimotor incluirá pelo menos sete horas de instrução de operações em aviões multimotor.
  2. O curso de treino de voo para a qualificação de classe ou de tipo monopiloto e multimotor incluirá pelo menos 2 horas e 30 minutos de instrução de voo em duplo comando em condições normais de operação de um avião multimotor, e não menos de três horas e 30 minutos de instrução em duplo comando em procedimentos de falha de motor e técnicas de voo assimétrico.
- b) Avião monopiloto-mar. O curso de formação para qualificações para aviões monopiloto-mar incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo. O treino de voo para uma qualificação de classe ou tipo (mar) para aviões monopiloto-mar incluirá pelo menos 8 horas de instrução de voo em duplo comando se o requerente for titular da versão «terra» da qualificação de classe ou de tipo pertinente, ou 10 horas se o requerente não for titular de tal qualificação.

**FCL.730.A Requisitos específicos para pilotos que seguem um curso para qualificação de tipo sem tempo de voo (ZFTT – Zero Flight Time Type) – aviões**

- a) Um piloto que segue instrução num curso ZFTT deve ter realizado, num avião multipiloto turbojacto, certificado segundo as normas CS-25 ou um código de aeronavegabilidade equivalente, ou num avião multipiloto turbopropulsor com uma massa máxima à descolagem certificada não inferior a 10 toneladas ou com uma configuração certificada de lugares de passageiro superior a 19, pelo menos:
1. 1 500 horas de voo ou 250 sectores de rota, ser for utilizado durante o curso um FFS qualificado para o nível CG, C ou C intermédio; ou
  2. 500 horas de voo ou 100 sectores de rota, se for utilizado durante o curso um FFS qualificado para o nível DG ou D;
- b) Quando um piloto passar de um avião turbopropulsor para um turbojacto ou de um avião turbojacto para um turbopropulsor, é exigida formação complementar em simulador.

**FCL.735.A Curso de formação em cooperação em tripulação múltipla – aviões**

- a) O curso de formação MCC terá pelo menos:
1. 25 horas de instrução teórica e exercícios; e
  2. 20 horas de formação prática MCC, ou 1cinco horas no caso de alunos pilotos a frequentarem um curso integrado ATP.

Serão utilizados um FNPT II MCC ou um FFS. Quando a formação MCC for combinada com formação inicial de qualificação de tipo, a formação prática MCC pode ser reduzida até não menos do que 10 horas caso seja utilizado o mesmo FFS tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

- b) O curso de formação MCC deve ser concluído num período de seis meses numa ATO;
- c) Excepto quando o curso MCC for combinado com o curso de qualificação de tipo, após a realização do curso de formação MCC o requerente receberá um certificado de conclusão;
- d) Um requerente que tenha realizado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave estará isento do requisito da alínea a), ponto 1.

**FCL.740.A Revalidação de qualificações de classe e de tipo – aviões**

- a) Revalidação das qualificações de classe e de tipo multimotor. Para revalidação das qualificações de classe e de tipo multimotor o requerente deve:
1. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte na classe ou no tipo de avião pertinente, ou num FSTD que represente essa classe ou esse tipo, nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; e
  2. Realizar durante o período de validade da qualificação pelo menos:
    - i) 10 sectores de rota como piloto da classe ou do tipo de avião pertinente, ou
    - ii) um sector de rota como piloto num avião ou num FFS da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um examinador. Este sector de rota pode ser voado durante a verificação de proficiência.
  3. Um piloto que trabalhe para um operador certificado de transporte aéreo comercial em conformidade com os requisitos de operação aérea aplicáveis e que tenha passado a verificação de proficiência do operador combinada com a verificação de proficiência para a revalidação da qualificação de classe ou de tipo estará isento de cumprir o requisito do ponto 2.
  4. A revalidação de uma IR(A), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;

b) Revalidação das qualificações de classe monopiloto monomotor.

1. Qualificações de classe de avião monomotor de pistões e qualificações TMG. Para revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões ou de qualificações de classe TMG, o requerente deve:

- i) nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, ou
- ii) nos 12 meses anteriores à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de voo na classe pertinente, incluindo:
  - seis horas como PIC,
  - 12 descolagens e 12 aterragens, e
  - um voo de treino de pelo menos uma hora com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os requerentes estarão isentos deste voo caso tenham passado uma verificação de proficiência ou prova de perícia para uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.

2. Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistões e uma qualificação TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes e obter a revalidação das duas qualificações.

3. Aviões turbopropulsores monopiloto e monomotor. Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotor turbopropulsor os requerentes terão de passar uma verificação de proficiência na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação.

c) Os requerentes que não passem todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de expiração de uma qualificação de classe ou de tipo não poderão usar os privilégios dessa qualificação enquanto não obtiverem aprovação na verificação de proficiência.

SECÇÃO 3

**Requisitos específicos para a categoria de helicópteros**

**FCL.720.H Requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão de qualificações de tipo – helicópteros**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, um requerente da emissão de uma primeira qualificação de tipo de helicóptero terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação em causa:

a) Helicópteros multipiloto. Um requerente do curso de primeira qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto deve:

- 1. Ter pelo menos 70 horas como PIC em helicópteros;
- 2. Excepto se o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
  - i) possuir um certificado de conclusão satisfatória de um curso MCC em helicópteros, ou
  - ii) ter pelo menos 500 horas como piloto em aviões multipiloto, ou
  - iii) ter pelo menos 500 horas como piloto em operações multipiloto em helicópteros multimotor;
- 3. ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H).

b) Um requerente do curso de primeira qualificação de tipo para um tipo de helicóptero multipiloto que seja diplomado de um curso integrado ATP(H)IR, ATP(H), CPL(H)IR ou CPL(H) e não cumpra os requisitos da alínea a), ponto 1, obterá uma qualificação de tipo cujos privilégios estarão limitados ao exercício de funções co-piloto unicamente. Esta restrição será eliminada quando o piloto tiver:

- 1. Realizado 70 horas como PIC ou piloto comandante sob supervisão em helicópteros;
- 2. Passado a prova de perícia multipiloto como PIC no tipo de helicóptero aplicável.

- c) Helicópteros monopiloto multimotor. Um requerente de uma primeira qualificação de tipo para um helicóptero monopiloto multimotor deve:

1. Antes de iniciar o treino de voo:

- i) ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H), ou
- ii) possuir um certificado de conclusão de um curso preparatório levado a cabo numa ATO. O curso abrangerá as seguintes disciplinas do curso de conhecimentos teóricos ATPL(H):
  - conhecimentos gerais da aeronave: estrutura/sistemas/grupo motopropulsor e instrumentos/electrónica,
  - performance de voo e planeamento do voo: massa e centragem, performance;

2. No caso dos requerentes que não tenham realizado um curso de formação integrado ATP(H)/IR, ATP(H) ou CPL(H)/IR, ter realizado pelo menos 70 horas como PIC em helicópteros.

**FCL.735.H Curso de formação em cooperação em tripulação múltipla – helicópteros**

- a) O curso de formação MCC terá pelo menos:

1. Para a MCC/IR:

- i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e
- ii) 20 horas de formação prática MCC ou 15 horas, no caso de alunos pilotos que estejam a frequentar um curso integrado ATP(H)/IR. Quando a formação MCC for combinada com a formação inicial de qualificação de tipo para helicóptero multipiloto, a formação prática MCC poderá ser reduzida até não menos do que 10 horas caso seja utilizado o mesmo FSTD tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo;

2. Para a MCC/VFR:

- i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e
- ii) 15 horas de formação prática MCC ou 10 horas, no caso de alunos pilotos que estejam a frequentar um curso integrado ATP(H)/IR. Quando a formação MCC for combinada com a formação inicial de qualificação de tipo para helicóptero multipiloto, a formação prática MCC poderá ser reduzida até não menos do que sete horas caso seja utilizado o mesmo FSTD tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

- b) O curso de formação MCC deve ser concluído no prazo de 6 meses numa ATO.

Será utilizado um FNPT II ou III certificado para MCC, um FTD 2/3 ou um FFS;

- c) A menos que o curso MCC seja combinado com um curso de qualificação de tipo multipiloto, o requerente receberá, após a conclusão do curso de formação MCC, um certificado de conclusão do mesmo;
- d) Um requerente que tenha realizado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave está isento do requisito da alínea a), ponto 1, subalínea i), ou da alínea a), ponto 2, subalínea i), conforme o caso;
- e) Um requerente de uma formação MCC/IR que tenha realizado formação MCC/VFR está isento do requisito da alínea a), ponto 1, subalínea i), e terá de completar cinco horas de formação prática MCC/IR.

**FCL.740.H Revalidação de qualificações de tipo – helicópteros**

- a) Revalidação. Para a revalidação das qualificações de tipo para helicópteros, o requerente deve:

- 1. Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte no tipo de helicóptero pertinente, ou num FSTD que represente esse tipo, nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; e
- 2. Voar pelo menos duas horas como piloto do tipo de helicóptero em causa durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência pode ser contabilizada nessas duas horas;



3. Se os requerentes possuírem mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotor de pistões, podem obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes realizando a verificação de proficiência em apenas um dos tipos pertinentes para os quais possuem uma qualificação, desde que cumpram pelo menos duas horas de voo como PIC nos outros tipos durante o período de validade.

A verificação de proficiência será efectuada de cada vez num tipo diferente.

4. Se os requerentes forem titulares de mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotor de turbina, com uma massa máxima à descolagem certificada até 3 175 kg, poderão obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes realizando a verificação de proficiência em apenas um dos tipos pertinentes para o qual possuem uma qualificação, desde que tenham efectuado:

- i) 300 horas como PIC em helicópteros,
- ii) 15 horas em cada um dos tipos para os quais são titulares, e
- iii) pelo menos duas horas de voo como PIC em cada um dos outros tipos durante o período de validade.

A verificação de proficiência será efectuada de cada vez num tipo diferente.

5. Um piloto que obtenha aprovação numa prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo adicional obterá a revalidação das qualificações de tipo pertinentes nos grupos comuns, em conformidade com os pontos 3 e 4.
6. A revalidação de uma IR(H), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo.
- b) O requerente que não obtenha aprovação em todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de expiração de uma qualificação de tipo não poderá usar os privilégios da mesma qualificação enquanto não obtiver aprovação na verificação de proficiência. No caso de a), pontos 3 e 4, o requerente não poderá usar os seus privilégios em nenhum dos tipos.

#### SECÇÃO 4

##### *Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de descolagem vertical*

##### **FCL.720.PL Requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão de qualificações de tipo – aeronaves de descolagem vertical**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, um requerente de uma primeira qualificação de tipo de aeronave de descolagem vertical terá de cumprir os seguintes requisitos de experiência e pré-requisitos:

- a) Para pilotos de aviões:

- 1. Ser titular de uma CPL/IR(A) com conhecimentos teóricos de nível ATPL ou de uma ATPL(A);
- 2. Ser titular de um certificado de conclusão de um curso MCC;
- 3. Ter completado mais de 100 horas como piloto em aviões multipiloto;
- 4. Ter completado 40 horas de instrução de voo em helicópteros;

- b) Para pilotos de helicópteros:

- 1. Ser titular de uma CPL/IR(H) com conhecimentos teóricos de nível ATPL ou de uma ATPL/IR(H);
- 2. Ser titular de um certificado de conclusão de um curso MCC;
- 3. Ser completado mais de 100 horas de voo como piloto em helicópteros multipiloto;
- 4. Ter completado 40 horas de instrução de voo em aviões;

- c) Para pilotos qualificados para pilotar tanto aviões como helicópteros:

- 1. Ser titular de pelo menos uma CPL(H);
- 2. Ser titular de uma IR e possuir conhecimentos teóricos de nível ATPL ou de uma ATPL para aviões ou helicópteros;
- 3. Ser titular de um certificado de conclusão de um curso MCC em helicópteros ou aviões;
- 4. Ter completado pelo menos 100 horas de voo como piloto em helicópteros ou aviões multipiloto;

5. Ter completado 40 horas de instrução de voo em aviões ou helicópteros, conforme o caso, caso o piloto não tenha experiência de nível ATPL ou em aeronaves multipiloto.

**FCL.725.PL Instrução de voo para a emissão de qualificações de tipo – aeronaves de descolagem vertical**

A parte de instrução de voo do curso de formação para uma qualificação de tipo para aeronaves de descolagem vertical terá de ser realizada quer na aeronave quer num FSTD que represente a aeronave e devidamente certificado para o efeito.

**FCL.740.PL Revalidação de qualificações de tipo – aeronaves de descolagem vertical**

- a) Revalidação. Para revalidar as qualificações de tipo de aeronaves de descolagem vertical, o requerente deve:
  1. Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte no tipo de aeronave de descolagem vertical pertinente nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação;
  2. Efectuar durante o período de validade da qualificação pelo menos:
    - i) 10 sectores de rota como piloto do tipo de aeronave de descolagem vertical pertinente, ou
    - ii) um sector de rota como piloto de aeronave de descolagem vertical ou FFS do tipo em causa, na presença de um examinador. Este sector de rota poderá ser voado durante a verificação de proficiência;
  3. Um piloto que trabalhe para um operador de transporte aéreo comercial certificado em conformidade com os requisitos de operação aérea aplicáveis e que tenha passado a verificação de proficiência do operador, assim como a verificação de proficiência para a revalidação da qualificação de tipo, está isento de cumprir o requisito do ponto 2;
- b) Um requerente que não obtenha aprovação em todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de expiração de uma qualificação de tipo não pode usar os privilégios dessa qualificação enquanto não obtiver aprovação na verificação de proficiência.

**SECÇÃO 5**

***Requisitos específicos para a categoria aeróstatos***

**FCL.720.As Pré-requisitos para a emissão de qualificações de tipo - aeróstatos**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, um requerente de uma primeira qualificação de tipo de aeróstatos terá de cumprir os seguintes requisitos de experiência e pré-requisitos:

- a) No caso de aeróstatos multipiloto:
  1. Ter completado 70 horas de voo como PIC em aeróstatos;
  2. Ser titular de um certificado de conclusão satisfatória de um curso MCC em aeróstatos.
  3. Um requerente que não cumpra o requisito do ponto 2 obterá uma qualificação de tipo com os privilégios limitados ao exercício exclusivo de funções de co-piloto. Esta restrição será eliminada quando o piloto tiver completado 100 horas de voo em aeróstatos como PIC ou piloto comandante sob supervisão.

**FCL.735.As Curso de formação em cooperação em tripulação múltipla – aeróstatos**

- a) O curso de formação MCC terá pelo menos:
  1. 12 horas de instrução teórica e exercícios; e
  2. Cinco horas de formação prática MCC;
  3. Será utilizado um FNPT II ou III qualificado para MCC, um FTD 2/3 ou um FFS;
- b) O curso de formação MCC deve ser concluído no prazo de 6 meses numa ATO;
- c) A menos que o curso MCC seja combinado com o curso de qualificação de tipo multipiloto, o requerente receberá, após a conclusão do curso de formação MCC, um certificado de conclusão do mesmo;
- d) Um requerente que tenha completado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave está isento dos requisitos da alínea a).

**FCL.740.As Revalidação de qualificações de tipo – aeróstatos**

- a) Revalidação. Para revalidar as qualificações de tipo para aeróstatos, o requerente deve:
1. Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte no tipo de aeróstato pertinente nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; e
  2. Completar pelo menos duas horas como piloto no tipo de aeróstato em causa durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência pode ser contabilizada nas duas horas.
  3. A revalidação de uma IR(As), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;
- b) Um requerente que não obtenha aprovação em todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de expiração de uma qualificação de tipo não poderá usar os privilégios dessa qualificação enquanto não obtiver aprovação na verificação de proficiência.

## SUBPARTE I

**QUALIFICAÇÕES ADICIONAIS****FCL.800 Qualificação de voo acrobático**

- a) Os titulares de uma licença de piloto para aviões, TMG ou planadores só poderão realizar voos acrobáticos quando possuírem a qualificação adequada;
- b) Os requerentes de uma qualificação de voo acrobático devem ter realizado:
1. Pelo menos 40 horas de voo ou, no caso de planadores, 120 lançamentos como PIC na categoria de aeronave adequada, completados após a emissão da licença;
  2. Um curso de formação numa ATO, incluindo:
    - i) instrução teórica adequada à qualificação,
    - ii) pelo menos cinco horas ou 20 voos de instrução acrobática na categoria de aeronave adequada;
- c) Os privilégios da qualificação acrobática serão limitados à categoria de aeronave em que a instrução de voo foi realizada. Os privilégios serão alargados a outra categoria de aeronave caso o piloto seja titular de uma licença para essa categoria de aeronave e tenha completado com sucesso pelo menos três voos de treino em duplo comando que cubram a totalidade do programa de treino acrobático nessa categoria de aeronave.

**FCL.805 Qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea**

- a) Os titulares de uma licença de piloto com privilégios para pilotar aviões ou TMG só poderão rebocar planadores ou publicidade aérea se possuírem a qualificação adequada de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea;
- b) Os requerentes de uma qualificação de reboque de planadores devem ter realizado:
1. Após a emissão da licença, pelo menos 30 horas de voo como PIC e 60 descolagens e aterragens em aviões, caso a actividade seja levada a cabo em aviões, ou em TMG, se a actividade for levada a cabo em TMG;
  2. Um curso de formação numa ATO que inclua:
    - i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque,
    - ii) pelo menos 10 voos de instrução de reboque de planadores, incluindo pelo menos cinco voos de instrução em duplo comando, e
    - iii) excepto para titulares de uma LAPL(S) ou de uma SPL, cinco voos de familiarização num planador lançado por um aeronave;

- c) Os requerentes de uma qualificação de reboque de publicidade aérea devem ter realizado:
1. Após a emissão da licença, pelo menos 100 horas de voo e 200 descolagens e aterragens como PIC em aviões ou TMG. Pelo menos 30 das referidas horas serão em aviões, caso a actividade seja levada a cabo em aviões, ou em TMG, se a actividade for levada a cabo em TMG;
  2. Um curso de formação numa ATO que inclua:
    - i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque,
    - ii) pelo menos 10 voos de instrução de reboque de publicidade, incluindo pelo menos cinco voos em duplo comando;
- d) Os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea serão limitados aos aviões ou aos TMG, em função do tipo de aeronave em que a instrução de voo foi concluída. Os privilégios serão alargados se o piloto for titular de uma licença para aviões ou TMG e tiver realizado com sucesso pelo menos três voos de treino em duplo comando que cubram a totalidade do programa de treino de reboque num dos tipos de aeronave, conforme o caso;
- e) Para exercer os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea, o titular da licença terá de realizar um mínimo de cinco reboques durante os últimos 24 meses;
- f) Se o piloto não cumprir os requisitos estipulados em e), antes de retomar o exercício dos seus privilégios terá de completar os reboques em falta com um instrutor ou sob a supervisão de um instrutor.

#### **FCL.810 Qualificação de voo nocturno**

- a) Aviões, TMG, aeróstatos.
1. Se os privilégios de uma LAPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aeróstatos se destinarem a ser exercidos em condições VFR de noite, os requerentes devem ter completado um curso de formação numa ATO. O curso consistirá em:
    - i) instrução teórica,
    - ii) pelo menos cinco horas de voo nocturno na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação com um mínimo de um voo de navegação em duplo comando de pelo menos 50 km, assim como cinco descolagens a solo e cinco aterragens a solo com paragem total.
  2. Antes de realizarem a formação nocturna, os titulares de uma LAPL devem ter realizado o treino básico de voo por instrumentos necessário para a emissão da PPL.
  3. Se os requerentes forem titulares tanto de uma qualificação de classe de avião monomotor de pistões (terra) como de uma qualificação de TMG, podem completar os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes ou em ambas.
- b) Helicópteros. Se os privilégios de uma PPL para helicópteros se destinarem a ser usados em condições VFR de noite, o requerente deve:
1. Ter realizado pelo menos 100 horas de voo como piloto em helicópteros após a emissão da licença, incluindo pelo menos 60 horas como PIC em helicópteros e 20 horas de voo de navegação;
  2. Ter realizado um curso de formação numa ATO. O curso deve ser realizado num período de seis meses e incluirá:
    - i) cinco horas de instrução teórica,
    - ii) 10 horas de instrução de instrumentos em duplo comando em helicópteros, e
    - iii) cinco horas de voo nocturno, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação, e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

3. A um requerente que é ou tenha sido titular de uma IR em aviões ou TMG serão creditadas cinco horas tendo em vista o requisito do ponto 2, subalínea ii) acima.
- c) Balões. Se os privilégios de uma LAPL para balões ou de uma BPL se destinarem a ser usados em condições VFR de noite, os requerentes devem realizar pelo menos dois voos de instrução nocturna de pelo menos uma hora cada um.

#### **FCL.815 Qualificação de voo de montanha**

- a) Privilégios. Os privilégios do titular de uma qualificação de montanha habilitam-no a conduzir voos com aviões ou TMG para e de superfícies designadas como necessitando de tal qualificação pelas autoridades adequadas designadas pelos Estados-Membros.

A qualificação inicial de montanha pode ser obtida quer em:

1. Rodas, para exercer o privilégio de voar para e a partir das ditas superfícies quando não estão cobertas de neve; ou
  2. Esquis, para exercer o privilégio de voar para e a partir de tais superfícies quando estão cobertas de neve;
  3. Os privilégios da qualificação inicial poderão ser alargados quer a privilégios de rodas quer a privilégios de esquis quando o piloto realizar um curso adequado adicional de familiarização, que inclua instrução teórica e instrução de voo, com um instrutor de voo de montanha;
- b) Curso de formação. Os requerentes de uma qualificação de montanha devem ter realizado, num período de 24 meses, um curso de instrução teórica e treino de voo numa ATO. O conteúdo do curso será o adequado aos privilégios pretendidos;
- c) Prova de perícia. Após a realização da formação, o requerente terá de passar uma prova de perícia na presença de um FE qualificado para o efeito. A prova de perícia incluirá:
1. Um exame oral sobre conhecimentos teóricos;
  2. Seis aterragens em pelo menos duas superfícies diferentes, distintas da superfície de partida, para as quais seja exigida uma qualificação de montanha;
- d) Validade. Uma qualificação de montanha será válida por um período de 24 meses;
- e) Revalidação. Para revalidar uma qualificação de montanha, o requerente deve:
1. Ter realizado pelo menos seis aterragens em montanha nos últimos 24 meses; ou
  2. Superar uma verificação de proficiência. A verificação de proficiência deve cumprir os requisitos da alínea c);
- f) Renovação. Se a qualificação tiver caducado, o requerente deverá cumprir os requisitos da alínea e), ponto 2.

#### **FCL.820 Qualificação de provas de voo**

- a) Os titulares de uma licença de piloto para aviões ou helicópteros só podem desempenhar funções de PIC em provas de voo das categorias 1 e 2, como definido na Parte 21, se forem titulares de uma qualificação de provas de voo;
- b) A obrigação de possuir uma qualificação de provas de voo estabelecida na alínea a) só se aplica a provas de voo conduzidas em:
1. Helicópteros certificados ou a certificar em conformidade com as normas CS-27 ou CS-29 ou com códigos de aeronavegabilidade equivalentes; ou
  2. Aviões certificados ou a certificar em conformidade com:
    - i) as normas CS-25 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, ou
    - ii) as normas CS-23 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, com excepção de aviões com uma massa máxima à descolagem inferior a 2 000 kg;

c) Os privilégios de um titular de uma qualificação de provas de voo habilitam-no a, na categoria de aeronave em causa:

1. No caso de uma qualificação de provas de voo de categoria 1, conduzir todas as categorias de provas de voo como definidas na Parte 21, como PIC ou co-piloto;
2. No caso de uma qualificação de prova de voo de categoria 2:
  - i) conduzir provas de voo de categoria 1, como definido na Parte 21:
    - como co-piloto, ou
    - como PIC, no caso dos aviões a que é feita referência em b)2, subalínea ii), com excepção dos inseridos na categoria de aviões de transporte regional (commuter) ou na categoria de aviões com uma velocidade de concepção em voo picado superior a mach 0,6 ou tecto máximo acima de 25 000 pés;
  - ii) conduzir todas as outras categorias de provas de voo, como definido na Parte 21, seja como PIC seja como co-piloto;
3. Além disso, para ambas as qualificações de provas de voo das categorias 1 e 2, conduzir voos especificamente relacionados com a actividade de organizações de projecto e produção, no âmbito dos seus privilégios, quando os requisitos da subparte H não possam ser cumpridos.

d) Os requerentes de uma primeira qualificação de provas de voo devem:

1. Ser titulares de pelo menos uma CPL e uma IR na categoria de aeronave adequada;
2. Ter completado pelo menos 1 000 horas de voo na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos 400 horas como PIC;
3. Ter concluído um curso de formação numa ATO, adequado à aeronave e à categoria de voos visados. A formação abrangerá pelo menos as seguintes matérias:
  - performance,
  - estabilidade e controlo/qualidades de manobra,
  - sistemas,
  - gestão das provas,
  - gestão dos riscos/da segurança.

e) Os privilégios dos titulares de uma qualificação de provas de voo podem ser alargados a outra categoria de provas de voo e a outra categoria de aeronaves depois de concluído um curso de formação adicional numa ATO.

#### SUBPARTE J

#### **INSTRUTORES**

#### SECÇÃO 1

#### **Requisitos comuns**

#### **FCL.900 Certificados de instrutor**

a) Geral. Uma pessoa apenas poderá ministrar:

1. Instrução de voo numa aeronave se for titular de:
  - i) uma licença de piloto emitida ou aceite em conformidade com o presente regulamento,
  - ii) um certificado de instrutor adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte;
2. Instrução de treino artificial ou instrução MCC se possuir um certificado de instrutor adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte;

b) Condições especiais

1. No caso da introdução de uma nova aeronave nos Estados-Membros ou na frota de um operador, quando não for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subparte, a autoridade competente pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para instrução de voo. Tal certificado será limitado aos voos de instrução necessários para a introdução do novo tipo de aeronave e a sua validade não poderá, em caso algum, ser superior a um ano.
2. Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), ponto 1, que pretendam requerer a emissão de um certificado de instrutor terão de cumprir os pré-requisitos e os requisitos de revalidação estabelecidos para essa categoria de instrutor. Não obstante o disposto em FCL.905.TRI (b), um certificado TRI emitido em conformidade com o presente ponto incluirá o privilégio de dar instrução para a emissão de um certificado TRI ou SFI para o tipo em causa;

c) Instrução fora do território dos Estados-Membros

1. Não obstante o disposto na alínea a), no caso da instrução de voo ministrada numa ATO localizada fora do território dos Estados-Membros, a autoridade competente pode emitir um certificado de instrutor a um requerente titular de uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que o requerente:
  - i) seja titular de pelo menos uma licença, qualificação ou certificado equivalente àquele para o qual está autorizado a dar instrução e, em qualquer caso, pelo menos de uma CPL,
  - ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do certificado de instrutor pertinente,
  - iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras de segurança aérea europeias para poder exercer privilégios de instrução em conformidade com a presente Parte.
2. O certificado será limitado à prestação de instrução de voo:
  - i) em ATO localizadas fora do território dos Estados-Membros,
  - ii) a alunos pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a instrução de voo é ministrada.

**FCL.915 Pré-requisitos e requisitos gerais para instrutores**

- a) Geral. Um requerente de um certificado de instrutor deve ter pelo menos 18 anos de idade;
- b) Requisitos adicionais para instrutores que ministram instrução de voo em aeronaves. Um requerente de ou um titular de um certificado de instrutor com privilégios para ministrar instrução de voo numa aeronave deve:
  1. Ser pelo menos titular da licença e, se aplicável, da qualificação para a qual vai ser dada a instrução de voo;
  2. Com excepção do instrutor de provas de voo, ter:
    - i) realizado pelo menos 15 horas de voo como piloto na classe ou no tipo de aeronave em que a instrução de voo será ministrada, das quais um máximo de sete horas podem ter sido realizadas num FSTD que represente a classe ou o tipo de aeronave, se aplicável, ou
    - ii) passado uma avaliação de competência para a categoria pertinente de instrutor nessa classe ou nesse tipo de aeronave;
  3. Estar autorizado a exercer funções de PIC na aeronave durante tal instrução de voo;
- c) Atribuição de créditos tendo em vista qualificações adicionais e para efeitos de revalidação
  1. Aos requerentes de certificados adicionais de instrutor poderão ser creditadas as aptidões de ensino e aprendizagem já demonstradas para o certificado de instrutor de que são titulares.
  2. As horas voadas como examinador durante as provas de perícia ou verificações de proficiência serão creditadas na totalidade tendo em vista os requisitos para a revalidação, no caso de todos os certificados de instrutor de que é titular.



**FCL.920 Competências e avaliação dos instrutores**

Todos os instrutores serão formados para obterem as seguintes competências:

- preparação dos recursos,
- criação de um clima propício à aprendizagem,
- apresentação dos conhecimentos,
- integração da Gestão de Ameaças e Erros (TEM) e da gestão de tripulações,
- gestão do tempo para alcançar os objectivos da formação,
- facilitação da aprendizagem,
- avaliação do desempenho do formando,
- acompanhamento e análise dos progressos,
- avaliação das sessões de formação,
- relatório dos resultados.

**FCL.925 Requisitos adicionais aplicáveis aos instrutores para a MPL**

a) Os instrutores que ministram formação para a MPL devem:

1. Ter concluído com sucesso um curso de formação para instrutor para a MPL numa ATO; e
2. Adicionalmente, para as fases básica, intermédia e avançada do curso de formação integrado da MPL:
  - i) ter experiência em operações multipiloto, e
  - ii) ter realizado formação inicial de gestão de recursos de tripulação com um operador de transporte aéreo comercial certificado de acordo com os requisitos de operações aéreas aplicáveis.

b) Curso de formação de instrutores MPL

1. O curso de formação de instrutores MPL deve compreender pelo menos 14 horas de formação.

Após a realização do curso de formação, o requerente terá de se submeter a uma avaliação das competências de instrutor e dos conhecimentos sobre a abordagem baseada na competência aplicada à formação.

2. A avaliação consistirá numa demonstração prática de instrução de voo na fase adequada do curso de formação MPL. Esta avaliação será conduzida por um examinador qualificado em conformidade com a subparte K.
3. Após a boa conclusão do curso de formação de MPL, a ATO emitirá ao requerente um certificado de qualificação de instrutor MPL.

c) Para manter os privilégios, o instrutor terá de, nos 12 meses anteriores, ter realizado, no quadro de um curso de formação MPL:

1. Uma sessão em simulador de pelo menos três horas; ou
2. Um exercício aéreo de pelo menos uma hora que compreenda pelo menos duas descolagens e aterragens.

d) Caso o instrutor não tenha cumprido os requisitos da alínea b), antes de exercer os privilégios para dar instrução de voo para a MPL, deve:

1. Seguir uma formação de refresco numa ATO para atingir o nível de competência necessário para passar a avaliação de competências de instrutor; e
2. Passar a avaliação de competências de instrutor estabelecida na alínea a)2.

**FCL.930 Curso de formação**

Os requerentes de um certificado de instrutor devem ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. Além dos elementos específicos estabelecidos na presente parte para cada categoria de instrutor, o curso incluirá os elementos exigidos em FCL.920.

**FCL.935 Avaliação de competência**

- a) Excepto para instrutor de cooperação em tripulação múltipla (MCCI), instrutor de treino artificial (STI), instrutor de voo de montanha (MI) e instrutor de prova de voo (FTI), um requerente de um certificado de instrutor terá de passar uma avaliação de competência na categoria de aeronave adequada para demonstrar a um examinador qualificado, em conformidade com a subparte K, a capacidade para instruir um aluno piloto ao nível exigido para a emissão da licença, qualificação ou certificado pertinente;
- b) Esta avaliação incluirá:
  - 1. A demonstração de competências descrita em FCL.920, durante a instrução sobre procedimentos pré-voo, pós-voo e teórica;
  - 2. Exames teóricos orais em terra, «briefings»/balanços antes e depois do voo e demonstrações em voo na classe ou no tipo de aeronave, ou FSTD da aeronave, adequada;
  - 3. Exercícios adequados para avaliar as competências do instrutor;
- c) A avaliação será efectuada na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave ou FSTD utilizado para a instrução de voo;
- d) Quando uma avaliação de competência for necessária para a revalidação de um certificado de instrutor, um requerente que reprove na avaliação antes da data de expiração do certificado de instrutor não poderá exercer os privilégios desse certificado até obter aprovação na avaliação.

**FCL.940 Validade dos certificados de instrutor**

Com excepção do MI, e sem prejuízo do disposto em FCL.900, alínea b)1, os certificados de instrutor serão válidos por um período de três anos.

**SECÇÃO 2*****Requisitos específicos para o instrutor de voo – FI*****FCL.905.FI FI – Privilégios e condições**

Os privilégios de um FI habilitam-no a ministrar instrução de voo para a emissão, revalidação ou renovação de:

- a) Uma PPL, SPL, BPL e LAPL, na categoria de aeronave adequada;
- b) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto e monomotor, excepto para aviões complexos monopiloto e de alta performance; extensões de classe e de grupo a balões e extensões de classe a planadores;
- c) Qualificações de tipo para aeronaves monopiloto ou multipiloto;
- d) Uma CPL na categoria de aeronave adequada, desde que o FI tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto nessa categoria de aeronave, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
- e) A qualificação para voo nocturno, desde que o FI:
  - 1. Esteja certificado para pilotar à noite na categoria de aeronave adequada;
  - 2. Tenha demonstrado aptidão para ministrar instrução à noite a um FI certificado em conformidade com a alínea i) abaixo; e
  - 3. Cumpra os requisitos de experiência de voo nocturno estabelecidos em FCL.060, alínea b)2;
- f) Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático, desde que seja titular de tais privilégios e que o FI tenha demonstrado a um FI certificado em conformidade com a alínea (i) abaixo aptidão para dar instrução para essa qualificação;

- g) Uma IR na categoria de aeronave adequada, desde que o FI:
1. Tenha pelo menos 200 horas de voo em IFR, das quais até 50 horas podem ser de instrumentos em terra num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II;
  2. Tenha completado como aluno piloto o curso de formação IRI e superado uma avaliação de competência para um certificado IRI; e
  3. Além disso:
    - i) para aviões multimotor, tenha cumprido os requisitos para a emissão de um certificado CRI,
    - ii) para helicópteros multimotor, tenha cumprido os requisitos para a emissão de um certificado TRI;
- h) Qualificações de classe ou de tipo para aviões monopiloto e multimotor, excepto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que o FI cumpra:
1. No caso de aviões, os pré-requisitos para o curso de formação CRI previstos em FCL.915.CRI a), e os requisitos previstos em FCL.930.CRI e FCL.935;
  2. No caso de helicópteros, os requisitos previstos em FCL.910.TRI, alínea c)1, e os pré-requisitos para o curso de formação TRI(H) previstos em FCL.915.TRI, alínea b)2;
- i) Um certificado FI, IRI, CRI, STI ou MI, desde que o FI tenha:
1. Realizado pelo menos:
    - i) no caso de um certificado FI(S), pelo menos 50 horas ou 150 lançamentos em instrução de voo em planadores,
    - ii) no caso de um certificado FI(B), pelo menos 50 horas ou 50 descolagens em instrução de voo em balões,
    - iii) em todos os outros casos, 500 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada;
  2. Passado uma avaliação de competência, em conformidade com o preceituado em FCL.935, na categoria de aeronave adequada para demonstrar a um Examinador de Instrutor de Voo (FIE) a aptidão para ministrar instrução para um certificado FI;
- j) Uma MPL, desde que o FI:
1. Para a fase nuclear de voo da formação, tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
  2. Para a fase básica da formação:
    - i) seja titular de uma IR para aviões multimotor e do privilégio para ministrar instrução para uma IR, e
    - ii) tenha pelo menos 1 500 horas de voo em operações de tripulação múltipla.
  3. No caso de um FI já certificado para dar instrução em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito do ponto 2., subalínea ii), pode ser substituído pela realização de um curso de formação estruturado que consista:
    - i) numa qualificação MCC,
    - ii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 3 de um curso MPL,
    - iii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 4 de um curso MPL,
    - iv) em observar cinco sessões recorrentes de treino de voo orientado para linha aérea de um operador,
    - v) no conteúdo do curso de instrutor para o certificado MCCI.

Neste caso, o FI levará a cabo as suas cinco primeiras sessões de instrutor sob a supervisão de um TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) certificado para instrução de voo para MPL.

**FCL.910.FI FI – Restrições aos privilégios**

- a) Um FI terá os seus privilégios limitados à prestação de instrução de voo sob a supervisão de um FI para a mesma categoria de aeronave, designada pela ATO para o efeito, nos seguintes casos:
1. Para a emissão de uma PPL, SPL, BPL e LAPL;
  2. Em todos os cursos integrados ao nível PPL, no caso de aviões e helicópteros;
  3. Para qualificações de classe e de tipo relativas a aeronaves monopiloto monomotor, extensões de classe e grupo a balões e extensões de classe a planadores;
  4. Para as qualificações de voo nocturno, de reboque e acrobático;
- b) Enquanto ministrar formação sob supervisão, em conformidade com a alínea (a), o FI não terá o privilégio de autorizar os alunos pilotos a efectuarem os primeiros voos a solo e os primeiros voos de navegação a solo;
- c) As restrições das alíneas a) e b) serão eliminadas do certificado FI quando o FI tiver realizado pelo menos:
1. Para o certificado FI(A), 100 horas de instrução de voo em aviões ou TMG e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos a solo;
  2. Para o certificado FI(H), 100 horas de instrução de voo em helicópteros e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 exercícios aéreos de alunos em voos a solo;
  3. para FI(As), FI(S) e FI(B), 15 horas ou 50 descolagens em instrução de voo que cubram a totalidade do programa de treino de voo para a emissão de uma PPL(As), SPL ou BPL na categoria de aeronave adequada.

**FCL.915.FI FI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado FI deve:

- a) No caso de um certificado FI(A) e de um FI(H):
1. Ter recebido pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos na categoria de aeronave adequada, das quais não mais do que cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FSTD;
  2. Ter realizado 20 horas de voo de navegação VFR na categoria de aeronave adequada como PIC; e
- b) Adicionalmente, para um certificado FI(A):
1. Ser titular de pelo menos uma CPL(A); ou
  2. Ser titular de pelo menos uma PPL(A) e:
    - i) satisfazer os requisitos de conhecimentos teóricos para a CPL, excepto no caso de um FI(A) que apenas ministra formação para a LAPL(A), e
    - ii) ter completado pelo menos 200 horas de voo em aviões ou TMG, das quais 150 horas como PIC;
  3. Ter efectuado pelo menos 30 horas em aviões monomotor de pistões, das quais pelo menos cinco horas devem ter sido efectuadas nos seis meses anteriores à prova de voo de entrada prevista em FCL.930.FI (a);
  4. Ter efectuado um voo de navegação VFR como PIC, incluindo um voo de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ter sido efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes;
- c) Adicionalmente, para um FI(H), ter cumprido um total de 250 horas de voo como piloto de helicópteros, das quais:
1. Pelo menos 100 horas como PIC, caso o requerente seja titular de pelo menos uma CPL(H); ou
  2. Pelo menos 200 horas como PIC, caso o requerente seja titular de pelo menos uma PPL(H) e tenha cumprido os requisitos de conhecimentos teóricos para a CPL;

- d) Para um certificado FI(As), ter realizado 500 horas de voo em aeróstatos como PIC, das quais 400 horas como PIC titular de uma CPL(As);
- e) Para um certificado FI(S), ter cumprido 100 horas de voo e 200 lançamentos como PIC em planadores. Além disso, se o requerente pretender ministrar instrução de voo em TMG, terá de ter cumprido pelo menos 30 horas de voo como PIC em TMG e superado uma avaliação adicional de competências num TMG, em conformidade com o preceituado em FCL.935, na presença de um FI qualificado, em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI j);
- f) Para um certificado FI(B), ter realizado pelo menos 75 horas de voo em balão como PIC, das quais pelo menos 15 horas na classe para a qual irá ministrar instrução de voo.

#### **FCL.930.FI FI – Curso de formação**

- a) Os requerentes de um certificado FI devem ter passado uma prova de voo de entrada específica com um FI certificado em conformidade com FCL.905.FI i), nos seis meses anteriores ao início do curso, para avaliar a sua aptidão para seguirem o curso. Esta prova de voo de entrada terá como base a verificação da proficiência para as qualificações de classe e de tipo conforme estipulado no Apêndice 9 da presente Parte.
- b) O curso de formação FI incluirá:
  - 1. 25 horas de ensino e aprendizagem;
  - 2.
    - i) no caso de um certificado FI(A), (H) e (As), pelo menos 100 horas de instrução teórica, incluindo testes de progresso,
    - ii) no caso de um FI(B) ou (S), pelo menos 30 horas de instrução de conhecimentos teóricos, assim como testes de progresso;
  - 3.
    - i) no caso de um certificado FI(A) e (H), pelo menos 30 horas de instrução de voo, das quais 25 horas devem ser em duplo comando, cinco das quais podem ser levadas a cabo num FFS, num FNPT I ou II ou num FTD 2/3,
    - ii) no caso de um certificado FI(As), pelo menos 20 horas de instrução de voo, das quais 15 horas devem ser instrução de voo em duplo comando,
    - iii) no caso de um FI(S), pelo menos seis horas ou 20 descolagens em instrução de voo,
    - iv) no caso de um FI(S) com o privilégio de ministrar formação em TMG, pelo menos seis horas de instrução de voo em duplo comando em TMG,
    - v) no caso de um FI(B), pelo menos três horas, incluindo três descolagens em instrução de voo.

Ao requererem um certificado FI noutra categoria de aeronave, serão creditadas aos pilotos que sejam ou tenham sido titulares de:

- 1. Um certificado FI(A), (H) ou (As), 55 horas para a satisfação do requisito da alínea b)2, subalínea i), ou 18 horas para a satisfação do requisito da alínea b)2, subalínea ii).

#### **FCL.940.FI FI – Revalidação e renovação**

- a) Para a revalidação de um certificado FI, o titular terá de cumprir dois dos três requisitos seguintes:
  - 1. Concluir:
    - i) no caso de um FI(A) e (H), pelo menos 50 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada durante o período de validade do certificado como FI, TRI, CRI, IRI, MI ou como examinador. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a IR, 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FI,
    - ii) no caso de um FI(As), pelos menos 20 horas de instrução de voo em aeróstatos como FI, IRI ou como examinador durante o período de validade do certificado. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a IR, 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FI,

- iii) no caso de um FI(S), pelo menos 30 horas ou 60 descolagens em instrução de voo em planadores, moto-planadores ou TMG como FI ou como examinador durante o período de validade do certificado,
  - iv) no caso de um FI(B), pelo menos seis horas de instrução de voo em balões como FI ou como examinador durante o período de validade do certificado;
- 2. Frequentar um seminário de refresco para instrutores no período de validade do certificado FI;
  - 3. Passar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935 nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado de FI.
- b) Pelo menos a cada duas revalidações subsequentes no caso de um FI(A) ou FI(H), ou a cada terceira revalidação, no caso de um FI(As), (S) ou (B), o titular terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935.
  - c) Renovação. Caso o certificado FI tenha caducado, o requerente terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
    - 1. Frequentar um seminário de refresco para instrutores;
    - 2. Superar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935.

#### SECÇÃO 4

##### ***Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de tipo – TRI***

##### **FCL.905.TRI TRI – Privilégios e condições**

Os privilégios de um TRI habilitam-no a dar instrução para:

- a) A revalidação e a renovação da IR, desde que o TRI seja titular de uma IR válida;
- b) A emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o titular tenha três anos de experiência como TRI; e
- c) No caso de um TRI para aviões monopiloto:
  - 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões complexos monopiloto e de alta performance quando o requerente procurar obter privilégios para operações monopiloto.

Os privilégios de um TRI(SPA) podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos monopiloto e de alta performance em operações multipiloto, desde que o TRI:

- i) seja titular de um certificado MCCI, ou
  - ii) seja ou tenha sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto.
- 2. A fase básica do curso MPL, desde que seja titular de privilégios alargados a operações multipiloto e seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A).
- d) No caso de um TRI para aviões multipiloto:
    - 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:
      - i) aviões multipiloto,
      - ii) aviões monopiloto complexos e de alta performance quando o requerente procurar obter privilégios para operações multipiloto;
    - 2. Formação MCC;
    - 3. As fases básica, intermédia e avançada do curso MPL, desde que, para a fase básica, seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

e) No caso de um TRI para helicópteros:

1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;
2. Formação MCC, desde que seja titular de uma qualificação de tipo multipiloto para helicópteros;
3. A extensão da IR(H) monomotor à IR(H) multimotor;

f) No caso de um TRI para aeronaves de decolagem vertical:

1. A emissão, revalidação e renovação das qualificações de tipo para aeronaves de decolagem vertical;
2. Formação MCC.

#### **FCL.910.TRI TRI – Restrições aos privilégios**

a) Geral. Se a instrução para TRI for efectuada apenas num FFS, os privilégios do TRI cingem-se à instrução em FFS.

Neste caso, o TRI pode conduzir voos de linha sob supervisão, desde que o curso de instrução para TRI tenha incluído instrução adicional para o efeito.

b) TRI para aviões e para aeronaves de decolagem vertical – TRI(A) e TRI(PL). Os privilégios de um TRI estão limitados ao tipo de avião ou de aeronave de decolagem vertical na qual a instrução e a avaliação de competência foram efectuadas. Os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos uma vez que o TRI:

1. Tenha efectuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 15 sectores de rota, incluindo decolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais sete sectores podem ter sido realizados num FFS;
2. Tenha completado as partes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI pertinente;
3. Tenha passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o preceituado em FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE, certificados em conformidade com a subparte K, a sua aptidão para dar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e teórica.

c) TRI para helicópteros – TRI(H).

1. Os privilégios de um TRI(H) estão limitados ao tipo de helicóptero no qual foi realizada a prova de perícia para a emissão do certificado TRI. Os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos uma vez que o TRI:

- i) tenha completado a parte técnica do curso TRI relativa ao tipo adequado no tipo de helicóptero aplicável ou num FSTD que represente esse tipo,
- ii) tenha realizado pelo menos duas horas de instrução de voo no tipo aplicável, sob a supervisão de um TRI(H) devidamente qualificado, e
- iii) tenha passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o preceituado em FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificado em conformidade com a subparte K a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre procedimentos pré-voo e pós-voo e instrução teórica.

2. Para que os privilégios monopiloto de um TRI(H) sejam alargados a privilégios multipiloto no mesmo tipo de helicópteros, o titular deve ter cumprido pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.

d) Não obstante o disposto nas alíneas supra, os titulares de um certificado TRI a quem tenha sido emitida uma qualificação de tipo em conformidade com o preceituado em FCL.725e), estão autorizados a estender os seus privilégios TRI a esse novo tipo de aeronave.

#### **FCL.915.TRI TRI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado TRI deve:

a) Ser titular de uma licença de piloto CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave aplicável;



b) Para um certificado TRI(MPA):

1. Ter realizado 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto; e
2. Ter efectuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC ou co-piloto, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido num FFS que represente o mesmo tipo;

c) Para um certificado TRI(SPA):

1. Ter efectuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido num FFS que represente o mesmo tipo; e
2. i) ter completado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões, incluindo 30 horas como PIC no tipo de avião aplicável, ou  
ii) ser ou ter sido titular de um certificado FI para aviões multimotor com privilégios IR(A);

d) Para um TRI(H):

1. Para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e monomotor, ter completado 250 horas como piloto em helicópteros;
2. Para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e multimotor, ter completado 500 horas como piloto em helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros monopiloto multimotor;
3. Para um certificado TRI(H) para helicópteros multipiloto, ter completado 1 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo:
  - i) 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto, ou
  - ii) para requerentes que já seja titulares de um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e multimotor, 100 horas como piloto no referido tipo em operações multipiloto.
4. Os titulares de um certificado FI(H) receberão os créditos totais correspondentes aos requisitos dos pontos 1 e 2 para o helicóptero monopiloto pertinente;

e) Para um TRI(PL):

1. Ter completado 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto, aeronaves de descolagem vertical ou helicópteros multipiloto; e
2. Ter completado, nos 12 meses anteriores ao requerimento, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC ou co-piloto, no tipo de aeronave de descolagem vertical aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido efectuados num FFS que represente o mesmo tipo.

#### **FCL.930.TRI TRI – Curso de formação**

a) O curso de formação TRI incluirá, pelo menos:

1. 25 horas de ensino e aprendizagem;
2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;
3. Cinco horas de instrução de voo na aeronave adequada, ou num simulador que represente a mesma aeronave, e 10 horas para as aeronaves multipiloto, num simulador que represente a dita aeronave;

b) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor obterão a totalidade de créditos correspondente ao requisito da alínea a), ponto 1;

c) Um requerente de um certificado TRI que seja titular de um certificado SFI para o tipo pertinente obterá a totalidade de créditos correspondente aos requisitos do presente número para a emissão de um certificado TRI limitado à instrução de voo em simuladores.

**FCL.935.TRI TRI – Avaliação de competência**

Caso a avaliação de competência do TRI seja levada a cabo num FFS, o certificado TRI será limitado à instrução de voo em FFS.

A restrição será levantada quando o TRI passar a avaliação de competência numa aeronave.

**FCL.940.TRI TRI – Revalidação e renovação****a) Revalidação.**

1. Aviões. Para a revalidação de um certificado TRI (A), o requerente terá de, nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado, cumprir um dos três requisitos seguintes:

- i) uma das seguintes partes de um curso de formação completo para qualificação de tipo: sessão de simulador com uma duração mínima de três horas ou um exercício aéreo de, pelo menos, uma hora, compreendendo no mínimo duas descolagens e aterragens,
- ii) receber formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO,
- iii) passar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935.

2. Helicópteros e aeronaves de descolagem vertical. Para a revalidação de um certificado TRI(H) ou TRI(PL), o requerente terá de, no período de validade do certificado TRI, cumprir dois dos três requisitos seguintes:

- i) efectuar 50 horas de instrução de voo em cada um dos tipos de aeronave para os quais possui privilégios de instrução, ou num FSTD que represente os mesmos tipos, das quais pelo menos 15 horas terão de ser realizadas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado TRI,

No caso do TRI(PL), estas horas de instrução de voo terão de ser voadas como TRI ou como examinador de qualificação de tipo (TRE), ou SFI ou examinador de voo artificial (SFE). No caso do TRI(H), o tempo voado como FI, instrutor de qualificação de instrumentos (IRI), instrutor de treino artificial (STI) ou como qualquer tipo de examinador também será pertinente para o efeito,

- ii) receber formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO,
- iii) passar a avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935.

3. Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado TRI, o titular terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935.
4. Se uma pessoa for titular de um certificado TRI em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que é titular na mesma categoria de aeronave.
5. Requisitos específicos para a revalidação de um certificado TRI(H). Um TRI(H) que seja titular de um certificado FI(H) do tipo pertinente receberá a totalidade de créditos para satisfazer os requisitos da alínea a) acima. Neste caso, o certificado TRI(H) será válido até à data de expiração do certificado FI(H).

**b) Renovação.**

1. Aviões. Se o certificado TRI(A) tiver caducado, o requerente deve:

- i) ter efectuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais não mais de 15 sectores podem ter sido efectuados num simulador de voo,
- ii) ter concluído as partes pertinentes de um curso TRI numa ATO homologada,
- iii) ter realizado, num curso completo de formação para qualificação de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo no tipo de avião aplicável sob a supervisão de um TRI(A).

2. Helicópteros e aeronaves de descolagem vertical. Se o certificado TRI(H) or TRI(PL) tiver caducado, o requerente terá de, no período de 12 meses antes da renovação:

- i) ter recebido formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos pertinentes do curso de formação TRI, e
- ii) ter passado uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935 em cada um dos tipos de aeronave para o qual é pretendida a renovação dos privilégios de instrução.

## SECÇÃO 5

***Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de classe – CRI*****FCL.905.CRI CRI – Privilégios e condições**

a) Os privilégios de um CRI habilitam-no a dar instrução para:

1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de classe ou de tipo para aviões monopiloto não complexos e sem alta performance, quando o requerente procurar obter privilégios para voar em operações monopiloto;
2. Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático para a categoria de avião, desde que o CRI seja titular da qualificação pertinente e tenha demonstrado capacidade para dar instrução para essa qualificação a um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI i).

b) Os privilégios de um CRI estão limitados à classe ou ao tipo de avião em que a avaliação de competência de instrutor foi realizada. Os privilégios de um CRI serão alargados a outras classes e tipos quando o CRI tiver realizado, nos últimos 12 meses:

1. 15 horas de voo como PIC em aviões da classe ou do tipo de avião aplicável;
2. um voo de treino efectuado no lugar de piloto do lado direito sob a supervisão de outro CRI ou FI qualificado para essa classe ou esse tipo que ocupa o outro lugar de piloto.

**FCL.915.CRI CRI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado CRI deve ter cumprido pelo menos:

a) Para aviões multipiloto:

1. 500 horas de voo como piloto de aviões;
2. 30 horas como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável;

b) Para aviões monopiloto:

1. 300 horas de voo como piloto de aviões;
2. 30 horas como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável.

**FCL.930.CRI CRI – Curso de formação**

a) O curso de formação para um CRI incluirá pelo menos:

1. 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem;
2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;
3. Cinco horas de instrução de voo em aviões multimotor, ou três horas de instrução de voo em aviões monomotor, ministrada por um FI(A) certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI i).

b) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor serão creditados na totalidade para a satisfação do requisito da alínea a), ponto 1.

**FCL.940.CRI CRI – Revalidação e renovação**

a) Para a revalidação de um certificado CRI, o requerente tem de, nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado CRI:

1. Ministrado pelo menos 10 horas de instrução de voo no papel de CRI. Caso o requerente tenha privilégios CRI tanto em aviões monomotor como em aviões multimotor, as 10 horas de instrução de voo devem ser divididas equitativamente entre aviões monomotor e aviões multimotor; ou
2. Receber formação de refresco como CRI numa ATO; ou
3. Ser aprovado na avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935 para aviões multimotor ou monomotor, conforme o caso;

- b) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado CRI, o titular terá de cumprir o requisito estipulado na alínea a), ponto 3;
- c) Renovação. Se o certificado CRI tiver caducado, o requerente terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
  - 1. Receber formação de refresco como CRI numa ATO;
  - 2. Ser aprovado na avaliação de competência prevista em FCL.935.

#### SECÇÃO 6

#### ***Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de voo por instrumentos – IRI***

##### **FCL.905.IRI IRI – Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um IRI habilitam-no a ministrar instrução para a emissão, revalidação e renovação de uma IR na categoria de aeronave adequada;
- b) Requisitos específicos para o curso MPL. Para ministrar instrução sobre a fase básica da formação num curso MPL, o IRI(A) deve:
  - 1. Possuir uma IR para aviões multipiloto; e
  - 2. Ter realizado pelo menos 1 500 horas de voo em operações de tripulação múltipla.
  - 3. No caso de um IRI já certificado para dar instrução em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito da alínea b)2 pode ser substituído pela realização do curso previsto em FCL.905.FI, alínea j)3.

##### **FCL.915.IRI IRI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado IRI deve:

- a) Para um certificado IRI(A):
  - 1. Ter completado pelo menos 800 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 400 horas em aviões; e
  - 2. No caso dos requerentes de um certificado IRI(A) para aviões multimotor, cumprir os requisitos de FCL.915.CRI a);
- b) Para um certificado IRI(H):
  - 1. Ter completado pelo menos 500 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 250 horas de voo por instrumentos em helicópteros; e
  - 2. No caso dos requerentes de um certificado IR(H) para helicópteros multipiloto, cumprir os requisitos previstos em FCL.905.FI g)3ii);
- c) Para um certificado IRI(As), ter completado pelo menos 300 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 100 horas por instrumentos em aeróstatos.

##### **FCL.930.IRI IRI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para um IRI incluirá pelo menos:
  - 1. 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem;
  - 2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos teóricos de instrumentos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula;
  - 3. i) para o IRI(A), pelo menos 10 horas de instrução de voo num avião, FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. No caso de requerentes titulares de um certificado FI(A), estas horas serão reduzidas para cinco,
    - ii) para o IRI(H), pelo menos 10 horas de instrução de voo num helicóptero, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III;
    - iii) para o IRI(As), pelo menos 10 horas de instrução de voo num aeróstato, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

- b) A instrução de voo será ministrada por um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI i).
- c) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão a totalidade de créditos correspondentes ao requisito da alínea a)1.

**FCL.940.IRI IRI – Revalidação e renovação**

Para a revalidação e renovação de um certificado IRI, o titular terá de cumprir os requisitos para a revalidação e renovação de um certificado FI, em conformidade com o preceituado em FCL.940.FI.

**SECÇÃO 7*****Requisitos específicos para o instrutor de voo artificial – SFI*****FCL.905.SFI SFI – Privilégios e condições**

Os privilégios de um SFI habilitam-no a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave pertinente, para:

- a) A emissão, revalidação e renovação de um IR, desde que seja ou tenha sido titular de uma IR na categoria de aeronave pertinente e tenha realizado o curso de formação IRI; e
- b) No caso de um SFI para aviões monopiloto:

- 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, quando o requerente procurar obter privilégios para operações monopiloto.

Os privilégios de um SFI(SPA) poderão ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações multipiloto, desde que:

- i) seja titular de um certificado MCCI, ou
- ii) seja ou tenha sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto; e

- 2. Desde que os privilégios do SFI(SPA) tenham sido alargados a operações multipiloto em conformidade com o ponto 1:

- i) MCC,
- ii) o curso MPL na fase básica;

- c) No caso de um certificado SFI para aviões multipiloto:

- 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:

- i) aviões multipiloto,
- ii) aviões monopiloto complexos e de alta performance quando o requerente procurar obter privilégios para operações multipiloto;

- 2. MCC;

- 3. O curso MPL nas fases básica, intermédia e avançada, desde que, para a fase básica, seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

- d) No caso de um certificado SFI para helicópteros:

- 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;
- 2. Formação MCC, quando o TRI possuir privilégios para ministrar instrução para helicópteros multipiloto.

**FCL.910.SFI SFI – Restrições aos privilégios**

Os privilégios do SFI estão limitados ao FTD 2/3 ou FFS do tipo de aeronave na qual o curso de formação SFI foi realizado.

Os privilégios podem estender-se a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronave quando o titular tiver:

- a) Completado com aproveitamento o conteúdo do simulador no curso para qualificação de tipo pertinente; e

- b) Efectuado, num curso de qualificação de tipo completo, pelo menos três horas de instrução de voo relacionada com as tarefas de um SFI no tipo aplicável sob a supervisão e com a aprovação de um TRE qualificado para o efeito.

**FCL.915.SFI SFI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado SFI deve:

- a) Ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave adequada;
- b) Ter realizado a verificação de competências para a emissão da qualificação de tipo da aeronave específica num FFS que represente o tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento; e
- c) Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões multipiloto ou SFI(PL), ter:
1. Pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto ou aeronaves de decolagem vertical;
  2. Realizado, como piloto ou como observador, nos 12 meses anteriores ao requerimento, pelo menos:
    - i) três sectores de rota na cabina de pilotagem do tipo de aeronave aplicável, ou
    - ii) duas sessões de instrução em simulador de avião comercial conduzidas por uma tripulação de voo certificada na cabina de pilotagem do tipo aplicável. Estas sessões de simulador incluirão dois voos de pelo menos duas horas cada entre dois aeródromos diferentes, e o planeamento pré-voo e balanço final associados;
- d) Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões monopiloto complexos e de alta performance:
1. Ter completado pelo menos 500 horas de voo como PIC em aviões monopiloto;
  2. Ser ou ter sido titular de uma qualificação IR(A) multimotor; e
  3. Cumprir os requisitos estipulados na alínea c)2;
- e) Adicionalmente, para um SFI(H):
1. Ter efectuado, como piloto ou como observador, pelo menos uma hora de voo na cabina de pilotagem do tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento; e
  2. No caso de helicópteros multipiloto, pelo menos 1 000 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto;
  3. No caso de helicópteros monopiloto e multimotor, ter efectuado 500 horas como piloto de helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros monopiloto multimotor;
  4. No caso de helicópteros monopiloto monomotor, ter efectuado 250 horas como piloto em helicópteros.

**FCL.930.SFI SFI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para um SFI incluirá:
1. O conteúdo FSTD do curso de qualificação de tipo aplicável;
  2. O conteúdo do curso de formação TRI.

- b) Um requerente de um certificado SFI que seja titular de um certificado TRI para o tipo pertinente obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos do presente número.

**FCL.940.SFI SFI – Revalidação e renovação**

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado SFI, o requerente terá de, no período de validade do certificado SFI, cumprir dois dos três requisitos seguintes:
1. Ter efectuado 50 horas como instrutor ou examinador em FSTD, das quais pelo menos 15 horas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado SFI;
  2. Ter recebido treino de refrescamento de instrutor como SFI numa ATO;
  3. Ter sido aprovado nas secções pertinentes da avaliação de competência em conformidade com o preceituado em FCL.935;
- b) Além disso, o requerente deve ter efectuado, num FFS, as verificações de proficiência para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais é titular de privilégios;
- c) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado SFI, o titular terá de cumprir o requisito da alínea a), ponto 3;
- d) Renovação. Caso o certificado SFI tenha caducado, o requerente terá de, nos 12 meses anteriores ao requerimento:
1. Concluir o conteúdo do simulador do curso de formação SFI;
  2. Cumprir os requisitos estabelecidos na alínea a), pontos 2 e 3.

**SECÇÃO 8**

***Requisitos específicos para o instrutor de cooperação em tripulação múltipla – MCCI***

**FCL.905.MCCI MCCI – Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um MCCI habilitam-no a ministrar instrução de voo durante:
1. A parte prática dos cursos MCC quando não combinados com formação para qualificação de tipo; e
  2. No caso do MCCI(A), a fase básica do curso de formação integrado MPL, desde que seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A).

**FCL.910.MCCI MCCI – Restrições aos privilégios**

Os privilégios do titular de um certificado MCCI são limitados ao FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS em que o curso de formação para MCCI foi realizado.

Os privilégios podem ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave quando o titular tiver completado a formação prática do curso MCCI no mesmo tipo de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.

**FCL.915.MCCI MCCI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado MCCI deve:

- a) Ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave adequada;
- b) Ter pelo menos:
1. No caso de aviões, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, 1 500 horas de experiência de voo como piloto em operações multipiloto;
  2. No caso de helicópteros, 1 000 horas de experiência de voo como piloto em operações de tripulação múltipla, das quais pelo menos 350 horas em helicópteros multipiloto.

**FCL.930.MCCI MCCI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para um MCCI incluirá pelo menos:
1. 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem;
  2. Formação técnica relacionada com o tipo de FSTD em que o requerente pretende dar instrução;
  3. Três horas de instrução prática, que pode ser instrução de voo ou instrução MCC no FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS pertinente, sob a supervisão de um TRI, SFI ou MCCI nomeado pela ATO para esse efeito. Estas horas de instrução de voo sob supervisão incluirão a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920;
- b) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI, TRI, CRI, IRI ou SFI serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), ponto 1.

**FCL.940.MCCI MCCI – Revalidação e renovação**

- a) Para a revalidação de um certificado MCCI, o requerente deve ter completado os requisitos estipulados em FCL.930.MCCI a)3, no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS pertinente nos últimos 12 meses do período de validade do certificado MCCI.
- b) Renovação. Caso o certificado MCCI tenha caducado, o requerente deve completar os requisitos estipulados em FCL.930.MCCI a), pontos 2 e 3, no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS pertinente.

**SECÇÃO 9*****Requisitos específicos para o instrutor de treino artificial – STI*****FCL.905.STI STI – Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um STI habilitam-no a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave adequada, para:
1. A emissão de uma licença;
  2. A emissão, revalidação e renovação de uma IR e de uma qualificação de classe ou de tipo para aeronaves monopiloto, com exceção de aviões complexos monopiloto e de alta performance;
- b) Privilégios adicionais para o STI(A). Os privilégios de um STI(A) incluirão instrução de voo artificial durante o treino de perícia de voo elementar do curso de formação integrado MPL.

**FCL.910.STI STI – Restrições aos privilégios**

Os privilégios de um STI são limitados ao FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS em que o curso de instrução STI foi realizado.

Os privilégios podem ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave quando o titular:

- a) Tiver completado o conteúdo FFS do curso TRI no tipo aplicável;
- b) Tiver superado a verificação de competência para a qualificação de tipo da aeronave específica num FFS do tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento;
- c) Tiver realizado, num curso de qualificação de tipo, pelo menos uma sessão FSTD relacionada com as tarefas de um STI com a duração mínima de três horas no tipo de aeronave aplicável, sob a supervisão de um examinador de instrutor de voo (FIE).

**FCL.915.STI STI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado STI deve:

- a) Ser, ou ter sido titular nos três anos anteriores ao requerimento, de uma licença de piloto e de privilégios de instrução adequados aos cursos nos quais pretende ministrar a instrução;



- b) Ter realizado num FNPT a verificação de proficiência pertinente para a qualificação de classe ou de tipo, no período de 12 meses anterior ao requerimento.

Um requerente de um certificado STI(A) que pretenda dar instrução apenas em dispositivos BITD terá apenas de realizar os exercícios adequados para uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A);

- c) Adicionalmente, para um certificado STI(H), ter efectuado pelo menos uma hora de voo como observador na cabina de pilotagem do tipo de helicóptero aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento.

#### **FCL.930.STI STI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para o STI consistirá em pelo menos três horas de instrução de voo relacionadas com as tarefas de um STI num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III, sob a supervisão de um FIE. Estas horas de instrução de voo sob supervisão incluirão a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920.

Os requerentes de um STI(A) que pretendam dar instrução apenas num BITD terão de completar a instrução de voo num BITD.

- b) Para os requerentes de um STI(H), o curso incluirá também o conteúdo FFS do curso TRI aplicável.

#### **FCL.940.STI Revalidação e renovação do certificado STI**

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado STI o requerente deve, nos últimos 12 meses do período de validade do certificado STI:

1. Ter realizado pelo menos três horas de instrução de voo num FFS ou FNPT II/III ou BITD, como parte de um curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo; e
2. Ter passado, no FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III em que a instrução de voo é habitualmente ministrada, as secções da verificação de proficiência aplicáveis, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para um STI(A) que apenas ministra instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A).

- b) Renovação. Caso o certificado STI tenha caducado, o requerente deve:

1. Receber treino de refrescamento como STI numa ATO;
2. Obter aprovação, no FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III em que a instrução de voo é habitualmente ministrada, nas secções da verificação de proficiência aplicáveis, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para um STI(A) que apenas ministra instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A).

3. Realizar, num curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo sob a supervisão de um FI, CRI(A), IRI ou TRI(H) nomeado pela ATO para esse efeito. Pelo menos uma hora de instrução de voo deve ser supervisionada por um FIE(A).

#### **SECÇÃO 10**

##### ***Instrutor de qualificação de voo de montanha – MI***

#### **FCL.905.MI MI – Privilégios e condições**

Os privilégios de um MI habilitam-no a ministrar instrução de voo para a emissão de uma qualificação de montanha.

#### **FCL.915.MI MI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado MI deve:

- a) Ser titular de um certificado FI, CRI ou TRI com privilégios para aviões monopiloto;
- b) Ser titular de uma qualificação de montanha.

**FCL.930.MI MI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para a qualificação MI incluirá a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920
- b) Antes de frequentarem o curso, os requerentes terão de passar uma prova de voo de entrada com um MI titular de um certificado FI para avaliar a sua experiência e as suas aptidões para seguirem o curso de formação.

**FCL.940.MI Validade do certificado MI**

O certificado MI é válido enquanto o certificado FI, TRI ou CRI for válido.

**SECÇÃO 11*****Requisitos específicos para o instrutor de provas de voo – FTI*****FCL.905.FTI FTI – Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um instrutor de provas de voo (FTI) habilitam-no a dar instrução, na categoria de aeronave pertinente, para:
  - 1. A emissão de qualificações de provas de voo de categoria 1 e 2, desde que seja titular da qualificação de provas de voo da categoria pertinente;
  - 2. A emissão de um certificado FTI, na categoria pertinente de qualificação de provas de voo, desde que o instrutor tenha pelo menos dois anos de experiência como instrutor para a emissão de qualificações de provas de voo
- b) Os privilégios de um FTI que seja titular de uma qualificação de provas de voo de categoria 1 incluem a ministração de instrução de voo também para qualificações de provas de voo de categoria 2.

**FCL.915.FTI FTI – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado FTI deve:

- a) Ser titular de uma qualificação de provas de voo emitida em conformidade com o preceituado em FCL.820;
- b) Ter completado pelo menos 200 horas de provas de voo de categoria 1 ou 2.

**FCL.930.FTI FTI – Curso de formação**

- a) O curso de formação para um FTI incluirá pelo menos:
  - 1. 25 horas de ensino e aprendizagem;
  - 2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;
  - 3. Cinco horas de instrução prática de voo sob a supervisão de um FTI qualificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FTI b). Estas horas de instrução de voo incluirão a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920.
- b) Atribuição de créditos
  - 1. Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea a)1.
  - 2. Além disso, os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI ou TRI na categoria de aeronave pertinente receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea a)2.

**FCL.940.FTI FTI – Revalidação e renovação**

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado FTI, o requerente terá de, no período de validade do certificado FTI, cumprir um dos seguintes requisitos:
  - 1. Efectuar pelo menos:
    - i) 50 horas de provas de voo, das quais pelo menos 1cinco horas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FTI, e
    - ii) cinco horas de instrução de voo para provas de voo nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FTI; ou

2. Receber formação de refrescamento como FTI numa ATO. A formação de refrescamento terá como base a parte prática da instrução de voo do curso de formação FTI, em conformidade com o preceituado em FCL.930.FTI, alínea a)3., e incluirá pelo menos um voo de instrução sob a supervisão de um FTI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FTI b);
- b) Renovação. Caso o certificado FTI tenha caducado, o requerente deve receber formação de refrescamento de conhecimentos como FTI numa ATO. A formação de refrescamento cumprirá pelo menos os requisitos previstos em FCL.930.FTI, alínea a)3.

#### SUBPARTE K

#### EXAMINADORES

##### SECÇÃO 1

##### *Requisitos comuns*

#### **FCL.1000 Certificados de examinador**

- a) Geral. Os titulares de um certificado de examinador devem:

1. Ser titulares de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àqueles para os quais estão autorizados a conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências e o privilégio para dar a correspondente instrução;
2. Estar qualificados para exercerem funções de PIC na aeronave durante uma prova de perícia, uma verificação de proficiência ou uma avaliação de competência quando realizadas na aeronave;

- b) Condições especiais

1. Em caso de introdução de uma nova aeronave nos Estados-Membros ou na frota de um operador, quando não for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subparte, a autoridade competente pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para a realização de provas de perícia e verificações de proficiência. Tal certificado será limitado às provas de perícia e verificações de proficiência necessárias para a introdução do novo tipo de aeronave e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder um ano.
2. Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea b)1. que pretendam requerer um certificado de examinador têm de cumprir os pré-requisitos e requisitos de revalidação previstos para essa categoria de examinador;

- c) Exames fora do território dos Estados-Membros

1. Não obstante o disposto na alínea a), no caso de provas de perícia e verificações de proficiência efectuadas numa ATO localizada fora do território dos Estados-Membros, a autoridade competente do Estado-Membro pode emitir um certificado de examinador a um requerente titular de uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da ICAO, desde que o requerente:
  - i) seja pelo menos titular de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àquele para o qual está autorizado a conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência e, em qualquer caso, pelo menos uma CPL,
  - ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente Subparte para a emissão do devido certificado de examinador, e
  - iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras de segurança aérea europeias de modo a poder exercer privilégios de examinador em conformidade com a presente parte.
2. O certificado referido no ponto 1 será limitado à realização de provas de perícia e de testes/verificações de proficiência:
  - i) fora do território dos Estados-Membros, e
  - ii) a alunos pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a prova/verificação é efectuada.

#### **FCL.1005 Limitação dos privilégios em caso de interesses pessoais**

Os examinadores não podem conduzir:

- a) Provas de perícia ou avaliações de competência de requerentes de uma licença, qualificação ou certificado:

1. Aos quais tenham ministrado instrução de voo para a licença, qualificação ou certificado para a/o qual a prova de perícia ou a avaliação de competência seja realizada; ou

2. Se foram responsáveis pela recomendação para a prova de perícia, em conformidade com o preceituado em FCL.030 b);

- b) Provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência quando considerarem que a sua objectividade pode estar em causa.

#### **FCL.1010 Pré-requisitos para os examinadores**

Os requerentes de um certificado de examinador devem demonstrar:

- a) Conhecimentos pertinentes, preparação anterior e experiência adequada relativamente aos privilégios de um examinador;
- b) Que não foram alvo, nos últimos três anos, de quaisquer sanções, incluindo a suspensão, limitação ou revogação de qualquer uma das suas licenças, qualificações ou certificados emitidos em conformidade com a presente parte, pelo não cumprimento do Regulamento de Base e das suas Regras de Execução.

#### **FCL.1015 Estandardização dos examinadores**

- a) Os requerentes de um certificado de examinador devem frequentar um curso de standardização ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente.
- b) O curso de standardização consistirá em instrução teórica e prática e incluirá, pelo menos:
1. A condução de duas provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência para as licenças, qualificações ou certificados para os quais o requerente pretende obter o privilégio de condução de provas e verificações;
  2. Instrução sobre os requisitos aplicáveis da presente parte e os requisitos de operação aérea aplicáveis, sobre a condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competência, assim como sobre a sua documentação e a elaboração de relatórios;
  3. Uma sessão de informação sobre os procedimentos administrativos nacionais, os requisitos em termos de protecção de dados pessoais, responsabilidade, seguros contra acidentes e taxas;
- c) Os titulares de um certificado de examinador não podem conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador, excepto se:
1. Tiverem informado a autoridade competente do requerente da sua intenção de conduzirem a prova de perícia, a verificação de proficiência ou a avaliação de competência e do âmbito dos seus privilégios como examinadores;
  2. Tiverem recebido informações da autoridade competente do requerente sobre os elementos mencionados na alínea b)3.

#### **FCL.1020 Avaliação das competências dos examinadores**

Os requerentes de um certificado de examinador têm de demonstrar a sua competência a um inspector da autoridade competente ou a um examinador sénior especificamente autorizado para tal pela autoridade competente responsável pelo certificado de examinador através da condução de uma prova de perícia, de uma verificação de proficiência ou de uma avaliação de competência no papel de examinador para o qual pretendem obter privilégios, e que incluirá o «briefing», a condução da prova de perícia, verificação de proficiência ou avaliação de competência e a avaliação da pessoa que deve passar a prova, a verificação ou a avaliação, bem como o «debriefing» e o registo de dados na documentação.

#### **FCL.1025 Validade, revalidação e renovação dos certificados de examinador**

- a) Validade. O certificado de examinador é válido por três anos.
- b) Revalidação. O certificado de examinador será revalidado se o titular tiver, durante o período de validade do certificado:
1. Conduzido pelo menos duas provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competência em cada ano;
  2. Frequentado um seminário de refrescamento para examinadores ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO, e aprovado pela autoridade competente, durante o último ano do período de validade.

3. Completado uma das provas de perícia ou das verificações de proficiência durante o último ano do período de validade em conformidade com o ponto 1, que deverá ter sido avaliada por um inspector da autoridade competente ou por um examinador sénior especificamente autorizado para tal pela autoridade competente responsável pelo certificado de examinador.
  4. Quando o requerente da revalidação possuir privilégios para mais do que uma categoria de examinador, pode obter a revalidação combinada de todos os privilégios de examinador se cumprir os requisitos estabelecidos em FCL.1020 b), pontos 1 e 2, para uma das categorias do certificado de examinador de que é titular, com o acordo da autoridade competente.
- c) Renovação. Caso o certificado tenha expirado, os requerentes têm de cumprir os requisitos estabelecidos em FCL.1020 b)2, antes de poderem retomar o exercício dos privilégios.
- d) Um certificado de examinador só pode ser revalidado ou renovado se o requerente demonstrar a continuação do cumprimento dos requisitos estabelecidos em FCL.1010 e FCL.1030.

#### **FCL.1030 Condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências**

- a) Na condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências os examinadores devem:

1. Garantir que a comunicação com o requerente possa ser estabelecida sem quaisquer barreiras linguísticas;
2. Verificar se o requerente cumpre todos os requisitos relativos à qualificação, formação e experiência previstos na presente parte para a emissão, revalidação ou renovação da licença, qualificação e certificado para o qual é realizada a prova de perícia, a verificação de proficiência ou a avaliação de competência;
3. Informar o requerente das consequências de prestar informações incompletas, inexactas ou falsas relacionadas com a sua formação e experiência de voo.

- b) Após a realização da prova de perícia ou da verificação de proficiência, o examinador deve:

1. Informar o requerente do resultado da prova. No caso de uma aprovação parcial ou reprovação, o examinador informará o requerente de que não pode usar os privilégios da qualificação até obter uma aprovação total. O examinador deve detalhar qualquer exigência posterior de formação e explicar o direito de recurso do requerente;
2. No caso de aprovação numa verificação de proficiência ou numa avaliação de competência para a revalidação ou renovação, deve averbar na licença ou certificado do requerente a nova data de expiração da qualificação ou do certificado, se especificamente autorizado para esse efeito pela autoridade competente responsável pela licença do requerente;
3. Facultar ao requerente um relatório assinado da prova de perícia ou da verificação de competência e enviar, sem demora, cópias do relatório à autoridade competente responsável pela licença do requerente, bem como à autoridade competente que emitiu o certificado de examinador. O relatório incluirá:
  - i) uma declaração de que o examinador recebeu informações por parte do requerente quanto à sua experiência e instrução e considerou essa experiência e instrução consonantes com os requisitos aplicáveis previstos na presente parte,
  - ii) a confirmação de que todas as manobras e exercícios exigidos foram realizados, bem como informações sobre o exame oral de conhecimentos teóricos, quando aplicável. Caso tenha reprovado num item, o examinador registará as razões para essa avaliação,
  - iii) o resultado da prova, da verificação ou da avaliação de competência;

- c) Os examinadores devem conservar durante cinco anos registos com os detalhes de todas as provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências realizadas e os seus resultados;
- d) A pedido da autoridade competente responsável pelo certificado do examinador, ou pela autoridade competente responsável pela licença do requerente, os examinadores terão de apresentar todos os registos e relatórios, e quaisquer outras informações, conforme exigido no quadro de actividades de fiscalização.

## SECÇÃO 2

***Requisitos específicos para examinadores de voo – FE*****FCL.1005.FE FE – Privilégios e condições**

a) FE(A). Os privilégios de um FE para aviões habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia para a emissão de uma PPL(A) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo monopiloto, com excepção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
2. Provas de perícia para a emissão de uma CPL(A) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo de avião monopiloto, com excepção de aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
3. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão de uma LAPL(A), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 100 horas de instrução de voo;
4. Provas de perícia para a emissão de uma qualificação de montanha, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 500 descolagens e aterragens em instrução de voo para a qualificação de montanha;

b) FE(H). Os privilégios de um FE para helicópteros habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia para a emissão de uma PPL(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações de tipo de helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa PPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
2. Provas de perícia para a emissão de uma CPL(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações de tipo para helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa CPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
3. Provas de perícia e verificações de proficiência para qualificações de tipo para helicópteros monopiloto multimotor averbadas numa PPL(H) ou numa CPL(H), desde que o examinador tenha cumprido os requisitos previstos nos pontos 1 ou 2, conforme o caso, e seja titular de uma CPL(H) ou ATPL(H) e, se aplicável, de uma IR(H);
4. Provas de perícia e verificações de proficiência para uma LAPL(H), desde que o examinador tenha efectuado pelo menos 500 horas de voo como piloto em helicópteros, das quais pelo menos 150 de instrução de voo;

c) FE(As). Os privilégios de um FE para aeróstatos habilitam-no a conduzir provas de perícia para a emissão de PPL(As) e de CPL(As), assim como provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de tipo de aeróstatos, desde que o examinador tenha efectuado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aeróstatos, das quais pelo menos 100 de instrução de voo;

d) FE(S). Os privilégios de um FE para planadores habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a SPL e a LAPL(S), desde que o examinador tenha cumprido pelo menos 300 horas de voo como piloto em planadores ou motoplanadores, das quais 150 horas ou 300 lançamentos em instrução de voo;
2. Verificações de proficiência para a extensão dos privilégios da SPL a comerciais, desde que o examinador tenha cumprido 300 horas de voo como piloto em planadores ou motoplanadores, das quais 90 horas de instrução de voo;
3. Provas de perícia para a extensão dos privilégios da SPL ou da LAPL(S) a TMG, desde que o examinador tenha cumprido pelo menos 300 horas de voo como piloto em planadores ou motoplanadores, das quais 50 horas de instrução de voo em TMG;

e) FE(B). Os privilégios de um FE para balões habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia para a emissão da BPL e da LAPL(B) e provas de perícia e verificações de proficiência para a extensão dos privilégios a outra classe ou outro grupo de balões, desde que o examinador tenha cumprido 250 horas de voo como piloto em balões, das quais 50 horas de instrução de voo;
2. Verificações de proficiência para a extensão dos privilégios da BPL a operações comerciais, desde que o examinador tenha cumprido 300 horas de voo como piloto em balões, das quais 50 horas no mesmo grupo de balões que aqueles para os quais é pretendida a extensão. As 300 horas de voo devem incluir 50 horas de instrução de voo.

#### **FCL.1010.FE FE – Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado FE deve:

ser titular de um certificado FI na categoria de aeronave adequada.

### **SECÇÃO 3**

#### ***Requisitos específicos para os examinadores de qualificação de tipo – TRE***

#### **FCL.1005.TRE TRE – Privilégios e condições**

a) TRE(A) and TRE(PL). Os privilégios de um TRE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia para a emissão inicial de qualificações de tipo de aviões ou aeronaves de descolagem vertical, consoante o caso;
2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de IR;
3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(A);
4. Provas de perícia para a emissão de uma MPL, desde que o examinador tenha cumprido os requisitos estabelecidos em FCL.925;
5. Avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado TRI ou SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que o examinador tenha exercido pelo menos três anos a função de TRE.

b) TRE(H). Os privilégios de um TRE(H) habilitam-no a conduzir:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo de helicópteros;
2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, ou para a extensão da IR(H) de helicópteros monomotor a helicópteros multimotor, desde que o TRE(H) seja titular de uma IR(H) válida;
3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(H);
4. Avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado TRI(H) ou SFI(H), desde que o examinador tenha exercido pelo menos três anos a função de TRE.

#### **FCL.1010.TRE TRE – Pré-requisitos**

a) TRE(A) e TRE(PL). Os requerentes de um certificado TRE para aviões e aeronaves de descolagem vertical devem:

1. No caso de aviões ou aeronaves de descolagem vertical multipiloto, ter efectuado pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em aviões ou aeronaves de descolagem vertical multipiloto, conforme o caso, das quais pelo menos 500 horas como PIC;
2. No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance, ter efectuado 500 horas de voo como pilotos em aviões monopiloto, das quais pelo menos 200 horas como PIC;
3. Ser titulares de uma CPL ou ATPL e de um certificado TRI para o tipo aplicável;
4. Para a emissão inicial de um certificado TRE, ter efectuado pelo menos 50 horas de instrução de voo como TRI, FI ou SFI no tipo aplicável ou num FSTD que represente o mesmo tipo.

- b) TRE(H). Os requerentes de um certificado TRE(H) para helicópteros devem:
1. Ser titulares de um certificado TRI(H) ou, no caso de helicópteros monopiloto monomotor, de um certificado FI(H) válido, para o tipo aplicável;
  2. Para a emissão inicial de um certificado TRE, ter completado 50 horas de instrução de voo como TRI, FI ou SFI no tipo aplicável ou num FSTD que represente o mesmo tipo.
  3. No caso de helicópteros multipiloto, ser titulares de uma CPL(H) ou ATPL(H) e ter completado pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto, das quais pelo menos 500 horas como PIC;
  4. No caso de helicópteros monopiloto multimotor:
    - i) Ter completado 1 000 horas de voo como pilotos em helicópteros, das quais 500 horas como PIC;
    - ii) Ser titular de uma CPL(H) ou ATPL(H) e, se for caso disso, de uma IR(H) válida;
  5. No caso de helicópteros monopiloto monomotor:
    - i) ter completado 750 horas de voo como piloto em helicópteros, das quais 500 horas como PIC,
    - ii) ser titulares de uma licença de piloto de helicópteros profissional.
  6. Antes de os privilégios de um TRE(H) monopiloto multimotor serem alargados a privilégios multipiloto multimotor no mesmo tipo de helicóptero, o titular deve ter pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.
  7. No caso de requerentes do primeiro certificado TRE multipiloto multimotor, as 1 500 horas de experiência de voo em helicópteros multipiloto exigidas na alínea b)3 podem ser consideradas cumpridas se os requerentes tiverem completado as 500 horas de voo como PIC num helicóptero multipiloto do mesmo tipo.

#### SECÇÃO 4

##### *Requisitos específicos para Examinadores de Qualificação de Classe – CRE*

##### **FCL.1005.CRE CRE – Privilégios**

Os privilégios de um CRE habilitam-no a conduzir, para aviões monopiloto, com excepção de aviões monopiloto complexos e de alta performance:

- a) Provas de perícia para a emissão de qualificações de classe e de tipo;
- b) Verificações de proficiência para:
  1. A revalidação e a renovação de qualificações de classe e de tipo;
  2. A revalidação e a renovação de IR, desde que o CRE cumpra os requisitos estabelecidos em FCL.1010.IRE, alínea a).

##### **FCL.1010.CRE CRE – Pré-requisitos**

Os requerentes de um certificado CRE devem:

- a) Ser ou terem sido titulares de uma CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) com privilégios monopiloto e ser titulares de uma PPL(A);
- b) Ser titulares de um certificado CRI para a classe ou o tipo aplicável;
- c) Ter completado 500 horas de voo como pilotos em aviões.



## SECÇÃO 5

***Requisitos específicos para examinadores de qualificação de voo por instrumentos – IRE*****FCL.1005.IRE IRE – Privilégios**

Os privilégios do titular de um certificado IRE habilitam-no a realizar provas de perícia para a emissão de IR e verificações de proficiência para a revalidação e a renovação de IR.

**FCL.1010.IRE IRE – Pré-requisitos**

a) IRE(A). Os requerentes de um certificado IRE para aviões devem ser titulares de um IRI(A) e ter completado:

1. 2 000 horas de voo como pilotos em aviões; e
2. 450 horas de voo em IFR, das quais 250 como instrutores.

b) IRE(H). Os requerentes de um certificado IRE para helicópteros devem ser titulares de um IRI(H) e ter realizado:

1. 2 000 horas de voo como pilotos em helicópteros; e
2. 300 horas de voo por instrumentos em helicópteros, das quais 200 horas como instrutores.

c) IRE(As). Os requerentes de um certificado IRE para aeróstatos devem ser titulares de um IRI(As) e ter completado:

1. 500 horas de voo como pilotos em aeróstatos; e
2. 100 horas de voo por instrumentos em aeróstatos, das quais 50 horas como instrutores.

## SECÇÃO 6

***Requisitos específicos para examinadores de voo artificial – SFE*****FCL.1005.SFE SFE – Privilégios e condições**

a) SFE(A) e SFE(PL). Os privilégios de um SFE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical consistem em conduzir num FFS:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões multipiloto ou aeronaves de descolagem vertical, consoante o caso;
2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, desde que o SFE cumpra os requisitos estabelecidos em FCL.1010.IRE para a categoria de aeronave aplicável;
3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(A);
4. Provas de perícia para a emissão de uma MPL, desde que o examinador cumpra os requisitos estabelecidos em FCL.925;
5. Avaliações de competência para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI na categoria de aeronave pertinente, desde que o examinador tenha completado pelo menos três anos como SFE.

b) SFE(H). Os privilégios de um SFE para helicópteros habilitam-no a conduzir num FFS:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo; e
2. Verificações de proficiência para a revalidação e renovação de IR, desde que o SFE cumpra os requisitos estabelecidos em FCL.1010.IRE b);
3. Provas de perícia para a emissão de ATPL(H);
4. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI(H), desde que o examinador tenha completado pelo menos três anos como SFE.

**FCL.1010.SFE SFE – Pré-requisitos**

a) SFE(A). Os requerentes de um certificado SFE para aviões devem:

1. Ser ou ter sido titulares de uma ATPL(A), uma qualificação de classe ou de tipo e um certificado SFI(A) para a categoria de avião em causa;
2. Ter pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em aviões multipiloto;
3. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como SFI(A) no tipo aplicável.

b) SFE(H). Os requerentes de um certificado SFE para helicópteros devem:

1. Ser titulares de uma ATPL(H), uma qualificação de tipo e um certificado SFI(H) para o tipo de helicóptero em causa;
2. Ter no activo pelo menos 1 000 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto;
3. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como SFI(H) no tipo aplicável.

**SECÇÃO 7*****Requisitos específicos para o examinador de instrutores de voo – FIE*****FCL.1005.FIE FIE – Privilégios e condições**

- a) FIE(A). Os privilégios de um FIE para aviões habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(A), CRI(A), IRI(A) e TRI(A) em aviões monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente;
- b) FIE(H). Os privilégios de um FIE para helicópteros habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(H), IRI(H) e TRI(H) em helicópteros monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente;
- c) FIE(As), (S), (B). Os privilégios de um FIE para planadores, aeronaves de descolagem vertical, balões e aeróstatos habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados de instrutor na categoria de aeronave aplicável, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente.

**FCL.1010.FIE FIE – Pré-requisitos**

a) FIE(A). Os requerentes de um certificado FIE para aviões devem:

no caso de requerentes que pretendam conduzir avaliações de competência:

1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
2. Ter completado 2 000 horas de voo como pilotos em aviões ou TMG; e
3. Ter no activo pelo menos 100 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.

b) FIE(H). Os requerentes de um certificado FIE para helicópteros devem:

1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
2. Ter completado 2 000 horas de voo como pilotos em helicópteros;
3. Ter no activo pelo menos 100 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.

- c) FIE(As). Os requerentes de um certificado FIE para aeróstatos devem:
1. Ter completado 500 horas de voo como pilotos em aeróstatos;
  2. Ter no activo pelo menos 20 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado FI(As);
  3. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente.
- d) FIE(S). Os requerentes de um certificado FIE para planadores devem:
1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente;
  2. Ter completado 500 horas de voo como pilotos em planadores ou motoplanadores;
  3. Ter completado:
    - i) para requerentes que pretendam conduzir avaliações de competência em TMG, 10 horas ou 30 descolagens na instrução de requerentes de um certificado de instrutor em TMG,
    - ii) em todos os outros casos, 10 horas ou 30 lançamentos na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.
- e) FIE(B). Os requerentes de um certificado FIE para balões devem:
1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente;
  2. Ter completado 350 horas de voo como pilotos em balões;
  3. Ter completado 10 horas na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.
-

*Apêndice 1***Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos****A. ATRIBUIÇÃO DE CRÉDITOS DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS PARA A EMISSÃO DE UMA LICENÇA DE PILOTO NOUTRA CATEGORIA DE AERONAVE – INSTRUÇÃO DE TRANSFERÊNCIA E REQUISITOS DE EXAME****1. LAPL, PPL, BPL e SPL**

1.1. Para a emissão de uma LAPL, serão creditados na totalidade ao titular de uma LAPL noutra categoria de aeronave os conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas em FCL.120, alínea a).

1.2. Sem prejuízo do disposto no número supra, para a emissão de uma LAPL, PPL, BPL e SPL o titular de uma licença noutra categoria de aeronave deve receber instrução teórica e passar exames de conhecimentos teóricos ao nível adequado nas seguintes matérias:

- princípios de voo,
- procedimentos operacionais,
- performance e planeamento do voo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave, navegação.

1.3. Para a emissão de uma PPL, BPL ou SPL, o titular de uma LAPL na mesma categoria de aeronave obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos em matéria de de instrução e de exame de conhecimentos teóricos.

**2. CPL**

2.1. Um requerente de uma CPL que seja titular de uma CPL noutra categoria de aeronave deve ter recebido formação de transferência em conhecimentos teóricos num curso homologado, com base nas diferenças identificadas entre os programas da CPL para diferentes categorias de aeronave.

2.2. O requerente deve passar os exames de conhecimentos teóricos definidos na presente parte nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: estrutura e sistemas, electrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência;

022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;

032/034 — Aviões ou helicópteros de de alta performance, conforme aplicável;

070 — Procedimentos operacionais; e

080 — Princípios de voo.

2.3. A um requerente de uma CPL que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma IR na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

- performance humana,
- meteorologia.

**3. ATPL**

3.1. Um requerente de uma ATPL que seja titular de uma ATPL noutra categoria de aeronave deve ter recebido formação de transferência em conhecimentos teóricos numa ATO com base nas diferenças identificadas entre os programas ATPL para diferentes categorias de aeronave.

3.2. O requerente deve passar os exames de conhecimentos teóricos definidos na presente parte nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: estrutura e sistemas, electrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência;

022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;

032 — Performance;

070 — Procedimentos operacionais; e

080 — Princípios de voo.

3.3. A um requerente de uma ATPL(A) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações VFR.

3.4. A um requerente de uma ATPL(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

— direito aéreo,

— princípios de voo (helicóptero),

— comunicações VFR.

3.5. A um requerente de uma ATPL(A) que tenha passado o exame teórico pertinente para uma IR(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações IFR.

3.6. A um requerente de uma ATPL(H) com uma IR(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

— princípios de voo (helicóptero),

— comunicações VFR.

#### 4. IR

4.1. A um requerente de uma IR que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

— performance humana,

— meteorologia.

4.2. A um requerente de uma IR(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma ATPL(H) VFR é exigido que passe nos exames das seguintes matérias:

— direito aéreo,

— planeamento de voo e monitorização de voo,

— radionavegação,

— comunicações IFR.

Escala de Classificação da Proficiência Linguística – Nível superior, avançado e operacional

Nível	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensão	Interação
<b>Superior (perito) (Nível 6)</b>	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, quase nunca dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintáticos.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de temas familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, variado e adaptável ao registo.	Capaz de manter conversas prolongadas com naturalidade e sem esforço. Varia o débito do discurso para efeitos estilísticos, por exemplo para acentuar um determinado argumento. Utiliza espontaneamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta e sistemática em quase todos os contextos, inclusivamente das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais e responde-lhes adequadamente.
<b>Avançado (Nível 5)</b>	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, raramente dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintáticos. Tenta estruturas complexas, mas comete erros que, por vezes, prejudicam o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Recurso sistemático e correcto a paráfrases. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de manter conversas prolongadas com relativa facilidade sobre temas familiares, mas incapaz de variar o débito do discurso como instrumento estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta de temas correntes, concretos e profissionais e geralmente correcta quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Capaz de compreender uma série de variedades de discurso (dialectos e/ou sotaques) ou registos.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere eficazmente a relação falante/ouvinte.
<b>Operacional (Nível 4)</b>	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação são influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, mas só por vezes dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais e os padrões sintáticos básicos são utilizados com criatividade e normalmente bem dominados. Podem ocorrer erros, sobretudo em circunstâncias excepcionais ou imprevistas, mas raramente interferem com o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são normalmente suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Capaz, muitas vezes, de utilizar com êxito paráfrases, na falta de vocabulário, em circunstâncias excepcionais ou imprevistas.	Capaz de produzir enunciados relativamente longos a um ritmo adequado. Podem ocorrer quebras de fluência na mudança de um discurso planeado ou com recurso a expressões conhecidas para uma interação espontânea, mas sem que isso impeça a comunicação efectiva. Utiliza de um modo limitado os marcadores ou articuladores do discurso. A utilização de bordões linguísticos não é factor de distração.	A compreensão é geralmente correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando o sotaque ou a variante utilizado/a é suficientemente inteligível para uma comunidade de utilizadores internacional. Quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos, a compreensão pode ser mais lenta ou exigir estratégias de clarificação.	As respostas são normalmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém o diálogo mesmo quando lida com uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Lida convenientemente com aparentes mal-entendidos tratando de verificar, confirmar ou clarificar o que se pretende.

Nota: O texto inicial do Apêndice 2 foi transferido para os AMC. Ver também a Nota Explicativa.

*Apêndice 3***Cursos de formação para a emissão de uma CPL e uma ATPL**

1. O presente apêndice descreve os requisitos para os diferentes tipos de cursos de formação para a emissão de uma CPL ou de uma ATPL, com ou sem uma qualificação IR.
2. Um requerente que pretenda transferir-se para outra ATO durante um curso de formação deve solicitar à autoridade competente uma avaliação formal das horas adicionais de formação necessárias.

**A. Curso integrado ATP – Aviões****GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado ATP(A) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir operar como pilotos em aviões multipiloto e multimotor no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(A)/IR.
2. Um requerente que pretenda frequentar um curso integrado ATP(A) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H), devem ser creditadas 50 % das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 4cinco horas caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno em aviões, das quais podem ser contabilizadas até 20 horas para o cumprimento dos requisitos relativos ao tempo de voo de instrução em duplo comando.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(A);
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos; e
  - c) Formação em MCC para a operação de aviões multipiloto.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso ATP(A) pode requerer à autoridade competente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores assim como uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(A) consistirá em pelo menos 750 horas de instrução.
7. O curso MCC consistirá em pelo menos 25 horas de instrução teórica e exercícios.

**EXAME TEÓRICO**

8. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma ATPL(A).

**TREINO DE VOO**

9. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 195 horas, incluídos todos os testes de progresso, das quais até 55 horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 195 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
  - a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 55 horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
  - b) 70 horas como PIC, entre as quais horas de voo VFR e de voo por instrumentos como aluno piloto comandante (SPIC). O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;
  - c) 50 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
  - d) Cinco horas de voo efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação e cinco descolagens a solo e cinco aterragens de paragem completa a solo; e

e) 115 horas de tempo de instrumentos compreendendo, pelo menos:

1. 20 horas como SPIC;
2. 15 horas de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS ou FNPT II;
3. 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:
  - i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I, ou
  - ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais um máximo de 10 horas pode ser efectuado num FNPT I.

Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo exigido de instrução de instrumentos. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas.

f) Cinco horas devem ser efectuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.

#### PROVA DE PERÍCIA

10. Após a realização do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(A) num avião monomotor ou num avião multimotor e a prova de perícia para a IR num avião multimotor.

#### B. Curso modular ATP – Aviões

1. Os requerentes de uma ATPL(A) que tenham efectuado a sua instrução teórica num curso modular devem:

a) Ser titulares de pelo menos uma PPL(A) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago; e

Ter completado pelo menos as seguintes horas de instrução teórica:

1. Para requerentes titulares de uma PPL(A): 650 horas;
2. Para requerentes titulares de uma CPL(A): 400 horas;
3. Para requerentes titulares de uma IR(A): 500 horas;
4. Para requerentes titulares de uma CPL(A) e uma IR(A): 250 horas.

A instrução teórica deve ser efectuada antes da realização da prova de perícia para uma ATPL(A).

#### C. Curso integrado CPL/IR – Aviões

##### GERAL

1. O objectivo de um curso integrado CPL(A) e IR(A) consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para operarem aviões monopiloto monomotor ou multimotor no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(A)/IR.
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(A)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (*ab initio*) ou como titular de uma PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H), devem ser creditadas 50 % das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 4cinco horas caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno em aviões, das quais podem ser contabilizadas até 20 horas para o cumprimento dos requisitos de tempo de voo de instrução em duplo comando.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução de teórica ao nível exigido para a CPL(A) e a IR; e
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.



5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL/IR(A) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e para uma IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos CPL(A)/IR consistirá em pelo menos 500 horas de instrução.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(A) e uma IR.

#### TREINO DE VOO

8. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 180 horas de voo, nelas incluídos todos os testes de progresso, das quais até 40 horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 180 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

- a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 40 pode ser tempo de instrumentos em terra;
- b) 70 horas como PIC, entre as quais horas de voo VFR e de voo por instrumentos, que podem ser voadas como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;
- c) 50 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Cinco horas de voo efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens de paragem completa a solo; e
- e) 100 horas de instrumentos compreendendo, pelo menos:
  - 1. 20 horas como SPIC; e
  - 2. 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:
    - i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I, ou
    - ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até 10 horas podem ser realizadas num FNPT I.

Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo exigido de instrução de instrumentos. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas.

- f) Cinco horas efectuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo 4 quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e de um trem de aterragem retráctil.

#### PROVAS DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(A) e a prova de perícia para a IR num avião multimotor ou num avião monomotor.

### D. Curso integrado CPL – Aviões

#### GERAL

- 1. O objectivo de um curso integrado CPL(A) consiste em treinar pilotos para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(A).
- 2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(A) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
- 3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H), ser-lhe-ão creditadas 50 % das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 45 horas caso tenha obtido uma qualificação de voo nocturno em aviões, das quais até 20 horas podem ser contabilizadas para o cumprimento dos requisitos de tempo de voo de instrução em duplo comando.

4. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da CPL(A); e
- b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(A) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos CPL(A) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(A).

#### TREINO DE VOO

8. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 150 horas, nelas incluídas todos os testes de progresso, das quais até cinco horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 150 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

- a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de cinco pode ser de instrumentos em terra;
- b) 70 horas como PIC;
- c) 20 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Cinco horas de voo efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens com paragem completa a solo;
- e) 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser de instrumentos em terra num FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas;
- f) Cinco horas efectuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e de um trem de aterragem retráctil.

#### PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(A) num avião monomotor ou multimotor.

### E. Curso modular CPL – Aviões

#### GERAL

1. O objectivo de um curso modular CPL(A) consiste em treinar titulares de uma PPL(A) para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(A).
2. Antes de iniciar o curso modular CPL(A), o requerente deve ser titular de uma PPL(A) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.
3. Antes de iniciar o treino de voo, o requerente deve:
  - a) Ter completado 150 horas de voo;
  - b) Ter cumprido os pré-requisitos para a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para aviões multimotor em conformidade com a Subparte H, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia.
4. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(A) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua organizado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.

5. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da CPL(A); e
- b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso homologado de conhecimentos teóricos CPL(A) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(A).

#### TREINO DE VOO

- 8. Os requerentes que não sejam titulares de uma IR devem receber pelo menos 25 horas de instrução em duplo comando, nelas incluídas 10 horas de instrução em instrumentos, das quais até cinco horas podem ser de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II, FTD 2 ou FFS.
- 9. Os requerentes que sejam titulares de uma IR(A) válida serão creditados na totalidade para efeitos de cumprimento do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando. Os requerentes titulares de uma IR(H) válida serão creditados até cinco horas do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, caso em que pelo menos cinco horas de tempo instrução de instrumentos em duplo comando devem ser efectuadas num avião. A um requerente titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido.
- 10. a) Os requerentes com uma IR válida receberão pelo menos 15 horas de instrução de voo à vista em duplo comando.  
b) Os requerentes sem uma qualificação de voo nocturno para aviões receberão adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens com paragem completa a solo.
- 11. Pelo menos cinco horas de instrução de voo serão efectuadas num avião certificado para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotado de uma hélice de passo variável e de um trem de aterragem retráctil.

#### EXPERIÊNCIA

- 12. Os requerentes de uma CPL(A) devem ter completado pelo menos 200 horas de voo, compreendendo pelo menos:
  - a) 100 horas como PIC, das quais 20 horas de voo de navegação como PIC, que devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
  - b) Cinco horas de voo devem ser efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens com paragem completa a solo; e
  - c) 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de cinco horas pode ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I, FNPT II ou FFS. Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas;
  - d) Seis horas de voo devem ser cumpridas num avião multimotor;
  - e) As horas como PIC de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 200 horas de voo nos seguintes casos:
    - i) 30 horas em helicóptero, caso o requerente seja titular de uma PPL(H); ou
    - ii) 100 horas em helicópteros, caso o requerente seja titular de uma CPL(H); ou
    - iii) 30 horas em TMG ou planadores; ou
    - iv) 30 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma PPL(As); ou
    - v) 60 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma CPL(As).

## PROVA DE PERÍCIA

13. Após a conclusão do treino de voo e cumpridos os requisitos de experiência pertinentes, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(A) num avião monomotor ou multimotor.

**F. Curso integrado ATP/IR – Helicópteros**

## GERAL

1. O objectivo de um curso integrado ATP(H)/IR consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem como co-pilotos em helicópteros multipiloto multimotor no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(H)/IR.
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado ATP(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
  - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(H) e a IR;
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos; e
  - c) Treino em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga completar a totalidade do curso ATP(H)/IR pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

## CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(H)/IR consistirá em pelo menos 750 horas de instrução.
7. O curso MCC incluirá pelo menos 25 horas de instrução teórica e exercícios.

## EXAME TEÓRICO

8. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma ATPL(H) e de uma IR.

## TREINO DE VOO

9. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 195 horas, nas quais estão incluídos todos os testes de progresso. No total das 195 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
  - a) 140 horas de instrução em duplo comando, das quais:
    1. 75 horas de instrução de voo à vista podem incluir:
      - i) 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
      - ii) 25 horas num FTD 2,3; ou
      - iii) 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou
      - iv) 20 horas num avião ou TMG;
    2. 50 horas de instrução de instrumentos podem incluir:
      - i) um máximo de 20 horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II/III de helicóptero; ou
      - ii) 10 horas em pelo menos um FNPT I de helicóptero ou num avião.

3. 15 horas de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS de helicóptero ou um FTD 2,3 (MCC) ou um FNPT II/III(MCC) de helicóptero.

Caso o helicóptero utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS de helicóptero utilizado para o treino de voo à vista, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o FNPT II/III de helicóptero.

- b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Devem ser efectuadas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo.
- c) 50 horas de voo de navegação, incluindo pelo menos 10 horas de voo de navegação como SPIC e um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Deverão ser completadas em helicóptero cinco horas de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:
- i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos, e
  - ii) 40 horas de treino IR, que devem incluir pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

#### PROVAS DE PERÍCIA

10. Após a realização do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(H) num helicóptero multimotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR e deve cumprir os requisitos para a formação MCC.

#### G. Curso integrado ATP – Helicópteros

##### GERAL

1. O objectivo de um curso integrado ATP(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem como co-pilotos em helicópteros multipiloto e multimotor, limitados aos privilégios VFR, no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(H).
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado ATP(H) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
  - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(H);
  - b) Formação básica de voo à vista e por instrumentos; e
  - c) Formação em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso ATP(H) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

##### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(H) consistirá em pelo menos 650 horas de instrução.
7. O curso MCC consistirá em pelo menos 20 horas de instrução teórica e exercícios.

**EXAME TEÓRICO**

8. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma ATPL(H).

**TREINO DE VOO**

9. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 150 horas, nelas se incluindo todos os testes de progresso. No total das 150 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais:

i) 75 horas de instrução de voo à vista podem incluir:

1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou
3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou
4. 20 horas num avião ou TMG;

ii) 10 horas de instrução básica de instrumentos podem incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião;

iii) 10 horas MCC, para as quais pode ser utilizado: um FFS ou FTD 2,3 (MCC) ou FNPT II/III(MCC) de helicóptero.

Caso o helicóptero utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS de helicóptero utilizado para o treino de voo à vista, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o FNPT II/III de helicóptero.

- b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo noturno a solo;
- c) 50 horas de voo de navegação, das quais pelo menos 10 horas de voo de navegação como SPIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Deverão ser realizadas cinco horas de voo noturno em helicópteros, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

**PROVAS DE PERÍCIA**

10. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(H) num helicóptero multimotor e cumprir os requisitos MCC.

**H. Curso modular ATP – Helicópteros**

1. Os requerentes de uma ATPL(H) que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma PPL(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução num período de 18 meses:
- a) Para os requerentes titulares de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago: 550 horas;
  - b) Para os requerentes titulares de uma CPL(H): 300 horas.
2. Os requerentes de uma ATPL(H)/IR que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma PPL(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução:
- a) Para os requerentes titulares de uma PPL(H): 650 horas;
  - b) Para os requerentes titulares de uma CPL(H): 400 horas;
  - c) Para requerentes titulares de uma IR(H): 500 horas;
  - d) Para requerentes titulares de uma CPL(H) e de uma IR(H): 250 horas.

**I. Curso integrado CPL/IR – Helicópteros****GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado CPL(H)/IR consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para operarem helicópteros monopiloto multimotor e para obterem uma CPL(H)/IR para helicópteros multimotor.
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), 50 % da experiência relevante serão contabilizados como crédito, até um máximo de:
  - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível de conhecimentos exigido para a CPL(H) e a IR, bem como para a qualificação de tipo inicial para helicópteros multimotor; e
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(H)/IR pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e para uma IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

6. Um curso de conhecimentos teóricos CPL(H)/IR consistirá em pelo menos 500 horas de instrução.

**EXAME TEÓRICO**

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(H) e de uma IR.

**TREINO DE VOO**

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 180 horas, nas quais se incluem todos os testes de progresso. Nas 180 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
  - a) 125 horas de instrução em duplo comando, das quais:
    - i) 75 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:
      1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
      2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou
      3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou
      4. 20 horas num avião ou TMG,
    - ii) 50 horas de instrução de instrumentos que podem incluir:
      1. Até 20 horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de helicóptero; ou
      2. 10 horas pelo menos num FNPT I de helicóptero ou num avião.

Caso o helicóptero utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para o treino de voo à vista, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o FNPT II/III.

  - b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo;

- c) 10 horas de voo de navegação em duplo comando;
- d) 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- e) Deverão ser completadas cinco horas de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- f) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:
  - i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos, e
  - ii) 40 horas de treino IR, das quais pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

#### PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(H) num helicóptero multimotor ou monomotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR.

### J. Curso integrado CPL – Helicópteros

#### GERAL

1. O objectivo de um curso integrado CPL(H) é treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(H).
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(H) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
  - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível de conhecimentos exigido para a CPL(H); e
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(H) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(H) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução, ou 200 horas caso o requerente seja titular de uma PPL.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(H).

#### TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 13cinco horas, incluídos todos os testes de progresso, das quais um máximo de cinco horas pode ser tempo de instrumentos em terra. No total das 13cinco horas, os requerentes devem efectuar pelo menos:
- a) 85 horas de instrução em duplo comando, das quais:
    - i) até 75 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:
      1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou



2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou

3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou

4. 20 horas num avião ou TMG.

ii) um máximo de 10 horas pode ser de instrução de instrumentos, podendo incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião.

Caso o helicóptero utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para o treino visual, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o FNPT II/III.

b) 50 horas como PIC, das quais 3cinco horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo;

c) 10 horas de voo de navegação em duplo comando;

d) 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

e) Deverão ser realizadas cinco horas de voo nocturno em helicópteros, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;

f) 10 horas de instrução de instrumentos em duplo comando, das quais pelo menos cinco horas num helicóptero.

#### PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(H).

#### K. Curso modular CPL – Helicópteros

##### GERAL

1. O objectivo de um curso modular CPL(H) consiste em treinar os titulares de uma PPL(H) ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(H).

2. Antes de iniciar o curso modular CPL(H), um requerente deve ser titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.

3. Antes de iniciar o treino de voo, o requerente deve:

a) Ter completado 155 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo 50 horas como PIC, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação;

b) Ter cumprido o preceituado em FCL.725 e em FCL.720.H se na prova de perícia for utilizado um helicóptero multimotor.

4. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua organizado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.

5. O curso consistirá em:

a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(H); e

b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

##### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(H) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

##### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(H).

## TREINO DE VOO

8. Os requerentes que não sejam titulares de uma IR receberão pelo menos 30 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais:
  - a) 20 horas de instrução de voo à vista, as quais podem incluir cinco horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de helicóptero; e
  - b) 10 horas de instrução de instrumentos, que podem incluir cinco horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT I de helicóptero ou num avião.
9. Os requerentes titulares de uma IR(H) válida serão creditados na totalidade para efeitos de tempo de instrução de instrumentos. Os requerentes titulares de uma IR(A) válida devem completar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num helicóptero.
10. Os requerentes que não sejam titulares de uma qualificação de voo nocturno para helicópteros devem receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluam pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

## EXPERIÊNCIA

11. O requerente de uma CPL(H) deve ter completado pelo menos 185 horas de voo, incluindo 50 horas como PIC, das quais 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ter sido efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

As horas cumpridas como piloto comandante de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 18cinco horas de voo nos seguintes casos:

- a) 20 horas em aviões, caso o requerente seja titular de uma PPL(A); ou
- b) 50 horas em aviões, caso o requerente seja titular de uma CPL(A); ou
- c) 10 horas em TMG ou planadores; ou
- d) 20 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma PPL(As); ou
- e) 50 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma CPL(As).

## PROVA DE PERÍCIA

12. Após a conclusão do treino de voo e a aquisição da experiência relevante, o requerente deve propor-se para a prova de perícia para a CPL(H).

**L. Curso integrado CPL/IR – Aeróstatos**

## GERAL

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As)/IR consiste em formar os pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem aeróstatos e obterem a CPL(As)/IR.
2. Um requerente que pretenda tirar um curso integrado CPL(As)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido na formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), ser-lhe-ão creditadas até um máximo de:
  - a) 10 horas, das quais um máximo de cinco horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 1cinco horas, das quais um máximo de sete horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As) e a IR, bem como para a qualificação de tipo inicial para aeróstatos; e
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL/IR(As) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e para uma IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos CPL(As)/IR consistirá em pelo menos 500 horas de instrução.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(As) e uma IR.

#### TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 80 horas, incluindo todos os testes de progresso. Dessas 80 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

- a) 60 horas de instrução em duplo comando, das quais:

- i) 30 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:

1. 12 horas num FFS de aeróstato; ou
2. 10 horas num FTD de aeróstato; ou
3. oito horas num FNPT II/III de aeróstato; ou
4. oito horas num avião, helicóptero ou TMG;

- ii) 30 horas de instrução de instrumentos, que podem incluir:

1. até 12 horas num FFS ou FTD ou FNPT II,III de aeróstato; ou
2. Seis horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT 1 de aeróstato ou num avião.

Caso o aeróstato utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para o treino visual, o crédito máximo será limitado a oito horas.

- b) 20 horas como PIC, das quais cinco horas podem ser como SPIC. Deverão ser completadas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo;
- c) Cinco horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual devem ser efectuadas duas aterragens com paragem completa no aeródromo de destino;
- d) Deverão ser completadas cinco horas de voo nocturno em aeróstatos, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluirão pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 30 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:
- i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos; e
  - ii) 20 horas de formação para a IR, das quais pelo menos 10 horas num aeróstato multimotor certificado IFR.

#### PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente tem de realizar a prova de perícia para CPL(As) num aeróstato multimotor ou monomotor e a prova de perícia para a IR num aeróstato multimotor certificado IFR.

#### M. Curso integrado CPL – Aeróstatos

##### GERAL

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(As) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.

3. Um requerente pode ser admitido na formação como principiante (*ab initio*) ou como titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
  - a) 10 horas, das quais um máximo de cinco horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
  - b) 15 horas, das quais um máximo de sete horas pode ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As); e
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(As) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(As) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução ou 200 horas caso o requerente seja titular de uma PPL.

#### EXAME TEÓRICO

7. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(As).

#### TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 50 horas, nas se incluindo todos os testes de progresso, das quais um máximo de cinco horas pode ser tempo de instrumentos em terra. Desse total de 50 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
  - a) 30 horas de instrução em duplo comando, das quais cinco, no máximo, podem ser tempo de instrumentos em terra;
  - b) 20 horas como PIC;
  - c) Cinco horas de voo de navegação em duplo comando;
  - d) Cinco horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual devem ser efectuadas duas aterragens com paragem completa no aeródromo de destino;
  - e) Deverão ser completadas cinco horas de voo nocturno em aeróstatos, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluirão pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
  - f) 10 horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, das quais pelo menos cinco horas num aeróstato.

#### PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(As).

### N. Curso modular CPL – Aeróstatos

#### GERAL

1. O objectivo de um curso modular CPL(As) consiste em treinar titulares de uma PPL(As) ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Antes de iniciar um curso modular CPL(As) um requerente deve:
  - a) Ser titular de pelo menos uma PPL(As) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
  - b) Ter completado 200 horas de voo como piloto em aeróstatos, das quais 100 horas como PIC, 50 das quais em voos de navegação.
3. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(As) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua preparado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.

4. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As); e
- b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

5. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(As) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

#### EXAME TEÓRICO

6. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(As).

#### TREINO DE VOO

7. Os requerentes que não sejam titulares de uma IR receberão pelo menos 20 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais:

10 horas de instrução de voo à vista, que poderão incluir cinco horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de aeróstato; e

10 horas de instrução de instrumentos, que poderão incluir cinco horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT I de aeróstato ou num avião.

8. Os requerentes titulares de uma IR(As) válida serão creditados na totalidade para efeitos de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando. Os requerentes titulares de uma IR válida noutra categoria de aeronave devem completar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num aeróstato.

9. Os requerentes que não sejam titulares de uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos devem receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, que compreenderão três horas de instrução em duplo comando, das quais pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

#### EXPERIÊNCIA

10. O requerente de uma CPL(As) deve ter completado pelo menos 250 horas de voo em aeróstatos, incluindo 125 horas como PIC, das quais 50 horas de voo de navegação como PIC, que incluirão um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa no aeródromo de destino.

As horas como PIC de outras categorias de aeronave poderão ser contabilizadas nas 18cinco horas de voo nos seguintes casos:

- a) 30 horas em aviões ou helicópteros, caso o requerente seja titular respectivamente de uma PPL(A) ou de uma PPL(H); ou
- b) 60 horas em aviões ou helicópteros, caso o requerente seja titular respectivamente de uma CPL(A) ou CPL(H); ou
- c) 10 horas em TMG ou planadores; ou
- d) 10 horas em balões.

#### PROVA DE PERÍCIA

11. Após a conclusão do respectivo treino de voo e a aquisição da experiência relevante, o requerente realizará a prova de perícia para a CPL(As).

---

*Apêndice 4***Prova de perícia para a emissão de uma CPL****A. Geral**

1. Um requerente de uma prova de perícia para uma CPL deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada para a prova.
2. O requerente deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A reprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção obriga o requerente a repetir toda a prova. Um requerente que reprova em apenas uma secção terá apenas de repetir a secção em que reprova. A reprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o requerente a repetir toda a prova. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas em seis meses. A reprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Pode ser exigido treino adicional na sequência da reprovação em qualquer prova de perícia. Não há limite quanto ao número de provas de perícia que podem ser realizadas.

**CONDUÇÃO DA PROVA**

4. Caso decida interromper uma prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador de voo (FE), o requerente terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo FE, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
5. À discrição do FE, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo requerente. O FE pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração de perícia de voo por parte do requerente exige uma repetição completa da prova.
6. O requerente terá de pilotar a aeronave numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e efectuar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
7. O requerente deve indicar ao FE as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser efectuadas de acordo com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido ao requerente que determine as definições de potências e as velocidades. Os dados de performance para a decolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo requerente de acordo com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.
8. O FE não participará na operação da aeronave, excepto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego.

**B. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL - Aviões**

1. O avião utilizado para a prova de perícia deve satisfazer os requisitos para os aviões de formação, estar certificado para o transporte de pelo menos 4 pessoas e ser dotado de uma hélice de passo variável e de um trem de aterragem retráctil.
2. A rota a ser voada será escolhida pelo FE e o destino será um aeródromo controlado. O requerente será responsável pelo planeamento do voo e deve assegurar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. A duração do voo será de pelo menos 90 minutos.
3. O requerente deve demonstrar capacidade para:
  - a) Operar o avião dentro das suas limitações;
  - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - c) Exercer uma boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
  - d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
  - e) Manter sempre o controlo do avião de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

## TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

4. 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

voo normal	± 100 pés
com falha de motor simulada	± 150 pés

Manutenção de rota com base em ajudas rádio ± 5°

## Rumo

voo normal	± 10°
com falha de motor simulada	± 15°

## Velocidade

descolagem e aproximação	± 5 nós
todos os outros regimes de voo	± 10 nós

## CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens da secção 2, linha c e linha e iv), e a totalidade das secções 5 e 6 podem ser realizados num FNPT II ou num FFS.

A utilização das listas de verificação do avião, a perícia de voo, o controlo do avião por referência visual externa, os procedimentos antigelo/degelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA	
a	Pré-voo, incluindo: Planeamento de voo, documentação, determinação de massa e centragem, «briefing» meteorológico, NOTAMS
b	Inspecção e condições de manutenção do avião
c	Rolagem e descolagem
d	Considerações sobre performance e compensador
e	Procedimentos operacionais do aeródromo e circuito de tráfego
f	Procedimento de saída, ajuste de altímetros, prevenção de colisões (vigilância do espaço exterior circundante)
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 2 — MANOBRAS BÁSICAS DE VOO	
a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo voo em frente e nivelado, subida, descida, vigilância do espaço exterior circundante
b	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente baixas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após perdas de velocidade incipientes e totais.
c	Voltas, incluindo voltas em configuração de aterragem. Voltas apertadas com 45° de pranchamento
d	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente altas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após voo picado em espiral
e	Voo por referência apenas a instrumentos, incluindo: i) voo nivelado, configuração de cruzeiro, controlo de rumo, altitude e velocidade aerodinâmica ii) voltas a subir e a descer com 10°-30° de pranchamento iii) recuperações após atitudes não usuais iv) painel de instrumentos parcial
f	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS EM ROTA

a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo configuração de cruzeiro Considerações relativas à distância a percorrer/autonomia
b	Orientação, leitura de mapa
c	Altitude, velocidade, controlo de rumo, vigilância do espaço exterior circundante
d	Ajuste de altímetros. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Monitorização da progressão do voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de rota e correcções à rota
f	Observação das condições atmosféricas, avaliação das tendências, planeamento de diversão
g	Manutenção da rota, posicionamento (NDB ou VOR), identificação das ajudas à navegação (voo por instrumentos). Execução do plano de diversão para um aeródromo alternativo (voo visual)

## SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM

a	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros, verificações, vigilância do espaço exterior circundante
b	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
c	«Borrego» a baixa altura
d	Aterragem normal, aterragem com vento cruzado (se as condições o permitirem)
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de flaps
h	Acções pós-voo

## SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4

a	Falha de motor simulada após descolagem (a uma altitude segura), simulação de incêndio
b	Avarias dos equipamentos Incluindo extensão alternativa do trem de aterragem, falha eléctrica e de travões
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Perguntas orais

## SECÇÃO 6 — VOO ASSIMÉTRICO SIMULADO E ITENS DE CLASSE OU DE TIPO PERTINENTES

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5

a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação assimétrica com «borrego»
c	Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total



d	Paragem e rearranque do motor
e	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T, perícia de voo
f	Qualquer item pertinente da prova de perícia para qualificação de classe ou de tipo - conforme determinado pelo FE – inclusivamente, se aplicável: i) sistemas do avião, incluindo a utilização do piloto automático ii) utilização do sistema de pressurização iii) utilização do sistema de degelo e antigelo
g	Perguntas orais

### C. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL – Helicópteros

1. O helicóptero utilizado para a prova de perícia terá de satisfazer os requisitos para os helicópteros de formação.
2. A área e a rota a serem voadas serão escolhidas pelo FE e todas operações a baixo nível e o voo estacionário serão efectuados num aeródromo/local certificado. As rotas utilizadas para a secção 3 poderão terminar no aeródromo de partida ou em outro aeródromo e um dos destinos será um aeródromo controlado. A prova de perícia pode ser realizada em dois voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 90 minutos.
3. O requerente deve demonstrar capacidade para:
  - a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;
  - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
  - d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
  - e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

#### TOLERANCIAS NA PROVA DE VOO

4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do helicóptero utilizado.

#### Altura

voo normal	± 100 pés
emergência maior simulada	± 150 pés

Manutenção da rota com base em ajudas rádio ± 10°

#### Rumo

voo normal	± 10°
emergência maior simulada	± 15°

#### Velocidade

descolagem e aproximação multimotor	± 5 nós
todos os outros regimes de voo	± 10 nós

#### «Ground drift»

Descolagem vertical I.G.E.	± 3 pés
aterragem sem movimentos laterais ou retrógrados	

## CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens na secção 4 poderão ser efectuados num FNPT ou num FFS de helicóptero. A utilização das listas de verificação do helicóptero, a perícia de voo, o controlo do helicóptero por referência visual externa, os procedimentos antigelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — VERIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS ANTES E APÓS O VOO	
a	Conhecimentos sobre o helicóptero (por exemplo registo técnico, combustível, massa e centragem, performance), plano de voo, documentação, NOTAMS, condições meteorológicas
b	Inspecção/medidas antes do voo, localização dos componentes e sua finalidade
c	Inspecção da cabina de pilotagem, procedimento de arranque
d	Verificações dos equipamentos de comunicação e de navegação, selecção e configuração de frequências
e	Procedimento pré-descolagem, procedimento de radiotelefonia, coordenação com o ATC – cumprimento
f	Estacionamento, paragem e procedimento pós-voo
SECÇÃO 2 — MANOBRAS EM VOO ESTACIONÁRIO, MANOBRA AVANÇADA E ÁREAS RESTRITAS	
a	Descolagem e aterragem (largada e impacto)
b	Deslocação, deslocação em estacionário
c	Suspensão estacionária com vento frontal/transversal/de retaguarda
d	Volta de suspensão estacionária, 360° para a esquerda e para a direita (voltas no local)
e	Translação para a frente, lateral e para trás em voo estacionário
f	Falha de motor simulada em estacionário
g	Paragens rápidas contra e a favor do vento
h	Aterragens e descolagens em terreno inclinado/local não preparado
i	Descolagens (vários tipos)
j	Descolagem com vento cruzado, a favor do vento (se possível)
k	Descolagem à carga máxima (real ou simulada)
l	Aproximações (vários tipos)
m	Descolagens e aterragens com potência limitada
n	Auto-rotações (o FE selecciona dois itens entre – básico, distância, baixa velocidade e voltas de 360°)
o	Aterragem em auto-rotação
p	Exercício de aterragem forçada com recuperação de potência
q	Verificações de potência, técnica de reconhecimento, técnica de aproximação e saída
SECÇÃO 3 — NAVEGAÇÃO — PROCEDIMENTOS EM ROTA	
a	Navegação e orientação a várias altitudes/alturas, leitura de mapas
b	Altitude/altura, velocidade, controlo de rumo, observação do espaço aéreo e ajuste de altímetros
c	Monitorização da progressão de voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, autonomia, ETA, avaliação de erro de rota e correcções à rota, monitorização de instrumentos
d	Observação das condições meteorológicas, planeamento de diversão

e	Manutenção de rota, posicionamento (NDB e/ou VOR), identificação de ajudas de radionavegação
f	Coordenação com o ATC e observância dos regulamentos, etc.
<b>SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS E MANOBRAS DE VOO EXCLUSIVAMENTE POR REFERÊNCIA A INSTRUMENTOS</b>	
a	Voo nivelado, controlo de rumo, altitude/altura e velocidade
b	Voltas niveladas com pranchamento padrão para rumos específicos, de 180° a 360° para a esquerda e para a direita
c	Subida e descida, incluindo voltas com pranchamento padrão para rumos específicos
d	Recuperação de atitudes não usuais
e	Voltas com 30° de pranchamento, voltas até 90° para a esquerda e para a direita
<b>SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA (SIMULADOS, QUANDO ADEQUADO)</b>	
<i>Nota 1:</i> Caso seja conduzida num helicóptero multimotor, a prova incluirá um exercício de falha de motor simulada, com uma aproximação e aterragem em monomotor.	
<i>Nota 2:</i> O FE seleccionará 4 itens de entre os seguintes:	
a	Avaria do motor, incluindo falha do regulador, congelamento do carburador/motor, sistema de lubrificação, conforme o caso
b	Avaria do sistema de combustível
c	Avaria do sistema eléctrico
d	Avaria do sistema hidráulico, incluindo aproximação e aterragem sem sistema hidráulico, conforme aplicável
e	Avaria do rotor principal e/ou do sistema anti-torque (FFS ou apenas análise verbal do problema)
f	Simulação de incêndio, incluindo controlo e eliminação de fumos, conforme aplicável
g	Outros procedimentos não normais e de emergência descritos no manual de voo adequado, incluindo para helicópteros multimotor:  Falha de motor simulada na descolagem:  descolagem interrompida no ou antes do ponto de decisão de descolagem (TDP) ou aterragem forçada em segurança no ou antes do ponto definido após a descolagem (DPATO), imediatamente após o TDP ou o DPATO.  Aterragem com falha de motor simulada:  aterragem ou «borrego» na sequência de falha de motor antes do ponto de decisão de aterragem (LDP) ou do DPBL,  na sequência de falha de motor após o LDP ou aterragem forçada em segurança após o DPBL.

#### D. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL – Aeróstatos

- O aeróstato utilizado para a prova de perícia deve satisfazer os requisitos para os aeróstatos de instrução.
- A área e a rota a voar serão escolhidas pelo FE. As rotas utilizadas para a secção 3 podem terminar no aeródromo de partida ou em outro aeródromo e um dos destinos deve ser um aeródromo controlado. A prova de perícia pode ser realizada em 2 voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 60 minutos.
- O requerente deve demonstrar capacidade para:
  - Operar o aeróstato dentro das suas limitações;
  - Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
  - Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
  - Manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

## TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do aeróstato utilizado.

## Altura

voo normal	± 100 pés
emergência maior simulada	± 150 pés

Manutenção de rota com base em ajudas rádio ± 10°

## Rumo

voo normal	± 10°
emergência maior simulada	± 15°

## CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens das secções 5 e 6 podem ser executados num FNPT ou num FFS de aeróstato. A utilização das listas de verificação do aeróstato, a perícia de voo, o controlo do aeróstato por referência visual externa, os procedimentos antigelado e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

## SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

a	Pré-voo, incluindo: planeamento do voo, documentação, determinação da massa e centragem, «briefing» meteorológico, NOTAMS
b	Inspecção e condições de manutenção do aeróstato
c	Procedimento de libertação do mastro, manobras no solo e descolagem
d	Considerações sobre a performance e compensador
e	Procedimentos operacionais do aeródromo e circuito de tráfego
f	Procedimento de saída, ajuste de altímetros, prevenção de colisões, vigilância do espaço exterior circundante
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 2 — MANOBRAS BÁSICAS DE VOO

a	Controlo do aeróstato por referência visual externa, incluindo voo em frente e nivelado, subida, descida, vigilância do espaço exterior circundante
b	Voo em altura de pressão
c	Voltas
d	Descidas e subidas acentuadas
e	Voo por referência apenas a instrumentos, incluindo: i) voo nivelado, controlo de rumo, altitude e velocidade aerodinâmica ii) voltas a subir e a descer iii) recuperações de atitudes não usuais iv) painel de instrumentos parcial
f	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS EM ROTA

a	Controlo do aeróstato por referência visual externa Considerações sobre a distância/autonomia
b	Orientação, leitura de mapas

c	Altitude, velocidade, controlo de rumo, vigilância do espaço exterior circundante
d	Ajuste de altímetros, coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Monitorização da progressão de voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de rota e correcções à rota
f	Observação das condições atmosféricas, avaliação de tendências, planeamento de diversão
g	Manutenção de rota, posicionamento (NDB ou VOR), identificação das ajudas à navegação (voo por instrumentos). Execução do plano de diversão para um aeródromo alternativo (voo à vista)

#### SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM

a	Procedimento de chegada, ajuste de altímetros, verificações, vigilância do espaço exterior circundante
b	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
c	«Borrego» a baixa altura
d	Aterragem normal
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de flaps
h	Ações pós-voo

#### SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4

a	Falha de motor simulada após a descolagem (a uma altitude segura), simulação de incêndio
b	Avaria dos equipamentos
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Perguntas orais

#### SECÇÃO 6 — ITENS PERTINENTES DE CLASSE OU DE TIPO

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5

a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação e «borrego» com falha de motor(es)
c	Aproximação e aterragem com paragem total com falha de motor(es)
d	Avaria do sistema de pressurização do invólucro
e	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia, perícia de voo
f	Qualquer item pertinente da prova de perícia para qualificação de classe ou de tipo - conforme determinado pelo FE – inclusivamente, se aplicável: i) sistemas do aeróstato ii) utilização do sistema de pressurização do invólucro
g	Perguntas orais

*Apêndice 5***Curso de instrução integrado para MPL****GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado MPL consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para poderem operar como co-pilotos em aviões multipiloto multimotor de turbina para transporte aéreo em condições VFR e IFR e obter uma MPL.
2. A homologação de um curso de instrução MPL só será atribuída a uma ATO que faça parte de um operador de transporte aéreo comercial certificado em conformidade com a Parte MS e com os requisitos para as operações aéreas aplicáveis ou que tenha um acordo específico com um operador do género. A licença será limitada a esse operador específico até à conclusão do curso de conversão da companhia aérea.
3. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado MPL deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa ATO. O curso será baseado na competência e conduzida num ambiente operacional de tripulação múltipla.
4. Apenas serão admitidos no curso requerentes ab initio.
5. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(A);
  - b) Treino de voo à vista e por instrumentos;
  - c) Formação em MCC para a operação de aviões multipiloto; e
  - d) Instrução de qualificação de tipo.
6. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso MPL pode requerer junto da autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e para uma IR, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

7. Um curso homologado de conhecimentos teóricos MPL consistirá em pelo menos 750 horas de instrução para o nível de conhecimentos teóricos da ATPL(A), assim como nas horas exigidas para a instrução teórica para a qualificação de tipo pertinente, em conformidade com a subparte H.

**TREINO DE VOO**

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 240 horas, compostas por horas como piloto aos comandos (PF) e piloto que não está aos comandos (PNF), em voo real e simulado, e incluirá as seguintes quatro fases de treino:

- a) Fase 1 — Perícia de voo elementar

Treino básico específico num avião monopiloto.

- b) Fase 2 — Básica

Introdução às operações em tripulação múltipla e ao voo por instrumentos.

- c) Fase 3 — Intermédia

Aplicação das operações de tripulação múltipla a um avião multimotor de turbina certificado como avião de alta performance em conformidade com a Parte 21.

- d) Fase 4 — Avançada

Treino para a qualificação de tipo num ambiente orientado para o voo de linha.

A experiência de voo num voo real deve compreender todos os requisitos em matéria de experiência da Subparte H, treino de recuperação após perda de controlo, voo nocturno, voo exclusivamente por referência a instrumentos e a experiência necessária para alcançar a perícia de voo pertinente.

Os requisitos MCC serão incorporados nas fases pertinentes supracitadas.

O treino para voo assimétrico será ministrado num avião ou num FFS.

9. Cada fase de treino do programa de instrução de voo deve incluir quer instrução teórica quer instrução prática.
10. O curso de instrução incluirá um processo de avaliação contínua do programa de instrução e uma avaliação contínua dos alunos que seguem o programa. A avaliação deve garantir que:
  - a) As competências e a respectiva avaliação sejam pertinentes para a tarefa de um co-piloto de um avião multipiloto; e
  - b) Os alunos adquiram as competências necessárias de um modo progressivo e satisfatório.
11. O curso de instrução incluirá pelo menos 12 descolagens e aterragens para assegurar a competência. Estas descolagens e aterragens serão realizadas sob a supervisão de um instrutor num avião para o qual a qualificação de tipo deve ser emitida.

#### NÍVEL DE AVALIAÇÃO

12. O requerente de uma MPL deve ter demonstrado bom desempenho em todas as 9 unidades de competência especificadas no n.º 13 abaixo, no nível de competência avançado necessário para operar e interagir como co-piloto num avião multipiloto de turbina, em condições de voo à vista e por instrumentos. A avaliação deve confirmar que o controlo do avião ou das situações é sempre mantido, de modo a garantir o bom resultado de um procedimento ou de uma manobra. O requerente deve demonstrar consistentemente os conhecimentos, a perícia e as atitudes necessários para a operação segura do tipo de avião em causa, em conformidade com os critérios de performance da licença MPL.

#### UNIDADES DE COMPETÊNCIA

13. O requerente deve demonstrar competência nas seguintes 9 unidades de competência:
  1. Aplicação dos princípios de performance humana, incluindo os princípios de gestão de ameaças e erros;
  2. Execução das operações do avião em terra;
  3. Execução da descolagem;
  4. Execução da subida;
  5. Execução do voo de cruzeiro;
  6. Execução da descida;
  7. Execução da aproximação;
  8. Execução da aterragem; e
  9. Execução das operações pós-aterragem e pós-voo no avião.

#### VOO SIMULADO

14. Requisitos mínimos para os FSTD:

- a) Fase 1 — Perícia de voo elementar

Aparelhos de treino electrónico (e-Training) e para tarefas específicas certificados pela autoridade competente e com as seguintes características:

- possuir acessórios para além daqueles normalmente associados a computadores de secretária, tais como réplicas funcionais de um quadrante de alavanca de aceleração, um controlador side-stick ou um teclado FMS, e
- envolver actividade psicomotora com a aplicação adequada de força e contagem do tempo de reacção.

## b) Fase 2 — Básica

Um FNPT II MCC que represente um avião genérico multipiloto de turbina.

## c) Fase 3 — Intermédia

Um FSTD que represente um avião multimotor de turbina que exija ser operado com um co-piloto, e certificado de acordo com uma norma equivalente ao nível B, que inclua adicionalmente:

— Um sistema de visualização contínua diurna/crepuscular/nocturna para toda a cabina de pilotagem com um campo visual colimado mínimo que permita a cada piloto obter um campo visual de 180° na horizontal e de 40° na vertical; e

— Simulação do ambiente ATC.

## d) Fase 4 — Avançada

Um FFS totalmente equivalente ao nível D ou ao nível C com um sistema de visualização diurna incorporado, incluindo simulação do ambiente ATC.

---



## Apêndice 6

**Curso modular de treino para a IR****A. IR(A) – Curso modular de treino de voo**

## GERAL

1. O objectivo do curso modular de treino de voo IR(A) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem aviões em condições IFR e em IMC. O curso consiste em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:

- a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos

Consiste em 10 horas de instrução de instrumentos, das quais até cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II, ou num FFS. Após a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos, será emitido ao requerente um certificado de conclusão do curso.

- b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos

Compreende a parte remanescente do programa de treino para a qualificação IR(A), 40 horas de instrução de instrumentos em monomotor ou 4cinco horas em multimotor e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(A).

2. Um requerente de um curso modular IR(A) deve ser titular de uma PPL(A) ou de uma CPL(A), que inclua os privilégios de voo nocturno. Um requerente do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não seja titular de uma CPL(A) deve ser titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.

A ATO deve certificar-se de que o requerente de um curso para IR(A) multimotor que não tenha sido titular de uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor tenha recebido a formação em multimotor especificada na Subparte H antes de iniciar o curso de treino de voo para a IR(A).

3. Um requerente que pretenda realizar o Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos de um curso modular IR(A) deve realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos, a ATO certificar-se-á da competência do requerente no que respeita a aptidões básicas de voo por instrumentos. Deve ser ministrada formação de refrescamento quando necessário.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e a prova de perícia devem ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;

- b) Instrução de voo por instrumentos.

## CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(A) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução teórica.

## TREINO DE VOO

7. Um curso para a qualificação IR(A) monomotor deve incluir pelo menos 50 horas de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 35 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 horas de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
8. Um curso para a qualificação IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 5cinco horas de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 25 horas podem ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 40 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 horas de instrução de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I. A instrução de voo por instrumentos restante incluirá pelo menos 15 horas em aviões multimotor.
9. O titular de uma IR(A) monomotor que também seja titular de uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretenda obter uma IR(A) multimotor pela primeira vez terá de realizar um curso numa ATO que compreenda pelo menos cinco horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor, das quais três horas podem ser realizadas num FFS ou FNPT II.

- 10.1. O total da formação exigida nos números 7 ou 8 acima pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma CPL(A) ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.
- 10.2. O total da formação exigida nos números 7 ou 8 supra pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma IR(H).
- 10.3. O total da instrução de voo por instrumentos em aviões deve ser conforme com o número 7 ou 8, conforme o caso.
11. Os exercícios de voo para a prova de perícia para a IR(A) devem incluir:
- a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos: Procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos abrangendo pelo menos:
- Voo por instrumentos básico sem referências visuais externas:
- voo horizontal,
  - subida,
  - descida,
  - voltas em voo nivelado, a subir, a descer;
- Circuito de instrumentos;
- Volta apertada;
- Radionavegação;
- Recuperação após atitudes não usuais;
- Painel limitado;
- Reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais;
- b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos:
- i) procedimentos pré-voo para voos em condições IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR,
  - ii) procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:
    - transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem,
    - saídas e chegadas normais por instrumentos,
    - procedimentos IFR em rota,
    - procedimentos de espera,
    - aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
    - procedimentos de aproximação falhada,
    - aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;
  - iii) manobras em voo e características particulares de voo;
  - iv) se necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do avião apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e rearranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura, excepto quando realizado num FFS ou FNPT II).

**B. IR(H) – Curso modular de treino de voo**

1. O objectivo de um curso modular de treino de voo para a qualificação IR(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de helicópteros em condições IFR e em IMC.
2. Um requerente de um curso modular IR(H) deve ser titular de uma PPL(H) com qualificação de voo nocturno, ou de uma CPL(H) ou ATPL(H). Antes de dar início à fase de instrução em aeronave do curso IR(H), o requerente deve ser titular da qualificação de tipo do helicóptero utilizado na prova de perícia IR(H), ou deve ter realizado uma formação de qualificação de tipo aprovada nesse tipo. O requerente deve possuir um certificado de conclusão satisfatória da MCC caso a prova de perícia seja realizada em condições multipiloto.
3. Um requerente que pretenda realizar um curso modular IR(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua homologado.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. A instrução de voo e a prova de perícia devem ser realizadas no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;
  - b) Instrução de voo por instrumentos.

**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

6. Um curso modular IR(A) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução.

**TREINO DE VOO**

7. Um curso para a qualificação IR(A) monomotor consistirá em pelo menos 50 horas de instrução de instrumentos, das quais:
  - a) Um máximo de 20 horas pode ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso; ou
  - b) Um máximo de 35 horas pode ser instrução de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 horas num helicóptero certificado para IFR.
8. Um curso para a qualificação IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 5cinco horas de instrução de instrumentos, das quais:
  - a) Um máximo de 20 horas pode ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso, ou
  - b) Um máximo de 40 horas pode ser de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado para IFR.
- 9.1. O número de horas de instrução teórica para os titulares de uma ATPL(A) serão reduzidas em 50 horas.
- 9.2. O número de horas de instrução exigido pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma IR(A).
10. Os exercícios de voo para a prova de perícia IR(H) devem incluir:
  - a) Procedimentos pré-voo para voos em IFR, incluindo a utilização do manual de voo e os documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR;
  - b) Procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

A transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem,

Saídas e chegadas normais por instrumentos,

Procedimentos IFR em rota,

Procedimentos de espera,

Aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,

Procedimentos de aproximação falhada,

Aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;

c) Manobras em voo e características particulares de voo;

d) Se necessário, a operação de um helicóptero multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do helicóptero apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e rearranque do motor (o último exercício será realizado num FFS, FNPT II ou FTD 2/3).

### C. IR(As) – Curso modular de treino de voo

#### GERAL

1. O objectivo de um curso modular de treino de voo para a qualificação IR(As) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de aeróstatos em condições IFR e em IMC. O curso é composto por em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:

#### a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos

Consiste em 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II ou FFS. Após a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos, o requerente obtém um certificado de conclusão de curso.

#### b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos

Compreende a parte remanescente do programa de formação para a IR(A), 25 horas de instrução de voo por instrumentos e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(As).

2. Um requerente de um curso modular IR(As) deve ser titular de uma PPL(As) que inclua privilégios de voo nocturno ou de uma CPL(As). Um requerente do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não seja titular de uma CPL(As) deve ser titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.
3. Um requerente que pretenda realizar o Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e um curso modular IR(As) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos a ATO assegurará a competência do requerente no que respeita a aptidões básicas de voo por instrumentos. Deverá ser ministrada formação de refrescamento quando necessário.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e a prova de perícia devem ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
  - a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;
  - b) Instrução de voo por instrumentos.

#### CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(As) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução teórica.

#### TREINO DE VOO

7. Um curso IR(As) consistirá em pelo menos 35 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 15 horas pode ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 20 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de cinco horas de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
8. O número total de horas de formação exigido no n.º 7 pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma CPL(As) ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos. O total da instrução de voo por instrumentos em aeróstato deve satisfazer o requisito do n.º 7.
9. Caso o requerente seja titular de uma IR noutra categoria de aeronave, o total de instrução de voo necessária pode ser reduzido para 10 horas em aeróstatos.

10. Os exercícios de voo para a prova de perícia IR(As) devem incluir:

a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos:

Procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos, que incluam pelo menos:

voo básico por instrumentos sem referências visuais externas:

- voo horizontal,
- subida,
- descida,
- voltas em voo nivelado, a subir, a descer;

circuito de instrumentos;

radionavegação;

recuperação de atitudes não usuais;

painel parcial.

b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos:

i) procedimentos pré-voo para voos em IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo para preparação de um plano de voo IFR;

ii) procedimentos e manobras para a operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

- transição de voo visual para voo por instrumentos na decolagem,
- saídas e chegadas normais por instrumentos,
- procedimentos IFR em rota,
- procedimentos de espera,
- aproximações por instrumentos em mínimos especificados,
- procedimentos de aproximação falhada,
- aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;

iii) manobras em voo e características particulares de voo;

iv) operação de um aeróstato nos exercícios supracitados, incluindo a operação do aeróstato apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura excepto se realizado num FFS ou FNPT II).

---

*Apêndice 7***Prova de perícia para obtenção de uma IR**

1. Um requerente de uma IR deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que o da utilizada na prova.
2. O requerente deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A reprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção obriga o requerente a repetir toda a prova. Um requerente que reprova apenas numa secção tem apenas de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o requerente a repetir toda a prova novamente. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas num prazo de seis meses. A reprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Pode ser exigido treino adicional na sequência da reprovação numa prova de perícia. Não há limite para o número de provas de perícia que podem ser realizadas.

**CONDUÇÃO DA PROVA**

4. A prova tem por objectivo simular um voo real. A rota a voar será escolhida pelo examinador. Um elemento essencial é a capacidade do requerente para planear e realizar o voo a partir de material de informação de rotina. O requerente será responsável pela preparação do plano de voo e deve certificar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. O voo durará pelo menos uma hora.
5. Caso decida interromper a prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador, o requerente terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
6. À discrição do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo requerente. O examinador pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração da perícia de voo por parte do requerente exige a repetição completa da prova.
7. Um requerente deve pilotar a aeronave numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e que lhe permita realizar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. O examinador não participará na operação da aeronave, excepto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
8. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada devem ser determinados pelo requerente e aprovados pelo examinador.
9. Um requerente de uma IR deve indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações autorizada para a aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido ao requerente que determine as definições de potência e as velocidades. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo requerente em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.

**TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO**

10. O requerente deve demonstrar capacidade para:

Operar a aeronave dentro das suas limitações;

Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;

Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;

Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e

Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

11. 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

Geralmente	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/MAP/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés

#### Manutenção de rota

baseada em ajudas rádio	± 5°
aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira

#### Rumo

todos os motores operacionais	± 5°
com falha de motor simulada	± 10°

#### Velocidade

todos os motores operacionais	± 5 nós
com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

### CONTEÚDO DA PROVA

#### Aviões

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA	
A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc., aplicam-se em todas as secções	
a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos Serviços de Tráfego Aéreo, documentação sobre as condições meteorológicas
c	Preparação do plano de voo ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Mínimos meteorológicos
f	Rolagem
g	«Briefing» antes da descolagem, descolagem
h (°)	Transição para voo por instrumentos
i (°)	Procedimentos de saída por instrumentos, ajuste dos altímetros
j (°)	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS (°)	
a	Controlo do avião exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo: voo nivelado a várias velocidades, compensação
b	Volta a subir e a descer prolongadas com pranchamento-padrão
c	Recuperação de atitudes não usuais, incluindo voltas prolongadas com 45° de pranchamento e voltas apertadas a descer
d (*)	Recuperação de aproximação à perda em voo nivelado, voltas a subir/descer e em configuração de aterragem – aplicável apenas a aviões
e	Painel parcial: subida ou descida estabilizada, voltas em voo nivelado com pranchamento- padrão para rumos específicos, recuperação de atitudes não usuais – aplicável apenas a aviões

## SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA (°)

a	Manutenção de rotas, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajustes de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Estimas e revisão da hora estimada de chegada (ETA) (espera em rota, se necessário)
f	Monitorização da progressão de voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de protecção contra o gelo, simulado se necessário
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T

## SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO (°)

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	«Borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T

## SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO-PRECISÃO (°)

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	«Borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T



# SECCÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO (apenas aviões multimotor) <sup>(\*)</sup>

a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação, «borrego» e procedimentos de aproximação falhada com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

(\*) Pode ser efectuada num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

(†) Pode ser efectuada tanto na secção 4 como na secção 5.

(‡) Tem de ser efectuada apenas por referência a instrumentos.

## Helicópteros

### SECCÃO 1 — SAÍDA

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo da performance aeronave; massa e centragem
b	Utilização dos documentos dos Serviços de Tráfego Aéreo e do documento sobre as condições atmosféricas
c	Preparação do plano de voo segundo o ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Condições atmosféricas mínimas
f	Rolagem/Rolagem no ar de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor
g	«Briefing», procedimentos e verificações antes da descolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de saída por instrumentos

### SECCÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS

a	Controlo do helicóptero exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo:
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento-padrão
c	Recuperações de atitudes não usuais, incluindo voltas prolongadas com pranchamento a 30° e voltas apertadas em descida

### SECCÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA

a	Manutenção de rota, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da ETA
f	Controlo da progressão do voo, registos no plano de voo, utilização do combustível, gestão dos sistemas
g	Procedimentos antigelo, simulados se necessário e se aplicável
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 4 — APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO

a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Controlo da altitude, velocidade e rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 5 — APROXIMAÇÃO DE NÃO PRECISÃO

a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Controlo da altitude, velocidade e rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada (*)/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

## SECÇÃO 6 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5. A prova deve incidir sobre o controlo do helicóptero, a identificação do motor que falhou, as acções imediatas (touch drills), a sequência das acções e verificações, e a precisão de voo, nas seguintes situações:

a	Falha de motor simulada após a descolagem e na/durante a aproximação (**) (a uma altitude segura, a não ser que seja efectuada num simulador de voo (FFS) ou FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria dos equipamentos de aumento da estabilidade/sistema hidráulico (se aplicável)
c	Painel parcial
d	Auto-rotação e recuperação para uma altitude pré-estabelecida
e	Aproximação de precisão manual sem Director de Voo (***) Aproximação de precisão manual com Director de Voo (***)

(\*) A executar na secção 4 ou na secção 5.

(\*\*) Apenas helicópteros multimotor.

(\*\*\*) Testar apenas um item.

**Aeróstatos****SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA**

A utilização da lista de verificação, a perícia de voo, o cumprimento da coordenação com o ATC e os procedimentos de radiotelefonia aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos Serviços de Tráfego Aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, preenchimento/registo do plano de voo IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Mínimos meteorológicos
f	«Briefing» antes da descolagem, procedimento de libertação do mastro, manobras em terra
g	Descolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de saída por instrumentos, ajuste dos altímetros
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

**SECÇÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS**

a	Controlo do aeróstato exclusivamente por referência a instrumentos
b	Voltas a subir e a descer com pranchamento-padrão
c	Recuperação de atitudes não usuais
d	Painel parcial

**SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA**

a	Manutenção de rota, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Estimas e revisão da ETA
f	Controlo da progressão do voo, registos, utilização do combustível, gestão dos sistemas
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

**SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO**

a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Aproximação estabilizada (controlo da altitude, velocidade e rumo)

h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO PRECISÃO	
a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Aproximação estabilizada (controlo da altitude, velocidade e rumo)
h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO	
Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5. A prova deve incidir sobre o controlo do aeróstato, a identificação do motor que falhou, as acções imediatas, a sequência das acções e verificações, e a precisão de voo, nas seguintes situações:	
a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação e procedimentos de «borrego» com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem, procedimento de aproximação falhada, com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

(\*) Pode ser executado tanto na secção 4 como na secção 5.

## Apêndice 8

**Equivalência de créditos da parte IR de uma verificação de proficiência PARA uma qualificação de classe ou de tipo****A. Aviões**

Apenas serão atribuídos créditos se o titular estiver a revalidar os privilégios IR para aviões monomotor e para aviões monopiloto multimotor, consoante o caso.

Se for efectuada uma verificação de proficiência, que inclua IR, e o titular dispuser de:	O crédito aplica-se à parte IR das verificações de proficiência para:
Qualificação de tipo (multipiloto) MP;	uma classe SE (*) (monomotor) e
Qualificação de tipo de avião Complexo de alta performance;	uma qualificação de tipo SE (*) e uma qualificação de classe de avião monopiloto (SP) multimotor (ME) e uma qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alta performance, apenas serão atribuídos créditos para a secção 3B da prova de perícia do Apêndice 9 para aviões complexos monopiloto e sem alta performance (*);
Qualificação de tipo SP ME para aviões Complexos sem alta performance, Operados como monopiloto;	uma classe SP ME (*) e uma qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alta performance (*) e uma qualificação de classe e de tipo SE (*);
Qualificação de tipo SP ME para aviões Complexos sem alta performance, limitada à operação MP;	a. uma classe SP ME (*) e b. uma qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alta performance (*) e c. uma qualificação de classe e de tipo SE (*);
Qualificação de classe SP ME operado como monopiloto;	uma qualificação de classe e de tipo SE e uma classe SP ME e uma qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alta performance;
Qualificação de classe SP ME limitada a operação MP;	uma qualificação de classe e de tipo SE (*) e uma classe SP ME (*) e uma qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alta performance (*);
Qualificação de classe SP SE;	uma qualificação de classe e de tipo SE;
Qualificação de tipo SP SE.	uma qualificação de classe e de tipo SE.

(\*) Desde que, nos 12 meses anteriores, o requerente tenha efectuado pelo menos três saídas e aproximações IFR num avião de classe ou de tipo SP em operações monopiloto, ou, para aviões não complexos multimotor e sem alta performance, o requerente tenha passado a secção 6 da prova de perícia para aviões não complexos monopiloto e sem alta performance pilotados apenas por referência a instrumentos em operação monopiloto.

**B. Helicópteros**

Apenas serão atribuídos créditos se o titular estiver a revalidar os privilégios IR para helicópteros monomotor e helicópteros multimotor monopiloto, conforme o caso.

Se for efectuada uma verificação de proficiência, que inclua IR, e o titular dispuser de uma:	O crédito aplica-se à parte IR da verificação de proficiência para:
Qualificação válida de tipo MPH (helicóptero multipiloto)	uma qualificação de tipo SE (*), e uma qualificação de tipo SP ME (*);
Qualificação válida de tipo SP ME, operada em monopiloto	uma qualificação de tipo SE, e uma qualificação de tipo SP ME;
Qualificação válida de tipo SP ME, limitada a operação multipiloto	uma qualificação de tipo SE (*) uma qualificação de tipo SP ME (*).

(\*) Desde que, nos 12 meses anteriores, tenham sido efectuadas pelo menos três saídas e aproximações em IFR num helicóptero de tipo SP (monopiloto) numa operação SP.

*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)****A. Geral**

1. Um requerente de uma prova de perícia deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que o da utilizada na prova.
2. A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Não há limite para o número de provas de perícia que podem ser realizadas.

**CONTEÚDO DO TREINO, DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA**

4. Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, o programa de instrução de voo será conforme com o presente Apêndice. O programa pode ser reduzido de modo a atribuir créditos pela experiência prévia em tipos de aeronave similares, como determinado nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21.
5. Com excepção do caso das provas de perícia para emissão de uma ATPL, quando assim definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21 para o tipo específico, poderão ser atribuídos créditos por itens da prova de perícia comuns a outros tipos ou variantes em que o piloto é qualificado.

**CONDUÇÃO DA PROVA/DA VERIFICAÇÃO**

6. O examinador pode escolher entre diferentes cenários de prova de perícia ou de verificação de proficiência que prevejam operações simuladas pertinentes, desenvolvidas e aprovadas pela autoridade competente. Devem ser utilizados simuladores de voo e outros dispositivos de treino, quando disponíveis, conforme preceituado na presente parte.
7. Durante a verificação de proficiência, o examinador deve verificar se o titular da qualificação de classe ou de tipo mantém um nível adequado de conhecimentos teóricos.
8. Caso decida interromper a prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador, o requerente tem de repeti-la na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
9. À discrição do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova poderá ser repetido uma vez pelo requerente. O examinador poderá interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração de perícia de voo por parte do requerente exige a repetição completa da prova.
10. Será exigido ao requerente que pilote a aeronave numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC ou de co-piloto, conforme o caso, e que realize a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação, caso a prova/a verificação seja efectuada em condições monopiloto. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
11. Durante os preparativos pré-voo para a prova será exigido ao requerente que determine as definições de potência e as velocidades. O requerente deve indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada e, quando aplicável, com o conceito MCC. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo requerente em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada serão acordados com o examinador.
12. O examinador não participará na operação da aeronave excepto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego.

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DA PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AERONAVES MULTIPILOTO, PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AVIÕES MONOPILOTO, QUANDO OPERADOS EM OPERAÇÕES MULTIPILOTO, PARA MPL E PARA ATPL**

13. A prova de perícia para uma aeronave multipiloto ou para um avião monopiloto se utilizado em operações multipiloto será realizada num ambiente de tripulação múltipla. Um outro requerente ou outro piloto titular de uma qualificação de tipo poderá operar como segundo piloto. Caso seja utilizada uma aeronave, o segundo piloto será o examinador ou um instrutor.

14. O requerente deve operar como PF durante todas as secções da prova de perícia, excepto nos procedimentos não normais ou de emergência, os quais podem ser realizados como PF ou PNF em conformidade com a MCC. O requerente de uma primeira qualificação de tipo para aeronave multipiloto ou de uma ATPL deve também demonstrar a capacidade para desempenhar funções como PNF. O requerente pode escolher para a prova de perícia o lugar de piloto do lado esquerdo ou o lugar de piloto do lado direito caso todos os itens possam ser executados a partir do lugar seleccionado.
15. As matérias seguintes serão especificamente verificadas pelo examinador no que respeita aos requerentes da ATPL ou de uma qualificação de tipo para aeronaves multipiloto, ou para operações multipiloto num avião monopiloto que se estendam às tarefas de um PIC, independentemente de o requerente desempenhar funções como PF ou como PNF:
- a) Gestão da cooperação da tripulação;
  - b) Manutenção de uma vigilância geral da operação da aeronave através de uma supervisão adequada; e
  - c) Estabelecimento de prioridades e tomada de decisões de acordo com os aspectos de segurança e as regras e regulamentos pertinentes adequados à situação operacional, incluindo emergências.
16. A prova/a verificação deve ser realizada segundo as IFR, se a qualificação IR estiver incluída, e, na medida do possível, num ambiente simulado de transporte aéreo comercial. Um elemento essencial a ser verificado é a capacidade para planear e conduzir o voo com base em material de «briefing» de rotina.
17. Caso o curso de qualificação de tipo tenha incluído menos de 2 horas de treino de voo na aeronave, a prova de perícia pode ser realizada num FFS e ser completada antes do treino de voo na aeronave. Nesse caso, deve ser entregue à autoridade competente um certificado de conclusão com aproveitamento do curso de qualificação de tipo, incluindo o treino de voo na aeronave, antes de a nova qualificação de tipo ser averbada na licença do requerente.

#### **B. Requisitos específicos para a categoria de avião**

##### **CRITÉRIOS DE APROVAÇÃO**

1. No caso de aviões monopiloto, com excepção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, o requerente deve obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção obriga o requerente a realizar novamente toda a prova ou verificação. Qualquer requerente que reprove apenas numa secção terá de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção da prova ou da verificação de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga o requerente a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Para aviões monopiloto multimotor, o requerente tem de obter aprovação na secção 6 da prova ou verificação pertinente, respeitante ao voo assimétrico.
2. No caso de aviões complexos multipiloto ou monopiloto e de alta performance, o requerente deve obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga o requerente a realizar novamente toda a prova ou verificação. Qualquer requerente que reprove em cinco ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item da nova prova ou verificação, incluindo os itens em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga o requerente a repetir a totalidade da verificação ou da prova. A secção 6 não faz parte da prova de perícia para uma ATPL ou uma MPL. Caso o requerente apenas reprove na secção 6 ou não a efectue, a qualificação de tipo será emitida sem os privilégios CAT II ou CAT III. Para estender os privilégios da qualificação de tipo às CAT II ou CAT III, o requerente deve obter aprovação na secção 6 no tipo de aeronave adequada.

##### **TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO**

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





- f) Um FFS ou um FNPT II será utilizado para a formação prática para qualificações de tipo ou de classe multimotor, caso façam parte de um curso homologado de qualificação de classe ou de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- i) a qualificação do FFS ou FNPT II, como estabelecido na Parte OR,
  - ii) as qualificações dos instrutores,
  - iii) o volume de instrução, durante o curso, ministrado em FFS ou FNPT II, e
  - iv) as aptidões e experiência prévia do piloto instruindo em tipos similares.
- g) Quando uma prova de perícia ou verificação de proficiência for realizada em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto.

AVIÕES MONOPILOTO, EXCEPTO AVIÕES COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECÇÃO 1						
1 Saída						
1.1 Pré-voo, incluindo: Documentação Massa e centragem, «Briefing» das condições meteorológicas NOTAM (aviso ao pessoal navegante)						
1.2 Verificações pré-arranque						
1.2.1 Externas	P#		P			
1.2.2 Internas			P		M	
1.3 Arranque do motor: Normal Avarias	P—>	—>	—>		M	
1.4 Rolagem		P—>	—>		M	
1.5 Verificações antes da saída: Testagem do motor em aceleração (se aplicável)	P—>	—>	—>		M	
1.6 Procedimento de descolagem: Normal com as configurações de flap do Manual de Voo Vento cruzado (se as condições o permitirem)		P—>	—>			
1.7 Subida: Vx/Vy Voltas para rumos Nivelar		P—>	—>		M	

AVIÕES MONOPILOTO, EXCEPTO AVIÕES COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	FTD	FFS	A		FFS A	
1.8 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía (R/T)						
SECÇÃO 2						
2 Manobras básicas de voo (VMC)						
2.1 Voo em frente e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem flaps (incluindo aproximação a VMCA quando aplicável)		P—>	—>			
2.2 Voltas apertadas (360° para a esquerda e para a direita com 45° de pranchamento)		P—>	—>		M	
2.3 Perdas de velocidade e recuperação: i) perda sem flaps ii) aproximação a perda em volta descendente com pranchamento com configuração e potência de aproximação iii) aproximação a perda em configuração e potência de aterragem iv) aproximação a perda, volta ascendente com flap na descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)		P—>	—>		M	
2.4 Manejo utilizando o piloto automático e o sistema director de voo (pode ser realizado na secção 3) se aplicável		P—>	—>		M	
2.5 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						
SECÇÃO 3A						
3A Procedimentos VFR em rota  (ver ponto B.5, alíneas c) e d))						
3A.1 Plano de voo, posição estimada e leitura de mapas						

AVIÕES MONOPILOTO, EXCEPTO AVIÕES COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FFS A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	FTD	FFS	A			
3A.2 Manutenção de altitude, rumo e velocidade						
3A.3 Orientação, sincronização e revisão da ETA						
3A.4 Utilização de ajudas de radionavegação (se aplicável)						
3A.5 Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)						
3A.6 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						
SECÇÃO 3B						
3B Voo por instrumentos						
3B.1* Saída IFR		P—>	—>		M	
3B.2* IFR em rota		P—>	—>		M	
3B.3* Procedimentos de espera		P—>	—>		M	
3B.4* ILS para DH/A de 200' (60 m) ou para mínimos de procedimentos (pode ser utilizado o piloto automático até à altitude mínima da pendente de descida)		P—>	—>		M	
3B.5* Aproximação de não precisão para MDH/A e MAP		P—>	—>		M	
3B.6* Exercícios de voo, incluindo avaria simulada da bússola e do indicador de atitude: voltas com pranchamento-padrão recuperação após atitudes não usuais	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Avaria do localizador ou do pendente de descida	P—>	—>	—>			
3B.8* Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						

AVIÕES MONOPILOTO, EXCEPTO AVIÕES COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	A		FFS A	
Intencionalmente em branco						
SECÇÃO 4						
4 Chegadas e aterragens						
4.1 Procedimento de chegada ao aeródromo		P—>	—>		M	
4.2 Aterragem normal		P—>	—>		M	
4.3 Aterragem sem flaps		P—>	—>		M	
4.4 Aterragem com vento cruzado (se as condições o permitirem)		P—>	—>			
4.5 Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti desde os 2 000' no máximo acima da pista (apenas avião monomotor)		P—>	—>			
4.6 «Borrego» a uma altura mínima		P—>	—>		M	
4.7 «Borrego» e aterragem nocturnos (se aplicável)	P—>	—>	—>			
4.8 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						
SECÇÃO 5						
5 Procedimentos não normais e de emergência  (esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4)						
5.1 Descolagem abortada a uma velocidade razoável		P—>	—>		M	
5.2 Simulação de falha de motor após a descolagem (apenas avião monomotor)			P		M	

AVIÕES MONOPILOTO, EXCEPTO AVIÕES COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	FTD	FFS	A		FFS A	
5.3 Simulação de aterragem forçada sem potência (apenas aviões monomotor)			P		M	
5.4 Simulação de emergências: i) incêndio ou fumo durante o voo ii) avaria dos sistemas, conforme adequado	P—>	—>	—>			
5.5 Paragem e re arranque do motor (apenas em prova de perícia ME) (a uma altitude segura se realizado na aeronave)	P—>	—>	—>			
5.6 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						
SECÇÃO 6						
6 Voo assimétrico simulado						
6.1* (esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5) Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, a menos que se realize num FFS ou FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2* Aproximação assimétrica e «borrego»	P—>	—>	—>		M	
6.3* Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total	P—>	—>	—>		M	
6.4 Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radio-telefonía						

## 6. Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance

### a) Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC ou co-piloto e como PF e PNF para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.

X = Devem ser utilizados simuladores para este exercício, se disponíveis; caso contrário, deve ser utilizada uma aeronave, se adequado para a manobra ou procedimento.

P# = O treino deve ser complementado por uma inspeção supervisionada do avião.

### b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou poderá ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (——>).

As seguintes abreviaturas indicam o equipamento de treino utilizado:

A = Avião

FFS = Simulador de Voo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outros dispositivos de treino

### c) Os itens com asterisco (\*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.

### d) A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.

### e) Para a formação prática e as provas será utilizado um FFS, se o FFS fizer parte de um curso homologado de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:

i) a qualificação do FFS ou FNPT II,

ii) as qualificações dos instrutores,

iii) o volume de instrução, durante o curso, ministrado em FFS ou FNPT II, e

iv) as aptidões e experiência prévia em tipos similares do piloto instruendo.

### f) As manobras e os procedimentos incluirão MCC para aviões multimotor e para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações multipiloto.

### g) As manobras e os procedimentos serão executados como piloto único em aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações monopiloto.

### h) 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.

### i) No caso de uma qualificação de tipo com restrições emitida em conformidade com FCL.720.A, alínea e), os requerentes devem preencher os mesmos requisitos que os outros requerentes da qualificação de tipo, excepto no que respeita aos exercícios práticos relativos às fases de descolagem e aterragem.

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECÇÃO 1								
1.	Preparação do voo							
1.1.	Cálculo da performance	P						
1.2.	Inspecção visual externa do avião, localização de cada componente e finalidade da inspecção	P#			P			
1.3.	Inspecção 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, selecção 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								
2.	Descolagens							
2.1.	Descolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo descolagem acelerada			P————>	————>			
2.2*	Descolagem por instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a sustentação no ar			P————>	————>			

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3. Descolagem com vento cruzado			P————>	————>			
2.4. Descolagem à carga máxima (real ou simulada)			P————>	————>			
2.5. Descolagens com falha de motor simulada:							
2.5.1* logo após atingir 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 V1 e V2			P	X		M FFS apenas	
2.6. Descolagem abortada a uma velocidade razoável antes de atingir V1			P————>	————>X		M	



AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 3								
3.	Manobras e procedimentos de voo							
3.1.	Voltas com e sem spoilers			P————>	————>			
3.2.	Ângulo negativo do nariz e batidas Mach após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, Dutch Roll)			P————>	————>X Não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício			
3.3.	Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas	P————>	————>	————>	————>			
Operações normais e não normais dos seguintes sistemas:							M	Um mínimo obrigatório de 3 situações não normais será seleccionado dos pontos 3.4.0 a 3.4.14 inclusive
3.4.0.	Motor (se necessário, hélice)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.1.	Pressurização e e ar condicionado	P————>	————>	————>	————>			
3.4.2.	Sistema Pitot-estático	P————>	————>	————>	————>			
3.4.3.	Sistema de combustível	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4.	Sistema eléctrico	P————>	————>	————>	————>			

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
	Manobras/Procedimentos	OTD	FTD	FFS	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FFS A Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.4.5.	Sistema hidráulico	P——>	——>	——>	——>		
3.4.6.	Sistema de controlo de voo e compensação	P——>	——>	——>	——>		
3.4.7.	Sistema antigelo/degelo, aquecimento da protecção contra o encandeamento	P——>	——>	——>	——>		
3.4.8.	Piloto automático/director de voo	P——>	——>	——>	——>		M (apenas mono-piloto)
3.4.9.	Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de evitação de perda, e dispositivos de aumento de estabilidade	P——>	——>	——>	——>		
3.4.10.	Sistema de aviso de proximidade do solo, radar meteorológico, radioaltímetro, transponder		P——>	——>	——>		
3.4.11	Rádios, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão do voo	P——>	——>	——>	——>		
3.4.12.	Trem de aterragem e travão	P——>	——>	——>	——>		
3.4.13	Sistema de slats e flaps	P——>	——>	——>	——>		
3.4.14	Unidade de potência auxiliar	P——>	——>	——>	——>		
Intencionalmente em branco							
3.6.	Procedimentos não normais e de emergência:						M Um mínimo obrigatório de 3 itens será seleccionado dos pontos 3.6.1 a 3.6.9 inclusive

Manobras/Procedimentos	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
	OTD	FTD	FFS	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FFS A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
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 eléctrico, 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——>	——>	——>			
3.6.5. Cisalhamento do vento na descolagem/aterragem			P	X		apenas 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		P——>	——>	——>			
3.6.9. Evento ACAS	P——>	——>	——>	Não pode ser utilizada uma aeronave		apenas FFS	
3.7. Voltas apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita		P——>	——>	——>			

Manobras/Procedimentos	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
	OTD	FTD	FFS	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FFS A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.8. Reconhecimento imediato e contramedidas em perda na aproximação (até à activação do dispositivo de aviso de perda) na configuração de descolagem (flaps na posição de descolagem), na configuração de voo de cruzeiro e na configuração de aterragem (flaps na posição de aterragem, trem de aterragem descido)			P————>	————>			
3.8.1. Recuperação de perda total ou após activação do dispositivo de aviso de perda na configuração de subida, cruzeiro e aproximação			P	X			
3.9. Procedimentos de voo por instrumentos							
3.9.1* Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC		P————>	————>	————>		M	
3.9.2* Procedimentos de espera		P————>	————>	————>			
3.9.3* Aproximações de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)							
3.9.3.1* manual, sem director de voo			P————>	————>		M (apenas prova de perícia)	
3.9.3.2* manual, com director de voo			P————>	————>			
3.9.3.3* com piloto automático			P————>	————>			

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.3.4* manual, 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</p> <p>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 3.9.4. 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 3.9.3.4.</p>			P————>	————>		M	
<p>3.9.4* Aproximação de não precisão até à MDH/A</p>			P*————>	————>		M	

Manobras/Procedimentos	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
	OTD	FTD	FFS	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FFS A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
<p>3.9.5. Aproximação em circuito nas seguintes condições:</p> <p>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 voo por instrumentos simulado;</p> <p>seguida de:</p> <p>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.</p> <p>Observação: caso as alíneas a) e b) não sejam possíveis por motivos de ATC, pode ser efectuado um padrão de baixa visibilidade simulada.</p>			p*—>	—>			
SECÇÃO 4							
4. Procedimentos de aproximação falhada							
4.1. «Borrego» com todos os motores a funcionar*, após uma aproximação ILS ao atingir a altura de decisão			p*—>	—>			

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2.	Outros procedimentos de aproximação falhada			P*—>	—>			
4.3*	«Borrego» manual com o motor crítico simulado inoperativo após uma aproximação por instrumentos ao atingir DH, MDH ou MAPt			P*—>	—>		M	
4.4.	Aterragem abortada a 15 m (50 pés acima da soleira da pista e «borrego»			P—>	—>			
SECÇÃO 5								
5.	Aterragens							
5.1.	Aterragens normais* também após uma aproximação ILS com transição para voo à vista ao atingir DH			P				
5.2.	Aterragem com simulação do estabilizador horizontal bloqueado em qualquer posição de compensação inadequada			P—>	Não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício			
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	

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6.	<p>Aterragem com dois motores inoperativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 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);</li> <li>— aviões com quatro motores: avaria dos dois motores do mesmo lado</li> </ul>			P	X		M  Apenas FFS  (apenas prova de perícia)	

Observações gerais:

Requisitos especiais para a extensão de uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 200 pés (60 m), ou seja, operações Cat II/III.

## SECÇÃO 6

<p>Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) (CAT II/III)</p> <p>As seguintes manobras e procedimentos constituem os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Na execução das seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximações falhadas, devem utilizar-se todos os equipamentos do avião necessários para a certificação de tipo das aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés).</p>								
6.1*	Descolagem rejeitada com um RVR mínimo autorizado			p*—>	—>X  Não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício		M*	



AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
	Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS		FFS A	
6.2*	Aproximações ILS: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados procedimentos standard de coordenação da tripulação (partilha de tarefas, procedimentos de comunicação, vigilância mútua, troca de informações e apoio)			P————> —————>		M	
6.3*	«Borrego»:  após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir DH.  A formação deve também incluir um «borrego» provocado por uma RVR insuficiente (simulada), por cisalhamento do vento, desvio excessivo do avião dos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória e falha no equipamento de terra/de bordo antes de atingir DH e «borrego» com falha simulada do equipamento de bordo			P————> —————>		M*	
6.4*	Aterragem(ns):  com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo específico, deve ser efectuada uma aterragem automática			P————> —————>		M	

Nota: As operações CAT II/III devem ser efectuadas observando os requisitos aplicáveis às operações aéreas.

## 7. Qualificações de classe-mar

A secção 6 deve ser completada para revalidar uma qualificação de classe multimotor-mar, apenas em VFR, nos casos em que a experiência exigida de 10 sectores de rota nos 12 últimos meses não tenha sido cumprida.

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
<b>SECÇÃO 1</b>		
1. <b>Partida</b>		
1.1. Pré-voo, incluindo: Documentação Massa e centragem «Briefing» das condições meteorológicas NOTAM		
1.2. Verificações pré-arranque Externas/internas		
1.3. Arranque e paragem do motor Avarias normais		
1.4. Rolagem		
1.5. Rolagem em degrau (Step taxiing)		
1.6. Amarração: Praia Cais Bóia		
1.7. Navegação com motor desligado		
1.8. Verificações antes da saída: Testagem do motor em aceleração (se aplicável)		
1.9. Procedimento de descolagem: Normal com as configurações de flap do Manual de Voo Vento cruzado (se as condições o permitirem)		
1.10. Subida Voltas para rumos Nivelar		
1.11. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		
<b>SECÇÃO 2</b>		
2. <b>Manobras básicas de voo (VFR)</b>		
2.1. Voo em frente e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem flaps (incluindo aproximação a VMCA quando aplicável)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
2.2. Voltas apertadas (360° para a esquerda e para a direita com 45° de pranchamento)		
2.3. Perdas de velocidade e recuperação: i) perda sem flaps, ii) aproximação à perda em volta de descida com pranchamento em configuração e potência de aproximação, iii) aproximação à perda em configuração e potência de aterragem, iv) aproximação à perda, volta de subida com flap de descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)		
2.4. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		
<b>SECÇÃO 3</b>		
<b>3. Procedimentos VFR em rota</b>		
3.1. Plano de voo, posição estimada e leitura de mapas		
3.2. Manutenção de altitude, rumo e velocidade		
3.3. Orientação, contagem do tempo e revisão da ETA		
3.4. Utilização das ajudas de radionavegação (se aplicável)		
3.5. Gestão do voo (registo dno planeamento de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)		
3.6. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		
<b>SECÇÃO 4</b>		
<b>4. Chegadas e aterragens</b>		
4.1. Procedimento de chegada ao aeródromo (apenas anfíbios)		
4.2. Aterragem normal		
4.3. Aterragem sem flaps		
4.4. Aterragem com vento cruzado (se as condições o permitirem)		
4.5. Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti desde os 2 000' no máximo acima da água (apenas avião monomotor)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
4.6. «Borrego» à altura mínima		
4.7. Amaragem em águas calmas Amaragem em águas agitadas		
4.8. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		
<b>SECÇÃO 5</b>		
5. <b>Procedimentos não normais e de emergência</b>  (esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4)		
5.1. Descolagem interrompida a uma velocidade razoável		
5.2. Falha de motor simulada após a descolagem (apenas avião monomotor)		
5.3. Aterragem forçada simulada sem potência (apenas avião monomotor)		
5.4. Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo ii) avaria dos sistemas, conforme adequado		
5.5. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		
<b>SECÇÃO 6</b>		
6. <b>Voo assimétrico simulado</b>  (esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5)		
6.1. Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura excepto se efectuada num FFS e FNPT II)		
6.2. Paragem e rearranque do motor (prova de perícia para ME apenas)		
6.3. Aproximação assimétrica e «borrego»		
6.4. Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total		
6.5. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimento de radiotelefonia		

**C. Requisitos específicos para a categoria de helicópteros**

1. No caso da prova de perícia ou da verificação de proficiência para qualificações de tipo e para a ATPL, o requerente tem de obter aprovação nas secções 1 a 4 e na secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga o requerente a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Um requerente que reprove em cinco ou menos itens tem de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item da prova ou da verificação de repetição ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga o requerente a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de seis meses.
2. No caso de uma verificação de proficiência para uma IR, o requerente deve obter aprovação na secção 5 da verificação de proficiência. A reprovação em mais de três itens obriga o requerente a repetir toda a secção 5. Um requerente que reprove em três ou menos itens tem de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item da nova verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens da secção 5 em que já tinha sido obtida aprovação obriga o requerente a repetir novamente toda a verificação.

**TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO**

3. O requerente deve demonstrar aptidão para:
  - a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;
  - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
  - d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos;
  - e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
  - f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e de incapacitação da tripulação, se aplicáveis; e
  - g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.
4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada.

**a) Limites do voo em IFR****Altura:**

Geralmente	±100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/-0 pés
Altura/altitude de descida mínima	+ 50 pés/-0 pés

**Manutenção da rota:**

Com base em ajudas rádio	±5°
--------------------------	-----

Aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira
-------------------------	--

Rumo:

Operações normais	±5°
Operações não normais/emergências	±10°

Velocidade:

Geralmente	±10 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/-5 nós

b) limites de voo em VFR

Altura:

Geralmente	±100 pés
------------	----------

Rumo:

Operações normais	±5°
Operações não normais/emergências	±10°

Velocidade:

Geralmente	±10 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/-5 nós

«Ground drift»:

Descolagem vertical I.G.E.	±3 pés
Aterragem	±2 pés (com voo para trás ou lateral de 0 pés)

#### CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

##### GERAL

5. Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC para a emissão de uma qualificação de tipo para SPH ou treinado como PIC ou co-piloto e como PF e PNF para a emissão de uma qualificação de tipo para MPH.

6. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (—>).

As seguintes abreviaturas indicam o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador de Voo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

H. = Helicóptero

7. Os itens com asterisco (\*) devem ser voados em IMC real ou simulado apenas pelos requerentes que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou para a extensão dos privilégios da mesma qualificação a outro tipo.

8. Os procedimentos de voo por instrumentos (secção 5) apenas serão executados pelos requerentes que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou estender os privilégios dessa qualificação a outro tipo. Para esse efeito pode utilizar-se um FFS ou um FTD 2/3.

9. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.

10. Para a formação prática e as provas será utilizado um FSTD, se o FSTD fizer parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:

- i) A qualificação do FSTD, conforme estabelecido na Parte OR;
- ii) As qualificações do instrutor e do examinador;
- iii) O volume de instrução, durante o curso, ministrado em FSTD;
- iv) As qualificações e experiência prévia em tipos similares do piloto instruindo; e

v) O volume de experiência de voo sob supervisão após a emissão da nova qualificação de tipo.

#### HELICÓPTEROS MULTIPILOTO

11. Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto e ATPL(H) apenas têm de realizar as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.
12. Os requerentes da verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para helicóptero multipiloto apenas têm de realizar as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		FTD	FFS	H		FFS H	
SECÇÃO 1 — Preparativos e verificações antes do voo							
1.1	Inspecção visual externa do helicóptero; localização de cada item e finalidade da inspecção			P		M (se realizada no helicóptero)	
1.2	Inspecção da cabina de pilotagem		P	——>		M	
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	——>	——>		M	
1.4	Rolagem/rolagem no ar em conformidade com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou de um instrutor		P	——>		M	
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem	P	——>	——>		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo							
2.1	Descolagens (vários tipos)		P	——>		M	
2.2	Descolagens e aterragens em terreno em declive ou com vento cruzado		P	——>			
2.3	Descolagem à carga máxima (real ou simulada)	P	——>	——>			
2.4	Descolagem com falha de motor simulada pouco antes de atingir TDP ou DPATO		P	——>		M	
2.4.1	Descolagem com falha de motor simulada pouco depois de atingir TDP ou DPATO		P	——>		M	
2.5	Volta a subir e a descer para rumos específicos	P	——>	——>		M	

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	H		FFS H	
2.5.1 Voltas com 30° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita, apenas por referência a instrumentos	P	—>	—>		M	
2.6 Descida em auto-rotação	P	—>	—>		M	
2.6.1 Aterragem em auto-rotação (apenas SEH) ou recuperação de potência		P	—>		M	
2.7 Aterragens, vários tipos		P	—>		M	
2.7.1 «Borrego» ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes de LDP ou DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Aterragem na sequência de falha de motor simulada depois de LDP ou DPBL		P	—>		M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos						
3 Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos:					M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
3.1 Motor	P	—>	—>			
3.2 Ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	—>	—>			
3.3 Sistema Pitot-estático	P	—>	—>			
3.4 Sistema de combustível	P	—>	—>			
3.5 Sistema eléctrico	P	—>	—>			
3.6 Sistema hidráulico	P	—>	—>			
3.7 Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>	—>			
3.8 Sistema antigelo e de degelo	P	—>	—>			
3.9 Piloto automático/director de voo	P	—>	—>			
3.10 Dispositivos de aumento de estabilidade	P	—>	—>			



HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.11 Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder	P	—>	—>			
3.12 Sistema de navegação de área	P	—>	—>			
3.13 Sistema do trem de aterragem	P	—>	—>			
3.14 Unidade de potência auxiliar	P	—>	—>			
3.15 Rádio, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão de voo	P	—>	—>			
SECÇÃO 4 — Procedimentos não normais e de emergência						
4 Procedimentos não normais e de emergência					M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
4.1 Simulação de incêndio (incluindo evacuação se aplicável)	P	—>	—>			
4.2 Controlo e eliminação de fumos	P	—>	—>			
4.3 Falhas no motor, paragem e re arranque a uma altura segura	P	—>	—>			
4.4 Alimento de combustível (simulado)	P	—>	—>			
4.5 Falha no controlo do rotor de cauda (se aplicável)	P	—>	—>			
4.5.1 Perda do rotor de cauda (se aplicável)	P	—>	Não pode utilizar-se um helicóptero para este exercício			
4.6 Incapacitação de um membro da tripulação – MPH apenas	P	—>	—>			
4.7 Avarias na transmissão	P	—>	—>			
4.8 Outros procedimentos de emergência segundo o descrito no manual de voo respectivo	P	—>	—>			

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	H		FFS H	
SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em imc ou imc simulado)						
5.1 Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a descolagem	p*	——>*	——>*			
5.1.1 Falha do motor simulada durante a saída	p*	——>*	——>*		M*	
5.2 Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	p*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedimentos de espera	p*	——>*	——>*			
5.4 Aproximações ILS até à altura de decisão CAT I	p*	——>*	——>*			
5.4.1 Manualmente, sem director de voo	p*	——>*	——>*		M*	
5.4.2 Aproximação de precisão executada manualmente, com ou sem director de voo	p*	——>*	——>*		M*	
5.4.3 Com piloto automático associado	p*	——>*	——>*			
5.4.4 Manualmente, com um motor inoperativo simulado. (A avaria do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior [OM] até ao impacto no solo ou até à conclusão do procedimento de aproximação falhada)	p*	——>*	——>*		M*	
5.5 Aproximação de não precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	p*	——>*	——>*		M*	
5.6 «Borrego» com todos os motores operativos ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	p*	——>*	——>*			
5.6.1 Outros procedimentos de aproximação falhada	p*	——>*	——>*			
5.6.2 «Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	p*				M*	

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO	FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos				Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.7 Auto-rotação em IMC com recuperação de potência	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Recuperação de atitudes não usuais	P*	—>*	—>*		M*	
SECÇÃO 6 — Utilização de equipamentos opcionais						
6 Utilização de equipamentos opcionais	P	—>	—>			

#### D. Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de descolagem vertical

- No caso das provas de perícia ou das verificações de proficiência para as qualificações de tipo de aeronaves de descolagem vertical, o requerente tem de obter aprovação nas secções 1 a 5 e na secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga o requerente a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Um requerente que reprova em cinco ou menos itens repete os itens em que reprova. A reprovação em qualquer item da prova ou da verificação de repetição ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga o requerente a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de seis meses.

#### TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

- O requerente deve demonstrar aptidão para:
  - Operar a aeronave de descolagem vertical dentro das suas limitações;
  - Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
  - Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos;
  - Manter sempre o controlo da aeronave de descolagem vertical de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja posto em causa;
  - Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação da tripulação e de incapacitação de algum membro; e
  - Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
- Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave de descolagem vertical utilizada.
  - Limites do voo IFR:

Altura:

Geralmente	±100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés

## Manutenção de rota:

Com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
Aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira

## Rumo:

Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações não normais/emergências	$\pm 10^\circ$

## Velocidade:

Geralmente	$\pm 10$ nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

## b) Limites do voo VFR:

## Altura:

Geralmente	$\pm 100$ pés
------------	---------------

## Rumo:

Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações não normais/emergências	$\pm 10^\circ$

## Velocidade:

Geralmente	$\pm 10$ nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

## «Ground drift»:

Descolagem vertical I.G.E. (efeito no solo)	$\pm 3$ pés
Aterragem	$\pm 2$ pés (com voo para trás ou lateral de 0 pés)

## CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

## 4. Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC ou co-piloto e como PF e PNF para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.

5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (—>).

6. As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador de Voo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outro Dispositivo de Treino

PL = Aeronave de descolagem vertical

a) Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo para aeronave de descolagem vertical devem realizar as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.

b) Os requerentes da verificação de proficiência para a revalidação ou renovação da qualificação de tipo para uma aeronave de descolagem vertical devem realizar as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6 e/ou 7.

c) Os itens com asterisco (\*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.

7. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.
8. Serão utilizados Dispositivos de Treino de Simulação de Voo para a formação prática e as provas caso façam parte de um curso de qualificação de tipo certificado. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- a) A qualificação dos dispositivos de treino de voo em simulador como estipulada na Parte OR;
  - b) As qualificações do instrutor.

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECÇÃO 1 — Preparativos e verificações antes do voo							
1.1 Inspeção visual exterior da aeronave de decolagem vertical;  localização de cada elemento e finalidade da inspeção				P			
1.2 Inspeção da cabina de pilotagem	P	——>	——>	——>			
1.3 Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	——>	——>	——>		M	
1.4 Rolagem em conformidade com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou de um instrutor		P	——>	——>			
1.5 Procedimentos e verificações pré-decolagem, incluindo verificação de potência	P	——>	——>	——>		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo							
2.1 Perfis normais de decolagem VFR;  Operações de pista (STOL e VTOL) incluindo vento cruzado  Heliportos elevados  Heliportos ao nível do solo		P	——>	——>		M	
2.2 Decolagem à carga máxima (real ou simulada)		P	——>				

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instructor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.1 Descolagem interrompida: durante as operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações em heliporto ao nível do solo		P	——>			M	
2.3.2 Descolagem com falha de motor simulada após passar o ponto de decisão: durante operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações em heliporto ao nível do solo		P	——>			M	
2.4 Descida em auto-rotação em modo helicóptero até ao solo (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	——>	——>			M FFS apenas	
2.4.1 Descida em auto-rotação em modo avião (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)		P	——>			M FFS apenas	
2.5 Perfis normais de aterragem VFR; operações de pista (STOL e VTOL) heliportos elevados heliportos ao nível do solo		P	——>	——>		M	
2.5.1 Aterragem com falha de motor simulada após atingir o ponto de decisão: durante operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações em heliporto ao nível do solo							

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instructor após conclusão da formação	Verifi- cado em
		OTD	FTD	FFS	PL	FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
2.6 «Borrego» ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes do ponto de decisão			P	—>			M
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos							
3 Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):							M
							Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
3.1 Motor	P	—>	—>				
3.2 Pressurização e ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	—>	—>				
3.3 Sistema Pitot-estático	P	—>	—>				
3.4 Sistema de combustível	P	—>	—>				
3.5 Sistema eléctrico	P	—>	—>				
3.6 Sistema hidráulico	P	—>	—>				
3.7 Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>	—>				
3.8 Sistema antigelo e de degelo, aquecimento da protecção contra o encandeamento (se instalada)	P	—>	—>				
3.9 Piloto automático/director de voo	P	—>	—>				

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instructor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.10 Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de prevenção de perda e dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>	—>				
3.11 Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder, sistema de aviso de proximidade do solo (se instalado)	P	—>	—>				
3.12 Sistema do trem de aterragem	P	—>	—>				
3.13 Unidade de potência auxiliar	P	—>	—>				
3.14 Equipamentos de rádio e de navegação, instrumentos e sistema de gestão do voo	P	—>	—>				
3.15 Sistema de flaps	P	—>	—>				
SECÇÃO 4 — Procedimentos não normais e de emergência							
4 Procedimentos não normais e de emergência (podem ser realizados num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
4.1 Simulação de incêndio no motor, na APU, no compartimento de carga ou na cabina de pilotagem e incêndios de origem eléctrica incluindo evacuação, se aplicável	P	—>	—>				
4.2 Controlo e eliminação de fumos	P	—>	—>				
4.3 Falhas, paragem e re arranque do motor (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício) incluindo conversão OEI do modo helicóptero para o modo avião e vice-versa	P	—>	—>			FFS apenas	



CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4 Alijamento de combustível (simulado, se disponível)	P	—>	—>				
4.5 Cisalhamento do vento na descolagem e na aterragem (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício)			P			FFS apenas	
4.6 Falha na pressão da cabina/descida de emergência simulada (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	
4.7 Evento ACAS (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	
4.8 Incapacitação de um membro da tripulação	P	—>	—>				
4.9 Avarias na transmissão	P	—>	—>			FFS apenas	
4.10 Recuperação de uma perda total (com motor e sem motor) ou após activação dos dispositivos de aviso de perda nas configurações de subida, cruzeiro e aproximação (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	
4.11 Outros procedimentos de emergência, conforme detalhados no respectivo Manual de Voo	P	—>	—>				
SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em imc real ou simulado)							
5.1 Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a descolagem	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Falha do motor simulada durante a saída após o ponto de decisão	P*	—>*	—>*			M*	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instructor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2 Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3 Procedimentos de espera	P*	—>*	—>*				
5.4 Aproximação de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)	P*	—>*	—>*				
5.4.1 Manualmente, sem director de voo	P*	—>*	—>*			M* (ape- nas prova de pe- rícia)	
5.4.2 Manualmente, com director de voo	P*	—>*	—>*				
5.4.3 Com utilização do piloto automático	P*	—>*	—>*				
5.4.4 Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) e continuada até tocar no solo, ou através da execução do procedimento de aproximação falhada	P*	—>*	—>*			M*	
5.5 Aproximação de não precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6 «Borrego» com todos os motores operativos ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*	—>*	—>*				
5.6.1 Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	—>*	—>*				
5.6.2 «Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*					M*	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7 Auto-rotação IMC com recuperação de potência para aterrar numa pista apenas em modo helicóptero (não pode ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P*	——>*	——>*			M* FFS apenas	
5.8 Recuperação de atitudes não usuais (depende da qualidade do FFS)	P*	——>*	——>*			M*	
SECÇÃO 6 — Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (CAT II/III)							
6 Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (CAT II/III). As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Durante as aproximações por instrumentos e os procedimentos de aproximações falhadas seguintes, deve ser utilizado todo o equipamento de aeronave de descolagem vertical exigido para certificação de tipo de aproximação por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés)							
6.1 Descolagem rejeitada com um RVR mínimo autorizado		P	——>			M*	
6.2 Aproximações ILS em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados os procedimentos standard de coordenação da tripulação (SOP)		P	——>	——>		M*	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instructor após conclusão da formação	Verifi- cado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3 «Borrego» após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir DH. O treino deve também incluir um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulado), cisalhamento do vento, desvio excessivo da aeronave em relação aos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória, falha no equipamento de terra/bordo antes de atingir DH, e «borrego» com falha simulada de equipamentos de bordo		P	——>	——>		M*	
6.4 Aterragem(ns) com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo específico, deve ser efectuada uma aterragem automática		P	——>			M*	
SECÇÃO 7 — Equipamentos opcionais							
7 Utilização de equipamentos opcionais		P	——>	——>			

#### E. Requisitos específicos para a categoria aeróstatos

- No caso das provas de perícia ou das verificações de proficiência para qualificações de tipo de aeróstatos, o requerente terá de passar as secções 1 a 5 e a secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga o requerente a realizar novamente toda a prova ou verificação. Um requerente que reprove em cinco ou menos itens repete os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item da prova ou da verificação de repetição ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga o requerente a repetir a prova/a verificação na totalidade. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de seis meses.

#### TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

- O requerente deve demonstrar aptidão para:
  - Operar o aeróstato dentro das suas limitações;
  - Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;

- iv) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos;
  - v) Manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
  - vi) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação da tripulação e de incapacitação de algum membro; e
  - vii) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
3. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do aeróstato utilizado.

a) Limites do voo IFR:

Altura:

Geralmente	±100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés

Manutenção da rota:

Com base em ajudas rádio	±5°
Aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira

Rumo:

Operações normais	±5°
Operações não normais/emergências	±10°

b) Limites do voo VFR:

Altura:

Geralmente	±100 pés
------------	----------

Rumo:

Operações normais	±5°
Operações não normais/emergências	±10°

CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

4. Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC ou co-piloto e como PF e PNF para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.

5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (—>).

6. As seguintes abreviaturas indicam o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador de Voo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outro Dispositivo de Treino

As = Aeróstato

- a) Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo de aeróstato devem realizar as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.
- b) Os requerentes de uma revalidação ou de uma renovação da verificação de proficiência para a qualificação de tipo de aeróstato devem realizar as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.
- c) Os itens com asterisco (\*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.
7. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.
8. Os Dispositivos de Treino de Simulação de Voo serão utilizados para a formação prática e as provas caso façam parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- a) A qualificação dos dispositivos de treino de simulação de voo, conforme estabelecido na Parte OR;
- b) As qualificações do instrutor.

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 1 — Preparativos e verificações antes do voo							
1.1 Inspeção antes do voo				P			
1.2 Inspeção da cabina de pilotagem	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação		P	—>	—>		M	
1.4 Procedimento de desengate do mastro e manobras em terra			P	—>		M	

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5 Procedimentos e verificações pré-descolagem	P	—>	—>	—>		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo							
2.1 Perfil de descolagem VFR normal			P	—>		M	
2.2 Descolagem com falha de motor simulada			P	—>		M	
2.3 Descolagem em condições de ponderabilidade (descolagem pesada)			P	—>			
2.4 Descolagem em condições de imponderabilidade (descolagem leve)			P	—>			
2.5 Procedimento de subida normal			P	—>			
2.6 Subida para altura de pressão			P	—>			
2.7 Reconhecimento de altura de pressão			P	—>			
2.8 Voo à altura de pressão ou próximo da altura de pressão			P	—>		M	
2.9 Descida e aproximação normais			P	—>			
2.10 Perfil de aterragem VFR normal			P	—>		M	
2.11 Aterragem em condições de ponderabilidade (aterragem pesada)			P	—>		M	
2.12 Aterragem em condições de imponderabilidade (aterragem leve)			P	—>		M	
Intencionalmente em branco							

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos							
3 Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
3.1 Motor	P	—>	—>	—>			
3.2 Pressurização do invólucro	P	—>	—>	—>			
3.3 Sistema Pitot-estático	P	—>	—>	—>			
3.4 Sistema de combustível	P	—>	—>	—>			
3.5 Sistema eléctrico	P	—>	—>	—>			
3.6 Sistema hidráulico	P	—>	—>	—>			
3.7 Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>	—>	—>			
3.8 Sistema de balonetes	P	—>	—>	—>			
3.9 Piloto automático/director de voo	P	—>	—>	—>			
3.10 Dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>	—>	—>			
3.11 Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder, sistema de aviso de proximidade do solo (se instalado)	P	—>	—>	—>			
3.12 Sistema do trem de aterragem	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.13 Unidade de potência auxiliar	P	—>	—>	—>			
3.14 Rádio, equipamento de navegação, instrumentos e sistema de gestão do voo	P	—>	—>	—>			
Intencionalmente em branco							
SECÇÃO 4 — Procedimentos não normais e de emergência							
4 Procedimentos não normais e de emergência (podem ser realizados num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
4.1 Simulação de incêndio no motor, na APU, no compartimento de carga ou na cabina de pilotagem e incêndios de origem eléctrica incluindo evacuação, se aplicável	P	—>	—>	—>			
4.2 Controlo e eliminação de fumos	P	—>	—>	—>			
4.3 Avaria do motor, paragem e re arranque Em fases específicas do voo, inclusive avarias múltiplas do motor	P	—>	—>	—>			
4.4 Incapacitação de um membro da tripulação	P	—>	—>	—>			
4.5 Avarias do sistema de transmissão/caixa de transmissão	P	—>	—>	—>		FFS apenas	
4.6 Outros procedimentos de emergência segundo o descrito no manual de voo respectivo	P	—>	—>	—>			

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em imc real ou simulado)							
5.1 Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a descolagem	p*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1 Falha simulada do motor durante a saída	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2 Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedimentos de espera	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4 Aproximação de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1 Manualmente, sem director de voo	p*	——>*	——>*	——>*		M* (Prova de perícia apenas)	
5.4.2 Manualmente, com director de voo	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3 Com piloto automático	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4 Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes da passagem do marcador exterior (OM) e continuada até tocar o solo ou até à conclusão do procedimento de aproximação falhada	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5 Aproximação de não precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	p*	——>*	——>*	——>*		M*	

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6 «Borrego» com todos os motores operativos ao atingir DA/DH ou MDA/MDH		p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1 Outros procedimentos de aproximação falhada		p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2 «Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/DH ou MDA/MDH		p*					M*	
5.7 Recuperação de atitudes não usuais (depende da qualidade do FFS)		p*	——>*	——>*	——>*		M*	
SECÇÃO 6 — Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (CAT II/III)								
6 Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (CAT II/III). As seguintes manobras e procedimentos constituem os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Durante as seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximações falhadas, deve ser utilizado todo o equipamento do aeróstato exigido para certificação de tipo de aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés).								

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.1 Descolagem interrompida com valores RVR mínimos autorizados		P	——>			M*	
6.2 Aproximações ILS em condições de voo por instrumentos simulado até à altura de decisão aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados os procedimentos standard de coordenação da tripulação (SOP)		P	——>			M*	
6.3 «Borrego» Após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir a altura de decisão (DH). A instrução deve incluir ainda um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulada), a cisalhamento do vento, ao desvio do aeróstato por ultrapassagem dos limites da aproximação segura, e a falha dos equipamentos terrestres ou de bordo antes de atingir a DH, e «borrego» com simulação de falha dos equipamentos de bordo		P	——>			M*	
6.4 Aterragem(ns) Com referência visual estabelecida na altura de decisão após aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo (guiamento) específico, deve ser efectuada uma aterragem automática		P	——>			M*	

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 7 — Equipamentos opcionais							
7 Utilização de equipamentos opcionais		P—>	—>				

## ANEXO II

**CONDIÇÕES PARA A CONVERSÃO DAS ACTUAIS LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES NACIONAIS PARA AVIÕES E HELICÓPTEROS****A. AVIÕES****1. Licenças de piloto**

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertida numa licença Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

- a) No que respeita às licenças ATPL(A) e CPL(A), completar, através de uma verificação de proficiência, o exigido na Parte FCL em matéria de revalidação da qualificação de tipo/classe e da qualificação de instrumentos, relevante para os privilégios da licença de que é titular;
- b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes da Parte OPS e da Parte FCL;
- c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;
- d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença «Parte FCL» de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 como PIC em aviões multipiloto	Nenhum	ATPL(A)	Não aplicável	a)
ATPL(A)	> 1 500 em aviões multipiloto	Nenhum	como em 4c)	como em 5c)	b)
ATPL(A)	> 500 em aviões multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido por FCL.515	ATPL(A), com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo Apêndice 9 da Parte FCL	c)
CPL/IR(A) e ter superado um exame teórico ATPL da OACI no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido por FCL.310 e FCL.615, alínea b) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	d)
CPL/IR(A)	> 500 em aviões multipiloto, ou em operações multipiloto em aviões monopiloto CS-23 da categoria commuter ou equivalente em conformidade com os requisitos da Parte OPS para o transporte aéreo comercial	i) passar um exame de conhecimentos ATPL(A) no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Nenhum	CPL/IR(A), com qualificação de tipo/classe limitada a aviões monopiloto		f)
CPL/IR(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo para o nível CPL/IR	como em 4f)	Obter uma qualificação de tipo multipiloto em conformidade com a Parte FCL	g)
CPL(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Qualificação de voo nocturno, se aplicável	CPL(A), com qualificação de tipo/classe limitada a aviões monopiloto		h)
CPL(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	i) qualificação de voo nocturno, se aplicável; ii) demonstrar conhecimentos de Performance e planeamento do voo como exigido por FCL.310	como em 4h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 segundo as IFR	Qualificação de voo nocturno caso os privilégios de voo nocturno não estejam incluídos na qualificação de instrumentos	PPL/IR(A) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de Performance e planeamento do voo como exigido por FCL.615, alínea b)	j)
PPL(A)	≥ 70 em aviões	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL(A)		k)

(\*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para um avião multipiloto não necessitam de passar um exame teórico para ATPL(A) se continuarem a operar o mesmo tipo de avião, mas não lhes serão atribuídos créditos de conhecimentos teóricos ATPL(A) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um avião multipiloto diferente, têm de cumprir o disposto na coluna 3, linha e), subalínea i) da tabela acima.

## 2. Certificados de instrutor

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	como exigido na Parte FCL para o certificado pertinente	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

### 3. Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 horas como piloto de MPA	i) ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL para aviões emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC.	SFI(A)
SFI(A)	três anos de experiência recente como SFI	ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(A)

A conversão é válida por um período máximo de três anos. A revalidação está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

### 4. Certificados de STI

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 horas como piloto em SPA	i) ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(A)
STI(A)	três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução visada	STI(A)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

## B. HELICÓPTEROS

### 1. Licenças de piloto

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertida numa licença Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

- Completar, através de uma verificação de proficiência, os requisitos de revalidação da Parte FCL para uma qualificação de tipo e de instrumentos, pertinente para os privilégios da licença de que é titular;
- Demonstrar conhecer as partes pertinentes da Parte OPS e da Parte FCL;
- Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;



d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Requisitos adicionais	Licença Parte FCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H); IR(H) válida	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H) e IR	Não aplicável	a)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H)		b)
ATPL(H); IR(H) válida	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H), e IR com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC como estipulado pelo Apêndice 9 da Parte FCL	c)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	Qualificação de tipo ATPL(H) limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC como estipulado pelo Apêndice 9 da Parte FCL	d)
ATPL(H); IR(H) válida	> 500 em helicópteros multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como preceituado em FCL.515 e em FCL.615, alínea b)	como em 4c)	como em 5c)	e)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 500 em helicópteros multipiloto	como em 3e)	como em 4d)	como em 5d)	f)
CPL/IR(H) e ter passado um exame teórico ATPL(H) da ICAO no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como preceituado em FCL.310 e em FCL.615, alínea b); ii) cumprir os restantes requisitos FCL.720.H, alínea b)	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H), desde que o exame teórico ATPL(H) da ICAO seja avaliado como estando ao nível ATPL da Parte FCL	Não aplicável	g)
CPL/IR(H)	> 500 horas em helicópteros multipiloto	i) passar um exame de conhecimentos teóricos ATPL(H) da Parte FCL no Estado-Membro que emitiu a licença (*); ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.H, alínea b)	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H) da Parte FCL	Não aplicável	h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Nenhum	CPL/IR(H), com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL	i)
CPL/IR(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como preceituado em FCL.310 e em FCL.615, alínea b)	como em 4i)		j)
CPL(H)	> 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo nocturno	CPL(H), com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto		k)
CPL(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo nocturno – demonstrar conhecimentos de performance e planeamento do voo como exigido por FCL.310	como em 4k)		l)
CPL(H) Sem qualificação de voo nocturno	> 500 como PIC em helicópteros monopiloto		Como em 4.(k), e limitada a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL e uma qualificação de voo nocturno	m)
CPL(H) Sem qualificação de voo nocturno	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo como exigido por FCL.310	Como em 4k), e limitada a operações diurnas VFR		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 segundo as IFR	Qualificação de voo nocturno, caso os privilégios de voo nocturno não estejam incluídos na qualificação de instrumentos	PPL/IR(A) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de performance e planeamento do voo como exigido por FCL.615, alínea b)	o)
PPL(H)	≥ 75 em helicópteros	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL (H)		p)

(\*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para avião multipiloto não necessitam de passar um exame teórico ATPL(H) se continuarem a operar o mesmo tipo de helicóptero, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos ATPL(H) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto diferente, terão de cumprir o disposto na coluna 3., linha (i), da tabela acima.

## 2. Certificados de instrutor

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	a exigida na Parte FCL para o certificado pertinente		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

### 3. Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 horas como piloto de MPH	i) ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)
SFI(H)	três anos de experiência recente como SFI	Ter realizado o conteúdo do simulador do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

### 4. Certificados de STI

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os requisitos constantes da tabela abaixo:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 horas como piloto em SPH	i) ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)
STI(H)	três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

## ANEXO III

## CONDIÇÕES PARA A ACEITAÇÃO DE LICENÇAS EMITIDAS POR OU EM NOME DE PAÍSES TERCEIROS

## A. VALIDAÇÃO DAS LICENÇAS

## Geral

1. Uma licença de piloto emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro pode ser validada pela autoridade competente de um Estado-Membro.

Os pilotos devem apresentar o pedido à autoridade competente do Estado-Membro onde residem ou onde estão estabelecidos, ou, caso não estejam a residir em território dos Estados-Membros, onde o operador para o qual voam ou pretendem voar tem o seu principal centro de actividades.

2. O período de validação de uma licença não pode exceder 1 ano, desde que a licença de base permaneça válida.

Este período apenas pode ser prolongado uma vez pela autoridade competente que procedeu à validação no caso de, durante o período de validação, o piloto requerer ou estiver a realizar formação tendo em vista a emissão de uma licença conforme com a Parte FCL. Esta extensão abrangerá o período de tempo necessário para a licença ser emitida em conformidade com a Parte FCL.

Os titulares de uma licença aceite por um Estado-Membro devem exercer os seus privilégios de acordo com os requisitos descritos na Parte FCL.

## Licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras actividades comerciais

3. No caso de licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras actividades comerciais, o titular deve cumprir os seguintes requisitos:
  - a) Completar, através de uma prova de perícia, os requisitos de revalidação da qualificação de tipo ou de classe da Parte FCL pertinentes para os privilégios da licença de que é titular;
  - b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos das partes pertinentes da Parte OPS e da Parte FCL;
  - c) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de língua inglesa em conformidade com o preceituado em FCL.055;
  - d) Possuir um certificado médico de classe 1, emitido em conformidade com a Parte Médica;
  - e) No caso de aviões, cumprir os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 horas como PIC em aviões multipiloto	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 horas como PIC ou co-piloto em aviões multipiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como co-piloto	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter uma IR	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC ou como co-piloto em aviões monopiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como co-piloto em conformidade com a Parte OPS	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 horas em aviões, com excepção de TMG, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em aviões em operações que não de transporte aéreo comercial	e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 horas como PIC no transporte aéreo comercial, incluindo 500 horas em operações em hidroaviões	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	f)

(\*) Os titulares de uma CPL(A)/IR para aviões multipiloto devem ter demonstrado conhecimentos do nível ATPL(A) da ICAO antes da aceitação.

f) No caso de helicópteros, cumprir os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR e IFR	a)
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR	b)
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto em operações VFR e IFR	c)
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto em operações VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter uma IR	Transporte aéreo comercial em helicópteros monopiloto como PIC	f)
ATPL(H) com ou sem privilégios IR, CPL(H)//IR, CPL(H)	> 700 horas em helicópteros que não os certificados nos termos da CS-27/29 ou equivalente, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em helicópteros em operações que não de transporte aéreo comercial	g)

(\*) Os titulares de uma CPL(H)/IR para helicópteros multipiloto devem ter demonstrado conhecimentos do nível ATPL da ICAO antes da aceitação.

#### Licenças de piloto para actividades não comerciais com qualificação de instrumentos

4. No que respeita às licenças de piloto privado com uma qualificação de instrumentos ou às licenças CPL e ATPL com uma qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem que cumprir os seguintes requisitos:
  - a) Completar a prova de perícia para a qualificação de instrumentos e as qualificações de tipo ou de classe pertinentes para os privilégios da licença de que é titular, em conformidade com o Apêndice 7 e o Apêndice 9 da Parte FCL;
  - b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea, códigos de meteorologia aeronáutica, planeamento e performance de voo (IR) e performance humana;
  - c) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de língua inglesa em conformidade com o preceituado em FCL.055;
  - d) Possuir pelo menos um certificado médico de Classe 2 válido, emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
  - e) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas de voo por instrumentos como piloto comandante na categoria de aeronave pertinente.

**Licenças de piloto para actividades não comerciais sem uma qualificação de instrumentos**

5. No que respeita às licenças de piloto privado ou às licenças CPL e ATPL sem uma qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem que cumprir os seguintes requisitos:
- a) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea e performance humana;
  - b) Passar a prova de perícia para PPL como preceituado na Parte FCL;
  - c) Cumprir os requisitos pertinentes da Parte FCL para a emissão de uma qualificação de tipo ou de classe pertinente para os privilégios da licença de que é titular;
  - d) Possuir pelo menos um certificado médico de Classe 2 emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
  - e) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;
  - f) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas como piloto na categoria de aeronave pertinente.

**Validação de licenças de piloto para tarefas específicas de duração limitada**

6. Não obstante o disposto nos pontos supra, no caso dos voos dos fabricantes, os Estados-Membros podem aceitar uma licença emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago por um máximo de 12 meses para tarefas específicas de duração limitada, tais como voos de instrução para entrada inicial em serviço, de demonstração, voos ferry ou voos de teste, desde que o requerente cumpra os seguintes requisitos:
- a) Seja titular de uma licença adequada e do atestado médico e das qualificações ou aptidões associados emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
  - b) Trabalhe, directa ou indirectamente, para um fabricante de aviões.

Neste caso, os privilégios do titular devem estar limitados à realização de instrução de voo e provas para a emissão inicial de qualificações de tipo, à supervisão de voos de linha iniciais pelos pilotos do operador, aos voos de entrega ou ferry, aos voos de linha iniciais, às demonstrações de voo ou aos voos de teste.

**B. CONVERSÃO DE LICENÇAS**

1. Uma licença PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL emitida por um país terceiro em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago pode ser convertida numa PPL/BPL/SPL da Parte FCL com uma qualificação de classe ou de tipo monopiloto pela autoridade competente de um Estado-Membro.

O piloto deve apresentar o requerimento à autoridade competente do Estado-Membro onde reside ou onde está estabelecido.

2. O titular da licença deve cumprir os seguintes requisitos mínimos, para a categoria de aeronave pertinente:

- a) Passar um exame escrito de legislação aérea e performance humana;
- b) Passar a prova de perícia para PPL, BPL ou SPL, conforme pertinente, como preceituado na Parte FCL;
- c) Cumprir os requisitos para a emissão da qualificação de classe ou de tipo pertinente, em conformidade com a subparte H;
- d) Possuir pelo menos um certificado médico de classe 2, emitido em conformidade com a parte Médica;
- e) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;
- f) ter completado pelo menos 100 horas de voo como piloto.

**C. ACEITAÇÃO DAS QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO**

1. Uma qualificação de classe ou de tipo válida averbada numa licença emitida por um país terceiro pode ser averbada numa licença da Parte FCL desde que o requerente:

- a) Satisfaça os requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a Parte FCL;
- b) Passe a prova de perícia pertinente para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a Parte FCL;
- c) Esteja em actividade;

d) Tenha, pelo menos:

- i) para qualificações de classe para aviões, 100 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe,
  - ii) para qualificações de tipo para aviões, 500 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo,
  - iii) para helicópteros monomotor com uma massa máxima à descolagem certificada até 3 175 kg, 100 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo,
  - iv) para todos os outros helicópteros, 350 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe.
-

## ANEXO IV

**[PARTE MED]**

## SUBPARTE A

**REQUISITOS GERAIS**

## SECÇÃO 1

**Geral****MED.A.001 Autoridade competente**

Para efeitos da presente parte, entende-se por «autoridade competente»:

a) Para os centros de medicina aeronáutica (CMA):

1. A autoridade designada pelo Estado-Membro onde o CMA tem o seu local de actividade principal.
2. Caso o CMA esteja localizado num país terceiro, a Agência;

b) Para os examinadores médicos aeronáuticos (EMA):

1. A autoridade designada pelo Estado-Membro em que os EMA têm o seu local de actividade principal.
2. Se o local de actividade principal de um EMA estiver localizado num país terceiro, a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o EMA requer a emissão do certificado;

c) Para os médicos generalistas (MG), a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o MG notifica a sua actividade;

d) Para os médicos do trabalho (MT) que avaliam a aptidão médica da tripulação de cabina, a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o MT notifica a sua actividade.

**MED.A.005 Âmbito**

Esta parte estabelece os requisitos para:

- a) A emissão, a validade, a revalidação e a renovação do certificado médico exigido para exercer os privilégios de uma licença de piloto ou de aluno piloto;
- b) A aptidão médica da tripulação de cabina;
- c) A certificação dos EMA; e
- d) A qualificação dos MG e dos médicos do trabalho (MT).

**MED.A.010 Definições**

Para efeitos desta parte, entende-se por:

- «Conclusão médica acreditada», a conclusão a que um ou mais médicos especialistas aceitáveis pela autoridade de licenciamento chegaram, com base em critérios objectivos e não discriminatórios, para efeitos do caso em apreço, em consulta com peritos em operações aéreas ou outros peritos considerados necessários,
- «Avaliação», a conclusão sobre a aptidão médica de uma pessoa, com base na avaliação da história clínica dessa pessoa e/ou nos exames aeromédicos requeridos na presente parte e noutros exames considerados necessários, e/ou em testes médicos como ECG, medição da pressão arterial, análises ao sangue, radiografias, entre outros,
- «Competência cromática», a aptidão de um requerente para distinguir facilmente as cores utilizadas na navegação aérea e identificar correctamente as luzes coloridas da aviação,
- «Especialista dos olhos», um oftalmologista ou optometrista com a formação necessária para reconhecer patologias,



- «Exame», uma inspecção, apalpação, toque, auscultação ou outros modos de investigação especialmente destinados a diagnosticar doenças,
- «Investigação», a avaliação de uma suspeita de patologia num requerente por meio de exames e testes destinados a verificar a presença ou a ausência de um problema de saúde,
- «Autoridade de licenciamento», a autoridade competente do Estado-Membro que emitiu a licença, ou à qual uma pessoa requer a concessão de uma licença, ou caso uma pessoa não tenha ainda requerido a licença, a autoridade competente nos termos da presente parte,
- «Limitação», uma condição inscrita no certificado médico, na licença ou no relatório médico de tripulante de cabina e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados de tripulante de cabina,
- «Erro refractivo», o desvio da emetropia medido em dioptrias, por meio de métodos normalizados, no meridiano mais ametrópico.

#### **MED.A.015 Segredo médico**

Todas as pessoas envolvidas no exame, avaliação e certificação médicos devem garantir que o segredo médico seja sempre respeitado.

#### **MED.A.020 Diminuição da aptidão médica**

- a) Os titulares de licenças não exercerão os privilégios da sua licença e das qualificações ou certificados conexos sempre que:
  - 1. Tenham conhecimento de qualquer diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para exercerem em segurança esses privilégios;
  - 2. Tomem ou utilizem medicamentos, prescritos ou não pelo médico, que sejam susceptíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável;
  - 3. Recebam um tratamento médico, cirúrgico ou outro que possa interferir na segurança do voo.
- b) Além disso, os titulares de licenças devem consultar, sem demora, um especialista em medicina aeronáutica sempre que:
  - 1. Tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica ou a um procedimento invasivo;
  - 2. Tenham começado a utilizar regularmente medicamentos;
  - 3. Tenham sofrido uma lesão física significativa que os incapacite para funcionarem como membros da tripulação de voo;
  - 4. Padeçam de uma doença grave que os incapacite para funcionarem como membros da tripulação de voo;
  - 5. Estejam grávidas;
  - 6. Tenham sido internados num hospital ou numa clínica médica;
  - 7. Comecem a precisar de lentes correctivas.
- c) Nestes casos:
  - 1. Os titulares de certificados médicos das classes 1 e 2 devem consultar um CMA ou EMA. O CMA ou EMA avaliará a aptidão médica do titular da licença e decidirá se está ou não apto a retomar o exercício dos seus privilégios;
  - 2. Os titulares de certificados médicos para LAPL devem consultar um CMA ou EMA, ou o MG que assinou o certificado médico. O CMA, EMA ou MG avaliará a aptidão médica dos titulares da licença e decidirá se estão ou não aptos a retomar o exercício dos seus privilégios.

- d) Os tripulantes de cabina não devem desempenhar funções numa aeronave nem, se for caso disso, exercer os privilégios dos seus certificados de tripulantes de cabina caso tenham consciência de uma diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para o desempenho das suas funções e responsabilidades;
- e) Além disso, caso se encontrem nas situações clínicas especificadas nos pontos 1 a 5 da alínea b), os tripulantes de cabina devem consultar, sem demora, um EMA, CMA, ou MT, consoante o caso. O EMA, CMA ou MT avaliará a aptidão médica dos tripulantes de cabina e decidirá se estão ou não aptos a retomar as suas funções de segurança.

#### **MED.A.025 Obrigações dos CMA, EMA, MG e MT**

- a) Ao realizarem avaliações e/ou exames médicos, os CMA, EMA, MG e MT devem:
  - 1. Certificar-se de que é possível comunicar com a pessoa em causa sem barreiras linguísticas;
  - 2. Esclarecer a pessoa acerca das consequências da prestação de informações incompletas, inexactas ou falsas sobre a sua história clínica.
- b) Depois de concluírem os exames e avaliações de medicina aeronáutica, os CMA, EMA, MG e MT devem:
  - 1. Considerar a pessoa apta ou não apta, ou remetê-la para a autoridade de licenciamento, um CMA ou EMA, consoante o caso;
  - 2. Informar a pessoa de qualquer limitação que possa restringir a formação de voo, os privilégios da licença ou o certificado de tripulante de cabina, consoante for aplicável;
  - 3. Se a pessoa for considerada não apta após a avaliação, informá-la do seu direito a uma segunda avaliação; e
  - 4. No caso dos requerentes de um certificado médico, enviar sem demora um relatório completo assinado ou electronicamente autenticado, que inclua o resultado da avaliação e uma cópia do certificado médico, à autoridade de licenciamento.
- c) Os CME, EMA, MG e MT devem conservar registos pormenorizados dos exames e avaliações médicos realizados em conformidade com a presente parte e dos seus resultados, em conformidade com a legislação nacional.
- d) Quando solicitados para funções de certificação médica e/ou fiscalização, os CME, EMA, MG e MT apresentarão ao avaliador médico da autoridade competente, caso lhes sejam pedidos, todos os registos e relatórios aeromédicos, e quaisquer outras informações pertinentes.

### **SECÇÃO 2**

#### ***Requisitos dos certificados médicos***

#### **MED.A.030 Certificados médicos**

- a) Um aluno piloto não deve voar a solo se não possuir o certificado médico exigido pela licença em causa;
- b) Os requerentes e os titulares de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL) devem possuir, pelo menos, um certificado médico para LAPL;
- c) Os requerentes e os titulares de uma licença de piloto particular (PPL), de uma licença de piloto de planador (SPL), ou de uma licença de piloto de balão (BPL) devem possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2;
- d) Os requerentes e os titulares de uma SPL ou de uma BPL envolvidos em voos comerciais de planador ou de balão devem possuir, no mínimo, um certificado de classe 2;
- e) Se for aditada uma qualificação de voo nocturno a uma PPL ou a uma LAPL, o titular da licença deve ter competência cromática;
- f) Os requerentes e os titulares de uma licença de piloto comercial (CPL), de uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) ou de uma licença de piloto de linha aérea (ATPL) devem possuir um certificado médico de classe 1;
- g) Se for aditada uma qualificação de voo por instrumentos a uma PPL, o titular da licença deverá efectuar exames audiométricos de som puro de acordo com a periodicidade e o nível exigidos para os titulares de certificados médicos de classe 1;
- h) Um titular de uma licença não poderá nunca ser titular de mais do que um certificado médico emitido em conformidade com a presente parte.

**MED.A.035 Requerimento de um certificado médico**

- a) Os requerimentos de certificados médicos devem ser apresentados num formato determinado pela autoridade competente.
- b) Os requerentes de certificados médicos devem fornecer ao CMA, EMA ou MG, consoante o caso:
  - 1. Uma prova da sua identidade;
  - 2. Uma declaração assinada:
    - i) dos dados médicos respeitantes à sua história clínica,
    - ii) dizendo se foram ou não previamente submetidos a um exame com vista à obtenção de um certificado médico e, em caso afirmativo, quem o realizou e qual o resultado,
    - iii) dizendo se foram ou não considerados não aptos, ou se o seu certificado médico foi suspenso ou revogado.
- c) Quando pedirem a revalidação ou a renovação do certificado médico, os requerentes devem apresentá-lo ao CMA, EMA ou MG antes dos exames pertinentes.

**MED.A.040 Emissão, revalidação e renovação de certificados médicos**

- a) Um certificado médico só será emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e/ou avaliações médicos necessários e de o requerente ser considerado apto.
- b) Emissão inicial
  - 1. Os certificados médicos de classe 1 serão emitidos por um CMA.
  - 2. Os certificados médicos de classe 2 serão emitidos por um CMA ou um EMA.
  - 3. Os certificados médicos para LAPL serão emitidos por um CMA, um EMA ou, se o direito nacional do Estado-Membro em que a licença é emitida o permitir, por um MG.
- c) Revalidação e renovação
  - 1. Os certificados médicos de classe 1 e de classe 2 serão revalidados ou renovados por um CMA ou por um EMA.
  - 2. Os certificados médicos para LAPL serão revalidados ou renovados por um CMA, um EMA ou, se o direito nacional do Estado-Membro em que a licença é emitida o permitir, por um MG.
- d) O CMA, o EMA ou o MG só emitirão, revalidarão ou renovarão um certificado médico se:
  - 1. O requerente lhes tiver fornecido uma história clínica completa e, se exigido pelo CMA, pelo EMA ou pelo MG, os resultados dos exames e testes médicos realizados pelo médico do requerente ou por eventuais médicos especialistas; e
  - 2. O CMA, o EMA ou o MG tiverem realizado a avaliação aeromédica com base nos exames e testes médicos exigidos para o certificado médico pertinente, para verificar se o requerente cumpre todos os requisitos pertinentes da presente parte.
- e) O EMA, o CMA ou, em caso de remissão, a autoridade de licenciamento, podem exigir ao requerente que se submeta a exames e investigações médicos adicionais, quando clinicamente indicado, antes de emitirem, revalidarem ou renovar um certificado médico.
- f) A autoridade de licenciamento pode emitir ou re-emitir um certificado médico, consoante o caso, se:
  - 1. Um caso lhe for remetido;
  - 2. Tiver identificado a necessidade de corrigir informações constantes do certificado.

**MED.A.045 Validade, revalidação e renovação dos certificados médicos****a) Validade**

1. Os certificados médicos de classe 1 serão válidos por um período de 12 meses.
2. O período de validade dos certificados médicos de classe 1 será reduzido para seis meses para os titulares de licenças que:
  - i) estejam envolvidos em operações monopiloto de transporte aéreo comercial de passageiros e tenham completado 40 anos de idade,
  - ii) tenham completado 60 anos de idade.
3. Os certificados médicos de classe 2 serão válidos por um período de:
  - i) 60 meses até o titular da licença completar 40 anos de idade. Um certificado médico emitido antes de o titular completar 40 anos deixará de ser válido depois de completados os 42 anos de idade,
  - ii) 24 meses entre os 40 e os 50 anos de idade. Um certificado médico emitido antes de o titular completar 50 anos deixará de ser válido depois de completados os 51 anos de idade, e
  - iii) 12 meses após os 50 anos de idade.
4. Os certificados médicos para LAPL serão válidos por um período de:
  - i) 60 meses até o titular da licença completar 40 anos de idade. Um certificado médico emitido antes de o titular completar 40 anos deixará de ser válido depois de completados os 42 anos de idade,
  - ii) 24 meses após os 40 anos de idade.
5. O período de validade de um certificado médico, incluindo eventuais exames ou investigação especiais a ele associados, será:
  - i) determinado pela idade do requerente na data em que o exame médico tem lugar, e
  - ii) calculado a partir da data do exame médico, no caso da emissão inicial e da renovação, e da data de expiração do certificado médico anterior, no caso da revalidação.

**b) Revalidação**

Os exames e/ou avaliações para a revalidação de um certificado médico podem ser efectuados até 45 dias antes da sua data de expiração.

**c) Renovação**

1. Se o titular de um certificado médico não cumprir o disposto em b), será necessário um exame e/ou uma avaliação para a renovação.
2. No caso dos certificados médicos de classe 1 e de classe 2:
  - i) se o certificado médico tiver expirado há mais de dois anos, o CMA ou o EMA só deverá realizar o exame de renovação depois de avaliar os registos aeromédicos do requerente,
  - ii) se o certificado médico tiver expirado há mais de cinco anos, serão aplicáveis os requisitos de exame para a emissão inicial e a avaliação será baseada nos requisitos para a revalidação.
3. No caso dos certificados médicos para uma LAPL, o CMA, o EMA ou o MG avaliará a história clínica do requerente e realizará o exame e/ou a avaliação aeromédica em conformidade com o disposto em MED.B.095.

**MED.A.050 Remissão**

- a) Se um requerente de um certificado médico de classe 1 ou de classe 2 for remetido para a autoridade de licenciamento em conformidade com o disposto em MED.B.001, o CMA ou o EMA transferirá a documentação médica pertinente para a autoridade de licenciamento.

- b) Se um requerente de um certificado médico para LAPL for remetido para um EMA ou um CMA em conformidade com o disposto em MED.B.001, o MG deve transmitir a documentação médica pertinente ao CMA ou ao EMA.

#### SUBPARTE B

### REQUISITOS PARA OS CERTIFICADOS MÉDICOS DOS PILOTOS

#### SECÇÃO 1

##### *Geral*

#### **MED.B.001 Limitações aos certificados médicos**

##### *a) Limitações aos certificados médicos de classe 1 e de classe 2*

1. Se o requerente não cumprir integralmente os requisitos aplicáveis à classe de certificado médico em causa, mas for considerado não susceptível de pôr em risco a segurança de voo, o CMA ou o EMA devem:
  - i) no caso dos requerentes de um certificado médico de classe 1, remeter a decisão sobre a aptidão do requerente para a autoridade de licenciamento, como indicado na presente subparte,
  - ii) nos casos em que a remissão para a autoridade de licenciamento não é indicada na presente subparte, avaliar se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com a ou as limitações necessárias,
  - iii) no caso dos requerentes de um certificado médico de classe 2, avaliar se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com as limitações necessárias em consulta com a autoridade de licenciamento,
  - iv) o CMA ou o EMA pode revalidar ou renovar um certificado médico com a mesma limitação sem remeter o requerente para a autoridade de licenciamento;

##### *b) Limitações aos certificados médicos para LAPL*

1. Se um MG, depois de analisar devidamente a história clínica do requerente, concluir que este não satisfaz integralmente os requisitos de aptidão médica, deve remeter o requerente para um CMA ou um EMA, excepto se apenas for necessária uma limitação relacionada com a utilização de lentes correctivas.
2. Se um requerente de um certificado médico para LAPL lhe tiver sido remetido, o CMA ou o EMA deverá ter devidamente em conta o disposto em MED.B.095, avaliar se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com a ou as limitações necessárias. O CMA ou o EMA deverá tomar sempre em consideração a necessidade de impor ao piloto uma restrição no que diz respeito ao transporte de passageiros (OPL – Operational Passenger Limitation).
3. O MG pode revalidar ou renovar um certificado médico para LAPL com a mesma limitação sem remeter o requerente para um CMA ou um EMA;

##### *c) Ao avaliar se uma limitação é necessária, deverá ter-se especialmente em conta:*

1. Se a conclusão médica acreditada indica que, em circunstâncias especiais, o não cumprimento pelo requerente de um requisito, numérico ou de outro tipo, é de molde a que o exercício dos privilégios da licença requerida não possa pôr em risco a segurança do voo;
2. A aptidão, a competência e a experiência do requerente com relevância para a operação a efectuar;

##### *d) Códigos de limitação operacional*

1. Limitação operacional multipiloto (OML – Só classe 1)
  - i) quando o titular de uma CPL, ATPL ou MPL não satisfizer integralmente os requisitos necessários para um certificado médico de classe 1 e tiver sido remetido para a autoridade de licenciamento, esta deve avaliar se o certificado médico pode ser emitido com uma OML «válido apenas como ou com um co-piloto qualificado». Esta avaliação deve ser efectuada pela autoridade de licenciamento,

- ii) o titular de um certificado médico com uma OML só deve pilotar uma aeronave em operações multipiloto, quando o outro piloto for plenamente qualificado para o tipo de aeronave em causa, não estiver sujeito a uma OML e não tiver completado 60 anos de idade,
  - iii) a OML relativa a certificados médicos de classe 1 apenas pode ser imposta e retirada pela autoridade de licenciamento.
2. Limitação operacional de segurança para pilotos (OSL (Operational safety pilot limitation) – Classe 2 e privilégios LAPL)
- i) o titular de um certificado médico com uma limitação OSL só pode pilotar uma aeronave se outro piloto totalmente qualificado para actuar como piloto comandante na classe ou tipo de aeronave relevante estiver a bordo, a aeronave estiver equipada com comandos duplos e o outro piloto ocupar um lugar aos comandos,
  - ii) a OSL para os certificados médicos de classe 2 só pode ser imposta ou retirada por um CMA ou um EMA em consulta com a autoridade de licenciamento.
3. Limitação operacional de passageiros (OPL (Operational passenger limitation) – Classe 2 e privilégios LAPL)
- i) o titular de um certificado médico com uma limitação OPL só pode pilotar uma aeronave sem passageiros a bordo,
  - ii) uma OPL para os certificados médicos de classe 2 pode ser imposta por um CMA ou um EMA em consulta com a autoridade de licenciamento,
  - iii) uma OPL para um certificado médico LAPL pode ser imposta por um CMA ou um EMA;
- e) Pode ser imposta qualquer outra limitação ao titular de um certificado médico se tal for necessário para garantir a segurança do voo;
- f) Qualquer limitação imposta ao titular de um certificado médico deve ser especificada no mesmo.

## SECÇÃO 2

### *Requisitos médicos para os certificados de classe 1 e classe 2*

#### **MED.B.005 Geral**

- a) Os requerentes de um certificado médico não devem ter qualquer:

- 1. Anormalidade, congénita ou adquirida;
- 2. Doença ou deficiência activa, latente, aguda ou crónica;
- 3. Ferimento, lesão ou sequelas de uma operação;
- 4. Efeito directo ou secundário de qualquer medicação terapêutica, de diagnóstico ou preventiva, prescrita ou não pelo médico;

que implique um grau de incapacidade funcional susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença em causa, ou que possa causar incapacidade súbita do requerente para exercer com segurança os privilégios da licença;

- b) Nos casos em que a decisão sobre a aptidão médica de um requerente de um certificado médico de classe 1 é remetida para a autoridade de licenciamento, esta autoridade pode delegar a decisão num CMA, excepto nos casos em que é necessário impor uma OML;
- c) Nos casos em que a decisão sobre a aptidão médica de um requerente de um certificado médico de classe 2 é remetida para a autoridade de licenciamento, esta autoridade pode delegar a decisão num CMA, excepto nos casos em que é necessário impor uma OSL ou uma OPL.

#### **MED.B.010 Sistema Cardiovascular**

- a) *Exame*

- 1. Deve realizar-se um electrocardiograma (ECG) normal, em repouso, com 12 derivações e o respectivo relatório, sob indicação clínica, e:
  - i) para um certificado médico de classe 1, aquando do exame para a primeira emissão de um certificado, depois de cinco em cinco anos até aos 30 anos de idade, de dois em dois anos até aos 40 anos de idade, anualmente até aos 50 anos de idade e, subsequentemente, em todos os exames de revalidação ou renovação,
  - ii) para um certificado médico de classe 2, no primeiro exame após os 40 anos de idade e, subsequentemente, de dois em dois anos após os 50 anos de idade.

2. Será exigida uma extensa avaliação cardiovascular quando clinicamente indicada.
3. Para um certificado médico de classe 1, deve ser realizada uma avaliação cardiovascular extensa no primeiro exame de revalidação ou renovação após os cinco anos de idade e, subsequentemente, de quatro em quatro anos.
4. Para um certificado médico de classe 1, exige-se uma avaliação dos lípidos séricos, nomeadamente do colesterol, no exame para a primeira emissão de um certificado médico e no primeiro exame após os 40 anos de idade;

b) *Sistema cardiovascular – geral*

1. Os requerentes não devem sofrer de qualquer perturbação cardiovascular susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis.
2. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com um dos problemas de saúde seguintes serão considerados inaptos:
  - i) aneurisma da aorta torácica ou abdominal supra-renal, antes ou depois de cirurgia,
  - ii) anomalia funcional significativa de qualquer das válvulas cardíacas,
  - iii) transplante do coração ou do coração e do pulmão.
3. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com uma história ou um diagnóstico comprovados de um dos problemas de saúde seguintes devem ser remetidos para a autoridade de licenciamento:
  - i) doença arterial periférica, antes ou depois de cirurgia,
  - ii) aneurisma da aorta abdominal, antes ou depois de cirurgia,
  - iii) anomalias funcionalmente insignificantes das válvulas cardíacas,
  - iv) após cirurgia das válvulas cardíacas,
  - v) anomalia do pericárdio, do miocárdio ou do endocárdio,
  - vi) anomalia congénita do coração, antes ou depois de cirurgia correctiva,
  - vii) síncope vasovagal recorrente,
  - viii) trombose arterial ou venosa,
  - ix) embolia pulmonar,
  - x) problema cardiovascular que exija terapia sistémica com anticoagulantes.
4. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 aos quais tenha sido comprovadamente diagnosticado um dos problemas de saúde especificados nos n.ºs 2 e 3 acima devem ser avaliados por um cardiologista, em consulta com a autoridade de licenciamento, antes de poderem ser considerados aptos;

c) *Tensão arterial*

1. A tensão arterial deve ser registada em cada exame.
2. A tensão arterial do requerente deve estar dentro dos limites normais.
3. Os requerentes de um certificado médico de classe 1:
  - i) com hipotensão sintomática, ou
  - ii) cuja tensão arterial no momento do exame seja consistentemente superior a 160 mmHg na pressão sistólica e/ou 95 mmHg na pressão diastólica, com ou sem tratamentoserão considerados inaptos.

4. O início da medicação para controlar a tensão arterial exigirá um período de suspensão temporária do certificado médico, a fim de confirmar a ausência de efeitos secundários significativos;

d) *Doença das artérias coronárias*

1. Os requerentes de um certificado de classe 1 com:

- i) suspeita de isquémia miocárdica;
- ii) doença das artérias coronárias assintomática e ligeira, que não exija tratamento antiangina;

serão remetidos para a autoridade de licenciamento e submetidos a uma avaliação cardiológica para excluir a existência de isquémia miocárdica, antes de poderem ser considerados aptos.

2. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer dos problemas de saúde especificados no n.º 1 devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica antes de poderem ser considerados aptos.

3. Serão considerados inaptos os requerentes com um dos seguintes problemas de saúde:

- i) isquémia miocárdica,
- ii) doença das artérias coronárias sintomática,
- iii) sintomas de doença das artérias coronárias controlados por medicamentos.

4. Serão considerados inaptos os requerentes da primeira emissão de um certificado médico de classe 1 com uma história clínica ou um diagnóstico de qualquer um dos problemas de saúde seguintes:

- i) isquémia miocárdica,
- ii) enfarte do miocárdio,
- iii) revascularização para o tratamento da doença das artérias coronárias.

5. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 que estejam assintomáticos após um enfarte do miocárdio ou de uma cirurgia para tratamento da doença das artérias coronárias serão submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória, antes de poderem ser considerados aptos em consulta com a autoridade de licenciamento. Os requerentes da revalidação de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento.

e) *Perturbações do ritmo/da condução cardíaca*

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para a autoridade de licenciamento quando apresentarem uma perturbação significativa da condução ou do ritmo cardíaco, nomeadamente uma das seguintes situações:

- i) perturbação do ritmo supraventricular, incluindo disfunção sinoatrial intermitente ou comprovada, fibrilação atrial e/ou arritmia e pausas sinusais assintomáticas,
- ii) bloqueio completo do ramo esquerdo,
- iii) bloqueio atrioventricular Mobitz tipo 2,
- iv) taquicardia complexa ampla e/ou estreita,
- v) pré-excitação ventricular,
- vi) prolongamento assintomático do intervalo QT,
- vii) padrão da síndrome de Brugada na electrocardiografia.

2. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 com um dos problemas especificados em 1. devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória, antes de, em consulta com a autoridade de licenciamento, poderem ser considerados aptos.



3. Os requerentes com uma das seguintes situações clínicas:

- i) bloqueio de ramo incompleto,
- ii) bloqueio completo de ramo direito,
- iii) desvio estável do eixo para a esquerda,
- iv) braquicardia sinusal assintomática,
- v) taquicardia sinusal assintomática,
- vi) complexos ectópicos isolados uniformes e assintomáticos de origem supraventricular ou ventricular,
- vii) bloqueio atrioventricular de primeiro grau,
- viii) bloqueio atrioventricular Mobitz tipo 1,

podem ser considerados aptos na ausência de outra anomalia e sob reserva de uma avaliação cardiológica satisfatória.

4. Os requerentes com uma história de:

- i) terapia de ablação,
- ii) implantação de pacemaker,

devem ser submetidos a uma avaliação cardiovascular satisfatória antes de poderem ser considerados aptos. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 serão avaliados em consulta com a autoridade de licenciamento.

5. Serão considerados inaptos os requerentes com qualquer um dos seguintes problemas de saúde:

- i) doença sino-atrial sintomática,
- ii) bloqueio atrioventricular completo,
- iii) prolongamento sintomático do intervalo QT,
- iv) terem um desfibrilhador automático implantável,
- v) terem um pacemaker ventricular antitaquicardia.

**MED.B.015 Sistema Respiratório**

- a) Os requerentes com uma insuficiência significativa da função pulmonar serão considerados inaptos. Poderão ser considerados aptos quando a função pulmonar tiver recuperado e for satisfatória;
- b) Para um certificado médico de classe 1, os requerentes devem submeter-se a testes da função pulmonar no exame inicial e depois por indicação clínica;
- c) Para um certificado médico de classe 2, os requerentes devem realizar testes da função pulmonar por indicação clínica;
- d) Os requerentes com uma história ou um diagnóstico confirmado de:
  - 1. Asma dependente de medicamentos;
  - 2. Doença inflamatória activa do sistema respiratório;
  - 3. Sarcoidose activa;
  - 4. Pneumotórax;
  - 5. Síndrome da apneia do sono;

6. Cirurgia torácica extensiva;

7. pneumonectomia;

devem submeter-se a uma avaliação respiratória e obter um resultado satisfatório antes de poderem ser considerados aptos. Os requerentes com um diagnóstico confirmado das situações clínicas especificadas nos n.º 3 e 5 devem submeter-se a uma avaliação cardiológica satisfatória antes de poderem ser considerados aptos;

e) Avaliação aeromédica:

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com alguma das situações clínicas especificadas na alínea d) devem ser remetidos para a autoridade de licenciamento;

2. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 com alguma das situações clínicas especificadas na alínea d) devem ser avaliados em consulta com a autoridade de licenciamento;

f) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que tenham sido submetidos a uma pneumonectomia total serão considerados inaptos.

#### **MED.B.020 Sistema digestivo**

a) Os requerentes não devem ter qualquer doença funcional ou estrutural do aparelho gastrointestinal ou dos seus anexos, que seja susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;

b) Os requerentes com sequelas de doenças ou intervenções cirúrgicas em qualquer parte do aparelho digestivo ou dos órgãos anexos susceptíveis de causar incapacidade durante o voo, designadamente uma obstrução devida a constrição ou compressão serão considerados inaptos;

c) Os requerentes não devem ter hérnias susceptíveis de originar sintomas incapacitantes;

d) Os requerentes com perturbações do aparelho gastrointestinal, incluindo:

1. Dispepsia recorrente dependente de medicamentos;

2. Pancreatite;

3. Cálculos biliares sintomáticos;

4. Diagnóstico ou história comprovados de doença inflamatória crónica do intestino;

5. Após operação cirúrgica ao aparelho digestivo ou aos seus órgãos anexos, incluindo uma cirurgia que envolva excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer desses órgãos;

serão considerados inaptos. Poderão ser considerados aptos após um tratamento bem sucedido ou da total recuperação após cirurgia e de serem submetidos a uma avaliação gastroenterológica satisfatória.

e) Avaliação aeromédica:

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 diagnosticados com um dos problemas de saúde especificados nos n.ºs 2, 4 e 5 devem ser remetidos à Autoridade de licenciamento;

2. A aptidão dos requerentes de classe 2 com pancreatite deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.

#### **MED.B.025 Sistemas Metabólico e Endócrino**

a) Os requerentes não devem possuir qualquer perturbação funcional ou estrutural metabólica, nutricional ou endócrina susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;

b) Os requerentes com disfunções metabólicas, nutricionais ou endócrinas podem ser considerados aptos desde que a estabilidade do seu estado seja demonstrada e a sua avaliação aeromédica seja satisfatória;

c) *Diabetes mellitus*

1. Os requerentes com diabetes mellitus insulínico dependente serão considerados inaptos.

2. Os requerentes com diabetes mellitus não insulínico dependente serão considerados inaptos, salvo se for possível demonstrar que a glicemia está controlada;

d) Avaliação aeromédica:

1. os requerentes de um certificado médico de classe 1 que necessitem de outra medicação que não a insulina para controlar a glicemia devem ser remetidos para a autoridade de licenciamento;
2. a aptidão dos requerentes de certificados de classe 2 que necessitem de outra medicação que não a insulina para controlar a glicemia deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.

**MED.B.030 Hematologia**

- a) Os requerentes não devem sofrer de nenhuma doença hematológica susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças em causa;
- b) Para um certificado médico de classe 1, a hemoglobina deve ser testada em cada exame que vise a emissão de um certificado médico;
- c) Os requerentes com problemas hematológicos, como:

1. Perturbação de coagulação, hemorrágica ou trombótica;
2. Leucemia crónica;

podem ser considerados aptos desde que obtenham uma avaliação aeromédica satisfatória;

d) Avaliação aeromédica:

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que sofram de um dos problemas de saúde especificados na alínea c) devem ser remetidos para autoridade de licenciamento;
  2. A aptidão médica dos requerentes de certificados de classe 2 que padeçam de um dos problemas de saúde especificados na alínea c) deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento;
- e) Os requerentes de certificados de classe 1 com um dos problemas hematológicos a seguir especificados serão remetidos para a autoridade de licenciamento:
1. Hemoglobina anormal, incluindo, nomeadamente, anemia, policitémia ou hemoglobinopatia;
  2. Hipertrofia significativa dos gânglios linfáticos;
  3. Hipertrofia do baço.

**MED.B.035 Sistema Urogenital**

- a) Os requerentes não devem sofrer de nenhuma doença funcional ou estrutural do sistema renal ou urogenital, nem dos seus órgãos anexos, susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;
- b) A análise da urina deve fazer parte integrante de todos os exames aeromédicos. A urina não deve conter elementos anómalos com significado patológico;
- c) Os requerentes com sequelas de doenças ou procedimentos cirúrgicos nos rins ou no aparelho urinário susceptíveis de causar incapacidade, designadamente uma obstrução devida a constrição ou compressão, serão considerados inaptos;
- d) Os requerentes com problemas urogenitais, como:

1. Doença renal;
2. Um ou mais cálculos urinários, ou história clínica de cólica renal;

podem ser considerados aptos desde que obtenham uma avaliação renal/urológica satisfatória;

- e) Os requerentes que tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica grave ao aparelho urinário, envolvendo uma excisão total ou parcial ou um desvio dos seus órgãos, serão considerados inaptos e reavaliados, depois de totalmente recuperados, antes de poderem ser considerados aptos. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento para a reavaliação.

**MED.B.040 Doença infecciosa**

- a) Os requerentes não devem ter uma história clínica nem um diagnóstico clínico comprovados de qualquer doença infecciosa susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença de que são titulares;
- b) Os requerentes com VIH positivo podem ser considerados aptos desde que obtenham uma avaliação aeromédica satisfatória. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento.

**MED.B.045 Ginecologia e Obstetrícia**

- a) As requerentes não devem sofrer de qualquer problema funcional ou estrutural obstétrico ou ginecológico, que seja susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;
- b) As requerentes que tenham sido submetidas a uma operação ginecológica grave serão consideradas inaptas até estarem totalmente restabelecidas;
- c) *Gravidez*
  - 1. Em caso de gravidez, se o CMA ou o EMA considerar que a titular da licença está apta a exercer os seus privilégios, deve limitar o período de validade do certificado médico até ao fim da 26.<sup>a</sup> semana de gestação. Após essa data, o certificado será suspenso. A suspensão será levantada após o total restabelecimento da requerente, depois de terminada a gravidez.
  - 2. As titulares de certificados médicos de classe 1 só poderão exercer os privilégios das suas licenças até à 26.<sup>a</sup> semana de gestação, e com uma limitação OML. Não obstante o disposto em MED.B.001, nestes casos, a OML pode ser imposta e retirada pelo CMA ou pelo EMA.

**MED.B.050 Sistema Músculo-Esquelético**

- a) Os requerentes não devem sofrer de nenhuma anomalia dos ossos, articulações, músculos ou tendões, congénita ou adquirida, susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças em causa;
- b) Um requerente deve possuir uma altura na posição sentada, um comprimento de braços e pernas e força muscular suficientes para o exercício seguro dos privilégios da ou das licenças em causa;
- c) Um requerente deve ter um uso funcional satisfatório do sistema músculo-esquelético que lhe permita exercer de forma segura os privilégios da ou das licenças em causa. A aptidão dos requerentes será determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.

**MED.B.055 Psiquiatria**

- a) Os requerentes não devem ter qualquer historial clínico ou diagnóstico clínico comprovados de doença ou deficiência, problema ou perturbação do foro psiquiátrico, de carácter agudo ou crónico, congénito ou adquirido, que seja susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças em causa;
- b) Os requerentes com uma perturbação mental ou comportamental causada pelo consumo ou abuso de álcool ou de substâncias psicotrópicas serão considerados inaptos até estarem restabelecidos e livres do consumo da substância e sob reserva de uma avaliação psiquiátrica satisfatória, após um tratamento bem sucedido. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento. A aptidão dos requerentes de certificados da classe 2 deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento;
- c) Os requerentes com problemas psiquiátricos como:
  - 1. Perturbação do humor;
  - 2. Perturbação neurótica;
  - 3. Perturbação da personalidade;
  - 4. Perturbação mental ou comportamental;

serão submetidos a uma avaliação psiquiátrica cujos resultados devem ser satisfatórios antes de poderem ser considerados aptos;

- d) Os requerentes com uma história de actos isolados ou repetidos de auto-agressão serão considerados inaptos. Os requerentes serão submetidos a uma avaliação psiquiátrica, cujos resultados deverão ser satisfatórios, antes de poderem ser considerados aptos.

e) Avaliação aeromédica:

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que sofram de um dos problemas clínicos especificados nas alíneas b), c) ou d) serão remetidos para a autoridade de licenciamento;
  2. a aptidão dos requerentes de um certificado de classe 2 que sofram de um dos problemas especificados nas alíneas b), c) ou d) será determinada em consulta com a autoridade de licenciamento;
- f) Os requerentes com uma história clínica ou um diagnóstico clínico comprovados de esquizofrenia ou perturbação de tipo esquizóide ou delirante serão considerados inaptos.

**MED.B.060 Psicologia**

- a) Os requerentes não deverão ter deficiências psicológicas comprovadas, susceptíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças em causa;
- b) Pode ser exigida uma avaliação psicológica como parte integrante, ou em complemento, de um exame psiquiátrico ou neurológico especializado.

**MED.B.065 Neurologia**

- a) Os requerentes não devem ter qualquer historial ou diagnóstico clínico comprovados de um problema neurológico susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;
- b) Os requerentes com uma história ou um diagnóstico clínico comprovados de:

1. Epilepsia;
2. Episódios recorrentes de distúrbios da consciência de causa incerta;

serão considerados inaptos.

- c) Os requerentes com uma história ou um diagnóstico clínico comprovados de:

1. Epilepsia sem recorrência após os cinco anos de idade;
2. Epilepsia sem recorrência e sem necessidade de tratamento há mais de 10 anos;
3. Anomalias epileptiformes no EEG e ondas lentas focais;
4. Doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso;
5. Episódio único de distúrbio da consciência de causa incerta;
6. Perda de consciência após lesão na cabeça;
7. Lesão cerebral com penetração;
8. Lesão da medula espinal ou dos nervos periféricos;

devem ser submetidos a uma avaliação mais aprofundada antes de poderem ser considerados aptos. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento. A aptidão dos requerentes de certificados da classe 2 deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.

**MED.B.070 Sistema Visual**

- a) Os requerentes não devem possuir qualquer anomalia da função dos olhos ou órgãos anexos, nem qualquer patologia activa, congénita ou adquirida, aguda ou crónica, ou sequelas de cirurgia ou trauma ocular, susceptíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;

b) *Exame*

## 1. Para um certificado médico de classe 1:

- i) o exame inicial incluirá um exame ocular exaustivo, que será depois repetido periodicamente consoante a refração e o desempenho funcional do olho, e
- ii) todos os exames de revalidação e renovação incluirão um exame ocular de rotina.

## 2. Para um certificado médico de classe 2:

- i) o exame inicial e todos os exames de revalidação e renovação incluirão um exame médico de rotina, e
- ii) realizar-se-á um exame ocular exaustivo quando for clinicamente indicado;

## c) A acuidade visual à distância, com ou sem correcção, deve ser:

- 1. No caso dos certificados médicos de classe 1, de 6/9 (0,7) ou melhor, em cada olho separadamente, devendo a acuidade visual com os dois olhos ser de 6/6 (1,0) ou melhor;
- 2. No caso dos certificados médicos de classe 2, de 6/12 (0,5), ou melhor, em cada olho separadamente, devendo a acuidade visual com os dois olhos ser de 6/9 (0,7), ou melhor. Um requerente que tenha uma visão inferior aos níveis requeridos num olho pode ser considerado apto em consulta com a autoridade de licenciamento, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória;
- 3. Os requerentes de um certificado médico inicial de classe 1 com uma visão inferior aos níveis requeridos num dos olhos serão considerados inaptos. Aquando da revalidação, os requerentes que apresentem visão diminuída num dos olhos serão remetidos para a autoridade de licenciamento e poderão ser considerados aptos se a diminuição não for susceptível de interferir no exercício seguro da licença de que são titulares;

## d) Um requerentes deverá ser capaz de ler um quadro N5 (ou equivalente) a 30-50 cm e um quadro N14 (ou equivalente) a 100 cm, com correcção, se tiver sido prescrita;

## e) Os requerentes de um certificado de classe 1 devem ter campos de visão normais e uma função binocular normal;

## f) Os requerentes que tenham sido submetidos a cirurgia ocular podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória;

## g) Os requerentes com um diagnóstico clínico de ceratocone podem ser considerados aptos, sob reserva de um exame com um oftalmologista satisfatório. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento;

## h) Os requerentes com:

- 1. Astigmatismo;
- 2. Anisometropia;

podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória;

## i) Os requerentes com diplopia serão considerados inaptos;

## j) Óculos e lentes de contacto. Se apenas for possível uma função visual satisfatória com recurso a correcção:

- 1. i) para a visão à distância, devem ser usados óculos ou lentes de contacto durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis,
- ii) para visão ao perto, deve manter-se à disposição um par de óculos para ver ao perto durante o exercício dos privilégios da licença;
- 2. Deve manter-se pronto para utilização imediata um par de óculos correctivos sobressalente durante o exercício dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;
- 3. A correcção deve proporcionar uma função visual óptima, ser bem tolerada e adequada para fins aeronáuticos;
- 4. Se forem usadas lentes de contacto, estas devem ser para visão à distância, monofocais, não coloridas e bem toleradas;
- 5. Os requerentes com um erro refractivo elevado devem usar lentes de contacto ou óculos com lentes de alto índice;

6. Não deve ser usado mais do que um par de óculos para satisfazer os requisitos visuais;

7. Não devem ser usadas lentes ortoqueratológicas.

#### **MED.B.075 Visão cromática**

a) Os requerentes terão de demonstrar capacidade para percepcionarem prontamente as cores necessárias para o desempenho seguro das suas funções;

b) *Exame*

1. Os requerentes devem ser aprovados no teste de Ishihara para a emissão inicial de um certificado médico.

2. Os requerentes que não sejam aprovados no teste de Ishihara deverão ser submetidos a testes complementares de percepção das cores para determinar se têm competência cromática;

c) No caso dos certificados médicos de classe 1, os requerentes devem ter uma percepção normal das cores ou competência cromática. Os requerentes reprovados nos testes de percepção das cores serão considerados inaptos. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 serão remetidos para a autoridade de licenciamento;

d) No caso dos certificados médicos de classe 2, quando o requerente não tiver uma percepção satisfatória das cores, os seus privilégios de voo ficarão limitados ao horário diurno.

#### **MED.B.080 Otorrinolaringologia**

a) Os requerentes não deverão possuir qualquer anomalia de funcionamento dos ouvidos, nariz, seios nasais ou garganta, incluindo a cavidade oral, os dentes e a laringe, nem qualquer patologia activa, congénita ou adquirida, aguda ou crónica, ou ainda qualquer sequela de cirurgia ou trauma susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;

b) A audição deve ser satisfatória para o exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis;

c) *Exame*

1. A audição deve ser testada em todos os exames.

i) no caso dos certificados médicos de classe 1 e de classe 2, quando se tiver de acrescentar uma qualificação de voo por instrumentos à licença já emitida, a audição será testada com audiometria de som puro no exame inicial e, em exames subsequentes de revalidação ou renovação, de cinco em cinco anos até aos 40 anos de idade e, posteriormente, de dois em dois anos,

ii) quando testados num audiómetro de som puro, os requerentes de um certificado inicial não devem apresentar uma perda de audição superior a 35 dB em qualquer das frequências de 500, 1 000 ou 2 000 Hz, ou superior a 50 dB em 3 000 Hz, em cada um dos ouvidos separadamente. Os requerentes de revalidação ou renovação que apresentem maior perda de audição devem demonstrar uma aptidão auditiva funcional satisfatória,

iii) os requerentes com hipoacusis devem demonstrar uma aptidão auditiva funcional satisfatória.

2. Deve realizar-se um exame exaustivo dos ouvidos, nariz e garganta para a emissão inicial de um certificado médico de classe 1 e, subsequentemente, um exame periódico, quando clinicamente indicado.

d) Os requerentes de um certificado de classe 1 com:

1. Um processo patológico activo, agudo ou crónico, do ouvido interno ou médio;

2. Uma perfuração ou disfunção não curada da(s) membrana(s) timpânica(s);

3. Um distúrbio da função vestibular;

4. Uma restrição significativa das vias nasais;

5. Uma disfunção sinusal;

6. Uma malformação significativa ou uma infecção aguda ou crónica significativa da cavidade oral ou das vias respiratórias superiores;

7. Uma perturbação significativa da fala ou da voz;

serão submetidos a exames e avaliações médicos suplementares para confirmar que esse problema de saúde não interfere com o exercício seguro dos privilégios da licença de que são titulares.

## e) Avaliação aeromédica:

1. Os requerentes de um certificado de classe 1 com uma perturbação da função vestibular serão remetidos para a autoridade de licenciamento;
2. A aptidão dos requerentes de um certificado de classe 2 com uma perturbação da função vestibular deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.

**MED.B.085 Dermatologia**

Os requerentes não devem ter um problema dermatológico diagnosticado susceptível de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis de que são titulares.

**MED.B.090 Oncologia**

- a) Os requerentes não devem ter doenças malignas primárias ou secundárias comprovadas susceptíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da ou das licenças aplicáveis.
- b) Após o tratamento de uma doença maligna, os requerentes devem ser submetidos a uma avaliação oncológica, e obter resultados satisfatórios, antes de poderem ser considerados aptos. Os requerentes de um certificado de classe 1 devem ser remetidos para a autoridade de licenciamento. A aptidão dos requerentes de certificados da classe 2 deve ser determinada em consulta com a autoridade de licenciamento.
- c) Os requerentes com uma história ou um diagnóstico clínicos confirmados de tumor maligno intracerebral serão considerados inaptos.

## SECÇÃO 3

***Requisitos específicos dos certificados médicos para LAPL*****MED.B.095 Exame médico e/ou avaliação dos requerentes de certificados médicos para LAPL**

- a) Um requerente de um certificado médico para uma LAPL será avaliado com base nas melhores práticas de medicina aeronáutica;
- b) Deve prestar-se especial atenção à história clínica completa do requerente;
- c) A avaliação inicial, todas as reavaliações posteriores após os 50 anos e as avaliações nos casos em que a história clínica do requerente não está disponível para o examinador devem incluir pelo menos o seguinte:
  1. Exame clínico;
  2. Tensão arterial;
  3. Análise à urina;
  4. Visão;
  5. Capacidade auditiva;
- d) Após a avaliação inicial, as reavaliações subsequentes até aos 50 anos devem incluir:
  1. uma avaliação da história clínica do titular da LAPL e
  2. Os itens da alínea c) considerados necessários pelo CME, EMA ou MG de acordo com as melhores práticas aeromédicas.

## SUBPARTE C

**REQUISITOS RELATIVOS À APTIDÃO MÉDICA DA TRIPULAÇÃO DE CABINA**

## SECÇÃO 1

***Requisitos gerais*****MED.C.001 Geral**

Os tripulantes de cabina só exercerão as funções e responsabilidades previstas pelas regras de segurança da aviação numa aeronave se satisfizerem os requisitos aplicáveis da presente parte.



**MED.C.005 Avaliações aeromédicas**

- a) Os tripulantes de cabina serão submetidos a avaliações aeromédicas para verificar a inexistência de qualquer doença física ou mental que lhes possa causar incapacidade ou inaptidão para desempenhar as funções e responsabilidades que lhes estão atribuídas;
- b) Cada tripulante de cabina será submetido a uma avaliação aeromédica antes de lhe serem atribuídas funções pela primeira vez numa aeronave e, subsequentemente, a intervalos máximos de 60 meses;
- c) As avaliações aeromédicas serão realizadas por um EMA, um CMA, ou por um MT se os requisitos de MED.E.040 se encontrarem satisfeitos.

**SECÇÃO 2*****Requisitos aplicáveis à avaliação aeromédica da tripulação de cabina*****MED.C.020 Geral**

Os tripulantes de cabina não devem ter qualquer:

- a) Anormalidade, congénita ou adquirida;
- b) Doença ou deficiência activa, latente, aguda ou crónica;
- c) Ferimento, lesão ou sequelas de uma operação; e
- d) Efeito directo ou secundário de qualquer medicação terapêutica, de diagnóstico ou preventiva, prescrita ou não pelo médico, que estejam a tomar, que implique algum grau de incapacidade funcional que possa causar incapacidade ou inaptidão para exercerem as suas funções e responsabilidades de segurança.

**MED.C.025 Conteúdo das avaliações aeromédicas**

- a) Uma avaliação aeromédica inicial deve incluir, no mínimo:
  - 1. Uma avaliação da história clínica do tripulante de cabina que apresenta o requerimento; e
  - 2. Um exame clínico dos seguintes elementos:
    - i) sistema cardiovascular,
    - ii) aparelho respiratório,
    - iii) sistema músculo-esquelético,
    - iv) otorrinolaringologia,
    - v) sistema visual, e
    - vi) visão cromática;
- b) Cada avaliação aeromédica subsequente deve incluir:
  - 1. Uma avaliação da história clínica do tripulante de cabina que apresenta o requerimento; e
  - 2. Um exame clínico, se considerado necessário de acordo com as melhores práticas aeromédicas;
- c) para efeitos do disposto nas alíneas a) e b), em caso de dúvida ou se for clinicamente indicado, a avaliação aeromédica de um tripulante de cabina também deve incluir os exames, testes ou investigações médicas complementares que sejam considerados necessários pelo EMA, CMA ou MT.

**SECÇÃO 3*****Requisitos adicionais aplicáveis aos requerentes ou titulares de um certificado de tripulante de cabina*****MED.C.030 Relatório médico de tripulante de cabina**

- a) No fim de cada avaliação aeromédica, os requerentes e os titulares de um certificado de tripulante de cabina:
  - 1. Receberão um relatório médico de tripulante de cabina elaborado pelo EMA, CMA ou MT; e

2. Fornecerão a informação correspondente, ou uma cópia do seu relatório médico de tripulante de cabina ao(s) operador(es) que contratam os seus serviços;

b) *Relatório médico de tripulante de cabina*

Um relatório médico de tripulante de cabina deve indicar a data da avaliação aeromédica, se o tripulante de cabina foi considerado apto ou inapto, a data da próxima avaliação aeromédica exigida e, se aplicável, as eventuais limitações. Quaisquer outros elementos estão sujeitos a segredo médico, em conformidade com a MED.A.015.

**MED.C.035 Limitações**

- a) Se os titulares de um certificado de tripulante de cabina não satisfizerem integralmente os requisitos médicos especificados na Secção 2, o EMA, CMA ou MT deve analisar se eles podem desempenhar com segurança as funções de tripulantes de cabina, respeitando uma ou mais limitações;
- b) Quaisquer limitações ao exercício dos privilégios concedidos pelo certificado de tripulante de cabina devem ser especificadas no respectivo relatório médico e só podem ser retiradas por um EMA, um CMA ou um MT em consulta com um EMA.

SUBPARTE D

**EXAMINADORES DE MEDICINA AERONÁUTICA (EMA), MÉDICOS GENERALISTAS (MG) E MÉDICOS DO TRABALHO (MT)**

SECÇÃO 1

***Examinadores de Medicina Aeronáutica***

**MED.D.001 Privilégios**

- a) Um EMA está habilitado a emitir, revalidar e renovar os certificados médicos de classe 2 e para LAPL, e a realizar os exames e avaliações médicos correspondentes;
- b) Os titulares de um certificado de EMA podem solicitar uma extensão dos seus privilégios de modo a incluir os exames médicos para revalidação e renovação dos certificados médicos de classe 1, se cumprirem os requisitos previstos na MED.E.015;
- c) O âmbito dos privilégios do EMA, e qualquer condicionamento dos mesmos, deve estar especificado no certificado;
- d) Os titulares de um certificado de EMA não devem realizar exames e avaliações aeromédicos noutro Estado-Membro que não aquele que emitiu o seu certificado de EMA, salvo se:
  1. O Estado-Membro de acolhimento lhes tiver concedido acesso ao exercício das suas actividades profissionais como médicos especialistas;
  2. Tiverem informado a autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento da sua intenção de realizar exames e avaliações aeromédicos e de emitir certificados médicos no âmbito dos seus privilégios como EMA; e
  3. Tiverem recebido instruções nesse sentido por parte da autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento.

**MED.D.005 Requerimento**

- a) O requerimento de um certificado de EMA deve ser apresentado no formulário e da forma indicados pela autoridade competente;
- b) Os requerentes de um certificado de EMA devem fornecer à autoridade competente:
  1. Os seus dados pessoais e endereço profissional;
  2. Documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos na MED.E.010, incluindo um certificado de conclusão do curso de formação em medicina aeronáutica adequado para os privilégios a que se estão a candidatar;
  3. Uma declaração escrita de que o EMA emitirá certificados médicos com base nos requisitos da presente parte;
- c) Quando o EMA realizar exames aeromédicos em mais de um local, deve fornecer à autoridade competente informações pertinentes sobre todos os locais de prática.

**MED.D.010 Requisitos para a emissão de um certificado de EMA**

Os requerentes de um certificado de EMA com os privilégios necessários para a emissão inicial, a revalidação e a renovação de certificados médicos de classe 2 devem:

- a) Estar integralmente qualificados e licenciados para a prática de medicina e possuir um certificado de conclusão da especialização;
- b) Ter efectuado um curso de formação básica em medicina aeronáutica;
- c) Demonstrar à autoridade competente que:
  - 1. Possuem as instalações, os procedimentos, a documentação e os equipamentos operacionais adequados para realizar os exames aeromédicos; e
  - 2. Têm previstos os procedimentos e condições necessários para garantir o segredo médico.

**MED.D.015 Requisitos para a extensão dos privilégios**

Os requerentes de um certificado de EMA que estenda os seus privilégios à emissão, revalidação e renovação de certificados médicos de classe 1 devem possuir um certificado válido como EMA e ter:

- a) Realizado, no mínimo, 30 exames com vista à emissão, revalidação ou renovação de certificados médicos de classe 2, durante um período não superior a cinco anos antes de apresentarem o requerimento;
- b) Concluído um curso de formação avançada em medicina aeronáutica; e
- c) Seguido um curso de formação prática num CMA ou sob a supervisão da autoridade de licenciamento.

**MED.D.020 Cursos de formação em medicina aeronáutica**

- a) Os cursos de formação em medicina aeronáutica devem ser aprovados pela autoridade competente do Estado-Membro onde a organização que os ministra tem o seu local de actividade principal. Essa organização deve demonstrar que o programa do curso é adequado e que as pessoas responsáveis por ministrar a formação possuem o conhecimento e a experiência adequados;
- b) Excepto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no conteúdo dos cursos;
- c) A organização que ministra a formação deve emitir um certificado de conclusão do curso aos requerentes depois de estes obterem aprovação no exame.

**MED.D.025 Alteração do certificado de EMA**

- a) Os EMA devem notificar a autoridade competente das seguintes alterações que possam afectar o seu certificado:
  - 1. O EMA estar a ser alvo de um processo disciplinar ou de uma investigação por parte de um organismo regulador da prática de medicina;
  - 2. Ter havido alterações das condições em que o certificado foi concedido, incluindo do conteúdo das declarações fornecidas juntamente com o respectivo pedido;
  - 3. Os requisitos necessários para a emissão já não estarem preenchidos;
  - 4. O ou os locais de prática do examinador aeromédico ou o seu endereço postal terem mudado;
- b) A não informação da autoridade competente dará lugar à suspensão ou revogação dos privilégios do certificado, com base na decisão da autoridade competente que suspende ou revoga o certificado.

**MED.D.030 Validade dos certificados de EMA**

Um certificado de EMA é válido por um período não superior a três anos. Será revalidado desde que o seu titular:

- a) Continue a preencher as condições gerais exigidas para a prática médica e mantenha o seu registo como médico em conformidade com o direito nacional;
- b) Tenha feito formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos;

- c) Tenha efectuado pelo menos 10 exames médicos aeronáuticos por ano;
- d) Continue a cumprir os termos do seu certificado; e
- e) Exerça os seus privilégios em conformidade com a presente parte.

#### SECÇÃO 2

##### ***Médicos Generalistas (MG)***

##### **MED.D.035 Requisitos aplicáveis aos médicos generalistas**

- a) Os MG só actuarão como EMA para a emissão de certificados médicos para LAPL
  - 1. Se exercerem a sua actividade num Estado-Membro em que os MG têm um acesso adequado a todos os registos médicos dos requerentes; e
  - 2. De acordo com os eventuais requisitos adicionais previstos pela legislação nacional;
- b) Para emitirem certificados médicos para LAPL, os médicos generalistas (MG) devem ser devidamente qualificados e licenciados para a prática de medicina em conformidade com a legislação nacional;
- c) Os MG que actuem como EMA devem notificar a sua actividade à autoridade competente.

#### SECÇÃO 3

##### ***Médicos do trabalho (MT)***

##### **MED.D.040 Requisitos aplicáveis aos médicos do trabalho**

Os MT só realizarão avaliações aeromédicas dos tripulantes de cabina se:

- a) A autoridade competente considerar que o sistema nacional de saúde no trabalho em causa pode garantir o cumprimento dos requisitos aplicáveis da presente parte;
  - b) Estiverem licenciados para a prática de medicina e qualificados em medicina do trabalho de acordo com a legislação nacional; e
  - c) Tiverem adquirido conhecimentos de medicina aeronáutica pertinentes para o ambiente operacional da tripulação de cabina.
-