

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B**                      ► **M1** **REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1976 DA COMISSÃO**  
de 14 de dezembro de 2018

que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores e para o licenciamento da tripulação de voo de planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ◀

(JO L 326 de 20.12.2018, p. 64)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b>M1</b>	Regulamento de Execução (UE) 2020/358 da Comissão de 4 de março de 2020	L 67	57	5.3.2020

▼B▼M1**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1976 DA COMISSÃO****de 14 de dezembro de 2018****que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores e para o licenciamento da tripulação de voo de planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho**▼B*Artigo 1.º***Objeto e âmbito de aplicação**▼M1

1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, bem como para a emissão e manutenção de licenças de piloto e qualificações, privilégios e certificados associados para planadores, sempre que tais aeronaves satisfazem as condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139.

▼B*Artigo 2.º***Definições**▼M1

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições e, salvo definição em contrário no presente artigo, as definições constantes do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011:

▼B

- 1) «Planador», uma aeronave mais pesada do que o ar, que é sustentada em voo pela reação dinâmica do ar contra as suas superfícies fixas de elevação, e cujo voo livre não depende de um motor;
- 2) «Motor», um dispositivo utilizado ou destinado a ser utilizado para propulsão de planadores motorizados;
- 3) «Planador motorizado», um planador equipado com um ou mais motores e que, com o(s) motor(es) desligado(s), possui as características de um planador;
- 4) «Operação comercial», qualquer operação de um planador, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;
- 5) «Voo de competição», qualquer operação aérea com um planador realizada para efeitos de participação em corridas ou competições aéreas, incluindo para treino e nas deslocações para e desde o local de realização dessas corridas ou competições aéreas;
- 6) «Demonstração aérea», qualquer operação aérea com um planador realizada com o objetivo de propor uma exibição ou espetáculo no quadro de um evento publicitado e aberto ao público, incluindo para treino e nas deslocações para e desde o local de realização do evento publicitado;

**▼B**

- 7) «Voo de iniciação», qualquer operação aérea com um planador realizada contra remuneração ou outro tipo de retribuição, que consista numa viagem aérea de curta duração, tendo em vista atrair novos formandos ou novos membros, proposta por uma organização de formação referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão <sup>(1)</sup> ou por uma organização criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio;
- 8) «Voo acrobático», manobras intencionais que implicam uma mudança abrupta da atitude de voo do planador, uma atitude anormal, ou aceleração anormal, não necessárias para um voo normal ou para a instrução destinada à obtenção de licenças, certificados ou qualificações, exceto a qualificação de voo acrobático;
- 9) «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social do operador do planador, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no presente regulamento;

**▼M1**

- 10) «Acordo de locação sem tripulação», um acordo entre empresas nos termos do qual o planador é operado sob a responsabilidade do locatário;
- 11) «Licença nacional», uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional antes da data de aplicação do anexo III (parte SFCL) do presente regulamento ou do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- 12) «Licença parte SFCL», uma licença de tripulante de voo que cumpre os requisitos estabelecidos no anexo III (parte SFCL) do presente regulamento;
- 13) «Relatório de conversão», um relatório com base no qual uma licença pode ser convertida numa licença parte SFCL.

**▼B***Artigo 3.º***Operações aéreas**

- 1. Os operadores de planadores devem operá-los em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo II.

O primeiro parágrafo não é aplicável às entidades de conceção ou de produção conformes com os artigos 8.º e 9.º, respetivamente, do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> e que operam o planador, no âmbito dos seus privilégios, para efeitos da adoção ou modificação de tipos de planador.

- 2. Em conformidade com o artigo 30.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1139, os operadores de planadores só devem efetuar operações comerciais depois de terem declarado à autoridade competente a sua capacidade e os meios para assumir as responsabilidades associadas ao funcionamento do planador.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

**▼B**

O primeiro parágrafo não se aplica às seguintes operações com planadores:

- a) Operações de custos partilhados, desde que os custos diretos do voo do planador e uma parte proporcional dos custos anuais decorrentes de armazenamento, seguro e manutenção do planador sejam partilhados pelas pessoas a bordo;
- b) Voos de competição ou demonstrações aéreas, desde que a remuneração ou qualquer outra retribuição por esses voos se limite à cobertura dos custos diretos do voo do planador e a uma parte proporcional dos custos anuais suportados por armazenamento, seguro e manutenção do planador, e que quaisquer prémios ganhos não excedam o valor especificado pela autoridade competente;
- c) Voos de iniciação, voos para efeitos do lançamento de paraquedas, operações de reboque de planadores ou voos acrobáticos, realizados por uma entidade de formação que tenha o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e seja referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, ou por uma entidade criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio, na condição de essa entidade operar o planador em regime de propriedade ou de locação sem tripulação, de o voo não gerar lucros distribuídos fora da entidade e de esses voos representarem apenas uma atividade marginal da entidade;
- d) Voos de treino, efetuados por uma organização de formação com sede num Estado-Membro e que tenha sido aprovada em conformidade com o artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

**▼M1***Artigo 3.º-A***Licenças e certificação médica dos pilotos**

1. Sem prejuízo de Regulamento Delegado (UE) da Comissão <sup>(1)</sup>, os pilotos de aeronaves referidos no artigo 1.º, n.º 1, do presente regulamento, devem satisfazer os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos estipulados no anexo III (parte SFCL) do presente regulamento, bem como no anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

2. A título de exceção aos privilégios dos titulares das licenças definidas no anexo III (parte SFCL) do presente regulamento, os titulares dessas licenças podem efetuar os voos a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, alíneas a) a d), sem respeitar o ponto SFCL.115, alínea a), ponto 3, do anexo III (parte SFCL) do presente regulamento.

3. Um Estado-Membro pode autorizar um aluno piloto que frequenta um curso de formação para obtenção de uma licença de piloto de planador (SPL) a exercer sem supervisão privilégios limitados antes de cumprir todos os requisitos necessários para a emissão de uma SPL em conformidade com o anexo III (parte SFCL) do presente regulamento, sob reserva das seguintes condições:

<sup>(1)</sup> Regulamento Delegado (UE) da Comissão, de 4 de março de 2020, (ainda não publicado no Jornal Oficial).

▼ **M1**

- a) O âmbito dos privilégios concedidos baseia-se numa avaliação dos riscos para a segurança efetuada pelo Estado-Membro, tendo em conta o grau de formação necessário para alcançar o nível pretendido de competência do piloto;
- b) Os privilégios são limitados ao seguinte:
  - i) à totalidade ou a parte do território nacional do Estado-Membro que concede a autorização; e
  - ii) aos planadores registados no Estado-Membro que concede a autorização;
- c) O titular de uma autorização deste tipo que solicita a emissão de uma SPL recebe créditos relativos à formação realizada com base numa recomendação de uma organização de formação certificada («ATO») ou de uma organização de formação declarada («DTO»);
- d) De três em três anos, o Estado-Membro apresenta relatórios periódicos e avaliações dos riscos para a segurança à Comissão e à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»);
- e) Os Estados-Membros acompanham a utilização das autorizações emitidas ao abrigo do presente número a fim de garantirem um nível aceitável de segurança da aviação e tomarem as medidas adequadas em caso de riscos acrescidos para a segurança ou de eventuais problemas de segurança.

*Artigo 3.º-B***Licenças de piloto e certificados médicos nacionais existentes**

1. As licenças parte FCL para planadores e os privilégios, qualificações e certificados associados, emitidos por um Estado-Membro antes da data de aplicação do presente regulamento são considerados como tendo sido emitidos em conformidade com o presente regulamento. Os Estados-Membros devem substituir essas licenças por licenças conformes com o modelo estabelecido no anexo VI (parte ARA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, sempre que emitam licenças por razões administrativas ou a pedido dos titulares de licenças.
2. Se um Estado-Membro voltar a emitir licenças e privilégios, qualificações e certificados associados em conformidade com o n.º 1, consoante o caso, deve:
  - a) Transferir todos os privilégios reconhecidos até então nas licenças parte FCL para o novo formato da licença;
  - b) Converter as qualificações de voo acrobático emitidas em conformidade com o ponto FCL.800 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 em privilégios de voo acrobático avançados em conformidade com o anexo III, ponto SFCL.200, alínea c), do presente regulamento;
  - c) Aprovar a data de caducidade de um certificado de instrutor de voo associado a uma licença parte FCL no diário de bordo do piloto ou emitir um documento equivalente. Após essa data de caducidade, os pilotos só poderão exercer privilégios de instrutor se cumprirem o disposto no ponto SFCL.360 do anexo III (parte SFCL) do presente regulamento.

▼ **MI**

3. Os titulares de licenças nacionais emitidas por um Estado-Membro para planadores emitidas antes da data de aplicação do anexo III (parte SFCL) do presente regulamento devem ser autorizados a continuar a exercer os privilégios das suas licenças até 8 de abril de 2021. Até essa data, os Estados-Membros devem converter essas licenças em licenças e qualificações, privilégios e certificados associados parte SFCL, em conformidade com os elementos estabelecidos num relatório de conversão que cumpra os requisitos do artigo 4.º, n.ºs 4 e 5, do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

4. Os certificados médicos nacionais de piloto associados a uma licença tal como especificado no n.º 2 do presente artigo, emitidos por um Estado-Membro antes da data de aplicação do anexo III (parte SFCL) do presente regulamento, permanecem válidos até à data da sua próxima revalidação ou até 8 de abril de 2021, consoante o que ocorrer primeiro. A revalidação desses certificados médicos deve cumprir os requisitos do anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

*Artigo 3.º-C***Crédito pela formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento**

1. No que respeita à emissão de licenças parte SFCL e dos privilégios, qualificações ou certificados associados em conformidade com o anexo III (parte SFCL) do presente regulamento, considera-se que a formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, cumpre os requisitos do presente regulamento.

2. A formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento ou do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago, deve ser creditada para efeitos de emissão de licenças parte SFCL com base num relatório de crédito estabelecido pelo Estado-Membro em consulta com a AESA.

3. O relatório de crédito referido no n.º 2 deve descrever o âmbito da formação, indicar para que requisitos das licenças parte SFCL é atribuído o crédito e, se aplicável, quais os requisitos que os candidatos têm de cumprir para obterem uma licença parte SFCL. 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 3.º-D***Organizações de formação**

1. As organizações de formação para a obtenção das licenças de piloto referidas no artigo 1.º, n.º 1, do presente regulamento, devem cumprir os requisitos do artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

**▼M1**

2. As organizações de formação referidas no n.º 1 certificadas em conformidade com o anexo VII (parte ORA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou que tenham apresentado uma declaração em conformidade com o anexo VIII (parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 antes da data de aplicação do presente regulamento devem adaptar os seus programas de formação, se necessário, o mais tardar até 8 de abril de 2021.

**▼B***Artigo 4.º***Entrada em vigor e aplicação**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de 9 de julho de 2019.

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

**▼B***ANEXO I***DEFINIÇÕES**

[PARTE DEF]

**▼M1**

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições e, salvo definição em contrário no presente anexo, as definições constantes do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e do ponto FCL.010 do anexo I (parte FCL) do mesmo regulamento:

**▼B**

1. «Meios de conformidade aceitáveis (AMC)», normas não vinculativas adotadas pela agência para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os respetivos atos delegados e de execução;
2. «Meios de conformidade alternativos (AltMOC)», os meios que propõem alternativas a um meio de conformidade aceitável (AMC) existente ou que propõem novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os respetivos atos delegados e de execução, para os quais a agência não adotou AMC correspondentes;
3. «Piloto-comandante (PIC – Pilot-in-Command)», o piloto designado para o comando do voo e encarregado da sua condução segura;
4. «Manual de voo da aeronave (AFM)», o documento que inclui as limitações operacionais aplicáveis e homologadas e as informações relativas ao planador;
5. «Substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinógenos e solventes voláteis, com exceção da cafeína e do tabaco;
6. «Fases críticas de voo», a corrida de decolagem, a trajetória de voo da decolagem, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem, incluindo a corrida de aterragem e quaisquer outras fases de um voo que o piloto-comandante determine sejam críticas para a segurança operacional do planador;
7. «Local de operação», um local que não seja um aeródromo, selecionado pelo piloto-comandante ou pelo operador para a aterragem ou decolagem;
8. «Membro da tripulação», uma pessoa designada por um operador para desempenhar funções a bordo do planador, quer seja o próprio piloto-comandante ou alguém sob a sua autoridade;
9. «Documentação de voo em formato eletrónico (EFB)», um sistema eletrónico de informação, constituído por equipamentos e aplicações para os tripulantes de voo, que permite o armazenamento, a atualização, a apresentação e o processamento das funções do EFB para fins de apoio às operações de voo;
10. «Mercadorias perigosas», artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o meio ambiente, enumerados na lista de mercadorias perigosas constante das instruções técnicas ou classificados em conformidade com as referidas instruções;
11. «Instruções técnicas», a última edição efetiva das instruções técnicas para o «Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea», incluindo quaisquer suplementos e adendas, aprovada e publicada pela OACI no documento 9284-AN/905;
12. «Operação especializada de planadores», qualquer operação aérea comercial ou não comercial com um planador cujo objetivo principal não esteja associado a operações desportivas e recreativas típicas, mas sim a operações com paraquedas, a voos de comunicação social, a serviços de televisão ou de cinema, a demonstrações aéreas ou a atividades especializadas similares;



**▼ M1**

13. «Noite», o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino. O crepúsculo civil termina ao fim da tarde, quando o centro do disco solar se situa seis graus abaixo da linha do horizonte e começa de manhã quando o centro do disco solar se situa seis graus abaixo da linha do horizonte;
14. «Prova de perícia», demonstração de aptidões tendo em vista a emissão de uma licença ou de uma qualificação, ou a extensão de um privilégio, e que inclui os exames orais considerados necessários;
15. «Avaliação de competência», a demonstração de aptidão, conhecimentos e atitude para a emissão inicial, a revalidação ou a renovação de um certificado de examinador ou de instrutor;
16. «Tempo de voo»:
  - a) Para planadores motorizados e motoplanadores de turismo, 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;
  - b) Para planadores, 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;
17. «Verificação de proficiência», a demonstração de perícia para dar cumprimento aos requisitos em matéria de experiência recente conforme estabelecido no presente regulamento, incluindo exames orais, se necessário;
18. «Voo como piloto a solo», voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante de uma aeronave;
19. «Voo de navegação», um voo para além da linha de visão ou distância definida pela autoridade competente do campo de partida, utilizando procedimentos de navegação normalizados.

**▼B***ANEXO II***OPERAÇÕES AÉREAS COM PLANADOR**

[PARTE SAO]

*SUBPARTE GEN***REQUISITOS GERAIS****SAO.GEN.100 Âmbito de aplicação**

Em conformidade com o artigo 3.º a presente subparte estabelece os requisitos a cumprir por todos os operadores de planadores, exceto as entidades de projeto ou de produção referidas no segundo parágrafo do artigo 3.º, n.º 1.

**SAO.GEN.105 Autoridade competente**

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do lugar onde o operador está estabelecido ou reside. Essa autoridade está sujeita aos requisitos do artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 7, desse regulamento.

**SAO.GEN.110 Demonstração de conformidade**

- a) O operador deve, sempre que assim for solicitado pela autoridade competente encarregada de verificar o cumprimento permanente pelo operador do disposto no ponto ARO.GEN.300, n.º 2, alínea a), do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012, demonstrar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do presente regulamento.
- b) Para demonstrar tal cumprimento, o operador pode fazer referência aos seguintes meios:
  - 1) Meios de conformidade aceitáveis (AMC);
  - 2) Meios de conformidade alternativos (AltMOC).

**SAO.GEN.115 Voos de iniciação**

Os voos de iniciação devem ser:

- a) Operados segundo regras de voo visual (VFR), em condições diurnas; bem como
- b) Supervisionados no que respeita à sua segurança por uma pessoa que tenha sido designada pela organização responsável pelos voos de iniciação.

**SAO.GEN.120 Resposta imediata a um problema de segurança**

O operador deve aplicar:

- a) Medidas de segurança prescritas pela autoridade competente em conformidade com a alínea c) do ponto ARO.GEN.135 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012; bem como
- b) Diretrizes de aeronavegabilidade e outras informações obrigatórias emitidas pela agência em conformidade com o artigo 77.º, n.º 1, alínea h), do Regulamento (UE) 2018/1139.

**▼M1****Ponto SAO.GEN.125 Designação do piloto-comandante**

O operador deve designar um piloto-comandante qualificado para o lugar de piloto-comandante de acordo com o anexo III do presente Regulamento.

**▼B****SAO.GEN.130 Responsabilidades do piloto-comandante**

O piloto-comandante deve:

- a) Ser responsável pela segurança do planador e das pessoas a bordo durante as operações com planador;

**▼B**

- b) Ser responsável pelo início, continuação ou conclusão de um voo por motivos de segurança;
- c) Velar pelo cumprimento de todos os procedimentos operacionais e listas de verificação;
- d) Só dar início a um voo após certificar-se de que são respeitados todos os requisitos operacionais, a saber:
  - 1) O planador cumpre os requisitos de aeronavegabilidade;
  - 2) O planador está devidamente matriculado;
  - 3) Os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados no planador e estão operacionais;
  - 4) A massa do planador e a localização do centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos no manual de voo da aeronave (AFM);
  - 5) Todo o equipamento e bagagem estão adequadamente carregados e acondicionados e continua a ser possível realizar uma evacuação de emergência; bem como
  - 6) As limitações operacionais do planador especificadas no AFM não serão excedidas em momento algum durante o voo;
- e) Assegurar que a inspeção pré-voo foi efetuada conforme especificado no AFM;
- f) Abster-se de desempenhar funções a bordo de um planador numa das seguintes situações:
  - 1) Sempre que estiver incapacitado/a para desempenhar as suas funções por quaisquer motivos como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentir de algum modo incapacitado/a;
  - 2) Se não cumprir os requisitos médicos aplicáveis;
- g) Se se recusar a transportar ou desembarcar passageiros ou carga que possam representar um risco potencial para a segurança do planador ou dos seus ocupantes;
- h) Não autorizar o transporte no planador de pessoas que aparentem estar sob a influência de substâncias psicoativas, de tal modo que possam constituir um risco para a segurança do mesmo ou dos seus ocupantes;
- i) Assegurar que, durante as fases críticas de voo ou sempre que se considere necessário por razões de segurança, todas as pessoas a bordo estejam sentadas e dispõem de um cinto de segurança apertado;
- j) Durante o voo:
  - 1) Manter o seu cinto de segurança apertado; bem como
  - 2) Permanecer sempre aos comandos do planador, a não ser que outro piloto assuma essa função;
- k) Numa situação de emergência que exija decisão e ação imediatas, tomar as medidas que considerar necessárias naquelas circunstâncias. Nesse caso, pode desviar-se das normas, procedimentos operacionais e métodos, na medida do necessário e no interesse da segurança;

**▼B**

- l) Não continuar um voo para além do aeródromo ou local de operação com condições meteorológicas mínimas mais próximo, quando a sua capacidade estiver significativamente reduzida devido a fadiga, doença, falta de oxigénio, ou por qualquer outro motivo;
- m) Registrar os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas do planador no final do voo ou série de voos na caderneta técnica ou no diário de bordo da aeronave;
- n) Notificar a autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado em cujo território teve lugar a ocorrência, bem como os serviços de emergência desse Estado, sem demora, pelo meios mais expeditos disponíveis, de qualquer acidente ou incidente grave que envolva o planador;
- o) Apresentar, sem demora, um relatório de um ato de interferência ilegal à autoridade competente e informar a autoridade local designada pelo Estado em cujo território teve lugar a interferência ilegal; bem como
- p) Informar os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes sobre eventuais condições meteorológicas ou de voo perigosas que tenha observado e que sejam suscetíveis de afetar a segurança de outras aeronaves.

**SAO.GEN.135 Responsabilidades dos membros da tripulação**

- a) Os membros da tripulação são responsáveis pelo bom desempenho das suas funções a respeito da operação do planador:
- b) Os membros da tripulação não devem desempenhar funções a bordo do planador caso estejam incapacitados por quaisquer motivos como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentirem de algum modo incapacitados.
- c) Um membro da tripulação deve comunicar ao piloto-comandante ambas estas ocorrências:
  - 1) Quaisquer erros, falhas, mau funcionamento ou deficiências que considerem poder afetar a aeronavegabilidade ou a segurança das operações do planador, incluindo os sistemas de emergência;
  - 2) Qualquer incidente.

**SAO.GEN.140 Conformidade com a legislação, a regulamentação e os procedimentos**

- a) O piloto-comandante e todos os demais membros da tripulação devem cumprir o disposto na legislação, na regulamentação e nos procedimentos dos Estados em que são realizadas as operações.
- b) O piloto-comandante deve conhecer a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes para o desempenho das suas funções e prescritos para as zonas a sobrevoar, os aeródromos ou os locais de operação a utilizar e as facilidades à navegação aérea relacionadas.

**SAO.GEN.145 Aparelhos eletrónicos portáteis**

O piloto-comandante não deve permitir a utilização a bordo do planador de aparelhos eletrónicos portáteis (PED), incluindo documentação de voo em formato eletrónico (EFB), que afetem adversamente o desempenho dos sistemas e equipamentos do planador ou a sua capacidade de operação.

**SAO.GEN.150 Mercadorias perigosas**

- a) O piloto-comandante não deve autorizar o transporte de mercadorias perigosas a bordo.
- b) Serão autorizadas quantidades razoáveis de artigos e substâncias que, de outro modo, seriam classificados como mercadorias perigosas, que sejam utilizados para facilitar a segurança do voo e cujo transporte a bordo do planador seja recomendável para garantir a sua disponibilidade em tempo útil para fins operacionais.

**▼B****SAO.GEN.155 Documentos, manuais e informações a bordo**

a) Todos os voos devem dispor, a bordo, dos seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos):

- 1) Manual de voo da aeronave (AFM) ou documento(s) equivalente(s);
- 2) Pormenores relativos ao plano de voo ATS depositado, sempre que tal seja requerido em conformidade com a secção 4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão <sup>(1)</sup>;
- 3) Cartas aeronáuticas atualizadas e adequadas para a zona de voo prevista;
- 4) Outra documentação eventualmente pertinente para o voo ou exigida pelos Estados implicados na sua realização;
- 5) Informações sobre os procedimentos e os sinais visuais que devem ser usados pelas aeronaves intercetoras e intercetadas.

b) Além disso, se for exigida uma declaração nos termos do ponto SAO.DEC.100, deve ser transportada em cada voo uma cópia da mesma.

c) Se não se encontrarem disponíveis a bordo, versões originais ou cópias de todos os seguintes documentos, manuais e informações devem permanecer disponíveis no aeródromo ou no local de operação:

- 1) O certificado de matrícula;
- 2) O certificado de aeronavegabilidade, incluindo os anexos;
- 3) O certificado de avaliação da aeronavegabilidade;
- 4) O certificado de ruído, se tiver sido emitido um certificado de ruído para um planador motorizado;
- 5) A licença de radiocomunicações da aeronave, caso o planador disponha de equipamento de radiocomunicações em conformidade com o ponto SAO.IDE.130;
- 6) O(s) certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;
- 7) O diário de bordo ou equivalente;

d) Em derrogação do disposto nas alíneas a) e b), os documentos, manuais e informações especificados podem ser conservados no aeródromo ou local de operação para os voos:

- 1) Que se pretende permaneçam no alcance visual do aeródromo ou local de operação; ou
- 2) Que permaneçam a uma distância ou numa determinada zona especificada pela autoridade competente.

e) A pedido da autoridade competente, o piloto-comandante ou o operador disponibilizam a essa autoridade a documentação original dentro do prazo especificado pela autoridade, que não pode ser inferior a 24 horas.

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

**▼B****SAO.SPO.GEN.160 Diário de bordo**

Para cada voo, ou série de voos, todos os dados relativos ao planador, à sua tripulação e a cada viagem devem ser registados sob a forma de um diário de bordo ou documento equivalente.

*SUBPARTE OP***PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS****SAO.OP.100 Utilização de aeródromos e locais de operação**

O piloto-comandante deve utilizar apenas aeródromos e locais de operação adequados ao tipo de planador e de operação em causa.

**SAO.OP.105 Procedimentos de atenuação do ruído – planadores motorizados**

O piloto-comandante deve ter em conta os procedimentos operacionais para minimizar o efeito do ruído do planador motorizado, garantindo simultaneamente que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído.

**SAO.OP.110 Instruções aos passageiros**

O piloto-comandante deve assegurar que, antes da descolagem ou, conforme adequado, durante o voo, são prestadas aos passageiros informações sobre os procedimentos normais, anormais e de emergência.

**SAO.OP.115 Transporte de categorias especiais de passageiros**

O piloto-comandante deve assegurar que as pessoas que necessitam de condições e dispositivos especiais, assim como de assistência especial quando se encontram a bordo de um planador são transportadas em condições que assegurem a segurança do planador e das pessoas ou carga nele presentes.

**SAO.OP.120 Preparação do voo**

Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve assegurar o seguinte:

- a) As instalações necessárias para a operação segura do planador são adequadas ao tipo de operação ao abrigo do qual é efetuado o voo;
- b) As condições meteorológicas permitem que o voo seja concluído em condições de segurança;
- c) No caso de um planador motorizado e quando o motor se destina a ser utilizado, a quantidade de combustível ou de outra energia é suficiente para garantir que o voo pode ser efetuado em segurança.

**SAO.OP.125 Reabastecimento e carregamento ou substituição de baterias com pessoas a bordo — planadores motorizados**

Quando um passageiro se encontra a bordo de um planador motorizado:

- a) O planador não pode ser reabastecido; e
- b) As baterias utilizadas para fins de propulsão não devem ser recarregadas ou substituídas.

**SAO.OP.130 Consumo de tabaco a bordo**

Não deve ser autorizado fumar a bordo de um planador durante qualquer fase do voo.

**SAO.OP.135 Condições meteorológicas**

O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo se as últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que é possível uma aterragem segura.

**SAO.OP.140 Gelo e outros contaminantes – procedimentos em terra**

O piloto-comandante só deve dar início à descolagem quando o planador deixar de apresentar qualquer depósito que possa influir negativamente no seu desempenho ou na sua controlabilidade, exceto se permitido pelo AFM.



#### **SAO.OP.145 Combustível de voo ou outra gestão da energia — planadores motorizados**

No caso dos planadores motorizados, o piloto-comandante deve, a intervalos regulares, verificar durante o voo se a quantidade de combustível ou de outra energia disponível não é inferior à necessária para garantir uma aterragem em segurança.

#### **SAO.OP.150 Utilização de oxigénio suplementar**

O piloto-comandante deve assegurar que todas as pessoas a bordo utilizam oxigénio suplementar sempre que determine que, à altitude do voo previsto, a falta de oxigénio pode ter como consequência a perturbação das suas faculdades ou prejudicar as suas capacidades.

#### **SAO.155 Operações especializadas em planadores**

- a) Antes de iniciar uma operação especializada com um planador, ou uma série de operações desse tipo, o piloto-comandante deve efetuar uma avaliação dos riscos, avaliar a complexidade da atividade para determinar os perigos e riscos associados inerentes à operação pretendida e estabelecer medidas de atenuação se for necessário.
- b) As operações especializadas com planadores devem ser realizadas em conformidade com uma lista de verificação. O piloto-comandante deve estabelecer a lista de verificação e assegurar que esta é adequada à atividade especializada e ao planador utilizado, com base na avaliação dos riscos e tendo em conta o disposto no presente anexo. A lista de verificação deve estar facilmente acessível em cada voo ao piloto-comandante e demais membros da tripulação, sempre que for relevante para o desempenho das suas funções.
- c) O piloto-comandante deve rever e atualizar regularmente a lista de verificação por forma a ter devidamente em conta a avaliação de riscos.

#### *SUBPARTE POL*

#### **DESEMPENHO E LIMITAÇÕES OPERACIONAIS**

##### **SAO.POL.100 Pesagem**

- a) A pesagem do planador deve ser efetuada pelo seu fabricante ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão <sup>(1)</sup>.
- b) O operador deve certificar-se de que a massa do planador foi determinada por pesagem efetiva antes da sua entrada em serviço. É necessário ter em conta e documentar devidamente os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações ou reparações sobre a massa não forem conhecidos, o planador deve ser submetido a nova pesagem.

##### **SAO.POL.105 Desempenho – disposições gerais**

O piloto-comandante só deve operar o planador se o desempenho deste for adequado para cumprir os requisitos previstos no anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e quaisquer outras restrições aplicáveis ao voo, ao espaço aéreo, aos aeródromos ou aos locais de operação utilizados, assegurando que quaisquer cartas ou mapas utilizados constituem a última edição disponível.

#### *SUBPARTE IDE*

#### **INSTRUMENTOS, DADOS E EQUIPAMENTO**

##### **SAO.IDE.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

- a) Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 ou, quando registados num país terceiro, com os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de registo, se estiver preenchida uma das seguintes condições:

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

**▼B**

- 1) São utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;
  - 2) São utilizados para dar cumprimento aos pontos SAO.IDE.130 ou SAO.IDE.135;
  - 3) Estão instalados no planador de forma permanente.
- b) Em derrogação ao disposto na alínea a), todos os instrumentos e equipamento a seguir indicados, sempre que requeridos pela presente subparte, não carecem de aprovação:
- 1) Lanternas;
  - 2) Um relógio de precisão;
  - 3) Equipamento de sobrevivência e de sinalização.
- c) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto em que o piloto-comandante ou um tripulante de voo que necessite de os usar estiver sentado.

**SAO.IDE.105 Instrumentos de voo e de navegação**

- a) Os planadores devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação de todos os elementos seguintes:
- 1) O tempo, em horas e minutos;
  - 2) Altitude de pressão;
  - 3) Velocidade do ar indicada;
  - 4) Direção magnética, no caso dos planadores motorizados.
- b) Além do disposto na alínea a), ao operar em condições em que um planador não possa ser mantido numa trajetória de voo desejada sem referência a um ou mais instrumentos adicionais, quando operado em condições de nebulosidade ou durante voos noturnos, os planadores devem estar equipados com meios para medir e indicar todos os seguintes elementos:
- 1) Velocidade vertical;
  - 2) Atitude ou voltas e deslizamento;
  - 3) Direção magnética.

**SAO.IDE.110 Luzes**

Os planadores que realizam voos noturnos devem estar equipados com todas as luzes seguintes:

- a) Sistemas de luzes anticolisão;
- b) Luzes de navegação/posição;
- c) Uma luz de aterragem;
- d) Luz gerada pelo sistema elétrico do planador para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do aparelho;
- e) Uma lanterna para o piloto-comandante e outro posto da tripulação.

**SAO.IDE.115 Oxigénio suplementar**

Os planadores que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com o ponto SAO.OP.150, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.



**▼B****SAO.IDE.120 Equipamento de salvação e sinalização – Voos sobre a água**

O piloto-comandante de um planador que efetua voos sobre a água deve, antes de iniciar o voo, calcular os riscos de vida para os seus ocupantes em caso de amargem forçada. Nessa base, o piloto-comandante determina a necessidade de transportar equipamento de salvação e sinalização.

**SAO.IDE.125 Equipamento de salvação e sinalização – Dificuldades de busca e salvamento**

Os planadores que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento (SAR) devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento adequados para a área sobrevoada.

**SAO.IDE.130 Equipamento de radiocomunicações**

Os planadores devem dispor de equipamento de radiocomunicações de maneira a tornar possível a comunicação exigida em conformidade com o apêndice 4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e, caso o voo tenha lugar no espaço aéreo de um país terceiro, com a legislação do mesmo.

**SAO.IDE.135 Transponder**

Os planadores devem dispor de um transponder SSR secundário com todas as capacidades exigidas em conformidade com a alínea b) do ponto SERA.6005 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e, caso o voo tenha lugar no espaço aéreo de um país terceiro, com a legislação do mesmo.

*SUBPARTE DEC***DECLARAÇÃO****SAO.DEC.100 Declaração**

- a) Na declaração a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, o operador deve confirmar que satisfaz e continuará a satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e os requisitos do presente regulamento.
- b) O operador inclui na declaração todas as seguintes informações:
  - 1) O nome do operador;
  - 2) Lugar em que o operador tem o seu estabelecimento principal;
  - 3) Nome e dados de contacto do administrador responsável do operador;
  - 4) Data de início da operação e, sempre que for caso disso, data em que tem lugar a mudança para uma declaração já existente;
  - 5) Relativamente a todos os planadores utilizados na operação comercial, tipo de planador, registo, base principal, tipo de operação e entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.
- c) O operador deve, ao fazer a declaração, notificar à autoridade competente a lista de AltMoC para demonstrar a conformidade, sempre que lhe for solicitado em conformidade com o ponto SAO.GEN.110. Essa lista deve conter referências aos AMC associados.
- d) Para fazer a declaração, o operador deve utilizar o formulário incluído no apêndice do presente anexo.

**▼B****SAO.DEC.105 Alterações à declaração e cessação das operações comerciais**

- a) O operador deve notificar sem demora a autoridade competente de quaisquer alterações das circunstâncias que afetam a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do presente regulamento, tal como declarado à autoridade competente, assim como das alterações das informações referidas no ponto SAO.DEC.100, alínea b), e da lista de AltMoC referida no ponto SAO.DEC.100, alínea c), tal como incluída ou anexada à declaração.
- b) O operador deve notificar sem demora a autoridade competente que já não se encontra envolvido em operações comerciais com planadores.



*Apêndice*

DECLARAÇÃO				
Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.				
<b>Operador</b> Nome: Lugar em que o operador tem o seu estabelecimento principal: Contacto:				
<b>Operação de planador</b>				
Data de início da operação comercial e, sempre que for caso disso, data em que tem lugar a mudança para uma operação comercial já existente:				
Informações sobre planador(es) utilizado(s), operação/ões comercial/ais e gestão da aeronavegabilidade permanente: <sup>(1)</sup>				
Tipo de planador	Registo do planador	Base principal	Tipo(s) de operação <sup>(2)</sup>	Entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente <sup>(3)</sup>
Sempre que for aplicável, lista dos AltMoC com referências aos AMC associados (anexo à declaração):				
<b>Exoneração de responsabilidades</b>				
<input type="checkbox"/> O operador cumpre, e continuará a cumprir, os requisitos essenciais previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 bem como os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976. Nomeadamente, o operador põe em prática as suas operações comerciais em conformidade com os seguintes requisitos do anexo II do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Todos os planadores operados dispõem de um certificado de aeronavegabilidade <sup>(4)</sup> emitido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Todos os pilotos possuem uma licença e qualificações emitidas ou aceites em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, conforme requerido no ponto SAO.GEN.125 do anexo II.				
<input type="checkbox"/> O operador notifica a autoridade competente de quaisquer alterações nas circunstâncias que afetam a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976., tal como se declara à autoridade competente através da presente declaração, e de quaisquer alterações às informações e listas de AltMoC incluídas e anexadas à presente declaração, tal como requerido no ponto SAO.DEC.100, alínea c), do anexo II.				
<input type="checkbox"/> O operador confirma que todas as informações incluídas na presente declaração, incluindo os seus anexos, são completas e corretas.				
Data, nome e assinatura				

<sup>(1)</sup> Preencher o quadro. Caso não haja espaço suficiente para enumerar as informações, estas devem ser enunciadas num anexo em separado. O anexo deve ser datado e assinado.

<sup>(2)</sup> «Tipo(s) de operação» refere-se ao tipo de operação comercial realizada com o planador.

<sup>(3)</sup> As informações sobre a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente devem incluir o nome da entidade, o endereço e a referência de homologação.

<sup>(4)</sup> O certificado de aeronavegabilidade é um certificado normal de aeronavegabilidade, um certificado de aeronavegabilidade restrito ou uma licença de voo, emitido em conformidade com os requisitos do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

▼ **M1***ANEXO III***REQUISITOS PARA A CONCESSÃO DE LICENÇAS À TRIPULAÇÃO DE VOO DE PLANADORES**

[PARTE SFCL]

*SUBPARTE GEN***REQUISITOS GERAIS****SFCL.001 Âmbito de aplicação**

O presente anexo estabelece os requisitos para a emissão de uma licença de piloto de planador («SPL») e privilégios, qualificações ou certificados associados e as condições para a sua validade e utilização.

**SFCL.005 Autoridade competente**

Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente é uma autoridade designada pelo Estado-Membro à qual uma pessoa solicita a emissão de uma SPL ou dos privilégios, das qualificações e certificados associados.

**SFCL.015 Pedido e emissão, revalidação e renovação de uma SPL e dos privilégios, qualificações e certificados associados**

a) Devem ser apresentados à autoridade competente na forma e do modo estabelecidos por essa autoridade competente:

1) Um pedido de:

- i) emissão de uma SPL e das qualificações que lhe estão associadas;
- ii) extensão dos privilégios de uma SPL, com exceção dos especificados nos pontos SFCL.115, alínea a), pontos 2) e 3), SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215;
- iii) emissão de um certificado de instrutor de voo de planadores [FI(S)];
- iv) emissão, revalidação e renovação de um certificado de examinador de voo de planadores [FE(S)];
- v) alterações à SPL e privilégios, qualificações e certificados associados, com exceção dos privilégios referidos na subalínea ii); e

2) Se mandatado nesse sentido pela autoridade competente, uma cópia das menções constantes da caderneta de voo especificadas nos pontos SFCL.115, alínea d), SFCL.155, alínea b), SFCL.200, alínea f), e SFCL.215, alínea d).

b) O pedido referido na alínea a) deve ser acompanhado de documentação comprovativa de que o requerente cumpre os requisitos aplicáveis estabelecidos no presente anexo e no anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

c) Qualquer limitação ou extensão dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado deve ser averbada na licença ou no certificado pela autoridade competente, exceto para a obtenção dos privilégios especificados na alínea a), ponto 1), subalínea ii).

d) Uma pessoa não pode ser titular, em momento algum, de mais do que uma SPL emitida em conformidade com o presente anexo.

**▼ M1**

- e) O titular de uma licença deve apresentar os pedidos nos termos especificados na alínea a) à autoridade competente designada pelo Estado-Membro no qual uma das suas licenças tenha sido emitida em conformidade com o presente anexo (parte SFCL), com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395, consoante aplicável.
- f) O titular de uma SPL pode solicitar uma alteração de autoridade competente à autoridade competente designada por outro Estado-Membro, mas nesse caso a nova autoridade competente será a mesma para todas as licenças de que for titular.
- g) Os requerentes devem solicitar a emissão de uma SPL e de qualificações, privilégios ou certificados associados, o mais tardar seis meses após terem concluído com êxito a prova de perícia ou a avaliação de competência.

**SFCL.030 Prova prática de perícia**

Os requerentes de uma prova de perícia devem ser recomendados para fazer a mesma pela ATO ou pela DTO responsável pela formação que lhes seja dispensada, uma vez concluída a formação. Os registos de formação devem ser disponibilizados à ATO ou à DTO pelo examinador.

**SFCL.035 Atribuição de créditos de tempo de voo**

Aos requerentes de uma SPL ou de privilégios, qualificações ou certificados associados devem ser atribuídos créditos correspondentes à totalidade do tempo de voo individual, duplo ou PIC efetuado em planadores com vista ao cumprimento do requisito relativo ao tempo de voo total para efeitos de concessão de uma licença, privilégio, qualificação ou certificado.

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

- a) O porte da documentação seguinte pelo titular da SPL é obrigatório para poder exercer os privilégios da licença SPL:
  - 1) Uma SPL válida;
  - 2) Um certificado médico válido;
  - 3) Um documento de identificação pessoal que contenha a sua fotografia;
  - 4) Dados suficientes da caderneta de voo para demonstrar que cumpre os requisitos do presente anexo.
- b) O porte da documentação seguinte é obrigatório para os alunos pilotos que efetuem voos de navegação a solo:
  - 1) Cumprir os requisitos estabelecidos na alínea a), pontos 2 e 3;
  - 2) Prova da autorização exigida pelo ponto SFCL.125, alínea a).
- c) A pedido de um representante autorizado da autoridade competente, os titulares de uma SPL ou alunos pilotos devem apresentar, o mais depressa possível, a documentação especificada na alínea a).
- d) Em derrogação do disposto nas alíneas a) e b), os documentos nela especificados podem ser conservados no aeródromo ou local de operação para os voos:
  - 1) À vista do aeródromo ou local de operação; ou
  - 2) A uma distância do aeródromo ou local de operação determinada pela autoridade competente.

▼ **M1****SFCL.050 Registo do tempo de voo**

Os titulares de SPL ou os alunos pilotos devem guardar um registo fiável dos detalhes de todos os voos efetuados numa forma e de um modo conformes com o preceituado pela autoridade competente.

**SFCL.065 Redução dos privilégios dos titulares de SPL com 70 anos de idade ou mais em operações de transporte aéreo comercial com planadores**

Os titulares de SPL que tenham atingido os 70 anos de idade não podem desempenhar funções de pilotos de planadores em operações de transporte aéreo comercial de passageiros com planadores.

**SFCL.070 Limitação, suspensão e revogação de licenças, privilégios, qualificações e certificados**

- a) Uma SPL, bem como os privilégios, qualificações e certificados associados, emitidos em conformidade com o presente anexo, podem ser limitados, suspensos ou revogados pela autoridade competente, nas condições e de acordo com os procedimentos estabelecidos no anexo VI (parte ARA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, se o titular da SPL não cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139 ou os requisitos do presente anexo, bem como do anexo II (parte SAO) do presente regulamento ou do anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- b) Os titulares de SPL devem devolver imediatamente a sua licença ou o seu certificado à autoridade competente se a licença, o privilégio, a qualificação ou o certificado tiverem sido limitados, suspensos ou revogados.

*SUBPARTE SPL***LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR («SPL»)****SFCL.115 SPL — Privilégios e condições**

- a) Sob reserva do cumprimento do ponto SFCL.150, os privilégios dos titulares de SPL devem ser equiparados aos de piloto aos comandos (PIC) em planadores:
  - 1) sem receberem remuneração em operações não comerciais;
  - 2) incluindo o transporte de passageiros apenas se:
    - i) cumprirem o disposto no ponto SFCL.160, alínea e); e
    - ii) conforme os casos, se:
      - A) tiverem concluído, após a emissão da SPL, pelo menos dez horas de tempo de voo, ou 30 lançamentos ou descolagens e aterragens como PIC em planadores e, adicionalmente, um voo de treino durante o qual os titulares devem demonstrar a um FI(S) a competência exigida para o transporte de passageiros; ou
      - B) forem titulares de um certificado de FI(S) em conformidade com a subparte FI;
  - 3) em operações que não as especificadas no ponto 1), apenas se:
    - i) tiverem 18 anos de idade;
    - ii) tiverem completado, após a emissão da licença, pelo menos 75 horas de voo ou 200 lançamentos ou descolagens e aterragens como PIC em planadores.
- b) Em derrogação ao disposto na alínea a), os titulares de SPL que tenham privilégios de instrutor ou examinador podem auferir uma remuneração por:
  - 1) Ministar instrução de voo para SPL;
  - 2) Conduzir provas de perícia e verificações de proficiência para SPL;
  - 3) Realizar formação, exames e verificações dos privilégios, qualificações e certificados associados a uma SPL.

**▼ M1**

- c) Os titulares de SPL só podem exercer privilégios de SPL se cumprirem os requisitos de experiência recente aplicáveis e se os seus certificados médicos, adequados aos privilégios exercidos, forem válidos.
- d) A conclusão do voo de treino especificado na alínea a), ponto 2), subalínea ii), ponto A), deve ser averbada na caderneta de voo do piloto e assinada pelo instrutor responsável pelo voo de treino.

**SFCL.120 SPL — Idade mínima**

Os requerentes de uma SPL devem ter pelo menos 16 anos de idade.

**SFCL.125 SPL — Aluno piloto**

- a) Os alunos pilotos não podem voar a solo, exceto quando autorizados a fazê-lo e sob a supervisão de um FI(S).
- b) Devem ter, pelo menos, 14 anos de idade para serem autorizados a efetuar voos a solo.

**SFCL.130 SPL — Requisitos relativos aos cursos de formação e à experiência**

- a) Os requerentes de uma SPL devem concluir um curso de formação numa ATO ou numa DTO. O curso deve ser adaptado aos privilégios pretendidos e incluir:

- 1) Conhecimentos teóricos tal como especificado no ponto SFCL.135;

- 2) Pelo menos 15 horas de instrução de voo em planadores, que incluam no mínimo:

- i) dez horas de instrução de voo em duplo comando, que devem incluir instrução de voo em duplo comando conforme especificado na subalínea iv), ponto A), ou na subalínea v), ponto A), consoante o caso;

- ii) duas horas de voo a solo sob supervisão;

- iii) 45 lançamentos ou descolagens e aterragens;

- iv) se forem pretendidos privilégios para planadores, excluindo TMG, pelo menos sete horas de instrução de voo em planadores, com exceção de TMG, e incluindo, no mínimo:

- A) três horas de instrução de voo em duplo comando;

- B) conforme os casos:

- a) um voo de navegação a solo de pelo menos 50 km (27 NM);  
ou

- b) um voo de navegação em duplo comando de pelo menos 100 km (55 NM) que, em derrogação ao ponto 2), subalínea iv), poderá ser efetuado num TMG;

- v) se forem pretendidos privilégios para TMG, pelo menos seis horas de instrução de voo em TMG, incluindo no mínimo:

- A) quatro horas de instrução de voo em duplo comando;

- B) um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM) num TMG, durante o qual deve ser efetuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida.

- b) Aos requerentes titulares de uma licença de piloto para outra categoria de aeronaves, com exceção da licença para balões, será atribuído 10% do tempo total de voo como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de sete horas. Em qualquer caso, o total do crédito concedido:

▼ **M1**

- 1) não deve incluir os requisitos previstos na alínea a), ponto 2), subalínea ii), na alínea a), ponto 2), subalínea iv), ponto B), e na alínea a), ponto 2), subalínea v), ponto B); e
- 2) no que diz respeito à alínea a), ponto 2), subalínea iii), não deve exceder dez lançamentos ou descolagens e aterragens.

**SFCL.135 SPL — Exames de conhecimentos teóricos**

## a) Conhecimentos teóricos

Os requerentes de uma SPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios pretendidos, através de exames sobre:

- 1) matérias comuns:
  - i) direito aéreo;
  - ii) *performance* humana;
  - iii) meteorologia;
  - iv) comunicações;
- 2) matérias específicas relacionadas com planadores:
  - i) princípios de voo;
  - ii) procedimentos operacionais;
  - iii) planeamento e *performance* de voo;
  - iv) conhecimentos gerais sobre aeronaves relacionados com planadores;
  - v) navegação.

## b) Responsabilidades do requerente

- 1) O requerente realizará o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para uma SPL sob a responsabilidade de uma mesma autoridade competente de um Estado-Membro.
- 2) O requerente apenas pode realizar o exame de conhecimentos teóricos por recomendação da ATO ou da DTO responsável pela sua formação e depois de ter completado os elementos adequados do curso de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório.
- 3) A recomendação da ATO ou da DTO 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 ou a DTO determinarão a necessidade de formação suplementar, com base nas necessidades do requerente.

## c) Critérios de aprovação

- 1) É concedida aprovação num exame de conhecimentos teóricos a um requerente que obtenha pelo menos 75% dos pontos atribuídos a esse teste. Não são aplicados pontos de penalização.
- 2) Salvo especificação em contrário no presente anexo, o requerente obtém aprovação no exame de conhecimentos teóricos necessário para a SPL se for aprovado em todos os testes escritos do exame de conhecimentos teóricos 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 de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame no período de tempo mencionado no ponto 2), deve repetir o conjunto completo de testes escritos do exame de conhecimentos teóricos.
- 4) Antes de repetir os exames de conhecimentos teóricos, o requerente tem de seguir uma formação suplementar numa ATO ou numa DTO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela ATO ou pela DTO, com base nas necessidades do requerente.



▼ **M1**

## d) Período de validade

A conclusão bem-sucedida dos exames de conhecimentos teóricos é válida por um período de 24 meses, contados a partir do dia em que o requerente concluiu com êxito o exame de conhecimentos teóricos, em conformidade com a alínea c), ponto 2).

**SFCL.140 SPL — Concessão de créditos de conhecimentos teóricos**

Devem ser concedidos aos requerentes de uma SPL créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos para as matérias comuns especificadas no ponto SFCL.135, alínea a), ponto 1), desde que:

- a) Sejam titulares de uma licença em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395; ou
- b) Tenham obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos para obtenção de uma licença, tal como especificado na alínea a), desde que tal seja efetuado dentro do período de validade especificado no ponto SFCL.135, alínea d).

**SFCL.145 SPL — Prova prática de perícia**

- a) Os requerentes de uma SPL devem demonstrar, através da realização de uma prova de perícia, a sua aptidão para executarem, como PIC em planadores, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios pretendidos.
- b) Os requerentes devem completar a prova de perícia num planador, à exceção dos TMG, ou num TMG, consoante os privilégios pretendidos, e desde que o curso de formação em conformidade com o ponto SFCL.130 inclua os elementos de formação necessários para a aeronave em causa. Um requerente que tenha concluído um curso de formação, incluindo os elementos de formação necessários para os planadores e para os TMG, pode realizar duas provas de perícia, uma num planador, à exceção dos TMG, e outra num TMG, a fim de obter privilégios para ambas as aeronaves.
- c) Para poder efetuar uma prova de perícia com vista à emissão de uma SPL, o requerente deve passar primeiro os exames de conhecimentos teóricos necessários.
- d) Critérios de aprovação
  - 1) A prova de perícia será dividida em diferentes secções, representando todas as diferentes fases de voo de um planador.
  - 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 obriga o requerente a repetir a totalidade da prova.
  - 3) Se o requerente tiver de repetir a 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 seja obrigado a repetir a totalidade da prova.
- e) Se o requerente reprovar em todas as secções da prova em duas tentativas, ser-lhe-á ministrado treino prático adicional.

**SFCL.150 SPL — Privilégios para planadores e TMG**

- a) Se a prova de perícia especificada no ponto SFCL.145 tiver sido concluída num planador, à exceção de TMG, os privilégios de uma SPL serão limitados aos planadores, à exceção dos TMG.
- b) No caso especificado na alínea a), os privilégios de uma SPL serão alargados aos TMG mediante pedido, se um piloto tiver:

**▼ M1**

- 1) completado numa ATO ou numa DTO os elementos de formação especificados no ponto SFCL.130, alínea a), ponto 2), subalínea v);
- 2) passado uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos num TMG. Durante esta prova de perícia, o requerente também deve demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos sobre TMG nas seguintes matérias:
  - i) princípios de voo;
  - ii) procedimentos operacionais;
  - iii) planeamento e *performance* de voo;
  - iv) conhecimentos gerais sobre aeronaves; e
  - v) navegação.
- c) Deve ser concedido crédito total aos titulares de uma licença emitida em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 para cumprirem os requisitos previstos na alínea b), desde que:
  - 1) Sejam titulares de qualificação de classe para os TMG; ou
  - 2) Tenham privilégios TMG e cumpram os requisitos de experiência recente constantes do ponto FCL.140.<sup>A</sup> do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- d) Se a prova de perícia especificada no ponto SFCL.145 tiver sido concluída num TMG, os privilégios da SPL serão limitados aos TMG.
- e) No caso especificado na alínea d), os privilégios da SPL serão alargados aos planadores mediante pedido, se o piloto tiver:
  - 1) Completado numa ATO ou numa DTO os elementos de formação especificados no ponto SFCL.130, alínea a), ponto 2), subalínea iv), e pelo menos 15 lançamentos e aterragens num planador, à exceção dos TMG; e
  - 2) Passado uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos em planadores, à exceção dos TMG. Durante a prova de perícia, o piloto deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos relativamente a planadores, à exceção dos TMG, nas seguintes matérias:
    - i) princípios de voo;
    - ii) procedimentos operacionais;
    - iii) planeamento e *performance* de voo;
    - iv) conhecimentos gerais sobre aeronaves; e
    - v) navegação.
- f) A conclusão da formação especificada nas alíneas b), ponto 1), e e), ponto 1), deve ser averbada na caderneta de voo do piloto e assinada pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO responsável pela formação.

**SFCL.155 SPL — Métodos de lançamento**

- a) Os titulares de SPL só devem exercer os seus privilégios utilizando os métodos de lançamento para os quais tenham adquirido uma formação específica durante o curso de formação em conformidade com o ponto SFCL.130 ou com o ponto SFCL.150, alínea e), ponto 1), ou no quadro de formação adicional ministrada por um instrutor após a emissão da SPL. Esta formação específica deve consistir no seguinte:

**▼ M1**

- 1) No caso de um lançamento por guincho ou viatura automóvel, um mínimo de dez 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 em 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; e
  - 4) No caso de outros métodos de lançamento, a formação exigida pela autoridade competente.
- b) A conclusão da formação especificada na alínea a) deve ser averbada na caderneta de voo do piloto e assinada pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO ou pelo instrutor responsável pela formação, consoante o caso.
- c) A fim de manter os privilégios para cada método de lançamento e em conformidade com os requisitos das alíneas a) e b), os titulares de SPL devem ter completado um mínimo de cinco lançamentos nos últimos dois anos, exceto no caso de lançamento com catapulta, caso em que devem realizar apenas dois lançamentos. Em caso de descolagem autónoma, os lançamentos podem processar-se por descolagem autónoma ou descolagem em TMG ou uma combinação de ambas.
- d) Se os titulares de SPL não cumprirem o requisito previsto na alínea c), a fim de renovarem os seus privilégios devem realizar o número adicional de lançamentos efetuados em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor.

**SFCL.160 SPL — Requisitos em matéria de experiência recente****a) Planadores, à exceção de TMG**

Os titulares de SPL só devem exercer privilégios de SPL, à exceção de TMG, se, nos 24 meses que antecedem o voo planeado:

- 1) tiverem completado pelo menos cinco horas de voo em planadores como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo, para os planadores, à exceção de TMG, no mínimo:
  - i) 15 lançamentos; e
  - ii) dois voos de treino com um FI(S); ou
- 2) tiverem superado uma verificação de proficiência com um FE(S) num planador, à exceção de TMG; O programa de verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia para SPL.

**b) TMG**

Os titulares de SPL só devem exercer privilégios de TMG se, nos 24 meses que precedem o voo planeado:

- 1) tiverem completado pelo menos 12 horas de voo como PIC ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um FI(S), incluindo, para os TMG, no mínimo:
  - i) seis horas de voo;
  - ii) 12 descolagens e aterragens; e
  - iii) um voo de treino de pelo menos o total de uma hora de voo com um instrutor; ou

▼ **M1**

- 2) Se tiverem superado uma verificação de proficiência com um examinador; a verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia especificada no ponto SFCL.150, alínea b), ponto 2).
- c) Os titulares de SPL com privilégios para voar em TMG que também sejam titulares de uma licença que inclua privilégios para voar em TMG em conformidade com o disposto no anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 estarão isentos do cumprimento do disposto na alínea b).
- d) A conclusão dos voos em duplo comando, dos voos sob supervisão e dos voos de treino especificados nas alíneas a), ponto 1), e b), ponto 1), bem como as verificações de proficiência especificadas nas alíneas a), ponto 2) e b), ponto 2), devem ser averbadas na caderneta de voo do piloto e assinadas pelo FI(S) responsável no caso das alíneas a), ponto 1) e b), ponto 1), e pelo FE(S) responsável, no caso das alíneas a), ponto 2), e b), ponto 2).
- e) Transporte de passageiros

Os titulares de SPL só podem transportar passageiros se, nos 90 dias anteriores, tiverem efetuado como PIC, pelo menos:

- 1) Três lançamentos em planadores, à exceção de TMG, se os passageiros forem transportados em planadores, à exceção de TMG; ou
- 2) Três descolagens e aterragens em TMG, se os passageiros forem transportados num TMG. Para o transporte noturno de passageiros num TMG, pelo menos uma das descolagens e aterragens deve ser efetuada durante a noite.

*SUBPARTE ADD***QUALIFICAÇÕES E PRIVILÉGIOS ADICIONAIS****SFCL.200 Privilégios de voo acrobático**

- a) Os titulares de SPL só devem efetuar voos acrobáticos em planadores com motor parado ou, no caso das alíneas d) e e), operados com potência de motor, se possuírem os privilégios de voo acrobático adequados em conformidade com o presente ponto.
- b) Privilégios básicos de voo acrobático:
  - 1) Conferem ao respetivo titular o direito de efetuar voos acrobáticos exclusivamente para as seguintes manobras:
    - i) linhas ascendentes e descendentes de 45 graus efetuadas como manobras acrobáticas;
    - ii) *loops* interiores;
    - iii) *wingover*;
    - iv) *lazy eight*;
    - v) *parafusos (spins)*;
  - 2) Estão incluídos nos privilégios de uma SPL após o piloto ter completado:
    - i) após a emissão da SPL, pelo menos 30 horas de voo ou 120 lançamentos como PIC em planadores;
    - ii) um curso de formação numa ATO ou numa DTO, incluindo:
      - A) instrução teórica adequada aos privilégios pretendidos;
      - B) instrução de voo acrobático nas manobras especificadas no ponto 1).

**▼ M1****c) Privilégios avançados de voo acrobático:**

1) Permitem ao seu titular efetuar voos acrobáticos que não se limitam à manobras especificadas na alínea b), ponto 1);

2) Estão incluídos nos privilégios de uma SPL se o piloto:

i) tiver cumprido os requisitos da alínea b), ponto 2), subalínea i);

ii) tiver completado um curso de formação numa ATO ou numa DTO, incluindo:

A) instrução teórica adequada aos privilégios pretendidos;

B) pelo menos cinco horas ou 20 voos de instrução de voo acrobático.

d) Os privilégios de voo acrobático de base ou avançados incluem voos acrobáticos em planadores operados com potência do motor, se o piloto tiver recebido formação em voo acrobático em planadores operados com potência do motor no quadro de um curso de formação em conformidade com as alíneas b), ponto 2, subalínea ii), ou c), ponto 2), subalínea ii), conforme aplicável.

e) Os privilégios de uma SPL incluem privilégios de voo acrobático avançados para os TMG operados com potência do motor se um piloto tiver uma qualificação de voo acrobático em conformidade com o ponto FCL.800 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, incluindo privilégios para voo acrobático em TMG.

f) A conclusão do curso de formação, tal como especificado nas alíneas b), ponto 2), subalínea ii) e c), ponto 2), subalínea ii), e, se aplicável, a inclusão da formação especificada na alínea d), devem ser averbadas na caderneta de voo e assinadas pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO responsável pela formação.

**SFCL.205 Qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea**

a) Os titulares de SPL que disponham de privilégios para pilotar TMG só devem proceder à tração de planadores ou de faixas publicitárias se possuírem uma qualificação adequada de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em conformidade com o presente ponto.

b) Os requerentes de uma qualificação de reboque de planadores devem ter realizado:

1) Após a obtenção de privilégios de TMG, pelo menos 30 horas de voo como PIC e 60 descolagens e aterragens em TMG;

2) um curso de formação numa ATO ou numa DTO, incluindo:

i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque de planadores;

ii) pelo menos dez voos de instrução de reboque de planadores, incluindo pelo menos cinco voos de treino em duplo comando;

iii) no caso do titular de uma SPL com privilégios limitados aos TMG em conformidade com o ponto SFCL.150, alínea d), cinco voos de familiarização num planador lançado por uma aeronave.

**▼ M1**

- c) Os requerentes de uma qualificação de reboque de publicidade aérea devem ter realizado:
- 1) Após a obtenção de privilégios de TMG, pelo menos 100 horas de voo e 200 descolagens e aterragens como PIC em TMG;
  - 2) Um curso de formação numa ATO ou numa DTO, incluindo:
    - i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque de publicidade;
    - ii) pelo menos dez voos de instrução de reboque de publicidade, incluindo pelo menos cinco voos em duplo comando.
- d) Os requerentes de uma qualificação de reboque de planador ou de reboque de publicidade aérea em conformidade com o presente ponto que já sejam titulares de uma qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em conformidade com o ponto FCL.805, alínea b), do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou que cumpram todos os requisitos para a emissão dessa qualificação, consoante o caso, devem:
- 1) Receber o crédito total para cumprir os requisitos das alíneas b) ou c) com vista à obtenção da qualificação de reboque de planador ou de reboque de publicidade aérea, consoante o caso, se a sua qualificação de reboque relevante, tal como especificada na alínea d), incluir privilégios para rebocar com TMG; ou
  - 2) Ter completado pelo menos três voos de instrução em duplo comando que abranjam a formação completa de reboque de planador ou de reboque de publicidade aérea, consoante o caso, em TMG.
- e) A conclusão do curso de formação, tal como especificado nas alíneas b), ponto 2), c), ponto 2), e d), ponto 2), deve ser averbada na caderneta de voo e assinada pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO ou pelo instrutor responsável pela formação, consoante o caso.
- f) Para exercer os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea, o titular da licença terá de ter realizado um mínimo de cinco reboques durante os últimos dois anos.
- g) Se o titular da qualificação de reboque de planador não cumprir os requisitos estipulados na alínea f), 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.

**SFCL.210 Qualificação noturna para TMG**

- a) Os titulares de SPL com privilégios para operar TMG só podem exercer os seus privilégios de TMG em condições VFR de noite se tiverem uma qualificação de voo noturno de TMG em conformidade com o presente ponto.
- b) Os requerentes de uma qualificação de voo noturno de TMG devem concluir um curso de formação numa ATO ou numa DTO. O curso consistirá em:
- 1) Instrução teórica em voo noturno em condições de voo visual (VFR);
  - 2) Pelo menos cinco horas de voo noturno em TMG, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo, pelo menos:
    - i) uma hora de voo de navegação, incluindo no mínimo um voo de navegação de pelo menos 50 km (27 NM);
    - ii) cinco descolagens a solo; e
    - iii) cinco aterragens a solo com paragem completa.

▼ **M1**

- c) Para completar a formação de noite, o titular de uma SPL deve, em primeiro lugar, completar a formação de base de voo por instrumentos necessária para a emissão de uma licença de piloto particular (PPL) em conformidade com as disposições do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- d) Os requerentes de uma qualificação de voo noturno em TMG em conformidade com o presente ponto devem receber o crédito total para cumprir os requisitos das alíneas b) e c), caso sejam titulares de uma qualificação de voo noturno em conformidade com o ponto FCL.810 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou caso cumpram todos os requisitos para a emissão dessa qualificação.

**SFCL.215 Privilégios para executar voos em planadores em condições de nebulosidade**

- a) Os titulares de SPL só devem operar planadores em condições de nebulosidade se:
  - 1) Um dos motores estiver parado; e
  - 2) Possuírem privilégios para executarem voos em planadores em condições de nebulosidade em conformidade com o presente ponto.
- b) Os privilégios de uma SPL incluem privilégios para executar voos em planadores em condições de nebulosidade, caso o piloto tenha completado pelo menos:
  - 1) 30 horas como PIC em planadores após a emissão da licença;
  - 2) Um curso de formação numa ATO ou numa DTO, incluindo:
    - i) instrução teórica;
    - ii) pelo menos duas horas de instrução de voo em duplo comando em planadores com um motor parado, controlando a aeronave apenas por referência a instrumentos. No entanto, um máximo de 50% da instrução de voo em duplo comando pode ser concluído em TMG operados com potência do motor, desde que esses voos de treino sejam efetuados em VMC.
- c) A fim de obter privilégios para executar voos em planadores em condições de nebulosidade, o titular de uma SPL que também seja titular de uma qualificação de base de voo por instrumentos (BIR) ou de uma IR(A) em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou que cumpra todos os requisitos para a emissão de uma dessas qualificações deve:
  - 1) receber os créditos necessários ao cumprimento do requisito da alínea b), ponto 2), subalínea i);
  - 2) em derrogação da alínea b), ponto 2), subalínea ii), completar pelo menos uma hora de instrução de voo em duplo comando num planador, controlando este apenas por referência a instrumentos.
- d) A conclusão do curso de formação, tal como especificado nas alíneas b), ponto 2), ou c), ponto 2), consoante o caso, deve ser averbada na caderneta de voo e assinada pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO que dispense a formação.
- e) Os titulares de uma SPL só devem exercer os seus privilégios para executar voos em planadores em condições de nebulosidade se, nos dois anos anteriores ao voo previsto em condições de nebulosidade, tiverem completado pelo menos uma hora de voo, ou cinco voos como PIC no exercício de privilégios de voo em planadores em condições de nebulosidade.
- f) Se os titulares de SPL com privilégios para executar voos em planadores em condições de nebulosidade não cumprirem os requisitos da alínea e) e pretenderem retomar o exercício dos seus privilégios de voo de planadores em condições de nebulosidade, devem:

**▼ M1**

- 1) Superar uma verificação da proficiência com um FE(S); ou
  - 2) Completar o tempo de voo ou os voos adicionais previstos na alínea e) com um FI(S).
- g) Aos titulares de SPL com privilégios de piloto de planadores em condições de nebulosidade que também sejam titulares de uma BIR ou de uma IR(A) em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve ser atribuída a totalidade dos créditos necessários para cumprir os requisitos da alínea e).

*SUBPARTE FI***INSTRUTORES DE VOO***Secção 1***Requisitos gerais****SFCL.300 Certificado de instrutor de voo****a) Aspectos gerais**

Um instrutor só deve efetuar instrução de voo num planador se:

- 1) For titular de:
  - i) uma SPL, incluindo os privilégios, qualificações e certificados para os quais deve ser dispensada instrução de voo;
  - ii) um certificado de instrutor de planador [FI(S)] adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte;
- 2) Estiver autorizado a exercer funções de PIC no planador durante a instrução de voo.

**b) Instrução ministrada fora do território dos Estados-Membros**

- 1) Em derrogação da alínea a), ponto 1), em caso de instrução de voo dispensada durante um curso de formação certificado em conformidade com o presente anexo (parte SFCL) fora do território sob a responsabilidade dos Estados-Membros ao abrigo da Convenção de Chicago, a autoridade competente emite um certificado de instrutor de voo ao requerente que seja titular de uma licença de piloto de planador em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que esse requerente:
  - i) seja titular de, pelo menos, uma licença, incluindo, se for caso disso, privilégios, qualificações ou certificados equivalentes àqueles para os quais está autorizado a dar instrução;
  - ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do certificado de FI(S) com os privilégios de instrução pertinentes;
  - 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 o presente anexo.
- 2) O certificado será limitado à prestação de instrução de voo:
  - i) fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago;
  - ii) a um aluno piloto que tenha conhecimentos suficientes da língua em que a instrução de voo é ministrada.



▼ **M1***Secção 2***Certificado de instrutor de voo para planadores — FI(S)****SFCL.315 Certificado de FI(S) — Privilégios e condições**

- a) Sob reserva da conformidade dos requerentes com o ponto SFCL.320 e com as seguintes condições, deve ser emitido um certificado de FI(S) com privilégios para ministrar instrução de voo para:
- 1) Uma SPL;
  - 2) Privilégios de planador adicionais em conformidade com o ponto SFCL.150, alínea e);
  - 3) Métodos de lançamento em conformidade com o ponto SFCL.155, desde que o requerente tenha concluído como PIC:
    - i) no caso de lançamento de reboque aéreo, pelo menos 30 lançamentos; ou
    - ii) no caso de lançamento por guincho, pelo menos 50 lançamentos;
  - 4) Privilégios adicionais de TMG em conformidade com o ponto SFCL.150, alínea b), desde que o requerente tenha:
    - i) completado pelo menos 30 horas de experiência de voo como PIC em TMG;
    - ii) concluído a formação conforme especificado no ponto SFCL.330, alínea b), ponto 2);
    - iii) demonstrado a sua capacidade para ministrar instrução em TMG a um FI(S) qualificado em conformidade com o ponto 7) e nomeado pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO;
  - 5) Qualificação de voo acrobático básico, de voo acrobático avançado ou de planador em condições de nebulosidade, reboque de planadores ou reboque de publicidade aérea, desde que o requerente:
    - i) em caso de instrução para privilégios de voo acrobático básico ou avançado, detenha privilégios de voo acrobático avançado em conformidade com o ponto SFCL.200, alínea c);
    - ii) tenha demonstrado a sua capacidade para dispensar instrução para os privilégios ou a qualificação em causa a um FI(S) qualificado em conformidade com a alínea a), ponto 7), nomeado pelo diretor de instrução da ATO ou da DTO;
  - 6) Voo noturno em TMG, desde que o requerente:
    - i) cumpra os requisitos de experiência de voo noturno estabelecidos em SFCL.160, alínea e), ponto 2;
    - ii) tenha demonstrado capacidade para dar instrução em TMG à noite a um FI(S) qualificado em conformidade com o ponto 7), nomeado pelo diretor de instrução de uma ATO ou de uma DTO;
  - 7) Um certificado de FI(S), desde que o requerente:
    - i) tenha completado pelo menos 50 horas ou 150 lançamentos de instrução de voo em planadores;
    - ii) em conformidade com os procedimentos estabelecidos para esse efeito pela autoridade competente, tenha demonstrado a capacidade para dispensar instrução para o certificado de FI(S) a um FI(S) qualificado em conformidade com o presente ponto e nomeado pelo diretor de instrução de uma ATO ou de uma DTO.

**▼ M1**

- b) Os privilégios enumerados na alínea a) devem incluir os privilégios para ministrar instrução de voo para:
  - 1) A emissão da licença, dos privilégios, das qualificações ou do certificado relevantes; e
  - 2) A revalidação, renovação ou conformidade com os requisitos de experiência relevantes do presente anexo, conforme aplicável.

**SFCL.320 Certificado de FI(S) — Pré-requisitos e requisitos**

Os requerentes de um certificado de FI(S) devem:

- a) Ter no mínimo 18 anos de idade;
- b) Satisfazer os requisitos da alínea a), ponto 1), subalínea i), e do ponto 2), do ponto SFCL.300;
- c) Ter completado 100 horas de tempo de voo e 200 lançamentos como PIC em planadores;
- d) Ter concluído um curso de formação de instrutor em conformidade com o ponto SFCL.330 numa ATO ou numa DTO; e
- e) Superar uma avaliação de competência em conformidade com o preceituado em SFCL.345.

**SFCL.325 Competências e avaliação dos FI(S)**

Todos os requerentes de um certificado de FI(S) serão formados para obterem as seguintes competências:

- a) Preparação dos recursos;
- b) Criação de um clima propício à aprendizagem;
- c) Apresentação dos conhecimentos;
- d) Integração da gestão de erros e ameaças (TEM) e da gestão de recursos de tripulação (CRM);
- e) Gestão do tempo para alcançar os objetivos da formação;
- f) Facilitação da aprendizagem;
- g) Avaliação do desempenho do formando;
- h) Acompanhamento e análise dos progressos;
- i) Avaliação das sessões de formação; e
- j) Relatório dos resultados.

**SFCL.330 FI(S) – Curso de formação**

- a) Os requerentes de um certificado de FI(S) devem ter passado uma prova de voo de admissão específica numa ATO ou numa DTO, nos 12 meses anteriores ao início do curso, para avaliar a sua aptidão para seguirem o curso.
- b) O curso de formação FI(S) incluirá:
  - 1) Planadores, à exceção de TMG:
    - i) os elementos especificados no ponto SFCL.325;
    - ii) 25 horas de ensino e aprendizagem;
    - iii) 30 horas de instrução teórica, incluindo testes de aferição de progresso;
    - iv) pelo menos seis horas, das quais um máximo de três horas podem ser completadas em TMG, ou 20 lançamentos de instrução de voo;

**▼ M1**

- 2) Além disso, se os privilégios do certificado de FI(S) incluírem os privilégios especificados em SFCL.315, alínea a), pontos 4) e 6), pelo menos seis horas de instrução de voo em duplo comando em TMG.
- c) Aos requerentes que já sejam titulares de um certificado de instrutor em conformidade com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 ou com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve ser atribuída a totalidade dos créditos necessários para cumprir o requisito da alínea b), ponto 1), subalínea ii).
- d) Ao solicitar um certificado de FI(S), um piloto que seja ou tenha sido titular de um certificado de FI(A), (H) ou (As) receberá um crédito de 18 horas para cumprir os requisitos da alínea b), ponto 1), subalínea iii).

**SFCL.345 FI(S) — Avaliação de competência**

- a) Os candidatos à emissão de um certificado de FI(S) devem passar uma avaliação da competência para demonstrar a um examinador qualificado em conformidade com o ponto SFCL.415, alínea c), a sua capacidade para dispensar instrução a um aluno piloto para o nível requerido para a emissão de uma SPL.
- b) Essa avaliação deve compreender:
  - 1) A demonstração de competências descrita no ponto SFCL.325, durante a instrução sobre procedimentos pré-voo, pós-voo e teórica;
  - 2) Exames teóricos orais em terra, *briefings* pré-voo e pós-voo, e demonstrações em voo em planadores;
  - 3) Exercícios adequados para avaliar as competências do instrutor.
- c) A avaliação da competência para a emissão inicial de um certificado de FI(S) deve ser realizada em planadores, à exceção dos TMG.

**SFCL.350 FI(S) – Restrições aos privilégios**

- a) Um FI(S) terá os seus privilégios limitados à prestação de instrução de voo sob a supervisão de um FI(S) sem restrições designado pela ATO ou pela DTO para o efeito, nos seguintes casos:
  - 1) Para a emissão de uma SPL;
  - 2) Para alargar os privilégios de uma SPL a outros privilégios de planadores ou TMG, em conformidade com o ponto SFCL.150;
  - 3) Para alargar os privilégios de uma SPL a métodos de lançamento adicionais em conformidade com o ponto SFCL.155; e
  - 4) Para privilégios de voo relativos a voos acrobáticos básicos, voos acrobáticos avançados ou planadores em condições de nebulosidade ou para a qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea.
- b) Enquanto ministrar formação sob supervisão, em conformidade com a alínea a), o FI(S) não terá o privilégio de autorizar os alunos pilotos a efetuarem os primeiros voos a solo ou os primeiros voos de navegação a solo.
- c) As restrições referidas nas alíneas a) e b) são retiradas do certificado de FI(S) após o FI(S) ter concluído pelo menos 15 horas ou 50 lançamentos em instrução de voo abrangendo todas as fases de um voo de planadores. No caso de um FI(S) com restrições que tenha cumprido o disposto no ponto SFCL.330, alínea b), ponto 2), cinco dessas 15 horas podem ser completadas em TMG e 15 desses 50 lançamentos podem ser substituídos por descolagens e aterragens em TMG.

**▼ M1****SFCL.360 Certificado de FI(S) — Requisitos em matéria de experiência recente**

a) O titular de um certificado de FI(S) só pode exercer os privilégios do seu certificado se, antes do exercício previsto desses privilégios:

1) Tiver completado, nos três anos anteriores:

i) formação de refresco de instrutor numa ATO, numa DTO ou numa autoridade competente, durante a qual o titular deve ter recebido instrução teórica com vista à renovação e atualização dos conhecimentos pertinentes para os instrutores de planadores; e

ii) no quadro da prestação de instrução de voo como FI(S), pelo menos:

A) 30 horas; ou

B) 60 lançamentos ou descolagens e aterragens; e

2) Nos últimos nove anos, em conformidade com os procedimentos estabelecidos para esse efeito pela autoridade competente, tenha demonstrado a capacidade para dispensar instrução em planadores a um FI(S) qualificado em conformidade com o ponto SFCL.315, alínea a), ponto 7), nomeado pelo diretor de instrução de uma ATO ou de uma DTO.

b) As horas de voo realizadas como FE(S) durante as provas de perícia, as verificações de proficiência e as avaliações de competência devem ser plenamente creditadas para cumprir o requisito da alínea a), ponto 1), subalínea ii).

c) Se o titular do certificado de FI(S) não tiver concluído o voo de instrução sob supervisão a contento do FI(S) em conformidade com a alínea a), ponto 2), não poderá exercer os privilégios do certificado de FI(S) até ter concluído com êxito uma avaliação de competência em conformidade com o ponto SFCL.345.

d) Para voltar a exercer os privilégios do certificado de FI(S), o titular de um certificado de FI(S) que não cumpra todos os requisitos da alínea a) deve cumprir os requisitos da alínea a), ponto 1), subalínea i), e do ponto SFCL.345.

*SUBPARTE FE***EXAMINADORES DE VOO***Secção 1***Requisitos gerais****SFCL.400 Certificados de examinador de voo com planadores**

a) Aspectos gerais

O examinador só poderá efetuar provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências em conformidade com o presente anexo se:

1) For titular de:

i) uma SPL, incluindo privilégios, qualificações ou certificados relativamente aos quais está autorizado a conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências e os privilégios para dispensar a correspondente instrução;

ii) um certificado de FE(S) que inclua privilégios adequados à prova de perícia, verificação de proficiência ou avaliação de competências realizadas, emitido em conformidade com a presente subparte;

2) For qualificado para exercer funções de PIC num planador durante uma prova de perícia, uma verificação de proficiência ou uma avaliação de competências.

**▼ M1****b) Exames fora do território dos Estados-Membros**

- 1) Em derrogação da alínea a), ponto 1), em caso de provas de perícia e de verificações de proficiência fora do território sob a responsabilidade dos Estados-Membros ao abrigo da Convenção de Chicago, a autoridade competente emite um certificado de examinador ao requerente titular de uma licença de piloto de planador que seja conforme com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que esse requerente:
  - i) seja titular de, pelo menos, uma licença, incluindo, se for caso disso, privilégios, qualificações ou certificados equivalentes àqueles para os quais está autorizado a realizar provas de perícia ou verificações de proficiência;
  - ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do devido certificado de examinador;
  - iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras da União em matéria de segurança da aviação de modo a poder exercer privilégios de examinador em conformidade com o presente anexo.
- 2) O certificado referido no ponto 1) será limitado à realização de provas de perícia e de verificações de proficiência:
  - i) fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago; e
  - ii) a um piloto que tenha conhecimentos suficientes da língua em que a prova/verificação é efetuada.

**SFCL.405 Limitação dos privilégios em caso de interesses pessoais**

O examinador de voo de planador não deve realizar:

- a) Uma prova de perícia ou uma avaliação da competência ao requerente da emissão de uma licença, qualificação ou certificado a quem tenha ministrado mais de 50% da instrução de voo exigida para a licença, qualificação ou certificado para o qual está a ser efetuada a prova de perícia ou a avaliação de competências; ou
- b) Uma prova de perícia ou uma avaliação da competência quando considerar que a sua objetividade pode estar em causa.

**SFCL.410 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, o examinador do voo de planador deve:
  - 1) Certificar-se de que é possível comunicar com o requerente sem barreiras linguísticas;
  - 2) Verificar se o requerente cumpre todos os requisitos relativos à qualificação, formação e experiência previstos no presente anexo para a emissão, revalidação ou renovação da licença, dos privilégios, da qualificação ou do certificado para o qual é realizada a prova de perícia, a verificação de proficiência ou a avaliação de competências;
  - 3) Informar o requerente das consequências de prestar informações incompletas, inexatas ou falsas relacionadas com a sua formação e experiência de voo.
- b) Após a conclusão da prova de perícia, da verificação de proficiência ou da avaliação da competência, o examinador de planador deve:
  - 1) Informar o requerente dos resultados da prova de perícia, da verificação de proficiência ou da avaliação de competências;

**▼ M1**

- 2) No caso de aprovação numa avaliação de competências para a revalidação ou renovação, deve averbar na licença ou certificado do requerente a nova data de expiração, 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, da verificação de proficiência ou da avaliação de competências e enviar, sem demora injustificada, cópias do relatório à autoridade competente responsável pela licença do requerente, bem como à autoridade competente que emitiu o certificado de examinador. O relatório inclui:
  - i) uma declaração de que o examinador do planador recebeu informações por parte do requerente quanto à sua experiência e instrução e considerou essa experiência e instrução consonantes com os requisitos aplicáveis previstos no presente anexo;
  - 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 dessas categorias, o examinador registará as razões para essa avaliação;
  - iii) o resultado da prova de perícia, da verificação da proficiência ou da avaliação de competências;
  - iv) uma declaração de que o examinador do planador reviu e aplicou os procedimentos e requisitos nacionais da autoridade competente do requerente, se a autoridade competente responsável pela licença do requerente não for a mesma que emitiu o certificado do examinador;
  - v) uma cópia do certificado de examinador de planador que inclua o âmbito dos seus privilégios como examinador de planador no caso das provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado do examinador.
- c) Os examinadores de planadores 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 de planador, ou pela autoridade competente responsável pela licença do requerente, o examinador de planador terá de apresentar todos os registos e relatórios, e quaisquer outras informações, conforme exigido no quadro de atividades de fiscalização.

*Secção 2***Certificado de examinador de voo para planadores — FE(S)****SFCL.415 Certificado de FE(S) — Privilégios e condições**

Sob reserva da conformidade dos requerentes com o ponto SFCL.420 e com as seguintes condições, deve ser emitido um certificado de FE(S) com privilégios para realizar:

- a) Provas de perícia e verificações de proficiência para uma SPL, desde que o requerente tenha efetuado pelo menos 300 horas de voo como piloto em planadores, à exceção de TMG, das quais pelo menos 150 horas ou 300 lançamentos de instrução de voo;
- b) Provas de perícia para a extensão dos privilégios da SPL a TMG, em conformidade com o ponto SFCL.150, alínea e), desde que o requerente tenha cumprido 300 horas de tempo de voo em planadores, das quais 50 horas de instrução de voo em TMG;

**▼ M1**

- c) Avaliações de competências para a emissão de certificados de FI(S) em planadores, desde que o requerente tenha:
  - 1) Cumprido pelo menos 500 horas de voo como piloto em planadores, incluindo, se os privilégios do certificado de FE(S) forem exercidos em:
    - i) no caso de planadores, à exceção de TMG, pelo menos dez horas ou 30 lançamentos de instrução ao requerente de um certificado de FI(S) em planadores, à exceção de TMG;
    - ii) no caso de TMG, pelo menos dez horas ou 30 descolagens e aterragens de instrução ao requerente de um certificado de FI(S) em TMG;
  - 2) Recebido formação específica durante um curso de standardização para examinadores em conformidade com o ponto SFCL.430.

**SFCL.420 Certificado de FE(S) — Pré-requisitos e requisitos**

Os requerentes de certificados de FE(S) devem:

- a) Cumprir os requisitos da alínea a), ponto 1), subalínea i), e da alínea a), ponto 2), do ponto SFCL.400;
- b) Ter concluído o curso de standardização para FE(S) em conformidade com o ponto SFCL.430;
- c) Ter concluído uma avaliação de competências em conformidade com o ponto SFCL.445;
- d) Demonstrar que possuem experiência relevante relacionada com os privilégios do certificado de FE(S); e
- e) Demonstrar que não foram objeto de quaisquer sanções, incluindo a suspensão, limitação ou revogação de quaisquer das suas licenças, qualificações ou certificados emitidos em conformidade com o presente anexo, com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento 2018/395, em caso de incumprimento do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução nos últimos três anos.

**SFCL.430 Certificado de FE(S) — Curso de standardização**

- a) Os requerentes de um certificado de FE(S) devem frequentar um curso de standardização ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO ou uma DTO e aprovado pela autoridade competente.
- b) O curso de standardização deve ser adaptado aos privilégios pretendidos de examinador de voo de planadores e consistir em instrução teórica e prática, incluindo, pelo menos:
  - 1) A realização de duas provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências para a SPL ou qualificações e certificados associados;
  - 2) Instrução sobre os requisitos aplicáveis do presente anexo e os requisitos de operação aérea aplicáveis, sobre a condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências, assim como sobre a sua documentação e a elaboração de relatórios;
- 3) Um *briefing* sobre:
  - i) procedimentos administrativos nacionais;
  - ii) requisitos de proteção dos dados pessoais;
  - iii) a responsabilidade do examinador;
  - iv) o seguro de acidente do examinador;
  - v) as taxas nacionais; e

▼ **M1**

- vi) informações sobre a forma de aceder à informação incluída nas subalíneas i) a v) para efeitos de realização de provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências de um requerente cuja autoridade competente não seja a que emitiu o certificado de examinador.
- c) Os titulares de um certificado de FE(S) não podem conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador, exceto se tiverem examinado as informações disponíveis mais recentes sobre os procedimentos nacionais pertinentes da autoridade competente do requerente.

**SFCL.445 Certificado de FE(S) — Avaliação de competência**

Um requerente da emissão inicial de um certificado de FE(S) deve demonstrar a sua competência como FE(S) a um inspetor da autoridade competente ou a um examinador sénior especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente responsável pelo certificado de FE(S). Durante a avaliação de competências, o requerente deve realizar uma prova de perícia, verificação de proficiência ou avaliação de competências, incluindo *briefing*, realização da prova de perícia, verificação de proficiência ou avaliação de competências, e a avaliação da pessoa a quem o teste, verificação ou avaliação é administrado, *debriefing* e documentação de registo.

**SFCL.460 Certificado de FE(S) — Validade, revalidação e renovação**

- a) Um certificado de FE(S) é válido por um período de cinco anos.
- b) Um certificado de FE(S) será revalidado se o seu titular tiver:
  - 1) durante o período de validade do certificado de FE(S), completado um curso de refrescamento para examinadores dispensado pela autoridade competente, por uma ATO ou por uma DTO e aprovado por essa autoridade competente, no âmbito do qual o titular recebe instrução teórica para refrescar e atualizar os conhecimentos pertinentes para os examinadores de planadores;
  - 2) nos últimos 24 meses anteriores ao termo do período de validade do certificado, demonstrado a sua capacidade para realizar provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências a um inspetor da autoridade competente ou a um examinador especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente responsável pelo certificado de FE(S).
- c) O titular de um certificado de FE(S) que também seja titular de um ou mais certificados de examinador para outras categorias de aeronaves, em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395, pode obter a revalidação combinada de todos os certificados de examinador de que for titular, com o acordo da autoridade competente.
- d) Caso o certificado de FE(S) tenha expirado, o seu titular terá de cumprir os requisitos estabelecidos no ponto SFCL.445, alínea b), ponto 1), antes de poder retomar o exercício dos privilégios do certificado de FE(S).
- e) O certificado de FE(S) só será revalidado ou renovado se o requerente demonstrar que continua a cumprir os requisitos do ponto SFCL.410, bem como os requisitos do ponto SFCL.420, alíneas d) e e).