

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

de 3 de Novembro de 2011

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 311 de 25.11.2011, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão de 30 de março de 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão de 27 de janeiro de 2014	L 23	25	28.1.2014
► <u>M3</u>	Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão de 13 de março de 2014	L 74	33	14.3.2014
► <u>M4</u>	Regulamento (UE) 2015/445 da Comissão de 17 de março de 2015	L 74	1	18.3.2015
► <u>M5</u>	Regulamento (UE) 2016/539 da Comissão de 6 de abril de 2016	L 91	1	7.4.2016
► <u>M6</u>	Regulamento (UE) 2018/1065 da Comissão de 27 de julho de 2018	L 192	31	30.7.2018
► <u>M7</u>	Regulamento (UE) 2018/1119 da Comissão de 31 de julho de 2018	L 204	13	13.8.2018
► <u>M8</u>	Regulamento de Execução (UE) 2018/1974 da Comissão de 14 de dezembro de 2018	L 326	1	20.12.2018
► <u>M9</u>	Regulamento de Execução (UE) 2019/27 da Comissão de 19 de dezembro de 2018	L 8	1	10.1.2019
► <u>M10</u>	Regulamento de Execução (UE) 2019/430 da Comissão de 18 de março de 2019	L 75	66	19.3.2019
► <u>M11</u>	Regulamento de Execução (UE) 2019/1747 da Comissão de 15 de outubro de 2019	L 268	23	22.10.2019
► <u>M12</u>	Regulamento de Execução (UE) 2020/359 da Comissão de 4 de março de 2020	L 67	82	5.3.2020

Retificado por:

- **C1** Retificação, JO L 230 de 25.8.2012, p. 5 (1178/2011)
- **C2** Retificação, JO L 148 de 10.6.2017, p. 48 (1178/2011)
- **C3** Retificação, JO L 292 de 10.11.2017, p. 119 (290/2012)
- **C4** Retificação, JO L 66 de 7.3.2019, p. 6 (1178/2011)

▼B**REGULAMENTO (UE) N.º 1178/2011 DA COMISSÃO****de 3 de Novembro de 2011****que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)****▼M12***Artigo 1.º***Objeto**

1. O presente regulamento estabelece regras detalhadas relativas ao seguinte:

- a) As diferentes qualificações para as licenças de piloto, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação das licenças, os privilégios e as responsabilidades dos titulares das licenças, as condições para a conversão das atuais licenças nacionais de piloto e das licenças nacionais de técnico de voo em licenças de piloto;
- b) A certificação das pessoas responsáveis por ministrar treino de voo ou treino de voo simulado e por avaliar a perícia dos pilotos;
- c) Os diferentes certificados médicos para pilotos, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação dos certificados médicos, os privilégios e as responsabilidades dos titulares dos certificados médicos, assim como as condições para a conversão dos certificados médicos nacionais em certificados médicos de reconhecimento mútuo;
- d) A certificação dos examinadores médicos aeronáuticos, assim como as condições em que os médicos generalistas podem exercer a função de examinadores médicos aeronáuticos;
- e) A avaliação médica aeronáutica periódica dos membros da tripulação de cabina, assim como as qualificações das pessoas responsáveis por essa avaliação;
- f) As condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou cancelamento de certificados de tripulante de cabina, bem como os privilégios e as responsabilidades dos titulares de certificados de tripulante de cabina;
- g) As condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou cancelamento de certificados das organizações de formação de pilotos e dos centros de medicina aeronáutica envolvidos na qualificação e na avaliação médica aeronáutica das tripulações da aviação civil;
- h) Os requisitos para a certificação dos dispositivos de treino de simulação de voo e das organizações que operam e utilizam esses dispositivos;
- i) Os requisitos para o sistema administrativo e de gestão, a cumprir pelos Estados-Membros, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («EASA») e as organizações em relação às regras mencionadas nas alíneas a) a h).

▼ M12

2. Os artigos 11.º-B e 11.º-C do presente regulamento, assim como o anexo IV (Parte MED), o anexo VI (Parte ARA), o anexo VII (parte ORA) e o anexo VIII (parte DTO) do presente regulamento são aplicáveis às licenças de piloto de balão e de planador.

▼ B*Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

▼ C1

- 1) «Licença Parte FCL» – uma licença de tripulante de voo que satisfaz os requisitos do anexo I;

▼ B

- 2) «JAR» – os requisitos comuns da aviação (Joint Aviation Requirements) adoptados pelas Autoridades Comuns da Aviação aplicáveis em 30 de Junho de 2009;
- 3) «Licença de piloto de aeronaves ligeiras (Light Aircraft Pilot Licence – LAPL)» – a licença de piloto de recreio a que se refere o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

▼ M11**▼ B**

- 5) «Licença não conforme com os JAR» – uma licença de piloto emitida ou reconhecida por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional e que não tenha sido recomendada para reconhecimento mútuo no que respeita aos JAR pertinentes;
- 6) «Crédito» – o reconhecimento da experiência ou de habilitações anteriores;
- 7) «Relatório de crédito» – um relatório com base no qual a experiência ou as habilitações anteriores podem ser reconhecidas;
- 8) «Relatório de conversão» – um relatório com base no qual uma licença pode ser convertida numa licença Parte FCL;

▼ M11**▼ M1**

- 11) «Tripulação de cabina» – os tripulantes devidamente qualificados, à exceção dos tripulantes de voo e do pessoal técnico, designados por um operador para desempenharem funções ligadas à segurança dos passageiros e do voo durante as operações;
- 12) «Tripulação» – a tripulação de voo e a tripulação de cabina;

▼ M11**▼ M7**

- 14) «Meios de conformidade aceitáveis (AMC)» – normas não vinculativas adotadas pela Agência para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;

▼ **M7**

- 15) «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 (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, para os quais a Agência não adotou AMC correspondentes;
- 16) «Organização de formação certificada (ATO)» – uma organização habilitada a ministrar formação aos pilotos com base numa autorização concedida em conformidade com o artigo 10.º-A, n.º 1, primeiro parágrafo;
- 17) «Dispositivo de Treino Básico de Instrumentos (BITD)» – um aparelho de treino no solo que representa, para o aluno piloto, o posto de pilotagem de uma classe de aviões e pode utilizar painéis de instrumentos reproduzidos em monitores e comandos de voo acionados por mola, oferecendo uma plataforma de treino para, pelo menos, os aspetos procedimentais do voo por instrumentos;
- 18) «Especificações de certificação (CS)» – normas técnicas adotadas pela Agência, que estabelecem os meios que podem ser utilizados por uma organização para fins de certificação;

▼ **M12**

- 19) «Instrutor de voo (FI)» – um instrutor com privilégios para ministrar formação a bordo de uma aeronave, de acordo com o anexo I, subparte J (parte FCL) do presente regulamento, subparte FI do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 ⁽¹⁾, ou subparte FI do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 ⁽²⁾;

▼ **M7**

- 20) «Dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD)» – um dispositivo de treino que seja:
 - a) No caso das aeronaves, um simulador de voo integral (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD), um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT) ou um dispositivo de treino básico de instrumentos (BITD);
 - b) No caso dos helicópteros, um simulador de voo integral (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD) ou um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT);
- 21) «Qualificação de FSTD» – o nível de capacidade técnica de um FSTD conforme definido no documento de conformidade relativo ao FSTD em questão;
- 22) «Local de atividade principal» – os serviços centrais ou a sede social da organização, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no presente regulamento;

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 64).

▼ M9

- 22-A) «ARO.RAMP» – a subparte RAMP do anexo II do regulamento relativo a operações aéreas;
- 22-B) «Automaticamente validada» – a aceitação, sem formalidades, por um Estado Contratante da OACI constante do anexo OACI, de uma licença de tripulante de voo emitida por outro Estado em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
- 22-C) «Anexo OACI» – o anexo a uma licença de tripulante de voo automaticamente validada e emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago, mencionado no ponto XIII da licença de tripulante de voo;

▼ M7

- 23) «Guia de testes de qualificação (QTG)» – um documento destinado a demonstrar que as qualidades de um FSTD em matéria de performance e de manuseamento representam as de uma aeronave, classe de avião ou tipo de helicóptero simulado dentro dos limites prescritos, e que todos os requisitos aplicáveis foram cumpridos. O QTG inclui quer os dados da aeronave, a classe de avião ou o tipo de helicóptero quer os dados do FSTD utilizados para apoiar a validação;
- 24) «Organização de formação declarada (DTO)» – uma organização capacitada para ministrar treino a pilotos com base numa declaração feita em conformidade com o artigo 10.º-A, n.º 1, segundo parágrafo;
- 25) «Programa de formação DTO» – um documento estabelecido por uma DTO, onde se descreve em pormenor o curso de formação ministrado por essa DTO.

▼ M3*Artigo 3.º***Atribuição de licenças e certificação médica dos pilotos**

1. Sem prejuízo do artigo 8.º do presente regulamento, os pilotos das aeronaves mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), e no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos I e IV do presente regulamento.
2. Não obstante os privilégios dos titulares de licenças, definidos no anexo I do presente regulamento, os titulares das licenças de piloto emitidas em conformidade com o anexo I, subpartes B ou C, do presente regulamento, podem efetuar os voos a que se refere o artigo 6.º, n.º 4-A, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sem prejuízo do cumprimento de eventuais requisitos suplementares para o transporte de passageiros ou da realização das operações comerciais definidas no anexo I, subpartes B ou C, do presente regulamento.

▼B*Artigo 4.º***Actuais licenças nacionais de piloto****▼M11****▼B**

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

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

a) As disposições do anexo II; ou

b) Os elementos constantes do relatório de conversão.

4. O relatório de conversão:

a) É elaborado pelo Estado-Membro que emitiu a licença de piloto em consulta com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência»);

b) Descreve os requisitos nacionais com base nos quais as licenças de piloto foram emitidas;

c) Descreve o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;

d) Indica a que requisitos do anexo I deve ser atribuído crédito;

e) Indica as eventuais restrições que tenham de ser incluídas nas licenças Parte FCL e os requisitos que o piloto tem de cumprir para eliminar essas mesmas restrições.

5. O relatório de conversão deve incluir cópias de todos os documentos necessários para demonstrar os elementos referidos nas alíneas a) a e) do n.º 4, incluindo cópias dos requisitos e procedimentos nacionais pertinentes. Ao elaborarem o relatório de conversão, os Estados-Membros devem ter o objectivo de permitir que os pilotos, na medida do possível, mantenham o seu actual âmbito de actividades.

▼M11

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os titulares de um certificado de instrutor de qualificação de classe ou de um certificado de examinador que possuam privilégios para aeronaves monopiloto complexas e de alta performance devem converter esses privilégios num certificado de instrutor de qualificação de tipo ou num certificado de examinador para aviões monopiloto.

▼M10

7. Um Estado-Membro pode autorizar um aluno piloto que frequenta um curso de formação LAPL a exercer sem supervisão privilégios limitados antes de cumprir todos os requisitos necessários para a emissão de uma LAPL, sob reserva das seguintes condições:

▼ M10

- a) O âmbito dos privilégios 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;
 - ii) às aeronaves registadas no Estado-Membro que concede a autorização;
 - iii) a aviões e helicópteros, ambos enquanto aeronaves monomotor de pistões com uma massa máxima à descolagem não superior a 2 000 kg, planadores e balões;
- c) No que diz respeito à formação realizada ao abrigo da autorização, o titular de uma autorização deste tipo que solicita a emissão de uma LAPL recebe créditos, que são determinados pelo Estado-Membro com base numa recomendação de uma ATO ou de uma DTO;
- d) O Estado-Membro apresenta relatórios periódicos e avaliações dos riscos para a segurança à Comissão e à Agência, de três em três anos;
- 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 quaisquer outros problemas de segurança.

▼ M3

8. Até ► **M12** 8 de setembro de 2021 ◀, um Estado-Membro pode autorizar um piloto a exercer privilégios limitados específicos para pilotar aviões de acordo com as regras de voo por instrumentos, antes de o piloto cumprir todos os requisitos necessários para a emissão de uma qualificação de voo por instrumentos em conformidade com o presente regulamento, sob reserva das seguintes condições:
- a) O Estado-Membro só pode emitir tais autorizações quando justificado por necessidades locais específicas que não podem ser satisfeitas pelas qualificações previstas no presente regulamento;
 - b) O âmbito dos privilégios conferidos pela autorização deve basear-se numa avaliação do risco de segurança efetuada pelo Estado-Membro, tendo em conta o grau de formação necessário para alcançar o nível pretendido de competência do piloto;
 - c) Os privilégios concedidos pela autorização ficam limitados ao espaço aéreo do território nacional do Estado-Membro ou a partes deste;
 - d) A autorização deve ser concedida aos requerentes que completaram a formação adequada com instrutores qualificados e demonstraram as competências necessárias a um examinador qualificado, conforme determinado pelo Estado-Membro;
 - e) O Estado-Membro deve informar a Comissão, a AESA e os restantes Estados-Membros das especificidades da referida autorização, incluindo a sua justificação e avaliação do risco de segurança;

▼ M3

- f) O Estado-Membro deve acompanhar as atividades associadas à autorização para garantir um nível aceitável de segurança e tomar as medidas adequadas em caso de identificação de um aumento do risco ou de quaisquer problemas de segurança;
- g) O Estado-Membro deve proceder a uma análise dos aspetos de segurança inerentes à implementação da autorização e apresentar um relatório à Comissão o mais tardar até 8 de abril de 2017.

▼ M6

- 9. No que se refere às licenças emitidas antes de 19 de agosto de 2018, os Estados-Membros devem cumprir os requisitos definidos no segundo parágrafo da alínea a), parte ARA.FCL.200, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2018/1065 da Comissão ⁽¹⁾, até 31 de dezembro de 2022, o mais tardar.

▼ M5*Artigo 4.º-A***Privilégios da qualificação de voo por instrumentos para efeitos de navegação baseada no desempenho**

1. Os pilotos só podem realizar voos em conformidade com os procedimentos para a navegação baseada no desempenho («PBN») depois de lhes terem sido concedidos privilégios PBN, mediante o seu averbamento na respetiva qualificação de voo por instrumentos («IR»).

2. Para lhes serem concedidos privilégios PBN, os pilotos devem cumprir os requisitos seguintes:

- a) ter concluído com aproveitamento um curso de conhecimentos teóricos, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção FCL.615 do anexo I (Parte FCL);
- b) ter concluído com aproveitamento uma formação de voo, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção FCL.615 do anexo I (Parte FCL);
- c) ter concluído com aproveitamento uma prova de perícia em conformidade com o apêndice 7 do anexo I (Parte FCL) ou uma prova de perícia ou uma verificação da proficiência em conformidade com o apêndice 9 do anexo I (Parte FCL).

3. Os requisitos estabelecidos no n.º 2, alíneas a) e b), devem ser considerados cumpridos quando a autoridade competente considerar que as competências adquiridas, quer através de formação ou de experiência de operações PBN, são equivalentes às adquiridas através dos cursos referidos nas alíneas a) e b), e o piloto demonstrar essas competências, a contento do examinador, quando da verificação da proficiência ou da prova de perícia a que se refere a alínea c).

4. Após a conclusão da prova de perícia ou da verificação da proficiência a que se refere a alínea c), a demonstração das competências em matéria de PBN deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente, que devem ser assinados pelo examinador responsável pelo exame ou verificação.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2018/1065 da Comissão, de 27 de julho de 2018, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante à validação automática das licenças de tripulante de voo da União e à formação sobre descolagem e aterragem (JO L 192 de 30.7.2018, p. 31).

▼ M5

5. Os pilotos IR que não dispõem de privilégios PBN só podem realizar voos e aproximações que não exigem privilégios PBN, não lhes sendo exigidos elementos PBN para renovação da sua IR, até 25 de agosto de 2020. A partir dessa data, para obterem uma qualificação IR terão de dispor de privilégios PBN.

▼ M8*Artigo 4.º-B***Prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo**

1. A formação em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo deve passar a constituir uma componente obrigatória do curso de formação para uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL), do curso de formação integrada de pilotos de linhas aéreas para aviões (ATP(A)), do curso de formação para a obtenção de uma licença de piloto comercial de aviões (CPL(A)) e dos cursos de formação para a qualificação de classe ou de tipo para:

- a) aviões monopiloto operados em operações multipiloto;
- b) aviões monopiloto complexos que não sejam de alta performance;
- c) aviões monopiloto complexos e de alta performance; ou
- d) aviões multipiloto;

em conformidade com o anexo I (parte FCL).

2. Para os cursos de formação referidos no n.º 1 iniciados antes de 20 de dezembro de 2019 numa organização de formação certificada (ATO), a formação em prevenção da perda do controlo e recuperação do controlo não é obrigatória, desde que:

- a) o curso de formação CPL(A), ATP(A) ou MPL seja completado, em conformidade com o anexo I (parte FCL) e a prova de perícia seja realizada em conformidade com as subpartes FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ou FCL.415.^A (MPL) do anexo I (Parte FCL) até 20 de dezembro de 2021, o mais tardar; ou
- b) o curso de formação para a qualificação de classe ou de tipo para aeronaves seja completado, em conformidade com o anexo I (parte FCL) e a prova de perícia seja realizada em conformidade com o segundo parágrafo da alínea c) da subparte FCL.725 do anexo I (Parte FCL) do presente regulamento até 20 de dezembro de 2021, o mais tardar.

Para efeitos do n.º 1, a autoridade competente pode, na sequência da sua própria avaliação e nos termos de uma recomendação da ATO, dar crédito a qualquer formação em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo concluída antes de 20 de dezembro de 2019 em conformidade com os requisitos nacionais de formação.

▼ M12*Artigo 4.º-C***Medidas transitórias para titulares de uma qualificação de voo por instrumentos em rota**

1. Até 8 de setembro de 2022 inclusive, os titulares de uma qualificação de voo por instrumentos em rota («EIR»), estabelecida na secção FCL.825 do anexo I (Parte FCL) devem:

- a) Ter o direito de continuar a exercer os privilégios da sua EIR;

▼ M12

- b) Receber a revalidação ou renovação da sua EIR, em conformidade com a secção FCL.825, alínea g) do Regulamento Delegado (UE) da Comissão ⁽¹⁾;
- c) Ter o direito de receber crédito total pelos requisitos de formação da secção FCL.835, alínea c), ponto 2, subalíneas i) e ii), do anexo I (Parte FCL), ao requerer a emissão de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR) em conformidade com a secção FCL.835 do anexo I (Parte FCL); e
- d) Receber crédito total da forma estabelecida para os titulares de EIR no anexo I (Parte FCL).

2. A partir de 8 de setembro de 2021, os cursos de formação de EIR referidos no n.º 1 que tenham tido início antes dessa data podem ser prosseguidos e são considerados cursos de formação de BIR. Com base numa avaliação do requerente, a organização de formação autorizada responsável pelo curso de formação para obtenção da BIR deve determinar a percentagem da formação EIR a creditar para emissão da BIR.

3. Aos requerentes da BIR que sejam titulares de uma EIR ou que tenham aprovado no exame de conhecimentos teóricos para obtenção de uma EIR em conformidade com a secção FCL.825, alínea d), antes de 8 de setembro de 2021, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos de instrução e de exame de conhecimentos teóricos para obtenção da BIR.

▼ M11**▼ B***Artigo 6.º***Conversão das habilitações para ►C1 voos de ensaio ◄**

1. As habilitações para ►C1 voos de ensaio ◄ dos pilotos que, antes da data de aplicação do presente regulamento, tenham conduzido ►C1 voos de ensaio ◄ das categorias 1 e 2, conforme ►C1 definidos ◄ no anexo ao Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão ⁽²⁾, ou que tenham ministrado instrução a pilotos de ►C1 voos de ensaio ◄, serão convertidas em qualificações de ►C1 voos de ensaio ◄ de acordo com o anexo I do presente regulamento e, se aplicável, em certificados de instrutor de ►C1 voos de ensaio ◄ pelo Estado-Membro que emitiu as habilitações para ►C1 voos de ensaio ◄.

2. Essa conversão deve ser efectuada de acordo com os elementos estabelecidos num relatório de conversão que cumpra os requisitos previstos no artigo 4.º, n.ºs 4 e 5.

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

1. Para converterem as licenças de técnico de voo emitidas em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago em licenças Parte FCL, os titulares devem apresentar um pedido ao Estado-Membro que emitiu as licenças.

2. As licenças de técnico de voo serão convertidas em licenças Parte FCL de acordo com um relatório de conversão que cumpra os requisitos previstos no artigo 4.º, n.ºs 4 e 5.

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

⁽²⁾ JO L 243 de 27.9.2003, p. 6.

▼B

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

*Artigo 8.º***Condições para a aceitação das licenças de países terceiros****▼M4**

1. Sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e caso não haja acordos concluídos entre a União e um país terceiro que abranjam as licenças de piloto, os Estados-Membros podem aceitar as licenças, qualificações ou certificados dos países terceiros e os certificados médicos conexos emitidos por ou em nome de países terceiros, de acordo com as disposições do anexo III do presente regulamento.

▼B

2. Os candidatos a licenças Parte FCL que já sejam titulares de pelo menos uma licença, qualificação ou certificado equivalentes emitidos por um país terceiro em conformidade com o anexo I da Convenção de Chicago devem cumprir todos os requisitos do anexo I do presente regulamento, com excepção dos requisitos relacionados com a duração do curso, o número de lições e o número de horas de treino específico, que podem ser reduzidos.

3. O crédito atribuído ao candidato é determinado pelo Estado-Membro ao qual o piloto apresenta o pedido com base numa recomendação de uma organização de formação certificada.

4. Os titulares de uma ATPL emitida por ou em nome de um país terceiro em conformidade com o anexo I da Convenção de Chicago e que tenham completado os requisitos de experiência para a emissão de uma ATPL na categoria de aeronave relevante estabelecidos na subparte F do anexo I do presente regulamento podem beneficiar de crédito total no que respeita aos requisitos de frequência de um curso de formação antes da realização dos exames teóricos e da prova de perícia, desde que a licença do país terceiro contenha uma qualificação de tipo válida para a aeronave que será utilizada na prova de perícia para obtenção da ATPL.

5. Podem ser emitidas qualificações de tipo de avião ou helicóptero a titulares de licenças Parte FCL que cumpram os requisitos para a emissão dessas qualificações estipulados por um país terceiro. Essas qualificações estarão limitadas às aeronaves registadas no país terceiro em causa. Esta restrição pode ser eliminada logo que o piloto cumpra os requisitos do ponto C.1 do anexo III.

*Artigo 9.º***Crédito pela formação iniciada antes da aplicação do presente regulamento****▼M11**

1. No que respeita à emissão de licenças Parte FCL em conformidade com o anexo I, será atribuído crédito total à formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com os JAR e os procedimentos, sob a supervisão regulamentar de um Estado-Membro recomendado para o reconhecimento mútuo no âmbito do sistema das Autoridades Comuns da Aviação relativamente aos JAR pertinentes, desde que a formação e as provas tenham sido completadas até 8 de abril de 2016, o mais tardar, e a licença Parte FCL seja emitida até 1 de abril de 2020, o mais tardar.

▼B

2. A formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago será creditada para efeitos da emissão de licenças Parte FCL com base num relatório de crédito elaborado pelo Estado-Membro em consulta com a Agência.

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

▼M2*Artigo 9.º-A***Formação para a qualificação de tipo e dados de adequação operacional**

1. Sempre que os anexos do presente regulamento façam referência aos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 e não existam dados disponíveis para o tipo de aeronave pertinente, os candidatos a cursos de formação de qualificação de tipo apenas devem cumprir o disposto nos anexos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

2. Os cursos de formação de qualificação de tipo aprovados antes da aprovação do plano de formação mínima para a qualificação de tipo dos pilotos que constam dos dados de adequação operacional para o tipo de aeronave em causa, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, devem incluir os elementos formativos obrigatórios o mais tardar até 18 de dezembro de 2017 ou no prazo de dois anos após a aprovação dos dados de adequação operacional, se esta data for posterior.

▼B*Artigo 10.º***Crédito às licenças de piloto obtidas durante o serviço militar**

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

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

3. O relatório de crédito deve:

- a) Descrever os requisitos nacionais com base nos quais as licenças, as qualificações, os certificados, as autorizações e/ou as habilitações militares foram emitidos;
- b) Descrever o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;
- c) Indicar a que requisitos do anexo I deve ser atribuído crédito;

▼B

- d) Indicar as eventuais restrições que tenham de ser incluídas nas licenças Parte FCL e os requisitos que o piloto tenha de cumprir para eliminar essas mesmas restrições;
- e) Incluir cópias de todos os documentos necessários para provar os elementos acima mencionados, acompanhadas de cópias dos requisitos e procedimentos nacionais aplicáveis.

▼M1*Artigo 10.º-A***Organizações de formação de pilotos****▼M11**

1. As organizações ficam, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, capacitadas para ministrar formação aos pilotos envolvidos na operação das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do mesmo diploma, apenas no caso de a essas organizações ter sido emitida pela autoridade competente uma autorização que confirme a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do anexo VII do presente regulamento.

Todavia, considerando o artigo 24.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139, as organizações que tenham o seu estabelecimento principal num Estado-Membro ficam capacitadas para ministrar a formação referida no anexo VIII, ponto DTO.GEN.110, do presente regulamento, carecendo de tal autorização no interior do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago sempre que tenham emitido uma declaração à autoridade competente em conformidade com os requisitos estabelecidos no ponto DTO.GEN.115 daquele anexo e, sempre que tal for requerido ao abrigo do ponto DTO.GEN.230, alínea c), do mesmo anexo, a autoridade competente tenha autorizado o programa de formação.

▼M5

5. As organizações de formação de pilotos devem assegurar que a sua oferta de cursos de formação IR inclui formação para obtenção de privilégios PBN em conformidade com os requisitos do anexo I (Parte FCL), o mais tardar até 25 de agosto de 2020.

▼M1*Artigo 10.º-B***Dispositivos de treino de simulação de voo**

1. Os dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) usados na formação de pilotos e na realização dos exames e verificações, à exceção dos dispositivos de treino de desenvolvimento usados nos ►C1 voos de ensaio ◄, devem cumprir os requisitos técnicos e aplicar os procedimentos administrativos previstos nos anexos VI e VII, bem como dispor de uma qualificação para o efeito.

▼M11

▼ **M1***Artigo 10.º-C***Centros de medicina aeronáutica**

1. Os centros de medicina aeronáutica devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos VI e VII e ser certificados.

▼ **M11** _____▼ **B***Artigo 11.º***Aptidão médica dos tripulantes de cabina**

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

▼ **M11** _____▼ **B***Artigo 11.º-A***Qualificações dos tripulantes de cabina e certificados correspondentes**

1. Os tripulantes de cabina envolvidos na operação das aeronaves comerciais referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem ser qualificados e ser titulares do correspondente certificado, em conformidade com os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos V e VI.

▼ **M11** _____▼ **M1**

4. Os tripulantes de cabina envolvidos em operações comerciais de helicópteros à data de aplicação do presente regulamento:
 - a) São considerados conformes com os requisitos de formação inicial previstos no anexo V se cumprirem os requisitos de formação, verificação e experiência recente previstos nos JAR para o transporte aéreo comercial por helicópteros; ou
 - b) Caso não cumpram os requisitos aplicáveis em matéria de formação, verificação e experiência recente dos JAR, devem completar toda a formação e verificações exigidas para o transporte aéreo comercial por helicópteros, com exceção da formação inicial, para serem considerados conformes com o presente regulamento; ou
 - c) Caso não participem em operações comerciais de helicópteros há mais de cinco anos, devem concluir o curso de formação inicial e obter aproveitamento no respetivo exame, conforme previsto no anexo V, para serem considerados conformes com o presente regulamento.

▼ **M1**

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, até 8 de abril de 2013, todos os tripulantes de cabina envolvidos em operações comerciais de helicópteros devem ser titulares de um certificado de tripulante de cabina conforme com o modelo previsto no anexo VI.

*Artigo 11.º-B***Capacidades de supervisão**

1. Cada Estado-Membro deve designar uma ou mais entidades como autoridades competentes nesse Estado-Membro, atribuindo-lhes os poderes necessários e responsabilidades para a certificação e a supervisão das pessoas e organizações abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução.

2. Se um Estado-Membro designar mais do que uma entidade como autoridade competente:

- a) Os domínios de competência de cada autoridade devem ser claramente definidos em termos de responsabilidades e de delimitação geográfica;
- b) As atividades dessas entidades devem ser coordenadas de modo a garantir a supervisão efetiva de todas as organizações e pessoas abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução nos seus domínios de competência.

3. Os Estados-Membros devem garantir que a ou as autoridades competentes disponham de capacidade suficiente para assegurarem a supervisão de todas as pessoas e organizações abrangidas pelos seus programas de supervisão, inclusivamente dos recursos suficientes para cumprirem os requisitos do presente regulamento.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal da autoridade competente não realize atividades de supervisão quando for óbvio que daí possa resultar, direta ou indiretamente, um conflito de interesses, em especial de natureza familiar ou financeira.

5. O pessoal autorizado pela autoridade competente a desempenhar tarefas de certificação e/ou de supervisão deve ter competência para executar, pelo menos, as seguintes tarefas:

- a) Examinar os registos, dados, procedimentos e qualquer outro material relevante para a execução da tarefa de certificação e/ou supervisão;
- b) Tirar cópias ou extratos desses registos, dados, procedimentos e qualquer outro material;
- c) Solicitar esclarecimentos orais *in loco*;
- d) Ter acesso às instalações, locais de operações ou meios de transporte relevantes;
- e) Realizar auditorias, investigações, avaliações, inspeções, incluindo inspeções na placa de estacionamento e inspeções não anunciadas; e
- f) Tomar ou iniciar medidas de execução, se for caso disso.

6. As tarefas previstas no n.º 5 devem ser desempenhadas em conformidade com as disposições legais do Estado-Membro em causa.

▼ M12*Artigo 11.º-C***Medidas transitórias**

Os Estados-Membros devem:

- a) Até 8 de abril de 2021, o mais tardar, transferir para a AESA todos os registos relacionados com a supervisão das organizações que ministram formação com vista a licenças de piloto em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/395 e o Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 e relativamente às quais a AESA é a autoridade competente em conformidade com o artigo 78.º do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾;
- b) Em coordenação com a AESA, concluir os processos de certificação iniciados antes de 8 de abril de 2020 e emitir o certificado no seguimento do qual a AESA assume todas as suas responsabilidades enquanto autoridade competente por essas organizações certificadas.

▼ B*Artigo 12.º***Entrada em vigor e aplicação**

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

É aplicável a partir de 8 de Abril de 2012.

▼ M11

▼ M12

▼ M11

▼ M8

4. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar, até ► **M12** 20 de junho de 2021 ◀, as disposições do presente regulamento aos pilotos titulares de uma licença e do certificado médico conexo, emitidos por um país terceiro envolvido na operação não comercial das aeronaves especificadas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) ou ii), do Regulamento (CE) n.º 2018/1139. Os Estados-Membros devem tornar públicas essas decisões.

▼ M11

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

▼ M11

7. Sempre que um Estado-Membro aplique os requisitos dos n.ºs 2-A e 4, deve notificar a Comissão e a Agência. Essa notificação deve descrever as razões de tal derrogação, assim como o programa de implementação com as ações previstas e o respetivo calendário.

▼ M8

8. Em derrogação ao disposto no n.º 1, subparte FCL.315.A, a segunda frase da alínea a) da subparte FCL.410.A e a alínea c) da subparte FCL.725.A do anexo I (Parte FCL) são aplicáveis a partir de 20 de dezembro de 2019.

▼ B

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

▼ B*ANEXO I***[PARTE FCL]****SUBPARTE A*****REQUISITOS GERAIS*****FCL.001 Autoridade competente**

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

FCL.005 Âmbito

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

FCL.010 Definições**▼ M8**

Para efeitos do presente anexo (Parte FCL), entende-se por:

«Acessível», um dispositivo que pode ser utilizado:

- pela organização de formação certificada (ATO), sob cuja aprovação está a ser dispensado um curso de formação para uma qualificação de classe ou de tipo; ou
- pelo examinador responsável pela avaliação das competências, prova de perícia ou verificação de proficiência para efeitos de avaliação, exame ou verificação.

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

▼ B

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

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

▼ M8

A «formação em prevenção da perda do controlo e recuperação do controlo» (UPRT) consiste em:

- formação em prevenção da perda do controlo do avião: uma combinação de conhecimentos teóricos e de formação de voo com o objetivo de proporcionar à tripulação de voo as competências necessárias para impedir a perda do controlo do avião; bem como
- formação em recuperação da perda do controlo do avião: uma combinação de conhecimentos teóricos e de formação de voo com o objetivo de proporcionar à tripulação de voo as competências necessárias com vista à recuperação da perda do controlo do avião.

▼ B

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

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

▼ M12

«Aeróstato», aeronave acionada por motor e menos pesada do que o ar, com a exceção dos aeróstatos de ar quente, que são considerados balões em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão.

▼ M8

«FSTD disponível», qualquer dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD) que esteja disponível para uso do operador do FSTD ou do cliente, independentemente de quaisquer considerações de tempo.

▼ M5

«Operação angular», uma operação de aproximação por instrumentos em que o erro/desvio máximo admissível da rota planeada é expresso em termos de deflexão das agulhas no indicador de desvio de curso (CDI) ou num ecrã equivalente no posto de pilotagem.

▼ M11

«Avaliação de competência», a demonstração de aptidões, conhecimentos e atitude para a emissão inicial, a revalidação ou a renovação de um certificado de examinador ou de instrutor.

▼ B

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

▼ M7

▼ B

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

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

▼ M12

▼ B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ B

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

▼ M12

«Tempo de voo»,

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

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

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

▼ B

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

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

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

▼ M11

«Pilotada apenas por referência a instrumentos», que os pilotos pilotam a aeronave sem quaisquer referências visuais externas, em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) simuladas ou factuais.

▼ M12

▼ B

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

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

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

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

▼ **M5**

«Operação linear», uma operação de aproximação por instrumentos em que o erro/desvio lateral máximo admissível da rota planeada é expresso em unidades de comprimento, por exemplo milhas náuticas, do desvio lateral em relação à rota.

▼ **M11**

«Voo de linha sob supervisão (LIFUS)», o voo de linha efetuado após um curso aprovado de formação de qualificação de tipo de voo base em simulador ou o voo de linha requerido por um relatório de dados de adequação operacional (OSD).

▼ **M5**

«LNAV», navegação lateral.

«LPV», desempenho de localizador com guiamento vertical.

▼ **B**

«Operação multipiloto»:

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

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

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

«Aeronave multipiloto»:

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

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

▼ **M11**

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

«OSD», *operational suitability data*, os dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

«Outros dispositivos de treino (OTD — *Other Training Devices*)», auxiliares de treino distintos dos FSTD que ofereçam meios de treino quando um ambiente de cabina de pilotagem completo não seja necessário.

▼ **M5**

«Navegação baseada no desempenho (PBN)», navegação de área assente nos requisitos de desempenho definidos para as aeronaves que operam numa rota ATS, de acordo com um procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado.

▼ **B**

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

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

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

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

▼ M12

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

▼ B

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

▼ M11

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

▼ B

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

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

▼ M5

«RNP APCH», uma especificação PBN usada para as operações de aproximação por instrumentos.

«Operação RNP APCH até aos mínimos LNAV», uma operação de aproximação por instrumentos 2D em que o guiamento lateral se baseia nos dados de posição do GNSS.

«Operação RNP APCH até aos mínimos LNAV/VNAV», uma operação de aproximação por instrumentos 3D em que o guiamento lateral se baseia nos dados de posição do GNSS e o guiamento vertical é fornecido pela função baro-VNAV ou pelos dados de posição do GNSS com SBAS.

«Operação RNP APCH até aos mínimos LPV», uma operação de aproximação por instrumentos 3D em que tanto o guiamento lateral como o guiamento vertical se baseiam nos dados de posição do GNSS com SBAS.

«RNP AR APCH», uma especificação de navegação usada para as operações de aproximação por instrumentos que requerem aprovação específica.

▼ B

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

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

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

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

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

▼ B

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

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

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

▼ M5

«Operação de aproximação por instrumentos tridimensional (3D)», uma operação de aproximação por instrumentos com guiamento de navegação lateral e vertical.

▼ M12

«Motoplanador (TMG)», salvo especificação em contrário na sequência do processo de certificação em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, uma classe específica de planadores motorizados de motor integrado e não retrátil e com uma hélice não retrátil. Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com o próprio motor em conformidade com o seu manual de voo.

▼ M5

«Operação de aproximação por instrumentos bidimensional (2D)», uma operação de aproximação por instrumentos apenas com guiamento de navegação lateral.

▼ B

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

▼ M11

«Lista de aprovações e de qualificações de tipo», uma lista publicada pela Agência com base no resultado da avaliação dos OSD e onde constam classes de aviões e tipos de aeronaves para efeitos de licenciamento da tripulação de voo.

▼ M5

«VNAV», navegação vertical.

▼ M3

FCL.015 Pedido e emissão revalidação e renovação de licenças, qualificações e certificados

▼ M12

- a) Os pedidos de emissão, revalidação ou renovação de licenças de piloto e qualificações e certificados associados, assim como quaisquer alterações que lhes sejam feitas, serão apresentados à autoridade competente na forma e do modo estabelecidos por essa autoridade. O pedido deve ser acompanhado da prova de que os requerentes cumprem os requisitos para a emissão, revalidação ou renovação da licença ou certificado, bem como das qualificações ou averbamentos associados, como preceituado no presente anexo (Parte FCL) e no anexo IV (Parte MED).
- b) Salvo especificação em contrário no presente anexo, qualquer limitação ou extensão dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado deve ser averbada na licença ou no certificado pela autoridade competente.

▼ B

- c) Uma pessoa não pode ser titular, em momento algum, de mais do que uma licença por categoria de aeronave, emitida em conformidade com a presente parte;

▼ M12

- d) O titular de uma licença deve apresentar os pedidos nos termos da alínea a) à autoridade competente designada pelo Estado-Membro em que a sua licença foi emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL), com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ou com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.
- e) O titular de uma licença emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL) pode solicitar à autoridade competente designada por outro Estado-Membro uma alteração da autoridade competente relativa a todas as licenças de que é titular, tal como especificado na alínea d).
- f) Para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o titular deve apresentar o pedido o mais tardar seis meses após ter concluído com aproveitamento a prova de perícia ou a avaliação de competência.

▼ M3**FCL.020 Aluno piloto**

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

▼ M12

- b) Antes do seu primeiro voo a solo, um aluno piloto deve ter pelo menos 16 anos de idade.

▼ M3**FCL.025 Exames de conhecimentos teóricos para a emissão de licenças e qualificações****▼ B**

- a) *Obrigações do requerente*

▼ M11

- 1. Os requerentes realizarão o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para uma licença ou qualificação específicas sob a responsabilidade de uma mesma autoridade competente de um Estado-Membro.

▼ M7

- 2. Os requerentes apenas podem realizar o exame de conhecimentos teóricos por recomendação da organização de formação declarada (DTO) ou da organização de formação certificada (ATO) responsável pela sua formação e depois de terem completado os elementos adequados do curso de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório.
- 3. A recomendação da DTO ou da ATO é válida por um período de 12 meses. Se o requerente reprovar em pelo menos um dos testes escritos de conhecimentos teóricos durante o referido período de validade, a DTO ou a ATO determinarão a necessidade de formação suplementar, com base nas necessidades do requerente.

▼ M11

- b) *Critérios de aprovação*

- 1. É concedida aprovação num teste escrito do 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 na presente parte, um requerente obtém aprovação no exame de conhecimentos teóricos necessário para a licença de piloto ou para a qualificação adequada se for aprovado em todos os testes escritos 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 do exame de conhecimentos teóricos relativo à ATPL, ou à emissão de uma licença de piloto comercial (CPL), de uma qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR) reprovar num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame após seis sessões de exame ou no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, deve repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.

▼ M11

4. Se os requerentes à emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL), de uma licença de piloto particular (PPL), de uma licença de piloto de planador (SPL), ou de uma licença de piloto de balão (BPL) reprovarem num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovarem em todos os testes escritos no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, devem repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.
5. Antes de repetir os exames de conhecimentos teóricos, os requerentes têm de seguir uma formação suplementar numa DTO ou numa ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela DTO ou pela ATO, com base nas necessidades dos requerentes.

▼ Bc) *Período de validade*

1. A aprovação nos exames de conhecimentos teóricos é válida:

▼ M12

- i) por um período de 24 meses, para a emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras ou de uma licença de piloto particular;

▼ M3

- ii) por um período de 36 meses, para a emissão de uma licença de piloto comercial, de uma qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR),

▼ B

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

FCL.030 Prova prática de perícia

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

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

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

FCL.035 Atribuição de créditos de tempo de voo e de conhecimentos teóricos

- a) *Atribuição de créditos de tempo de voo*

▼ M3

1. Salvo especificação em contrário na presente parte, o tempo de voo a ser creditado para a obtenção de uma licença, de uma qualificação ou de um certificado deve ter sido completado na mesma categoria de aeronave para a qual a licença, a qualificação ou o certificado é requerido.

2. PIC ou em instrução

▼ B

- i) a um requerente de uma licença, qualificação ou certificado será creditado na totalidade todo o tempo de voo a solo, de instrução em duplo comando ou como PIC, tendo em vista o tempo de voo total necessário para a licença, a qualificação ou o certificado,

▼ B

- ii) um diplomado de um curso de formação integrado ATP tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença de piloto de linha aérea, uma licença de piloto comercial e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor,
- iii) um diplomado de um curso de formação integrado CPL/IR tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença de piloto comercial e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor.

▼ M3

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

▼ B

- b) *Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos*

▼ M3

- 1. A um requerente que tenha sido aprovado no exame de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de linha aérea devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto comercial e, exceto no caso de helicópteros, IR e EIR na mesma categoria de aeronave.

▼ B

- 2. A um requerente que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto comercial devem ser atribuídos créditos correspondentes ao requisito de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de aeronaves ligeiras ou uma licença de piloto privado na mesma categoria de aeronave.
- 3. Ao titular de uma IR ou a um requerente que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos de instrumentos para uma categoria de aeronave devem ser atribuídos créditos correspondentes à totalidade dos requisitos em termos de instrução e de exame teóricos para uma IR noutra categoria de aeronave.
- 4. Ao titular de uma licença de piloto devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e exame teóricos para uma licença noutra categoria de aeronave em conformidade com o Apêndice 1 da presente parte.

▼ M3

- 5. Sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 3, ao titular de uma IR(A) que tenha concluído um curso modular IR(A) baseado nas competências ou ao titular de uma EIR só devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos de instrução teórica e exame de IR noutras categorias de aeronaves quando também tiverem sido aprovados na instrução teórica e exame da parte IFR do curso, em conformidade com a parte FCL.720.A, alínea b), ponto 2, subalínea i).

▼ B

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

▼ M11**FCL.040 Exercício dos privilégios das licenças**

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

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

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

▼M6

- e) Qualquer piloto que pretenda voar fora do território da União numa aeronave matriculada num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a sua licença de tripulante de voo deve ter em sua posse, em papel ou formato eletrónico, o último anexo publicado da OACI com a referência do número de registo OACI do acordo que reconhece o sistema de validação automática de licenças, bem como a lista dos Estados que sejam parte nesse acordo.

▼B**FCL.050 Registo do tempo de voo**

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

▼M11**FCL.055 Proficiência linguística**

- a) Geral. Os pilotos de aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical e aeróstatos que devem utilizar o radiotelefone não podem exercer os privilégios das suas licenças e qualificações sem terem um averbamento na sua licença de proficiência linguística em língua inglesa ou na língua utilizada para as radiocomunicações exigidas pelo voo. O averbamento deve indicar a língua, o nível de proficiência e a data de validade, e deve ser obtido em conformidade com um procedimento estabelecido por uma autoridade competente. O nível de proficiência mínimo aceitável é o nível operacional (nível 4) em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.
- b) O requerente de um averbamento de proficiência linguística deve demonstrar, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo, pelo menos um nível operacional, quer em termos de utilização de fraseologia quer de utilização da língua corrente, a um assessor certificado por uma autoridade competente ou a um órgão de certificação linguística aprovado por uma autoridade competente, consoante o caso. Para tal, o requerente tem de demonstrar aptidão para:
 1. Comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais;
 2. Comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;
 3. Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;
 4. Resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
 5. Utilizar um dialeto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

▼ M11

- c) Exceto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir proficiência linguística de nível superior (nível 6), em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo, o averbamento de proficiência linguística será reavaliado a cada:
1. Quatro anos, se o nível demonstrado for um nível operacional (nível 4); ou
 2. Seis anos, se o nível demonstrado for avançado (nível 5).
- d) Requisitos específicos para titulares de qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR). Sem prejuízo dos pontos *supra*, os titulares de uma IR ou de uma EIR devem ter demonstrado a sua aptidão para utilizar a língua inglesa ao nível de proficiência adequado tal como definido no apêndice 2 do presente anexo.
- e) A demonstração de proficiência linguística e a utilização da língua inglesa por parte dos titulares de uma IR ou de uma EIR será feita através de um método de avaliação estabelecido por uma autoridade competente.

▼ B**FCL.060 Experiência recente****▼ M12**

- b) Aviões, helicópteros, aeronaves de decolagem vertical e aeróstatos. Um piloto não pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros:

▼ B

1. Como PIC ou co-piloto, se não tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três decolagens, aproximações e aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave. As três decolagens e aterragens devem ser efectuadas quer em operações multipiloto quer em operações monopiloto, dependendo dos privilégios que o piloto possuir; e
2. Como PIC à noite, se não:
 - i) tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos uma decolagem, aproximação e aterragem à noite como piloto numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave, ou
 - ii) for titular de uma IR;

▼ M3

3. Como co-piloto de substituição em cruzeiro, se não:
 - i) tiver cumprido os requisitos da alínea b), ponto 1, ou
 - ii) tiver efectuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três setores como co-piloto de substituição em cruzeiro no mesmo tipo ou classe de aeronave, ou
 - iii) tiver efectuado formação recente e de reciclagem de perícia de voo num FFS a intervalos não superiores a 90 dias. Esta formação de reciclagem poderá ser combinada com a formação de reciclagem do operador prescrita nos requisitos pertinentes da Parte ORO.

▼ B

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

▼ B

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

c) Requisitos específicos para o transporte aéreo comercial

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

▼ M11

2. Caso o piloto não cumpra os requisitos do ponto 1, deve realizar um treino de voo com um instrutor qualificado em conformidade com a subparte J para ministrar instrução desse tipo de aeronave. O treino de voo deve ser realizado na aeronave ou no FFS do tipo de aeronave a ser utilizada e deve incluir pelo menos os requisitos descritos na alínea b), pontos 1 e 2, antes de poder usar os seus privilégios.

▼ M4**FCL.065 Redução dos privilégios dos titulares de licenças com 60 anos de idade ou mais no transporte aéreo comercial**

- a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial, exceto como membro de uma tripulação multipiloto.

▼ M12

- b) 65 anos. Os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido os 65 anos não podem desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial.

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

- a) As licenças, qualificações e certificados emitidos em conformidade com a presente parte poderão ser limitados, suspensos ou revogados pela autoridade competente quando o piloto não cumprir os requisitos da presente parte, da Parte Médica ou dos requisitos operacionais aplicáveis, em conformidade com as condições e procedimentos estipulados na Parte ARA;
- b) Quando o piloto tiver a sua licença suspensa ou revogada deve devolver imediatamente a licença ou certificado à autoridade competente.

SUBPARTE B

▼ C1**LICENÇA DE PILOTO DE AERONAVES LIGEIRAS – LAPL (LIGHT AIRCRAFT PILOT LICENCE)****▼ B**

SECÇÃO 1

*Requisitos comuns***▼ M12****FCL.100 LAPL – Idade mínima**

Os requerentes de uma LAPL para aviões ou helicópteros devem ter pelo menos 17 anos de idade.

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

- a) Geral. Os privilégios de um titular de uma LAPL habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC em operações não comerciais na categoria de aeronave adequada;
- b) Condições. Os requerentes de uma LAPL devem ter cumprido os requisitos para a categoria de aeronave pertinente e, quando aplicável, para a classe ou o tipo de aeronave utilizada na prova de perícia.

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

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

▼M7**FCL.115 LAPL — Curso de formação**

- a) Os requerentes de uma LAPL devem concluir um curso de formação numa DTO ou numa ATO.
- b) O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da LAPL requerida.
- c) A instrução de conhecimentos teóricos e a instrução de voo podem ser completadas numa DTO ou numa ATO diferentes daquela onde os requerentes tenham iniciado a sua formação.

▼M11

- d) Na formação respeitante aos aviões monomotor de pistões privilégio classe — mar, serão considerados os elementos do apêndice 9 do presente anexo, ponto 7 (qualificação de classe — mar) da secção B (Requisitos específicos para a categoria de avião).

▼M12**FCL.120 LAPL — Exames de conhecimentos teóricos**

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

- a) Matérias comuns:

- direito aéreo,
- performance humana,
- meteorologia,
- comunicações e
- navegação.

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

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

▼B**FCL.125 LAPL — Prova de perícia**

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

*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para uma LAPL para aviões — LAPL(A)***▼M11****FCL.105.A LAPL(A) — Privilégios e condições**

a) Privilégios

Os privilégios do titular de uma LAPL para aviões habilitam-no a desempenhar as funções de PIC em aviões monomotor de pistões (terra) (SEP(terra)), aviões monomotor de pistões (mar) (SEP(mar)), ou TMG com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kg ou inferior, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave.

b) Condições

- 1. Os titulares de uma LAPL(A) só podem transportar passageiros quando tiverem completado 10 horas de tempo de voo como PIC em aviões ou TMG após a emissão da licença.
- 2. Os titulares de uma LAPL(A) que anteriormente fossem titulares de uma ATPL(A), uma MPL(A), uma CPL(A) ou uma PPL(A) estão isentos dos requisitos estabelecidos na alínea b), ponto 1.

▼B**FCL.110.A LAPL(A) — Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma LAPL(A) devem ter realizado pelo menos 30 horas de instrução de voo em aviões ou TMG, incluindo pelo menos:

▼B

1. 15 horas de instrução de voo em duplo comando na classe em que a prova de perícia for realizada;
2. Seis horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos três horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;

▼M12

- b) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo privilégios para pilotar motoplanadores (TMG). Os requerentes de uma LAPL(A) titulares de uma SPL com privilégios para pilotar TMG devem ter completado pelo menos 21 horas de voo em TMG após o averbamento dos privilégios relativos aos TMG e ter cumprido os requisitos da secção FCL.135.A, alínea a), relativos a aviões.

▼M7

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

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

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

▼B

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

- a) Os privilégios de uma LAPL(A) estarão limitados à classe e variante de aviões ou TMG em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver completado numa outra classe:

1. Três horas de instrução de voo, incluindo:
 - i) 10 descolagens e aterragens em duplo comando, e
 - ii) 10 descolagens e aterragens a solo sob supervisão.
2. Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de competências práticas na nova classe. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para a outra classe nas seguintes matérias:
 - i) procedimentos operacionais,
 - ii) performance e planeamento do voo,
 - iii) conhecimentos gerais sobre a aeronave.

▼M11

- b) Para alargar os privilégios a outra variante dentro de uma classe, o piloto deve ou realizar formação em diferenças ou de familiarização. A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor.

▼ M12

- c) Aos requerentes da extensão dos privilégios da LAPL(A) a TMG que também forem titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo os privilégios para pilotar TMG, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos na alínea a).

▼ M11**FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos em matéria de experiência recente**

- a) Os titulares de uma LAPL(A) apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos dois anos, como pilotos de aviões ou TMG:

1. Pelo menos 12 horas de voo como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo:

— 12 descolagens e aterragens;

— uma formação de refresco de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor;

2. Se tiverem superado uma verificação de proficiência em LAPL(A) com um examinador. O programa de verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia para a LAPL(A);

- b) Caso os titulares de uma LAPL(A) forem titulares tanto de um privilégio SEP(terra) como de um privilégio SEP(mar), poderão cumprir os requisitos da alínea a), ponto 1, em qualquer uma das classes ou numa combinação destas, que será válida para ambos os privilégios. Para o efeito, devem ser completadas em cada classe pelo menos uma hora do tempo de voo requerido e 6 das 12 descolagens e aterragens requeridas.

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

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

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

- a) Os requerentes de uma LAPL(H) devem ter completado 40 horas de instrução de voo em helicópteros. Pelo menos 35 horas devem ter sido voadas no tipo de helicóptero que será utilizado para a prova de perícia. A instrução de voo deve incluir pelo menos:

1. 20 horas de instrução de voo em duplo comando; e
2. 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;

▼ M7

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

▼ M7

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

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

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

a) Os privilégios de uma LAPL(H) são limitados ao tipo e variante específicos de helicóptero em que a prova de perícia foi realizada. Esta restrição pode ser eliminada quando o piloto tiver completado:

1. Cinco horas de instrução de voo, incluindo:
 - i) 15 descolagens, aproximações e aterragens em duplo comando,
 - ii) 15 descolagens, aproximações e aterragens a solo sob supervisão;
2. Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos no novo tipo. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para o outro tipo nas seguintes matérias:
 - procedimentos operacionais,
 - performance e planeamento do voo,
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave;

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

▼ M11**FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos em matéria de experiência recente**

Os titulares de uma LAPL(H) apenas podem exercer os privilégios da sua licença num tipo específico se, nos últimos 12 meses, tiverem realizado uma das seguintes opções:

- a) Ou ter completado pelo menos seis horas de tempo de voo em helicópteros desse tipo como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo seis descolagens, aproximações e aterragens e ter concluído uma formação de atualização de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor;
- b) Ou ter superado uma verificação de proficiência no tipo específico com um examinador antes de retomarem o exercício dos privilégios da sua licença. O programa de verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia para a LAPL(H).

▼ M12

▼ B

SUBPARTE C

▼ M12

LICENÇA DE PILOTO PARTICULAR (PPL)

▼ B

SECÇÃO 1

*Requisitos comuns***▼ M12****FCL.200 Idade mínima**

Os requerentes de uma PPL devem ter pelo menos 17 anos de idade.

▼ B**FCL.205 Condições**

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

▼ M7**FCL.210 Curso de formação****▼ M12**

- a) Os requerentes de uma PPL devem concluir um curso de formação numa DTO ou numa ATO.
- b) O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da PPL requerida.

▼ M7

- c) A instrução de conhecimentos teóricos e a instrução de voo podem ser completadas numa DTO ou numa ATO diferentes daquela onde os requerentes tenham iniciado a sua formação.

▼ M12**FCL.215 Exame de conhecimentos teóricos**

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

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

▼ B**FCL.235 Prova de perícia****▼ M12**

- a) Os requerentes de uma PPL devem demonstrar através da realização de uma prova de perícia a sua aptidão para realizar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os seus conhecimentos dos procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

▼ M12

- b) Os requerentes da prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave a ser utilizada para a prova de perícia.

▼ B

- c) Critérios de aprovação

1. A prova de perícia será dividida em diferentes secções, representando todas as diferentes fases de voo adequadas à categoria de aeronave pilotada.

▼ M3

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 fará com que o requerente reprove em toda a prova.

▼ B

3. Quando for necessária a repetição da prova em conformidade com o ponto 2, a reprovação em qualquer secção, incluindo aquelas em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o requerente reprove em toda a prova.
4. A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino adicional.

*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para uma PPL aviões — PPL(A)***FCL.205.A PPL(A) — Privilégios****▼ M11**

- a) Os privilégios dos titulares de uma PPL(A) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou copiloto em aviões ou TMG afetos a operações não-comerciais e a exercer todos os privilégios de titulares de uma LAPL(A).

▼ B

- b) Não obstante o parágrafo acima, o titular de uma PPL(A) com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:

1. Ministrando instrução de voo para LAPL(A) ou PPL(A);
2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;

▼ M3

3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações ou certificados associados a este tipo de licenças.

▼ B**FCL.210.A PPL(A) — Requisitos de experiência e atribuição de créditos****▼ M4**

- a) Os requerentes de uma PPL(A) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em aviões ou TMG, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

- (1) 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
- (2) 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

▼ M7

- b) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma LAPL(A). Os requerentes de uma PPL(A) que sejam titulares de uma LAPL(A) devem ter realizado pelo menos 15 horas de voo em aviões após a emissão da LAPL(A), das quais pelo menos 10 horas de instrução de voo realizadas num curso de formação numa DTO ou numa ATO. Esse curso de formação incluirá pelo menos quatro horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos duas horas de voo de navegação com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

▼ M12

- c) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo privilégios para pilotar motoplanadores (TMG). Os requerentes de uma PPL(A) titulares de uma SPL com privilégios para pilotar TMG devem ter concluído:

1. Pelo menos 24 horas de voo em TMG após o averbamento dos privilégios TMG; e

▼ M7

2. Pelo menos 15 horas de instrução de voo em aviões num curso de formação numa DTO ou numa ATO, incluindo pelo menos os requisitos previstos na alínea a), ponto 2).

▼ B

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

*SECÇÃO 3****Requisitos específicos para a PPL helicópteros — PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) — Privilégios****▼ M11**

- a) Os privilégios dos titulares de uma PPL(H) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou copiloto em helicópteros afetos a operações não-comerciais e a exercer todos os privilégios de titulares de uma LAPL(H).

▼ B

- b) Não obstante a alínea acima, o titular de uma PPL(H) com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:

1. Ministrar instrução de voo para LAPL(H) ou para PPL(H);
2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;

▼ M3

3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.

▼ B**FCL.210.H PPL(H) — Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma PPL(H) devem ter realizado pelo menos 4cinco horas de instrução de voo em helicópteros, cinco das quais podem ter sido realizadas num FNPT ou FFS, incluindo pelo menos:

▼B

1. 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
2. 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 185 km (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.
3. 35 das 45 horas de instrução de voo devem ser realizadas no mesmo tipo de helicóptero que o utilizado para a prova de perícia;

▼M7

- b) Requisitos específicos para um requerente titular de uma LAPL(H). Os requerentes de uma PPL(H) titulares de uma LAPL(H) têm de completar um curso de formação numa DTO ou numa ATO. O curso de formação incluirá pelo menos cinco horas de voo em duplo comando e pelo menos um voo de navegação a solo sob supervisão de pelo menos 185 km (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

▼B

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

*SECÇÃO 4**Requisitos específicos para a PPL aeróstatos — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Privilégios**

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

▼M3

3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações ou certificados associados a este tipo de licenças.

▼B**FCL.210.As PPL(As) — Requisitos de experiência e atribuição de créditos**

- a) Os requerentes de uma PPL(As) devem ter realizado pelo menos 35 horas de instrução de voo em aeróstatos, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:
 1. 25 horas de instrução de voo em duplo comando, incluindo:
 - i) três horas de voo de navegação, incluindo um voo de navegação de pelo menos 65 km (35 NM),
 - ii) três horas de instrução de instrumentos;
 2. Oito descolagens e aterragens num aeródromo, incluindo processos de fixação ao mastro e libertação do mastro;
 3. Oito horas de voo a solo sob supervisão.

▼M12

- b) Aos requerentes titulares de uma BPL emitida em conformidade com o disposto no anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e qualificados para pilotar aeróstatos de ar quente serão atribuídos créditos de 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeróstatos até um máximo de 5 horas.

▼B

SUBPARTE D

LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL — CPL**SECÇÃO 1****Requisitos comuns****FCL.300 CPL — Idade mínima**

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

FCL.305 CPL — Privilégios e condições

- a) Privilégios. Os privilégios de um titular de uma CPL, na categoria de aeronaves adequada, habilitam-no a:
1. Exercer todos os privilégios de um titular de uma LAPL e de uma PPL;
 2. Desempenhar funções como PIC ou co-piloto de qualquer aeronave envolvida em operações que não sejam de transporte aéreo comercial;
 3. Desempenhar funções como PIC no transporte aéreo comercial de qualquer aeronave monopiloto sob reserva das restrições especificadas em FCL.060 e na presente subparte;
 4. Desempenhar funções como co-piloto no transporte aéreo comercial sob reserva das restrições especificadas em FCL.060.
- b) Condições. Um requerente de uma CPL deve ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.

FCL.310 CPL - Exames de conhecimentos teóricos

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

- direito aéreo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave — estrutura/sistemas/grupo motopropulsor,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave — instrumentação,
- massa e centragem,
- performance,
- planeamento e monitorização de voo,
- performance humana,
- meteorologia,
- navegação geral,
- radionavegação,
- procedimentos operacionais,

▼B

- princípios de voo,
- comunicações de acordo com as Regras de Voo à Vista (VFR).

FCL.315 CPL — Curso de formação

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

FCL.320 CPL — Prova de perícia

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

*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para a categoria de avião - CPL(A)***▼M4****FCL.315.A CPL — Curso de formação**

Os conhecimentos teóricos e a instrução de voo para a emissão de uma CPL(A) devem incluir treino em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo.

▼B**FCL.325.A CPL(A) — Condições específicas para titulares de uma MPL**

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

- a) 70 horas de voo:
 1. Como PIC; ou
 2. Ter concluído pelo menos 10 horas como PIC e o tempo de voo restante como PIC sob supervisão (PICUS).

Destas 70 horas, 20 devem ser tempo de voo de navegação VFR como PIC, ou tempo de voo de navegação constituído por pelo menos 10 horas como PIC e 10 horas como PICUS. Devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens em dois aeródromos diferentes como PIC;
- b) Os elementos do curso modular de uma CPL(A) especificados no n.º 10, alínea a), e no n.º 11 do Apêndice 3 E da presente parte; e
- c) A prova de perícia CPL(A), em conformidade com o preceituado em FCL.320.

SUBPARTE E**LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA — MPL****FCL.400.A MPL — Idade mínima**

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

FCL.405.A MPL - Privilégios

- a) Os privilégios de um titular de uma MPL habilitam-no a desempenhar funções como co-piloto num avião que exige ser operado com um co-piloto.
- b) O titular de uma MPL pode obter os privilégios extra:
 1. De titular de uma PPL(A), desde que cumpra os requisitos para a PPL(A) especificados na subparte C;

▼B

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

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

▼M8**FCL.410.^A MPL — Curso de formação e exames de conhecimentos teóricos****a) Curso**

Os requerentes da emissão de uma MPL devem ter realizado um curso de formação de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o apêndice 5 da presente parte (Parte FCL).

b) Exame

Os requerentes da emissão de uma MPL devem ter demonstrado um nível de conhecimentos adequado ao dos titulares de uma ATPL(A), em conformidade com o preceituado no ponto FCL.515, e de uma qualificação de tipo multipiloto.

▼B**FCL.415.A MPL — Perícia**

- a) Um requerente de uma MPL deve ter demonstrado através de uma avaliação contínua as capacidades necessárias para cumprir todas as unidades de competência especificadas no Apêndice 5 da presente parte, como piloto aos comandos e piloto que não está aos comandos, num avião multipiloto e multimotor de turbina, segundo as VFR e as IFR.
- b) Após a conclusão com aproveitamento do curso de formação, o requerente de uma CPL deve passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executar os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos. A prova de perícia será realizada no tipo de aeronave utilizada na fase avançada do curso de formação integrado da MPL ou num FFS representando o mesmo tipo de aeronave.

SUBPARTE F**LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA — ATPL****SECÇÃO 1****Requisitos comuns****FCL.500 ATPL — Idade mínima**

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

FCL.505 ATPL — Privilégios

- a) Os privilégios de um titular de uma ATPL, na categoria de aeronaves adequada, habilitam-no a:
1. Exercer todos os privilégios de um titular de uma LAPL, de uma PPL e de uma CPL;
 2. Desempenhar funções de PIC de aeronaves envolvidas no transporte aéreo comercial;
- b) Os requerentes de uma ATPL devem ter cumprido os requisitos para a qualificação de tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.

▼B**FCL.515 ATPL — Curso de formação e exames de conhecimentos teóricos**

- a) Curso. Os requerentes de uma ATPL devem ter realizado um curso de formação numa ATO. O curso será um curso de formação integrado ou um curso modular, em conformidade com o Apêndice 3 da presente parte;
- b) Exame. Os requerentes de uma ATPL devem demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:
- direito aéreo,
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave – estrutura/sistemas/grupo motopropulsor,
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
 - massa e centragem,
 - performance,
 - planeamento e monitorização de voo,
 - performance humana,
 - qeteorologia,
 - navegação geral;
 - radionavegação,
 - procedimentos operacionais,
 - princípios de voo,
 - qomunicações VFR,
 - comunicações IFR.

*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para a categoria de avião — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Restrição de privilégios para pilotos que tenham sido anteriormente titulares de uma MPL**

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

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

- a) Pré-requisitos. Os requerentes de uma ATPL(A) devem possuir:
1. Uma MPL; ou
 2. Uma CPL(A) e uma IR multimotor para aviões. Neste caso, os requerentes devem também ter recebido instrução em MCC;
- b) Experiência. Os requerentes de uma ATPL(A) devem ter realizado um mínimo de 1 500 horas de voo em aviões, incluindo pelo menos:
1. 500 horas em operações multipiloto em aviões;
 2. i) 500 horas como PIC sob supervisão, ou
 - ii) 250 horas como PIC, ou

▼B

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

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

c) Atribuição de créditos.

- 1. Os titulares de uma licença de piloto para outras categorias de aeronaves serão creditados com tempo de voo até um máximo de:
 - i) para TMG ou planadores, 30 horas voadas como PIC,
 - ii) para helicópteros, 50 % de todos os requisitos de tempo de voo previstos em b).

▼M3

- 2. Os titulares de uma licença de técnico de voo emitida em conformidade com as regras nacionais aplicáveis serão creditados com 50 % do tempo de técnico de voo até um crédito máximo de 250 horas. Estas 250 horas podem ser creditadas para o requisito de 1 500 horas previsto na alínea b) e para o requisito de 500 horas previsto na alínea b), ponto 1, desde que o total de crédito atribuído para qualquer destes requisitos não exceda as 250 horas;

▼B

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

FCL.520.A ATPL(A) — Prova de perícia

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

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

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

Os requerentes de uma ATPL(H) devem:

▼C4

- a) Ser titulares de uma CPL(H) e de uma qualificação de tipo de helicóptero multipiloto e ter recebido instrução em MCC;
- b) Ter realizado, como piloto de helicópteros, um mínimo de 1 000 horas de voo, incluindo pelo menos:
 - 1. 350 horas em helicópteros multipiloto;
 - 2. i) 250 horas como PIC, ou

▼B

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

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

- c) O tempo de voo em aviões será creditado até 50 % nos requisitos de tempo de voo da alínea b).
- d) A experiência requerida em b) deve ser completada antes da realização da prova de perícia para uma ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) — Prova de perícia

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

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

SUBPARTE G***QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS — IR******SECÇÃO 1******Requisitos comuns*****▼M12****FCL.600 IR — General**

Salvaguardando as disposições de FCL.835, as operações em IFR num avião, helicóptero, aeróstato ou aeronave de descolagem vertical apenas podem ser conduzidas por titulares de uma PPL, CPL, MPL e ATPL que tenha averbada uma IR adequada à categoria de aeronave ou, se não estiver disponível uma IR adequada à categoria de aeronave, apenas aquando da realização de uma prova de perícia ou instrução em duplo comando.

▼B**FCL.605 IR — Privilégios****▼M5**

- a) Os privilégios de um titular de uma IR habilitam-no a pilotar aeronaves segundo as regras IFR, incluindo em operações PBN, com uma altura de decisão mínima não inferior a 200 pés (60 m);

▼B

- b) No caso de uma IR multimotor, estes privilégios podem estender-se a alturas de decisão inferiores a 200 pés (60 m) quando o requerente realizar formação específica numa ATO e passar a secção 6 da prova de perícia, prevista no Apêndice 9 da presente parte, numa aeronave multipiloto;

- c) Os titulares de uma IR podem exercer os seus privilégios em conformidade com as condições estabelecidas no Apêndice 8 da presente parte;

▼B

- d) Apenas helicópteros. Para exercer privilégios como PIC em IFR em helicópteros multipiloto, o titular de uma IR(H) deve ter, pelo menos, 70 horas de instrumentos, das quais até 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra.

FCL.610 IR — Pré-requisitos e atribuição de créditos

Os requerentes de uma IR devem:

- a) Ser titulares de:

1. Pelo menos uma PPL na categoria de aeronave adequada, e:

▼M3

- i) privilégios para voar de noite, em conformidade com o preceituado em FCL.810, se os privilégios IR forem exercidos durante a noite; ou

▼B

- ii) uma ATPL em outra categoria de aeronaves, ou

2. Uma CPL, na categoria de aeronaves adequada;

▼M3

- b) Ter realizado pelo menos 50 horas de tempo de voo de navegação como PIC em aviões, TMG, helicópteros ou aeróstatos, das quais pelo menos 10 ou, no caso de aeróstatos, 20 horas na categoria de aeronave pertinente;

▼B

- c) Apenas helicópteros. Os requerentes que tenham realizado um curso de formação integrado ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) estão isentos dos requisitos da alínea b).

FCL.615 IR — Conhecimentos teóricos e instrução de voo

- a) Curso. Os requerentes de uma IR devem ter recebido um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. O curso será:

1. Um curso de formação integrado que inclui formação para a IR, em conformidade com o Apêndice 3 da presente parte; ou
2. Um curso modular, em conformidade com o Apêndice 6 da presente parte;

▼M3

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

- direito aéreo,
- conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
- planeamento e monitorização de voo,
- *performance* humana,
- meteorologia,
- radionavegação,
- comunicações IFR.

▼B**FCL.620 IR — Prova de perícia**

- a) Os requerentes de uma IR devem passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 7 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para executarem os procedimentos e manobras pertinentes com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos;

▼B

- b) Para uma IR multimotor, a prova de perícia será realizada numa aeronave multimotor. Para uma IR monomotor, a prova de perícia será realizada numa aeronave monomotor. Um avião multimotor de impulso axial será considerado um avião monomotor para efeitos da presente alínea.

▼M12

- c) Aos requerentes que tenham concluído uma prova de perícia para uma IR multimotor num avião monopiloto multimotor para o qual seja necessária uma qualificação de classe também será emitida uma qualificação IR monomotor para as qualificações de classe ou de tipo de aviões monomotor que possuam.

▼M11**FCL.625 IR — Validade, revalidação e renovação**

- a) Validade

A IR é válida por um ano.

- b) Revalidação

1. Uma IR deve ser revalidada nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração mediante cumprimento dos critérios de revalidação para a categoria de aeronave pertinente.
2. Caso os requerentes optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto no ponto 1, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.
3. Os requerentes que reprovem na secção pertinente de uma verificação de proficiência IR antes da data de expiração da IR não poderão usar os privilégios da IR enquanto não passarem na verificação de proficiência.

- c) Renovação

Caso uma IR expire, para renovar os seus privilégios, os requerentes devem:

1. realizar formação de refrescamento numa ATO para atingir o nível de proficiência necessário para passar no elemento de instrumentos da prova de perícia, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo;
 2. superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, na categoria de aeronave pertinente;
 3. ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo indicação em contrário no presente anexo.
- d) Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos anteriores, os requerentes da IR terão de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia da IR.
- e) Os titulares de uma IR válida numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago devem ser dispensados de cumprir os requisitos previstos na alínea c), ponto 1, e na alínea d), ao renovar os privilégios IR constantes das licenças emitidas em conformidade com o presente anexo.
- f) A verificação de proficiência referida na alínea c), ponto 2, e na alínea e), pode ser combinada com uma verificação de proficiência realizada para renovação da qualificação de tipo ou de classe pertinente.

▼B*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para a categoria de avião***FCL.625.A IR(A) — Revalidação****▼M11**

a) Revalidação.

Para revalidar uma IR(A), os requerentes devem:

1. Ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de classe ou de tipo pertinente;
2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;
3. quando a revalidação da IR não for combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo:
 - i) para aviões monopiloto, realizar a secção 3b e as partes da secção 1 pertinentes para o voo pretendido da verificação de proficiência prevista no apêndice 9 do presente anexo;
 - ii) para aviões multimotor, realizar a secção 6 da verificação de proficiência para aviões monopiloto, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, apenas por referência a instrumentos.
4. No caso da revalidação constante do ponto 2, pode ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave pertinente, desde que uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(A) seja realizada num avião.

▼B

- b) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o Apêndice 8 da presente parte.

*SECÇÃO 3**Requisitos específicos para a categoria de helicóptero***▼M11****FCL.625.H IR(H) — Revalidação**

a) Para revalidar uma IR(H), os requerentes devem:

1. Ser titulares da qualificação de tipo pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de tipo pertinente;
 2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo para o tipo pertinente de helicóptero, caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo;
 3. Caso a revalidação da IR não seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão de realizar a secção 5 e as partes pertinentes da secção 1 da verificação de proficiência estipulada no apêndice 9 do presente anexo, para o tipo de helicóptero pertinente.
- b) Pode ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente para a verificação de proficiência nos termos da alínea a), ponto 3, desde que uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(H) seja realizada num helicóptero.
- c) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o apêndice 8 do presente anexo.

▼B**FCL.630.H IR(H) — Extensão dos privilégios de helicópteros monomotor a multimotor**

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

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

*SECÇÃO 4**Requisitos específicos para a categoria aeróstatos***FCL.625.As IR(As) — Revalidação**

Os requerentes da revalidação de uma IR(As):

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

SUBPARTE H

QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO*SECÇÃO 1**Requisitos comuns***FCL.700 Circunstâncias em que as qualificações de classe ou de tipo são exigidas****▼M12**

- a) Os titulares de uma licença de piloto só atuam como pilotos de uma aeronave se estiverem na posse de uma qualificação de classe ou de tipo válida e adequada, exceto se for aplicável alguma das seguintes situações:
 - 1. Quando exercem os privilégios de uma LAPL;
 - 2. Quando se submetem a provas de perícia ou a verificações da proficiência para renovação de qualificações de classe ou de tipo;
 - 3. Se receberem instrução de voo;
 - 4. Se forem titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820.

▼B

- b) Não obstante a alínea a), no caso de voos relacionados com a introdução ou modificação de tipos de aeronaves, os pilotos podem ser titulares de um certificado especial atribuído pela autoridade competente, autorizando-os a realizar os voos. Esta autorização terá a sua validade limitada aos voos específicos;

▼M5

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

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

▼M11**FCL.710 Qualificações de classe e de tipo — variantes**

- a) Para estender os seus privilégios a outra variante de aeronave dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, o piloto deve realizar formação em diferenças ou uma formação de familiarização. No caso de variantes dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, a formação em diferenças ou de familiarização deve incluir os elementos pertinentes definidos nos OSD, consoante o aplicável.
- b) A formação em diferenças deve ser realizada em qualquer das seguintes:
 1. Numa ATO;
 2. Numa DTO no caso das aeronaves referidas na alínea a), ponto 1, alínea c), e na alínea a), ponto 2, alínea c), da secção DTO.GEN.110 do anexo VIII;
 3. Num titular de um COA com um programa de formação em diferenças aprovado para a classe ou o tipo em causa.
- c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), a formação em diferenças para TMG, aviões monomotor de pistões (SEP), aviões monomotor de turbina (SET) e aviões multimotor de pistões (MEP) pode ser realizada por um instrutor adequadamente qualificado exceto menção em contrário nos OSD.
- d) Caso não seja efetuado nenhum voo com a variante durante os dois anos seguintes à formação enumerada na alínea b), deve ser realizada uma formação adicional em diferenças ou uma verificação de proficiência nessa variante, exceto para tipos ou variantes dentro das qualificações de classe de SEP e de TMG.
- e) A formação em diferenças ou a verificação de proficiência nessa variante devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e ser assinadas pelo instrutor ou examinador, consoante o caso.

▼B**FCL.725 Requisitos para a emissão de qualificações de classe e de tipo****▼M7**

- a) Curso de formação. Um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo tem de realizar um curso de formação numa ATO. Um requerente de uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, de não alta *performance*, de uma qualificação de classe de motoplanadores ou de uma qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2), alínea c), pode realizar o curso de formação numa DTO. O curso de formação da qualificação de tipo incluirá os elementos de formação obrigatórios para o tipo em causa, como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão;

▼B

- b) Exame de conhecimentos teóricos. O requerente de uma qualificação de classe ou de tipo tem de passar um exame de conhecimentos teóricos organizado por uma ATO a fim de demonstrar o nível de conhecimentos teóricos necessário para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicáveis.
 1. No caso de aeronaves multipiloto, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e terá pelo menos 100 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos principais domínios do programa.
 2. No caso de aeronaves multipiloto e multimotor, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e o número de perguntas de escolha múltipla dependerá da complexidade da aeronave.

▼ B

3. No caso de aeronaves monomotor, o exame de conhecimentos teóricos será efectuado oralmente pelo examinador durante a prova de perícia para determinar se foi ou não atingido um nível satisfatório de conhecimentos.

▼ M3

4. No caso de aeronaves monopiloto classificadas como aviões de alta *performance*, o exame será escrito e terá pelo menos 100 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos domínios do programa;

▼ M11

5. Para aviões monopiloto monomotor e monopiloto multimotor (mar), o exame deve ser escrito e incluir pelo menos 30 perguntas de escolha múltipla;

▼ B

- c) Prova de perícia. Um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo terá de passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, a fim de demonstrar a aptidão necessária para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicáveis.

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

▼ M8

- d) Um requerente que já seja titular de uma qualificação de tipo para um determinado tipo de aeronave, com o privilégio de operações quer monopiloto quer multipiloto, será considerado como tendo já cumprido os requisitos teóricos se solicitar o aditamento do privilégio para a outra forma de operação no mesmo tipo de aeronave. Deve completar uma formação de voo adicional para outra forma de operação numa ATO ou num titular de um COA especificamente autorizado pela autoridade competente para dispensar essa formação. A forma de operação deve ser indicada na licença.

▼ B

- e) Não obstante as alíneas precedentes, os pilotos titulares de uma qualificação de ► C1 voos de ensaio ◀ emitida em conformidade com o preceituado em FCL.820 e que estiveram envolvidos em voos de ensaio para desenvolvimento, certificação e produção de um tipo de aeronave, e que tenham realizado ou um total de 50 horas de voo ou 10 horas de voo como PIC em voos de ensaio no mesmo tipo de aeronave, podem requerer a emissão da qualificação de tipo pertinente, desde que cumpram os requisitos de experiência e os pré-requisitos para a emissão dessa qualificação de tipo, como preceituado na presente subparte para a categoria de aeronave pertinente.

▼ M12

- f) Aos requerentes de uma qualificação de classe para TMG que também forem titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo os privilégios para pilotar TMG, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nas alíneas a), b) e c).

▼ M11**FCL.740 Validade e renovação de qualificações de classe e de tipo****a) Validade**

O período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, exceto para qualificações de classe monopiloto e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional (OSD). Caso os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto nas secções FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.As, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.

▼ M11**b) Renovação**

Para a renovação de uma qualificação de classe ou de tipo, o requerente deve cumprir todos os seguintes requisitos:

1. Realizar uma verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo;
2. Anteriormente à verificação de proficiência referida no ponto 1, realizar uma formação de refresco numa ATO se considerado necessário pela ATO para alcançar o nível de proficiência para operar em segurança a classe ou o tipo pertinentes de aeronave, exceto se for titular de uma classificação válida para a mesma classe ou tipo de aeronave no âmbito de uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago e se estiver habilitado a exercer os privilégios dessa qualificação. O requerente pode efetuar a formação:
 - i) Numa DTO ou numa ATO, sempre que a qualificação caducada consista numa qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance, numa qualificação de classe de motoplanadores ou numa qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2, alínea c);
 - ii) Numa DTO, numa ATO ou com um instrutor, no caso de a qualificação estar caducada há menos de três anos e de ser respeitante a uma classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance ou a uma qualificação de classe de motoplanadores.
3. Sem prejuízo do disposto na alínea b), pontos 1 e 2, os pilotos que sejam titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820 que tenham sido envolvidos no desenvolvimento, na certificação ou na produção de voos de ensaio para um tipo de aeronave e tenham completado quer 50 horas de tempo de voo total quer 10 horas de tempo de voo como PIC em voos de ensaio daquele tipo durante o ano anterior à data da sua candidatura, estão habilitados a requerer a revalidação ou a renovação da qualificação de tipo pertinente.

▼ B*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para a categoria de aviões***▼ M8****FCL.720.^A Requisitos de experiência e pré-requisitos para a emissão de qualificações de tipo — aviões**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (DSO), os requerentes de uma qualificação de classe ou de tipo terão de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação pertinente:

a) Aviões monopiloto

Os requerentes de uma emissão de uma qualificação de primeira classe ou de uma qualificação de tipo para um avião monopiloto que solicitem o privilégio de operar o avião em operações multipiloto devem cumprir os requisitos previstos na alínea b), n.ºs 4 e 5.

Adicionalmente, para:

1) Aviões monopiloto multimotor

Os requerentes da emissão de uma primeira qualificação de classe ou de tipo para um avião monopiloto multimotor devem ter realizado pelo menos 70 horas de voo como PIC em aviões.

▼M8**2) Aviões monopiloto não complexos e de alta performance**

Antes de iniciar treino de voo, os requerentes da emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para um avião monopiloto classificado como avião de alta performance devem:

- i) ter pelo menos 200 horas de experiência total de voo, 70 das quais como PIC em aviões; bem como
- ii) cumprir um dos seguintes requisitos:
 - A) ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de um curso de conhecimentos teóricos adicionais efetuado numa ATO; ou
 - B) ter concluído com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com o presente anexo (Parte FCL); ou
 - C) para além de uma licença emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL), ser titular de uma ATPL(A) ou de uma CPL(A)/IR com crédito de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A), emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;

3) Aviões monopiloto complexos e de alta performance

Os requerentes da emissão da qualificação de tipo para um avião monopiloto complexo, classificado como avião de alta performance devem, além de cumprir os requisitos do n.º 2, cumprir ou ter cumprido os requisitos para uma IR(A) monopiloto ou multimotor, como preceituado na subparte G, além de cumprir os requisitos da alínea b), n.º 5.

b) Aviões multipiloto

Os requerentes da emissão de um curso de primeira qualificação de tipo para um avião multipiloto devem ser alunos pilotos que frequentam um curso MPL ou cumprir os seguintes requisitos:

- 1) Ter pelo menos 70 horas de experiência de voo como PIC em aviões;
- 2) Ser ou ter sido titular de uma IR(A) multimotor;
- 3) Ter concluído com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com o presente anexo (Parte FCL);
- 4) Exceto se o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC (cooperação em tripulação múltipla):
 - i) ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de um curso MCC em aviões; ou
 - ii) ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de MCC em helicópteros e ter mais de 100 horas de experiência de voo como pilotos em helicópteros multipiloto; ou
 - iii) ter pelo menos 500 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto; ou
 - iv) ter completado pelo menos 500 horas de voo como pilotos em operações multipiloto em aviões monopiloto e multimotor, em transporte aéreo comercial, em conformidade com os requisitos aplicáveis às operações aéreas; bem como
- 5) Ter completado com aproveitamento o curso de formação especificado no ponto FCL.745.^A.

▼M8

- c) Não obstante o disposto na alínea b), um Estado-Membro pode emitir uma qualificação de tipo com privilégios limitados para um avião multipiloto que autorize os titulares a desempenhar funções de copiloto de cruzeiro de substituição acima do nível de voo 200, desde que dois outros membros da tripulação sejam titulares de uma qualificação de tipo em conformidade com o disposto na alínea b).
- d) Quando assim especificado nos OSD (dados de adequação operacional), o exercício dos privilégios de uma qualificação de tipo pode estar inicialmente limitado a voos sob a supervisão de um instrutor. As horas de voo sob supervisão devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e devem ser assinadas pelo instrutor. A restrição será eliminada quando os pilotos demonstrarem que realizaram as horas de voo sob supervisão, requeridas pelos dados de adequação operacional.

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

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012:

- a) Para aviões monopiloto multimotor:
- 1) O curso de conhecimentos teóricos para a qualificação de classe monopiloto e multimotor deve incluir no mínimo 7 horas de instrução em operações com aviões multimotor; bem como
 - 2) O curso de treino de voo para a qualificação de classe ou de tipo monopiloto e multimotor deve incluir pelo menos 2 horas e 30 minutos de instrução de voo em duplo comando em condições normais de operação de um avião multimotor, e não menos de 3 horas e 30 minutos de instrução em duplo comando em procedimentos de falha de motor e técnicas de voo assimétrico.
- b) Aviões monopiloto-mar:
- 1) O curso de formação para qualificações para aviões monopiloto-mar incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo; bem como
 - 2) O treino de voo para uma qualificação de classe ou tipo (mar) para aviões monopiloto-mar incluirá pelo menos 8 horas de instrução de voo em duplo comando se os requerentes forem titulares da versão «terra» da qualificação de classe ou de tipo pertinente, ou 10 horas se os requerentes não forem titulares de tal qualificação; bem como
- c) Para aviões monopiloto complexos que não sejam de alta performance, aviões monopiloto complexos de alta performance e aviões monopiloto, os cursos de formação devem incluir conhecimentos teóricos de UPRT e instrução de voo, relacionados com as especificidades da classe ou do tipo relevante.

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

- a) Um piloto que segue instrução num curso ZFTT deve ter realizado, num avião multipiloto turbojacto, certificado segundo as normas CS-25 ou um código de aeronavegabilidade equivalente, ou num avião multipiloto turbo-propulsor com uma massa máxima à decolagem certificada não inferior a 10 toneladas ou com uma configuração certificada de lugares de passageiro superior a 19, pelo menos:
1. 1 500 horas de voo ou 250 sectores de rota, ser for utilizado durante o curso um FFS qualificado para o nível CG, C ou C intermédio; ou

▼B

2. 500 horas de voo ou 100 sectores de rota, se for utilizado durante o curso um FFS qualificado para o nível DG ou D;

- b) Quando um piloto passar de um avião turbopropulsor para um turbojacto ou de um avião turbojacto para um turbopropulsor, é exigida formação complementar em simulador.

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

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

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

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

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

FCL.740.A Revalidação de qualificações de classe e de tipo — aviões

- a) Revalidação das qualificações de classe e de tipo multimotor. Para revalidação das qualificações de classe e de tipo multimotor o requerente deve:

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

▼ M12

4. A revalidação de uma BIR, ou de uma IR(A), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo.

▼ M4

- b) Revalidação das qualificações de classe monopiloto monomotor.

▼ M12

1. Qualificações de classe de avião monomotor de pistões e qualificações de classe TMG. Para revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões ou de qualificações de classe TMG, os requerentes devem:

▼ M4

- i) nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte; ou
 - ii) nos 12 meses anteriores à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de voo na classe pertinente, incluindo:
 - seis horas como PIC,
 - 12 descolagens e 12 aterragens, e
 - uma formação de atualização de pelo menos uma hora de tempo total de voo com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os requerentes estão isentos desta formação de atualização caso tenham passado uma verificação de proficiência ou prova de perícia para uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.
- (2) Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões-terra monomotor de pistões e uma qualificação TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas e obter a revalidação das duas qualificações.
 - (3) Aviões turbopropulsores monopiloto e monomotor. Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotor turbopropulsor, os requerentes terão de passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, nos 3 meses anteriores à data de expiração da qualificação.
 - (4) Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões-terra monomotor de pistões e uma qualificação de classe de aviões-mar monomotor de pistões, podem cumprir os requisitos do ponto 1, subalínea ii), em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas e obter o cumprimento destes requisitos para as duas qualificações. Devem ser completadas em cada classe pelo menos 1 hora de tempo PIC exigido e 6 das 12 descolagens e aterragens exigidas.

▼ M12

- (5) A verificação da proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe de avião monopiloto monomotor pode ser combinada com a verificação de proficiência para a revalidação de uma BIR em conformidade com a secção FCL.835, alínea g), ponto 8.

▼ B

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

▼M8**FCL.745.^A Curso Avançado de UPRT — aviões**

- a) O curso avançado de UPRT deve ser realizado numa ATO e incluir, pelo menos:
- 1) 5 horas de instrução teórica;
 - 2) «Briefings» antes do voo e «debriefings» do voo; bem como
 - 3) 3 horas de instrução de voo em duplo comando com um instrutor de voo para aviões FI(A) qualificado em conformidade com o ponto FCL.915, alínea e), e que consista em UPRT avançada num avião qualificado para a tarefa de formação.
- b) Após a conclusão da UPRT, a ATO deve emitir aos requerentes um certificado de conclusão.

▼B*SECÇÃO 3**Requisitos específicos para a categoria de helicópteros***FCL.720.H Requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão de qualificações de tipo — helicópteros**

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

- a) Helicópteros multipiloto. Um requerente do curso de primeira qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto deve:
1. Ter pelo menos 70 horas como PIC em helicópteros;
 2. Excepto se o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
 - i) possuir um certificado de conclusão satisfatória de um curso MCC em helicópteros, ou
 - ii) ter pelo menos 500 horas como piloto em aviões multipiloto, ou
 - iii) ter pelo menos 500 horas como piloto em operações multipiloto em helicópteros multimotor;
 3. ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H).
- b) Um requerente do curso de primeira qualificação de tipo para um tipo de helicóptero multipiloto que seja diplomado de um curso integrado ATP(H)IR, ATP(H), CPL(H)IR ou CPL(H) e não cumpra os requisitos da alínea a), ponto 1, obterá uma qualificação de tipo cujos privilégios estarão limitados ao exercício de funções co-piloto unicamente. Esta restrição será eliminada quando o piloto tiver:
1. Realizado 70 horas como PIC ou piloto comandante sob supervisão em helicópteros;
 2. Passado a prova de perícia multipiloto como PIC no tipo de helicóptero aplicável.
- c) Helicópteros monopiloto multimotor. Um requerente de uma primeira qualificação de tipo para um helicóptero monopiloto multimotor deve:
1. Antes de iniciar o treino de voo:
 - i) ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H), ou

▼B

- ii) possuir um certificado de conclusão de um curso preparatório levado a cabo numa ATO. O curso abrangerá as seguintes disciplinas do curso de conhecimentos teóricos ATPL(H):

- conhecimentos gerais da aeronave: estrutura/sistemas/grupo moto-propulsor e instrumentos/electrónica,

- performance de voo e planeamento do voo: massa e centragem, performance;

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

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

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

- 1. Para a MCC/IR:

- i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e

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

- 2. Para a MCC/VFR:

- i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e

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

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

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

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

▼B

- e) Um requerente de uma formação MCC/IR que tenha realizado formação MCC/VFR está isento do requisito da alínea a), ponto 1, subalínea i), e terá de completar cinco horas de formação prática MCC/IR.

FCL.740.H Revalidação de qualificações de tipo — helicópteros

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

1. Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte no tipo de helicóptero pertinente, ou num FSTD que represente esse tipo, nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; e
2. Voar pelo menos duas horas como piloto do tipo de helicóptero em causa durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência pode ser contabilizada nessas duas horas;
3. Se os requerentes possuírem mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotor de pistões, podem obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes realizando a verificação de proficiência em apenas um dos tipos pertinentes para os quais possuem uma qualificação, desde que cumpram pelo menos duas horas de voo como PIC nos outros tipos durante o período de validade.

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

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

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

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

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

▼B*SECÇÃO 4**Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de decolagem vertical***FCL.720.PL Requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão de qualificações de tipo — aeronaves de decolagem vertical**

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

a) Para pilotos de aviões:

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

b) Para pilotos de helicópteros:

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

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

1. Ser titular de pelo menos uma CPL(H);
2. Ser titular de uma IR e possuir conhecimentos teóricos de nível ATPL ou de uma ATPL para aviões ou helicópteros;
3. Ser titular de um certificado de conclusão de um curso MCC em helicópteros ou aviões;
4. Ter completado pelo menos 100 horas de voo como piloto em helicópteros ou aviões multipiloto;
5. Ter completado 40 horas de instrução de voo em aviões ou helicópteros, conforme o caso, caso o piloto não tenha experiência de nível ATPL ou em aeronaves multipiloto.

FCL.725.PL Instrução de voo para a emissão de qualificações de tipo — aeronaves de decolagem vertical

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

FCL.740.PL Revalidação de qualificações de tipo — aeronaves de decolagem vertical

- a) Revalidação. Para revalidar as qualificações de tipo de aeronaves de decolagem vertical, o requerente deve:

▼B

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

*SECÇÃO 5**Requisitos específicos para a categoria aeróstatos***FCL.720.As Pré-requisitos para a emissão de qualificações de tipo - aeróstatos**

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

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

FCL.735.As Curso de formação em cooperação em tripulação múltipla — aeróstatos**▼M3**

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

1. 12 horas de instrução teórica e exercícios; e
2. 5 horas de formação prática MCC;

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

▼B

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

▼ B

- c) A menos que o curso MCC seja combinado com o curso de qualificação de tipo multipiloto, o requerente receberá, após a conclusão do curso de formação MCC, um certificado de conclusão do mesmo;
- d) Um requerente que tenha completado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave está isento dos requisitos da alínea a).

FCL.740.As Revalidação de qualificações de tipo — aeróstatos

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

SUBPARTE I

QUALIFICAÇÕES ADICIONAIS**FCL.800 Qualificação de voo acrobático****▼ M12**

- a) Os titulares de uma licença de piloto com privilégios para pilotar aviões ou TMG apenas efetuam voos acrobáticos se possuírem uma qualificação de voo acrobático em conformidade com a presente alínea.

▼ B

- b) Os requerentes de uma qualificação de voo acrobático devem ter realizado:

▼ M12

1. Após a emissão da licença, pelo menos 30 horas de voo como PIC em aviões ou TMG;

▼ M7

2. Um curso de formação numa DTO ou numa ATO, incluindo:

▼ B

- i) instrução teórica adequada à qualificação,

▼ M12

- ii) pelo menos cinco horas de instrução acrobática em aviões ou TMG operados com a potência do motor.
- c) Os privilégios da qualificação de voo acrobático devem ser limitados ao voo acrobático quer em aviões quer em TMG operados com a potência do motor, consoante a aeronave relativamente à qual foram respeitados os requisitos da alínea b), pontos 1 e 2, subalínea ii). Esta limitação é levantada a pedido sempre que um piloto tenha concluído com aproveitamento pelo menos três voos de treino em duplo comando em aviões ou TMG operados com a potência do motor, conforme aplicável, que abranjam todo o programa de treino acrobático.

▼ M12

d) Os requerentes de uma qualificação de voo acrobático que também sejam titulares de uma qualificação de classe TMG, assim como de privilégios acrobáticos avançados para planadores com privilégios especificados na secção SFCL.200, alínea d), do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão devem:

1. Estar isentos de obter a sua qualificação acrobática limitada a aviões, tal como especificado na alínea c), caso tenham cumprido os requisitos estabelecidos na alínea b), pontos 1 e 2, subalínea ii), em aviões, ou
2. Receber crédito total relativamente aos requisitos da alínea b) pela emissão de uma qualificação acrobática limitada a TMG operados com a potência do motor. Esta limitação é levantada a pedido sempre que um piloto tenha concluído a formação especificada na alínea c).

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

- a) Os titulares de uma licença de piloto com privilégios para pilotar aviões ou TMG só poderão rebocar planadores ou publicidade aérea se possuírem a qualificação adequada de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea;
- b) Os requerentes de uma qualificação de reboque de planadores devem ter realizado:
 1. Após a emissão da licença, pelo menos 30 horas de voo como PIC e 60 descolagens e aterragens em aviões, caso a actividade seja levada a cabo em aviões, ou em TMG, se a actividade for levada a cabo em TMG;

▼ M7

2. Um curso de formação numa DTO ou numa ATO, incluindo:

▼ B

- i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque,
- ii) pelo menos 10 voos de instrução de reboque de planadores, incluindo pelo menos cinco voos de instrução em duplo comando, e

▼ M12

- iii) exceto para titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, cinco voos de familiarização num planador lançado por uma aeronave.

▼ B

- c) Os requerentes de uma qualificação de reboque de publicidade aérea devem ter realizado:
 1. Após a emissão da licença, pelo menos 100 horas de voo e 200 descolagens e aterragens como PIC em aviões ou TMG. Pelo menos 30 das referidas horas serão em aviões, caso a actividade seja levada a cabo em aviões, ou em TMG, se a actividade for levada a cabo em TMG;

▼ M7

2. Um curso de formação numa DTO ou numa ATO, incluindo:

▼ B

- i) instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque,
- ii) pelo menos 10 voos de instrução de reboque de publicidade, incluindo pelo menos cinco voos em duplo comando;

▼ M11

- d) Os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea serão limitados aos aviões ou aos TMG, em função do tipo de aeronave em que a instrução de voo foi concluída. Relativamente ao reboque de publicidade aérea, os privilégios devem ser limitados ao método de reboque utilizado para a instrução de voo. Os privilégios devem ser alargados se os pilotos tiverem obtido aprovação em pelo menos três voos de treino em duplo comando abrangendo o currículo de formação completo respeitante ao reboque em ambas as aeronaves e o método de reboque de publicidade aérea;

▼ B

- e) Para exercer os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea, o titular da licença terá de realizar um mínimo de cinco reboques durante os últimos 24 meses;
- f) Se o piloto não cumprir os requisitos estipulados em e), antes de retomar o exercício dos seus privilégios terá de completar os reboques em falta com um instrutor ou sob a supervisão de um instrutor.

▼ M12

- g) Aos requerentes de uma qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em TMG em conformidade com a presente alínea devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nas alíneas b) ou c), conforme aplicável, caso detenham uma qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em conformidade com a secção SFCL.205 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, ou caso tenham preenchido todos os requisitos para a emissão dessa qualificação.

▼ B**FCL.810 Qualificação de voo nocturno**

- a) Aviões, TMG, aeróstatos.

▼ M12

1. Os requerentes devem ter concluído um curso de formação no decorrer de um período máximo de seis meses numa DTO ou numa ATO a fim de exercer os privilégios de uma LAPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aeróstatos em condições VFR de noite. O curso consistirá em:

▼ B

- i) instrução teórica,

▼ M3

- ii) pelo menos cinco horas de tempo de voo noturno na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação com um mínimo de um voo de navegação em duplo comando de pelo menos 50 km (27 NM), assim como cinco descolagens a solo e cinco aterragens a solo com paragem total.

▼ B

2. Antes de realizarem a formação nocturna, os titulares de uma LAPL devem ter realizado o treino básico de voo por instrumentos necessário para a emissão da PPL.
3. Se os requerentes forem titulares tanto de uma qualificação de classe de avião monomotor de pistões (terra) como de uma qualificação de TMG, podem completar os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes ou em ambas.

▼ M12

4. Aos requerentes de uma qualificação de voo noturno em avião ou TMG em conformidade com o presente ponto devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nos pontos 1 e 2, caso detenham uma qualificação de voo noturno em TMG em conformidade com a secção SFCL.210 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, ou caso tenham preenchido todos os requisitos para a emissão dessa qualificação.

▼ B

b) Helicópteros. Se os privilégios de uma PPL para helicópteros se destinarem a ser usados em condições VFR de noite, o requerente deve:

1. Ter realizado pelo menos 100 horas de voo como piloto em helicópteros após a emissão da licença, incluindo pelo menos 60 horas como PIC em helicópteros e 20 horas de voo de navegação;

▼ M7

2. Ter realizado um curso de formação numa DTO ou numa ATO. O curso deve ser realizado num período de seis meses e incluirá:

▼ B

- i) cinco horas de instrução teórica,
 - ii) 10 horas de instrução de instrumentos em duplo comando em helicópteros, e
 - iii) cinco horas de voo nocturno, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação, e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma decolagem e uma aterragem.
3. A um requerente que é ou tenha sido titular de uma IR em aviões ou TMG serão creditadas cinco horas tendo em vista o requisito do ponto 2, sub-línea ii) acima.

▼ M12**▼ B****FCL.815 Qualificação de voo de montanha****▼ M12**

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

Os titulares de uma LAPL ou de uma PPL com privilégios para pilotar aviões ou TMG podem obter a qualificação inicial de voo de montanha quer em:

▼ B

1. Rodas, para exercer o privilégio de voar para e a partir das ditas superfícies quando não estão cobertas de neve; ou
2. Esquis, para exercer o privilégio de voar para e a partir de tais superfícies quando estão cobertas de neve;
3. Os privilégios da qualificação inicial poderão ser alargados quer a privilégios de rodas quer a privilégios de esquis quando o piloto realizar um curso adequado adicional de familiarização, que inclua instrução teórica e instrução de voo, com um instrutor de voo de montanha;

▼ M7

- b) Curso de formação. Os requerentes de uma qualificação de montanha devem ter realizado, num período de 24 meses, um curso de instrução teórica e treino de voo numa DTO ou numa ATO. O conteúdo do curso será o adequado aos privilégios da qualificação de montanha requerida;

▼ B

- c) Prova de perícia. Após a realização da formação, o requerente terá de passar uma prova de perícia na presença de um FE qualificado para o efeito. A prova de perícia incluirá:

▼B

1. Um exame oral sobre conhecimentos teóricos;
2. Seis aterragens em pelo menos duas superfícies diferentes, distintas da superfície de partida, para as quais seja exigida uma qualificação de montanha;
- d) Validade. Uma qualificação de montanha será válida por um período de 24 meses;

▼M11

- e) Revalidação

Para revalidar uma qualificação de montanha, os requerentes devem cumprir uma das seguintes opções:

1. Ter realizado pelo menos seis aterragens, numa superfície que designadamente requiera uma qualificação de montanha, nos últimos dois anos;
2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com os requisitos da alínea c);

▼B

- f) Renovação. Se a qualificação tiver caducado, o requerente deverá cumprir os requisitos da alínea e), ponto 2.

FCL.820 Qualificação de ►C1 voos de ensaio ◄

- a) Os titulares de uma licença de piloto para aviões ou helicópteros só podem desempenhar funções de PIC em ►C1 voos de ensaio ◄ das categorias 1 e 2, como definido na Parte 21, se forem titulares de uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◄;
- b) A obrigação de possuir uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◄ estabelecida na alínea a) só se aplica a ►C1 voos de ensaio ◄ conduzidas em:
 1. Helicópteros certificados ou a certificar em conformidade com as normas CS-27 ou CS-29 ou com códigos de aeronavegabilidade equivalentes; ou
 2. Aviões certificados ou a certificar em conformidade com:
 - i) as normas CS-25 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, ou
 - ii) as normas CS-23 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, com excepção de aviões com uma massa máxima à descolagem inferior a 2 000 kg;
- c) Os privilégios de um titular de uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◄ habilitam-no a, na categoria de aeronave em causa:
 1. No caso de uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◄ de categoria 1, conduzir todas as categorias de ►C1 voos de ensaio ◄ como definidas na Parte 21, como PIC ou co-piloto;
 2. No caso de uma qualificação de prova de voo de categoria 2:
 - i) conduzir ►C1 voos de ensaio ◄ de categoria 1, como definido na Parte 21:
 - como co-piloto, ou
 - como PIC, no caso dos aviões a que é feita referência em b)2, subalínea ii), com excepção dos inseridos na categoria de aviões de transporte regional (commuter) ou na categoria de aviões com uma velocidade de concepção em voo picado superior a mach 0,6 ou tecto máximo acima de 25 000 pés;
 - ii) conduzir todas as outras categorias de ►C1 voos de ensaio ◄, como definido na Parte 21, seja como PIC seja como co-piloto;

▼ M5

3. Conduzir voos sem uma qualificação de tipo ou de classe conforme definido na subparte H, com a ressalva de que a qualificação de prova de voo não pode ser usada para efeitos de operações de transporte aéreo comercial.

▼ B

- d) Os requerentes de uma primeira qualificação de ► **C1** voos de ensaio ◀ devem:

1. Ser titulares de pelo menos uma CPL e uma IR na categoria de aeronave adequada;
2. Ter completado pelo menos 1 000 horas de voo na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos 400 horas como PIC;
3. Ter concluído um curso de formação numa ATO, adequado à aeronave e à categoria de voos visados. A formação abrangerá pelo menos as seguintes matérias:

- performance,
- estabilidade e controlo/qualidades de manobra,
- sistemas,
- gestão das provas,
- gestão dos riscos/da segurança.

- e) Os privilégios dos titulares de uma qualificação de ► **C1** voos de ensaio ◀ podem ser alargados a outra categoria de ► **C1** voos de ensaio ◀ e a outra categoria de aeronaves depois de concluído um curso de formação adicional numa ATO.

▼ M3**FCL.825 Qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR)**

- a) Privilégios e condições

1. Os privilégios do titular de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR) habilitam-no a operar voos diurnos IFR na fase em rota do voo, em aeronaves para as quais possua uma qualificação de classe ou tipo. O privilégio pode ser alargado à operação de voos noturnos em IFR na fase em rota do voo, desde que o piloto seja titular de uma qualificação de voo noturno em conformidade com a parte FCL.810.
2. O titular de uma EIR só deve iniciar ou continuar um voo nos termos dos privilégios atribuídos ao abrigo da sua qualificação se as mais recentes informações meteorológicas indicarem que:
 - i) as condições meteorológicas à partida permitem a realização do segmento de voo desde a descolagem até à transição planeada de VFR-para-IFR em conformidade com a VFR; e
 - ii) à hora prevista de chegada ao aeródromo de destino programado, as condições meteorológicas permitem a realização do segmento de voo desde a transição de IFR-para-VFR até à aterragem em conformidade com as VFR.

- b) Pré-requisitos. Os requerentes de uma EIR devem ser, pelo menos, titulares de uma PPL(A) e ter completado no mínimo 20 horas de tempo de voo de navegação como PIC em aviões.

- c) Curso de formação. Os requerentes de uma EIR devem ter completado, num período de 36 meses numa ATO:

1. Pelo menos, 80 horas de instrução teórica em conformidade com a parte FCL.615; e

▼ **M3**

2. Instrução de voo por instrumentos, em que:

- i) o treino de voo para uma EIR monomotor tenha incluído, pelo menos, 15 horas de instrução de voo por instrumentos; e
 - ii) o treino de voo para uma EIR multimotor tenha incluído, pelo menos, 16 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais, no mínimo, 4 terão de ter sido em aviões multimotor.
- d) Conhecimentos teóricos. Antes de efetuarem a prova de perícia, os requerentes devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, nas matérias referidas na parte FCL.615, alínea b).
- e) Prova de perícia. Após a realização do treino, os requerentes terão de passar uma prova de perícia num avião com um IRE. No que se refere às EIR multimotor, a prova de perícia é realizada num avião multimotor. Para as EIR monomotor, a prova de perícia é realizada num avião monomotor.
- f) Em derrogação das alíneas c) e d), os titulares de uma EIR monomotor que também possuam uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretendam obter uma EIR multimotor pela primeira vez, devem concluir um curso numa ATO que inclua, pelo menos, 2 horas de instrução de voo por instrumentos, na fase em rota do voo em aviões multimotor, devendo ainda obter aprovação na prova de perícia referida na alínea e).
- g) Validade, revalidação e renovação.

1. A EIR será válida por um ano.

2. Os requerentes da revalidação de uma EIR devem:

- i) superar uma verificação de proficiência efetuada num avião nos 3 meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; ou
- ii) nos 12 meses que precedem a data de expiração da qualificação, completar 6 horas como PIC em IFR e um voo de treino de, pelo menos, 1 hora com um instrutor com privilégios para ministrar formação em IR(A) ou EIR.

3. A cada duas revalidações subsequentes, o titular de uma EIR terá de superar uma verificação de proficiência em conformidade com a alínea g), ponto 2, subalínea i).

4. Caso uma EIR expire, de modo a renovar os seus privilégios, os requerentes devem:

- i) concluir uma formação de reciclagem ministrada por um instrutor com privilégios para ministrar formação em matéria de IR(A) ou EIR, com vista a alcançar o nível de proficiência necessária; e
- ii) realizar uma verificação de proficiência.

5. Caso a EIR não tenha sido revalidada ou renovada no prazo de 7 anos após a última data de expiração, o titular terá de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos em EIR, em conformidade com a parte FCL.615, alínea b).

▼ M4

6. No que se refere à EIR multimotor, a verificação de proficiência para efeitos de revalidação ou renovação, bem como o voo de treino exigido na alínea g), ponto 2, subalínea ii), terão de ser concluídos num avião multimotor. Se o piloto também for titular de uma EIR monomotor, esta verificação de proficiência abarcará também a revalidação ou renovação da EIR monomotor. O voo de treino realizado num avião multimotor deve igualmente cumprir o requisito de voo de treino para a EIR monomotor.

▼ M3

- h) Se o requerente da EIR tiver completado o tempo de instrução de voo por instrumentos com um IRI(A) ou um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR ou EIR, tais horas poderão ser creditadas nas horas exigidas na alínea c), ponto 2, subalíneas i) e ii), até um máximo de 5 e 6 horas respetivamente. As 4 horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor exigidas na alínea c), ponto 2, subalínea ii), não admitem creditação.
 1. Para determinar a quantidade de horas a creditar e estabelecer as necessidades de formação, os requerentes devem submeter-se a uma prova de voo de entrada na ATO.
 2. A conclusão da instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou FI(A) deve ser documentada num registo de formação específico, assinado pelo instrutor.
- i) Aos requerentes de uma EIR, titulares de uma PPL ou CPL nos termos da Parte FCL e de uma IR(A) válida, emitidas por um país terceiro ao abrigo dos requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago, podem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos relativos ao curso de formação referido na alínea c). Por forma a obterem a EIR, os requerentes devem:
 1. Obter aprovação na prova de perícia relativa à EIR.
 2. Em derrogação da alínea d), demonstrar, perante o examinador da prova de perícia, que adquiriram um nível de conhecimentos teóricos adequado em matéria de direito aéreo, meteorologia e planeamento e *performance* de voo (IR).
 3. Possuir uma experiência mínima de, pelo menos, 25 horas de tempo de voo em IFR como PIC em aviões.

▼ M12**▼ B**

SUBPARTE J

INSTRUTORES*SECÇÃO 1***Requisitos comuns****FCL.900 Certificados de instrutor**

- a) Geral. Uma pessoa apenas poderá ministrar:
 1. Instrução de voo numa aeronave se for titular de:
 - i) uma licença de piloto emitida ou aceite em conformidade com o presente regulamento,
 - ii) um certificado de instrutor adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte;

▼ B

2. Instrução de treino artificial ou instrução MCC se possuir um certificado de instrutor adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte;

b) Condições especiais

▼ M8

1. A autoridade competente pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para instrução de voo quando não for possível cumprir os requisitos estabelecidos na presente subparte, no caso da introdução de:

i) novas aeronaves nos Estados-Membros ou na frota de um operador;
ou

ii) novos cursos de formação no presente anexo (Parte FCL).

Tal certificado será limitado aos voos de instrução necessários para a introdução do novo tipo de aeronave ou do novo curso de formação e a sua validade não poderá, em caso algum, ser superior a 1 ano.

▼ B

2. Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), ponto 1, que pretendam requerer a emissão de um certificado de instrutor terão de cumprir os pré-requisitos e os requisitos de revalidação estabelecidos para essa categoria de instrutor. Não obstante o disposto em FCL.905.TRI (b), um certificado TRI emitido em conformidade com o presente ponto incluirá o privilégio de dar instrução para a emissão de um certificado TRI ou SFI para o tipo em causa;

▼ M11

c) Instrução ministrada fora do território dos Estados-Membros

1. Em derrogação da alínea a), no caso da instrução de voo ministrada durante um curso de formação aprovado em conformidade com o presente anexo, fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis, ao abrigo da Convenção de Chicago, a autoridade competente pode emitir um certificado de instrutor aos requerentes que:

i) seja titular de uma licença de piloto que preencha a totalidade dos seguintes critérios:

A) esteja em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;

B) em qualquer caso, seja uma CPL na categoria de aeronave relevante com uma qualificação ou certificação pertinentes;

ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do certificado de instrutor pertinente;

iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras de segurança aérea europeias para poder exercer privilégios de instrução em conformidade com o presente anexo.

2. O certificado será limitado à prestação de instrução de voo durante um curso de formação aprovado em conformidade com o presente anexo que satisfaça todas as seguintes condições:

i) seja ministrado fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago;

ii) seja ministrado a alunos pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a instrução de voo é ministrada.

▼M8**FCL.915 Pré-requisitos e requisitos gerais para instrutores****a) Aspetos gerais**

Os requerentes da emissão de um certificado de instrutor devem ter pelo menos 18 anos de idade.

b) Requisitos adicionais para instrutores que ministrem instrução de voo em aeronaves

Os requerentes da emissão ou os titulares de um certificado de instrutor com privilégios para ministrar instrução de voo numa aeronave devem:

- 1) Para a formação da licença, serem titulares pelo menos da licença ou, no caso da alínea c) do ponto FCL.900, de uma licença equivalente àquela para a qual vai ser dada a instrução de voo;
- 2) Para uma formação de qualificação de voo, serem titulares da qualificação pertinente ou, no caso do ponto FCL.900, alínea c), de qualificação equivalente àquela para a qual vai ser dada a instrução de voo;
- 3) Com exceção dos instrutores de voos de ensaio (FTI):
 - i) ter realizado pelo menos 15 horas de tempo de voo como pilotos na classe ou no tipo de aeronave em que a instrução de voo será ministrada, das quais um máximo de 7 horas podem ter sido realizadas num FSTD que represente a classe ou o tipo de aeronave, se aplicável; ou
 - ii) ter concluído com aproveitamento uma avaliação de competência para a categoria pertinente de instrutor nessa classe ou nesse tipo de aeronave; bem como
- 4) Estar autorizados a exercer funções de PIC na aeronave durante essa instrução de voo;

▼M12**c) Atribuição de créditos tendo em vista certificados de instrutor adicionais e para efeitos de revalidação**

- 1) Podem ser atribuídos créditos totais correspondentes a aptidões de ensino e aprendizagem a:
 - i) titulares de um certificado de instrutor que solicitem outros certificados de instrutor; e
 - ii) requerentes de um certificado de instrutor que já sejam titulares de um certificado de instrutor emitido em conformidade com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ou com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

▼M8

- 2) As horas voadas como examinador durante as provas de perícia ou verificações de proficiência serão creditadas na totalidade tendo em vista os requisitos para a revalidação, relativamente a todos os certificados de instrutor de que são titulares.
- d) O crédito para a extensão a outros tipos deve ter em conta os elementos pertinentes definidos nos dados de adequação operacional, estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (OSD).
- e) Requisitos adicionais para dispensar instrução num curso de formação em conformidade com o preceituado no ponto FCL.745.^A:
 - 1) Para além da alínea b), antes de serem instrutores num curso de formação em conformidade com o ponto FCL.745.^A, os titulares de um certificado de instrutor devem:

▼M8

- i) ter completado pelo menos 500 horas de voo como pilotos de aviões, incluindo 200 horas de instrução de voo;
 - ii) após o cumprimento dos requisitos em matéria de experiência previstos na alínea e), ponto 1, subalínea i), ter concluído um curso de treino de instrutor UPRT numa ATO, no âmbito do qual a competência dos requerentes deve ter sido objeto de avaliação contínua; bem como
 - iii) na sequência da conclusão do curso, ser titulares de um certificado atestando a conclusão com aproveitamento do curso de formação realizado pela ATO, cujo diretor de instrução (HT) deve ter inscrito os privilégios especificados na alínea e), ponto 1, na caderneta de voo dos requerentes.
- 2) Os privilégios a que se refere a alínea e), ponto 1, só podem ser exercidos se os instrutores tiverem recebido, durante o último ano, formação de atualização numa ATO no âmbito da qual a competência exigida para dar instrução num curso em conformidade com o ponto FCL.745.^A foi objeto de avaliação positiva pelo HT.
- 3) Os instrutores que possuem os privilégios especificados na alínea e), ponto 1, podem dispensar formação num curso, tal como especificado na alínea e), ponto 1, subalínea ii), desde que:
- i) tenham 25 horas de experiência de instrução de voo durante a formação, em conformidade com o preceituado no ponto FCL.745.^A;
 - ii) tenham concluído uma avaliação de competência para este privilégio; bem como
 - iii) cumpram os requisitos de experiência da alínea e), ponto 2.
- 4) Estes privilégios devem ser inscritos na caderneta de voo dos instrutores e assinados pelo examinador.

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

Todos os instrutores serão formados para obterem as seguintes competências:

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

FCL.925 Requisitos adicionais aplicáveis aos instrutores para a MPL

- a) Os instrutores que ministram formação para a MPL devem:
- 1. Ter concluído com sucesso um curso de formação para instrutor para a MPL numa ATO; e

▼B

2. Adicionalmente, para as fases básica, intermédia e avançada do curso de formação integrado da MPL:

- i) ter experiência em operações multipiloto, e
- ii) ter realizado formação inicial de gestão de recursos de tripulação com um operador de transporte aéreo comercial certificado de acordo com os requisitos de operações aéreas aplicáveis.

b) Curso de formação de instrutores MPL

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

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

2. A avaliação consistirá numa demonstração prática de instrução de voo na fase adequada do curso de formação MPL. Esta avaliação será conduzida por um examinador qualificado em conformidade com a subparte K.

3. Após a boa conclusão do curso de formação de MPL, a ATO emitirá ao requerente um certificado de qualificação de instrutor MPL.

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

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

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

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

▼M7**FCL.930 Curso de formação**

a) O requerente de um certificado de instrutor deve ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. O requerente de um certificado de instrutor relativo a planadores ou balões deve ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa DTO.

b) Além dos elementos específicos estabelecidos no presente anexo (parte FCL) para cada categoria de instrutor, o curso de formação incluirá os elementos exigidos na secção FCL.920.

▼B**FCL.935 Avaliação de competência****▼M11**

a) Exceto para instrutor de cooperação em tripulação múltipla (MCCI), instrutor de treino artificial (STI), instrutor de voo de montanha (MI) e instrutor de prova de voo (FTI), um requerente de um certificado de instrutor terá de passar uma avaliação de competência na categoria de aeronave adequada, na classe ou no tipo pertinentes ou no FSTD adequado, para demonstrar a um examinador qualificado, em conformidade com a subparte K do presente anexo, a capacidade para instruir um aluno piloto ao nível exigido para a emissão da licença, qualificação ou certificado pertinente;

▼ B

b) Esta avaliação incluirá:

1. A demonstração de competências descrita em FCL.920, durante a instrução sobre procedimentos pré-voo, pós-voo e teórica;
 2. Exames teóricos orais em terra, «briefings»/balanços antes e depois do voo e demonstrações em voo na classe ou no tipo de aeronave, ou FSTD da aeronave, adequada;
 3. Exercícios adequados para avaliar as competências do instrutor;
- c) A avaliação será efectuada na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave ou FSTD utilizado para a instrução de voo;
- d) Quando uma avaliação de competência for necessária para a revalidação de um certificado de instrutor, um requerente que reprove na avaliação antes da data de expiração do certificado de instrutor não poderá exercer os privilégios desse certificado até obter aprovação na avaliação.

▼ M11**FCL.940 Validade dos certificados de instrutor**

Com exceção do MI, e sem prejuízo do disposto na secção FCL.900, alínea b), ponto 1, e na secção FCL.915, alínea e), ponto 2, os certificados de instrutor serão válidos por um período de 3 anos.

▼ M4**FCL.945 Obrigações para os instrutores**

Após a conclusão do voo de treino para a revalidação de uma qualificação de classe SEP ou TMG, em conformidade com o preceituado em FCL.740.A, alínea b), ponto 1, e apenas em caso de cumprimento de todos os outros critérios de revalidação exigidos em FCL.740.A, alínea b), ponto 1, o instrutor deve visar a licença do requerente com a nova data de expiração da qualificação ou do certificado, se especificamente autorizado para esse efeito pela autoridade competente responsável pela licença do requerente.

▼ B*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para o instrutor de voo — FI***▼ M11****FCL.905.FI FI — Privilégios e condições**

Os privilégios dos FI habilitam-nos a ministrar instrução de voo para a emissão, revalidação ou renovação de:

▼ M12

- a) Uma PPL e uma LAPL na categoria de aeronave adequada;
- b) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance;

▼ M11

- c) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, em operações multipiloto, desde que os FI cumpram qualquer das seguintes condições:
1. Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 2. Tenham completado todos os passos seguintes:
 - i) pelo menos 500 horas como pilotos em operações multipiloto em aviões;
 - ii) o curso de formação para MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI;

▼ M11

- d) Qualificações de tipo para aeronaves monopiloto ou multipiloto;
- e) Uma CPL na categoria de aeronave adequada, desde que os FI tenham realizado pelo menos 200 horas de instrução de voo nessa categoria de aeronave;
- f) Qualificação de voo noturno, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
 1. Estejam certificados para pilotar à noite na categoria de aeronave adequada;
 2. Tenham demonstrado aptidão para ministrar instrução à noite a um FI certificado em conformidade com a alínea j);
 3. Cumpram o requisito de experiência noturna previsto no ponto FCL.060, alínea b), ponto 2;

▼ M12

- g) Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático, desde que seja titular de tais privilégios e que o FI tenha demonstrado a um FI certificado em conformidade com a alínea j) aptidão para dar instrução para essa qualificação;

▼ M11

- h) Uma EIR ou IR na categoria de aeronave adequada, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
 1. Tenham completado pelo menos 200 horas de voo em IFR, das quais até 50 horas podem ser de instrumentos em terra num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II;
 2. Tenham completado como alunos piloto o curso de formação IRI e superado uma avaliação de competência para um certificado IRI;
 3. Cumpram o disposto nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935, no caso dos aviões multimotor, e nas secções FCL.910.TRI, alínea c), ponto 1, e FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2, no caso de helicópteros multimotor;
- i) Qualificações de classe ou de tipo monopiloto e multimotor, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que cumpram as seguintes condições:
 1. No caso de aviões, que cumpram o disposto nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935;
 2. No caso de helicópteros, que cumpram o disposto nas secções FCL.910.TRI alínea c), ponto 1, e FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2;
- j) Um certificado FI, IRI, CRI, STI ou MI, desde que satisfaçam cumulativamente as seguintes condições:

▼ M12

1. Completaram pelo menos 500 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada;

▼ M11

2. Tenham passado uma avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, na categoria de aeronave adequada, para demonstrar a um Examinador de Instrutor de Voo (FIE) a aptidão para ministrar instrução para o certificado pertinente;

▼ M11

- k) Uma MPL, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
1. Para a fase nuclear de voo da formação, tenham realizado pelo menos 500 horas de voo como pilotos em aviões, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
 2. Para a fase básica da formação:
 - i) sejam titulares de uma IR para aviões multimotor e do privilégio para ministrar instrução para uma IR;
 - ii) tenham realizado pelo menos 1500 horas de voo em operações de tripulação múltipla;
 3. No caso de FI já certificados para dar instrução em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito do ponto 2, subalínea ii), pode ser substituído pela realização de um curso de formação estruturado que consista:
 - i) numa qualificação MCC;
 - ii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 3 de um curso MPL;
 - iii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 4 de um curso MPL;
 - iv) em observar cinco sessões recorrentes de treino de voo orientado para linha aérea de um operador;
 - v) no conteúdo do curso de MCCI.

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

▼ B**FCL.910.FI FI — Restrições aos privilégios****▼ M7**

- a) Um FI terá os seus privilégios limitados à prestação de instrução de voo sob a supervisão de um FI para a mesma categoria de aeronave, designada pela DTO ou pela ATO para o efeito, nos seguintes casos:

▼ M12

1. Para a emissão de uma PPL e de uma LAPL;

▼ B

2. Em todos os cursos integrados ao nível PPL, no caso de aviões e helicópteros;

▼ M12

3. Para qualificações de classe e de tipo relativas a aeronaves monopiloto monomotor, à exceção dos aviões monopiloto complexos e de alta performance;

▼ B

4. Para as qualificações de voo nocturno, de reboque e acrobático;
- b) Enquanto ministrar formação sob supervisão, em conformidade com a alínea (a), o FI não terá o privilégio de autorizar os alunos pilotos a efectuarem os primeiros voos a solo e os primeiros voos de navegação a solo;

▼B

c) As restrições das alíneas a) e b) serão eliminadas do certificado FI quando o FI tiver realizado pelo menos:

1. Para o certificado FI(A), 100 horas de instrução de voo em aviões ou TMG e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos a solo;
2. Para o certificado FI(H), 100 horas de instrução de voo em helicópteros e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 exercícios aéreos de alunos em voos a solo;

▼M12

3. Para FI(As), 15 horas ou 50 descolagens em instrução de voo que cubram a totalidade do programa de treino de voo para a emissão de uma PPL(As).

▼B**FCL.915.FI FI — Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado FI deve:

a) No caso de um certificado FI(A) e de um FI(H):

1. Ter recebido pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos na categoria de aeronave adequada, das quais não mais do que cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FSTD;
2. Ter realizado 20 horas de voo de navegação VFR na categoria de aeronave adequada como PIC; e

b) Adicionalmente, para um certificado FI(A):

1. Ser titular de pelo menos uma CPL(A); ou
2. Ser titular de pelo menos uma PPL(A) e:

▼M11

- i) exceto no caso de um FI(A) que apenas ministre formação para LAPL(A), ter passado o exame de conhecimentos teóricos para CPL, que pode ser realizado sem frequência de um curso de formação de conhecimentos teóricos para CPL e que não é válido para a emissão de uma CPL; e

▼B

- ii) ter completado pelo menos 200 horas de voo em aviões ou TMG, das quais 150 horas como PIC;

3. Ter efectuado pelo menos 30 horas em aviões monomotor de pistões, das quais pelo menos cinco horas devem ter sido efectuadas nos seis meses anteriores à prova de voo de entrada prevista em FCL.930.FI (a);
4. Ter efectuado um voo de navegação VFR como PIC, incluindo um voo de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ter sido efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes;

c) Adicionalmente, para um FI(H), ter cumprido um total de 250 horas de voo como piloto de helicópteros, das quais:

1. Pelo menos 100 horas como PIC, caso o requerente seja titular de pelo menos uma CPL(H); ou

▼M11

2. Pelo menos 200 horas como PIC, no caso de o requerente ser titular de pelo menos uma PPL(H) e de ter passado o exame de conhecimentos teóricos para CPL, que pode ser realizado sem frequência de um curso de formação de conhecimentos teóricos para CPL e que não é válido para a emissão de uma CPL;

▼B

- d) Para um certificado FI(As), ter realizado 500 horas de voo em aeróstatos como PIC, das quais 400 horas como PIC titular de uma CPL(As);

▼M12**▼B****FCL.930.FI FI — Curso de formação**

- a) Os requerentes de um certificado FI devem ter passado uma prova de voo de entrada específica com um FI certificado em conformidade com FCL.905.FI i), nos seis meses anteriores ao início do curso, para avaliar a sua aptidão para seguirem o curso. Esta prova de voo de entrada terá como base a verificação da proficiência para as qualificações de classe e de tipo conforme estipulado no Apêndice 9 da presente Parte.

- b) O curso de formação FI incluirá:

1. 25 horas de ensino e aprendizagem;

▼M12

2. Pelo menos, 100 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;

▼B

3. i) no caso de um certificado FI(A) e (H), pelo menos 30 horas de instrução de voo, das quais 25 horas devem ser em duplo comando, cinco das quais podem ser levadas a cabo num FFS, num FNPT I ou II ou num FTD 2/3,

▼M12

- ii) no caso de um certificado FI(As), pelo menos 20 horas de instrução de voo, das quais 15 horas devem ser de instrução de voo em duplo comando,

▼B

4. Aos requerentes de um certificado FI noutra categoria de aeronave que sejam ou tenham sido titulares de um FI(A), (H) ou (As) serão creditadas 55 horas correspondentes ao requisito da alínea b), ponto 2.

▼M11

- c) Os requerentes de um certificado FI que sejam titulares ou tenham sido titulares de qualquer outro certificado de instrutor emitido em conformidade com o presente anexo devem cumprir os requisitos da alínea b), ponto 1.

FCL.940.FI FI — Revalidação e renovação

- a) Revalidação

1. Para a revalidação de um certificado FI, os titulares terão de cumprir dois dos três requisitos seguintes antes da data de expiração do certificado:

- i) cumprirem:

- A) No caso de um FI(A) e de um FI(H), pelo menos 50 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada como FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinadores. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a IR, pelo menos 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado FI;

▼ M11

- B) No caso de um FI(As), pelos menos 20 horas de instrução de voo em aeróstatos como FI, IRI ou como examinadores. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a IR, 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado FI;

▼ M12**▼ M11**

- ii) tenham completado formação de refresco de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou na autoridade competente. Os FI(B) e os FI(S) podem completar esta formação de refresco de conhecimentos de instrutor numa DTO;

- iii) tenham passado uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935 nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de FI.

▼ M12

2. Pelo menos a cada duas revalidações no caso de um FI(A) ou FI(H), ou a cada terceira revalidação, no caso de um FI(As), o titular do certificado pertinente terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.

▼ M11

- b) Renovação.

Caso o certificado de FI tenha caducado, os requerentes devem, num período de 12 meses anterior à data de introdução do pedido de renovação, completar formação de refresco de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou numa autoridade competente ou, no caso de um FI(B) ou de um FI(S), numa ATO, numa DTO, ou numa autoridade competente, e passar uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.

▼ B*SECÇÃO 4**Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de tipo — TRI***FCL.905.TRI TRI — Privilégios e condições**

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

▼ M3

- a) A revalidação e a renovação da EIR ou da IR, desde que o TRI seja titular de uma IR válida;

▼ M11

- b) A emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o titular preencha cumulativamente as seguintes condições:

1. Possua pelo menos 50 horas de experiência de instrução como TRI ou SFI em conformidade com o presente regulamento ou com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão;

2. Tenha dirigido o programa de instrução de voo da parte relevante do curso de formação de TRI em conformidade com a secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 3, com a aprovação do chefe do departamento de formação de uma ATO; e

- c) No caso de um TRI para aviões monopiloto:

1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o requerente procure obter privilégios para operar em operações monopiloto.

▼ M11

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

- i) seja ou tenha sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 - ii) possua pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenha completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI.
2. A fase básica do curso MPL, desde que seja titular de privilégios alargados a operações multipiloto e seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

▼ B

d) No caso de um TRI para aviões multipiloto:

- 1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:
 - i) aviões multipiloto,
 - ii) aviões monopiloto complexos e de alta performance quando o requerente procurar obter privilégios para operações multipiloto;
- 2. Formação MCC;
- 3. As fases básica, intermédia e avançada do curso MPL, desde que, para a fase básica, seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

e) No caso de um TRI para helicópteros:

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

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

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

▼ M11**FCL.910.TRI TRI — Restrições aos privilégios**

a) Geral. Se a instrução para TRI for efetuada apenas em FSTD, os privilégios do TRI cingem-se à instrução em FSTD. Esta restrição deve, contudo, incluir os seguintes privilégios de realização, na aeronave:

- 1. De LIFUS, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 4, subalínea i);
- 2. De formação sobre aterragem, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 4, subalínea ii); ou

▼ **M11**

3. Do voo de treino especificado na secção FCL.060, alínea c), ponto 2, desde que o curso de formação TRI inclua a formação referida na alínea a), ponto 1, ou na alínea a), ponto 2.

A restrição a FSTD deve ser retirada se os TRI tiverem passado uma avaliação de competência na aeronave.

- b) TRI para aviões e para aeronaves de decolagem vertical — TRI(A) e TRI(PL). Os privilégios dos TRI estão limitados ao tipo de avião ou de aeronave de decolagem vertical no qual a instrução e a avaliação de competência foram efetuadas. Salvo especificação em contrário nos OSD, para alargar os privilégios dos TRI a outros tipos, os TRI devem ter:

1. Efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 15 setores de rota, incluindo decolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 7 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FSTD;
2. Completado as partes pertinentes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI aplicável;
3. Passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte K do presente anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

Os privilégios dos TRI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os TRI tiverem efetuado as partes relevantes da formação técnica e as partes relativas à instrução de voo do curso TRI aplicável.

- c) TRI para helicópteros — TRI(H).

1. Os privilégios dos TRI(H) estão limitados ao tipo de helicóptero no qual foi realizada a avaliação de competência para a emissão do certificado TRI. Salvo especificação em contrário nos OSD, para alargar os privilégios dos TRI a outros tipos, os TRI devem ter:

- i) completado as partes pertinentes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI;
- ii) efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 10 horas no tipo de helicóptero aplicável, das quais um máximo de 5 horas pode ser obtido num FFS ou num FTD 2/3; e
- iii) passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte K do presente anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

Os privilégios dos TRI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os TRI tiverem efetuado as partes relevantes da formação técnica e as partes relativas à instrução de voo do curso TRI aplicável.

▼ M11

2. Para que os privilégios monopiloto de um TRI(H) sejam alargados a privilégios multipiloto no mesmo tipo de helicópteros, o titular deve ter cumprido pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.
- d) Não obstante o disposto nas alíneas *supra*, os titulares de um certificado TRI a quem tenha sido emitida uma qualificação de tipo em conformidade com o disposto na secção FCL.725, alínea e), estão autorizados a estender os seus privilégios TRI a esse novo tipo de aeronave.

▼ B**FCL.915.TRI TRI — Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado TRI deve:

- a) Ser titular de uma licença de piloto CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave aplicável;
- b) Para um certificado TRI(MPA):
 1. Ter realizado 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto; e
 2. Ter efectuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC ou co-piloto, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido num FFS que represente o mesmo tipo;

▼ M11

- c) Para um certificado TRI(SPA):
 1. Ter efectuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido num FSTD que represente o mesmo tipo; e

▼ B

2. i) ter completado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões, incluindo 30 horas como PIC no tipo de avião aplicável, ou
 - ii) ser ou ter sido titular de um certificado FI para aviões multimotor com privilégios IR(A);
- d) Para um TRI(H):
 1. Para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e monomotor, ter completado 250 horas como piloto em helicópteros;
 2. Para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e multimotor, ter completado 500 horas como piloto em helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros monopiloto multimotor;
 3. Para um certificado TRI(H) para helicópteros multipiloto, ter completado 1 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo:
 - i) 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto, ou
 - ii) para requerentes que já seja titulares de um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e multimotor, 100 horas como piloto no referido tipo em operações multipiloto.
 4. Os titulares de um certificado FI(H) receberão os créditos totais correspondentes aos requisitos dos pontos 1 e 2 para o helicóptero monopiloto pertinente;
- e) Para um TRI(PL):
 1. Ter completado 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto, aeronaves de descolagem vertical ou helicópteros multipiloto; e

▼B

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

FCL.930.TRI TRI — Curso de formação**▼M11**

- a) O curso de formação TRI será efetuado na aeronave apenas se não estiver disponível e acessível nenhum FSTD e incluirá:

▼B

1. 25 horas de ensino e aprendizagem;
2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

▼M11

3. Cinco horas de instrução de voo na aeronave adequada, ou num FSTD que represente a mesma aeronave, e 10 horas para as aeronaves multipiloto, ou num FSTD que represente a dita aeronave;
4. A seguinte formação, consoante o aplicável:
 - i) formação específica adicional antes de efetuar LIFUS;
 - ii) formação específica adicional antes de efetuar formação sobre aterragem. Essa formação no FSTD deve incluir formação para procedimentos de emergência relacionados com a aeronave;

▼B

- b) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor obterão a totalidade de créditos correspondente ao requisito da alínea a), ponto 1;
- c) Um requerente de um certificado TRI que seja titular de um certificado SFI para o tipo pertinente obterá a totalidade de créditos correspondente aos requisitos do presente número para a emissão de um certificado TRI limitado à instrução de voo em simuladores.

▼M11**FCL.935.TRI TRI — Avaliação de competência**

- a) A avaliação de competência de um TRI para MPA e PL será realizada num FFS. Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, será utilizada uma aeronave.
- b) A avaliação de competência de um TRI para aviões e helicópteros monopiloto complexos e de alta performance será efetuada em qualquer dos seguintes:
 1. Num FFS disponível e acessível;
 2. Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, numa combinação de FSTD e numa aeronave;
 3. Se nenhum FSTD estiver disponível ou acessível, numa aeronave.

▼ M11**FCL.940.TRI TRI — Revalidação e renovação****a) Revalidação****1. Aviões**

Para a revalidação de um certificado TRI(A), os requerentes terão de, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

- i) realizar uma das seguintes partes de um curso de formação completo para qualificação de tipo ou de formação contínua: sessão de simulador com uma duração mínima de três horas ou um exercício aéreo de, pelo menos, uma hora, compreendendo no mínimo duas descolagens e aterragens;
- ii) completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(A) numa ATO,
- iii) passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935. Os requerentes que cumpriram o disposto na secção FCL.910.TRI, alínea b), ponto 3, devem cumprir este requisito.

2. Helicópteros e aeronaves de descolagem vertical.

Para a revalidação de um certificado TRI(H) ou TRI(PL), os requerentes terão de, no período de validade do certificado TRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

- i) efetuar 50 horas de instrução de voo em cada um dos tipos de aeronave para os quais possuem privilégios de instrução, ou num FSTD que represente os mesmos tipos, das quais pelo menos 15 horas terão de ser realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado TRI. No caso de um TRI(PL), estas horas terão de ser completadas como TRI ou como examinador de qualificação de tipo (TRE), ou SFI ou examinador de voo artificial (SFE). No caso de um TRI(H), o tempo voado como FI, instrutor de qualificação de instrumentos (IRI), instrutor de treino artificial (STI) ou como qualquer tipo de examinador também será pertinente para o efeito;
- ii) completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(H) ou TRI(PL), consoante o aplicável, numa ATO;
- iii) no período de 12 meses imediatamente anterior à data de expiração do certificado, ter passado uma avaliação de competência em conformidade com o disposto nas secções FCL.935, FCL.910.TRI, alínea b), ponto 3, ou FCL.910.TRI, alínea c), ponto 3, consoante o aplicável.

3. Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado TRI, os titulares terão de superar uma avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935.**4. Se os TRI forem titulares de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.****5. Requisitos específicos para a revalidação de um certificado TRI(H).**

Os TRI(H) que sejam titulares de um certificado FI(H) do tipo pertinente devem cumprir os requisitos da alínea a). Neste caso, o certificado TRI(H) será válido até à data de expiração do certificado FI(H).

b) Renovação

Para a renovação de um certificado TRI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, ter passado a avaliação de competência nos termos da secção FCL.935 e ter completado os seguintes:

▼ M11

1. Para aviões:
 - i) pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FFS;
 - ii) formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos pertinentes do curso de formação TRI;
2. Para helicópteros e aeronaves de descolagem vertical:
 - i) pelo menos dez horas de voo, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, das quais cinco horas, no máximo, podem ter tido lugar num FFS ou num FTD 2/3;
 - ii) formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos pertinentes do curso de formação TRI.
3. Se os requerentes forem titulares de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

▼ B*SECÇÃO 5****Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de classe — CRI*****FCL.905.CRI CRI — Privilégios e condições**

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

▼ M3

1. A emissão, revalidação ou renovação de qualificações de classe ou de tipo para aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos e de alta *performance*, quando o requerente procurar obter privilégios para realizar operações monopiloto;

▼ B

2. Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático para a categoria de avião, desde que o CRI seja titular da qualificação pertinente e tenha demonstrado capacidade para dar instrução para essa qualificação a um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI i);

▼ M4

3. A extensão dos privilégios da LAPL(A) a outra classe ou variante de avião.

▼ B

- b) Os privilégios de um CRI estão limitados à classe ou ao tipo de avião em que a avaliação de competência de instrutor foi realizada. Os privilégios de um CRI serão alargados a outras classes e tipos quando o CRI tiver realizado, nos últimos 12 meses:
 1. 15 horas de voo como PIC em aviões da classe ou do tipo de avião aplicável;
 2. um voo de treino efectuado no lugar de piloto do lado direito sob a supervisão de outro CRI ou FI qualificado para essa classe ou esse tipo que ocupa o outro lugar de piloto.

▼ M11

ba) Os privilégios dos CRI são ministrar instrução de qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, em operações multipiloto, desde que os CRI cumpram qualquer das seguintes condições:

1. Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
2. Possuam pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI.

▼ M3

c) Os requerentes de um CRI para aviões multimotor que sejam titulares de um certificado CRI para aviões monomotor devem ter cumprido os pré-requisitos para um CRI previstos na parte FCL.915.CRI, alínea a), e os requisitos das partes FCL.930.CRI, alínea a), ponto 3, e FCL.935.

▼ B**FCL.915.CRI CRI — Pré-requisitos**

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

a) Para aviões multipiloto:

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

b) Para aviões monopiloto:

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

FCL.930.CRI CRI — Curso de formação

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

1. 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem;
2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

▼ M11

3. Cinco horas de instrução de voo em aviões multimotor, ou num FSTD que represente essa classe ou tipo de avião, incluindo pelo menos três horas no avião, ou pelo menos três horas de instrução de voo em aviões monomotor, ministrada por um FI(A) certificado em conformidade com o disposto na secção FCL.905.FI j).

▼ B

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

▼ M11**FCL.940.CRI CRI — Revalidação e renovação**

a) Para a revalidação de um certificado CRI, os requerentes terão de, no período de validade do certificado CRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

1. Ministrar pelo menos dez horas de instrução de voo como CRI. Caso os requerentes tenham privilégios CRI tanto em aviões monomotor como em aviões multimotor, essas horas de instrução de voo devem ser divididas equitativamente entre aviões monomotor e aviões multimotor;

▼ M11

2. Completar formação de refresco de conhecimentos de instrutor como CRI numa ATO ou numa autoridade competente;
 3. Passar na avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935 para aviões multimotor ou monomotor, conforme o caso.
- b) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado CRI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea a), ponto 3.
- c) Renovação

Caso o certificado CRI tenha caducado, pode ser renovado se os requerentes, num período de 12 meses anterior à data de introdução do pedido de renovação:

1. Tiverem completado formação de refresco de conhecimentos como CRI numa ATO ou numa autoridade competente;
2. Tiverem completado a avaliação de competência tal como requerido na secção FCL.935.

▼ B*SECÇÃO 6**Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de voo por instrumentos — IRI***FCL.905.IRI IRI — Privilégios e condições****▼ M3**

- a) Os privilégios de um IRI habilitam-no a ministrar instrução para a emissão, revalidação e renovação de uma EIR ou de uma IR na categoria de aeronave adequada;

▼ B

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

▼ M12**FCL.915.IRI IRI — Pré-requisitos**

Os requerentes de um certificado IRI devem:

- a) No caso de um IRI(A):
1. Prestar formação em FSTD durante um curso de formação aprovado numa ATO, ter completado pelo menos 200 horas de voo em IFR após a emissão da BIR ou da IR, das quais pelo menos 50 horas em aviões;
 2. Prestar formação num avião, ter completado pelo menos 800 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 400 horas em aviões;
 3. Para requerer um IRI(A) para aviões multimotor, cumprir os requisitos estabelecidos nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935;

▼ M12

b) Para um certificado IRI(H):

1. Prestar formação em FSTD durante um curso de formação aprovado numa ATO, ter completado pelo menos 125 horas de voo em IFR após a emissão da IR, das quais pelo menos 65 horas devem ser de tempo de voo por instrumentos em helicópteros;
2. Prestar formação num helicóptero, ter completado pelo menos 500 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 250 horas devem ser de tempo de voo por instrumentos em helicópteros; e
3. Para requerer um certificado IR(H) para helicópteros multimotor, cumprir os requisitos previstos na secção FCL.905.FI, alínea h), ponto 2;

c) Os requerentes a um certificado IRI(As) devem ter completado pelo menos 300 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 100 horas por instrumentos em aeróstatos.

▼ B**FCL.930.IRI IRI — Curso de formação**

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

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

▼ M11

ii) para o IRI(H), pelo menos dez horas de instrução de voo num helicóptero, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III. No caso de requerentes titulares de um certificado FI(H), estas horas serão reduzidas para pelo menos cinco,

▼ B

iii) para o IRI(As), pelo menos 10 horas de instrução de voo num aeróstato, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

b) A instrução de voo será ministrada por um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI i).

c) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão a totalidade de créditos correspondentes ao requisito da alínea a)1.

FCL.940.IRI IRI — Revalidação e renovação

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

*SECÇÃO 7**Requisitos específicos para o instrutor de voo artificial — SFI***▼ M11****FCL.905.SFI SFI — Privilégios e condições**

a) Os privilégios dos SFI habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave pertinente, para:

▼ M11

1. Revalidação e renovação de um IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente;
2. Emissão de um IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente e tenham realizado o curso de formação IRI.

b) Os privilégios dos SFI para aviões monopiloto habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:

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

Os privilégios dos SFI para aviões monopiloto podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos monopiloto e de alta performance em operações multipiloto, desde que preencham qualquer das seguintes condições:

- i) Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
- ii) Possuam pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI;
2. A fase básica dos cursos MPL e MCC, desde que os privilégios dos SFI (SPA) tenham sido alargados a operações multipiloto em conformidade com o ponto 1.

c) Os privilégios dos SFI para aviões multipiloto habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:

1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões multipiloto e, quando os requerentes procuram obter privilégios para operar em operações multipiloto, para aviões monopiloto complexos e de alta performance;
2. O curso de formação MCC;
3. As fases básica, intermédia e avançada do curso MPL, desde que, para a fase básica, sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI(A) ou IRI(A);

d) Os privilégios dos SFI para helicópteros habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:

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

FCL.910.SFI SFI — Restrições aos privilégios

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

Os privilégios podem estender-se a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronave quando os titulares tiverem:

▼ M11

- a) Completado o conteúdo do simulador no curso para qualificação de tipo pertinente;
- b) Completado as partes pertinentes da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso TRI aplicável;
- c) Efetuado, num curso de qualificação de tipo completo, pelo menos três horas de instrução de voo relacionada com as tarefas de um SFI no tipo aplicável sob a supervisão e com a aprovação de um TRE ou SFE qualificado para o efeito.

Os privilégios dos SFI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os SFI tiverem efetuado as partes relevantes em relação ao tipo da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso TRI aplicável.

▼ B**FCL.915.SFI SFI — Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado SFI deve:

- a) Ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave adequada;
- b) Ter realizado a verificação de competências para a emissão da qualificação de tipo da aeronave específica num FFS que represente o tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento; e
- c) Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões multipiloto ou SFI(PL), ter:
 - 1. Pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em aviões multipiloto ou aeronaves de decolagem vertical;
 - 2. Realizado, como piloto ou como observador, nos 12 meses anteriores ao requerimento, pelo menos:
 - i) três sectores de rota na cabina de pilotagem do tipo de aeronave aplicável, ou
 - ii) duas sessões de instrução em simulador de avião comercial conduzidas por uma tripulação de voo certificada na cabina de pilotagem do tipo aplicável. Estas sessões de simulador incluirão dois voos de pelo menos duas horas cada entre dois aeródromos diferentes, e o planeamento pré-voo e balanço final associados;
- d) Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões monopiloto complexos e de alta performance:
 - 1. Ter completado pelo menos 500 horas de voo como PIC em aviões monopiloto;
 - 2. Ser ou ter sido titular de uma qualificação IR(A) multimotor; e
 - 3. Cumprir os requisitos estipulados na alínea c)2;
- e) Adicionalmente, para um SFI(H):
 - 1. Ter efectuado, como piloto ou como observador, pelo menos uma hora de voo na cabina de pilotagem do tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento; e

▼ B

2. No caso de helicópteros multipiloto, pelo menos 1 000 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto;
3. No caso de helicópteros monopiloto e multimotor, ter efectuado 500 horas como piloto de helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros monopiloto multimotor;
4. No caso de helicópteros monopiloto monomotor, ter efectuado 250 horas como piloto em helicópteros.

FCL.930.SFI SFI — Curso de formação

- a) O curso de formação para um SFI incluirá:

1. O conteúdo FSTD do curso de qualificação de tipo aplicável;

▼ M11

2. As partes pertinentes da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso de formação TRI aplicável.

▼ B

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

▼ M11**FCL.940.SFI SFI — Revalidação e renovação**

- a) Revalidação

Para a revalidação de um certificado SFI, os requerentes terão de, antes da data de expiração do certificado SFI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

1. Ter completado pelo menos 50 horas como instrutores ou examinadores em FSTD, das quais pelo menos 15 horas no período de 12 meses imediatamente anterior à data de expiração do certificado SFI;
 2. Ter completado treino de refrescamento de instrutor como SFI numa ATO;
 3. Ter aprovado nas secções pertinentes da avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935;
- b) Além disso, os requerentes devem ter efetuado, num FFS, as verificações de proficiência para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais são titulares de privilégios.
- c) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado SFI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea a), ponto 3.
- d) Se o SFI for titular de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado SFI para os outros tipos de que é titular na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.
- e) Renovação

Para a renovação de um certificado SFI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ter completado treino de refrescamento de instrutor como SFI numa ATO;

▼ M11

2. Passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935;
3. Ter efetuado, num FSTD, a prova de perícia para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais são renovados os privilégios.

▼ B*SECÇÃO 8****Requisitos específicos para o instrutor de cooperação em tripulação múltipla — MCCI*****FCL.905.MCCI MCCI — Privilégios e condições**

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

FCL.910.MCCI MCCI — Restrições aos privilégios

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

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

FCL.915.MCCI MCCI — Pré-requisitos

Um requerente de um certificado MCCI deve:

- a) Ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave adequada;
- b) Ter pelo menos:

▼ M3

1. No caso de aviões, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, 1 500 horas de experiência de voo como piloto em operações multipiloto;

▼ B

2. No caso de helicópteros, 1 000 horas de experiência de voo como piloto em operações de tripulação múltipla, das quais pelo menos 350 horas em helicópteros multipiloto.

FCL.930.MCCI MCCI — Curso de formação

- a) O curso de formação para um MCCI incluirá pelo menos:
 1. 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem;
 2. Formação técnica relacionada com o tipo de FSTD em que o requerente pretende dar instrução;

▼B

3. Três horas de instrução prática, que pode ser instrução de voo ou instrução MCC no FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS pertinente, sob a supervisão de um TRI, SFI ou MCCI nomeado pela ATO para esse efeito. Estas horas de instrução de voo sob supervisão incluirão a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920;
- b) Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI, TRI, CRI, IRI ou SFI serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), ponto 1.

FCL.940.MCCI MCCI — Revalidação e renovação

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

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

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

▼M11**FCL.910.STI SFI — Restrições aos privilégios**

Os privilégios dos STI são limitados ao FSTD em que o curso de instrução STI foi realizado.

Os privilégios podem estender-se a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave se nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento os titulares tiverem:

- a) Completado o teor FSTD do curso TRI ou CRI na classe ou no tipo de aeronave para a qual são requeridos privilégios de instrução;
- b) Passado, no FSTD em que a instrução de voo é habitualmente ministrada, a secção da verificação de proficiência aplicável, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

▼ M11

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

- c) Realizado, num CPL, IR, PPL ou num curso de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo sob a supervisão de um FI, de um CRI(A), de um IRI ou de um TRI nomeado pela ATO para esse efeito, incluindo pelo menos uma hora de instrução de voo supervisionada por um FIE na categoria de aeronave adequada.

FCL.915.STI SFI — Pré-requisitos

- a) Os requerentes da emissão de um certificado STI devem:

1. Ser, ou ter sido titulares nos três anos anteriores ao requerimento, de uma licença de piloto e de privilégios de instrução adequados aos cursos nos quais pretendem ministrar a instrução;
2. Ter realizado num FSTD a verificação de proficiência pertinente para a qualificação de classe ou de tipo, no período de 12 meses imediatamente anterior ao requerimento.

Os requerentes da emissão de um certificado STI(A) que pretendam ministrar instrução apenas em dispositivos BITD terão apenas de realizar os exercícios adequados para uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A);

- b) Adicionalmente aos requisitos dispostos na alínea a), para a emissão de um certificado STI(H), os requerentes devem ter efetuado pelo menos uma hora de voo como observadores na cabina de pilotagem do tipo de helicóptero aplicável, nos 12 meses imediatamente anteriores ao requerimento.

▼ B**FCL.930.STI STI — Curso de formação**

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

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

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

▼ M11**FCL.940.STI STI — Revalidação e renovação do certificado STI**

- a) Revalidação

Para a revalidação de um certificado STI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado STI, cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ter realizado pelo menos três horas de instrução de voo num FSTD, como parte de um curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo;
2. Ter passado no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

▼ M11

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

b) Renovação

Para a renovação de um certificado STI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento:

1. Completar uma formação de refrescamento como STI numa ATO;
2. Passar no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

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

3. Realizar, na categoria de aeronave pertinente, como parte de um curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo sob a supervisão de um FI, de um CRI, de um IRI ou de um TRI nomeado pela ATO para esse efeito, incluindo pelo menos uma hora de instrução de voo supervisionada por um Examinador de Instrutor de Voo (FIE).

▼ B*SECÇÃO 10**Instrutor de qualificação de voo de montanha — MI***FCL.905.MI MI — Privilégios e condições**

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

FCL.915.MI MI — Pré-requisitos

Um requerente de um certificado MI deve:

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

FCL.930.MI MI — Curso de formação

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

▼ M3**FCL.940.MI Validade do certificado MI**

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

▼B*SECÇÃO II****Requisitos específicos para o instrutor de ►C1 voos de ensaio ◀ — FTI*****FCL.905.FTI FTI — Privilégios e condições**

- a) Os privilégios de um instrutor de ►C1 voos de ensaio ◀ (FTI) habilitam-no a dar instrução, na categoria de aeronave pertinente, para:
1. A emissão de qualificações de ►C1 voos de ensaio ◀ de categoria 1 e 2, desde que seja titular da qualificação de ►C1 voos de ensaio ◀ da categoria pertinente;
 2. A emissão de um certificado FTI, na categoria pertinente de qualificação de ►C1 voos de ensaio ◀, desde que o instrutor tenha pelo menos dois anos de experiência como instrutor para a emissão de qualificações de ►C1 voos de ensaio ◀
- b) Os privilégios de um FTI que seja titular de uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◀ de categoria 1 incluem a ministração de instrução de voo também para qualificações de ►C1 voos de ensaio ◀ de categoria 2.

FCL.915.FTI FTI — Pré-requisitos

Um requerente de um certificado FTI deve:

- a) Ser titular de uma qualificação de ►C1 voos de ensaio ◀ emitida em conformidade com o preceituado em FCL.820;
- b) Ter completado pelo menos 200 horas de ►C1 voos de ensaio ◀ de categoria 1 ou 2.

FCL.930.FTI FTI — Curso de formação

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

1. 25 horas de ensino e aprendizagem;
2. 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;
3. Cinco horas de instrução prática de voo sob a supervisão de um FTI qualificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FTI b). Estas horas de instrução de voo incluirão a avaliação da competência do requerente como preceituado em FCL.920.

- b) Atribuição de créditos

1. Os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea a)1.
2. Além disso, os requerentes que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI ou TRI na categoria de aeronave pertinente receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea a)2.

FCL.940.FTI FTI — Revalidação e renovação

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado FTI, o requerente terá de, no período de validade do certificado FTI, cumprir um dos seguintes requisitos:
1. Efectuar pelo menos:
 - i) 50 horas de ►C1 voos de ensaio ◀, das quais pelo menos 1cinco horas nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FTI, e
 - ii) cinco horas de instrução de voo para ►C1 voos de ensaio ◀ nos 12 meses anteriores à data de expiração do certificado FTI; ou

▼B

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

SUBPARTE K

EXAMINADORES*SECÇÃO 1**Requisitos comuns***▼M11****FCL.1000 Certificados de examinador**

a) Geral

Os titulares de um certificado de examinador devem:

1. Ser titulares, salvo especificação em contrário no presente anexo, de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àqueles para os quais estão autorizados a conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências e o privilégio para ministrar a correspondente instrução;
2. Estar qualificados para exercerem funções de PIC na aeronave durante uma prova de perícia, uma verificação de proficiência ou uma avaliação de competência quando realizadas na aeronave.

b) Condições especiais:

1. A autoridade competente pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para a realização de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências, caso o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente subparte não seja possível devido à introdução de qualquer uma das seguintes situações:

- i) novas aeronaves nos Estados-Membros ou na frota de um operador;
- ii) novos cursos de formação no presente anexo.

Tal certificado será limitado às provas de perícia, às verificações de proficiência e às avaliações de competências necessárias para a introdução do novo tipo de aeronave ou do novo curso de formação e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder um ano.

2. Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), ponto 1, que pretendam requerer um certificado de examinador têm de cumprir os pré-requisitos e requisitos de revalidação previstos para essa categoria de certificado de examinador.
3. Caso não esteja disponível um examinador qualificado, as autoridades competentes podem autorizar, consoante o caso, os inspetores ou examinadores que não cumpram os requisitos pertinentes em matéria de instrutor, classe ou tipo, tal como especificados na alínea a), a realizar provas de perícia, verificações da proficiência e avaliações de competências.

c) Exame fora do território dos Estados-Membros:

1. Em derrogação da alínea a), 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 aos requerentes titulares de uma licença de piloto que seja conforme com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que esses requerentes:

▼ M11

- i) sejam pelo menos titulares de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àquele para o qual estão autorizado a realizar provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência e, em qualquer caso, pelo menos uma CPL;
 - ii) estejam qualificados para exercerem funções de PIC na aeronave durante uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência realizada na aeronave;
 - iii) cumpram os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do devido certificado de examinador; e
 - iv) demonstrem à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras europeias 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 pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a prova/verificação é efetuada.

FCL.1005 Limitação dos privilégios em caso de interesses pessoais

Os examinadores não podem realizar:

- a) Provas de perícia ou avaliações da competência aos requerentes da emissão de uma licença, qualificação ou certificado a quem tenham ministrado mais de 25 % 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 competência; e
- b) Provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência quando considerarem que a sua objetividade pode estar em causa.

▼ B**FCL.1010 Pré-requisitos para os examinadores**

Os requerentes de um certificado de examinador devem demonstrar:

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

FCL.1015 Estandarização dos examinadores**▼ M7**

- a) O requerente de um certificado de examinador deve frequentar um curso de estandarização ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente. O requerente de um certificado de examinador para planadores ou balões pode frequentar um curso de estandarização ministrado por uma DTO e aprovado pela autoridade competente.

▼ B

- b) O curso de estandarização consistirá em instrução teórica e prática e incluirá, pelo menos:
 - 1. A condução de duas provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência para as licenças, qualificações ou certificados para os quais o requerente pretende obter o privilégio de condução de provas e verificações;

▼B

2. Instrução sobre os requisitos aplicáveis da presente parte e os requisitos de operação aérea aplicáveis, sobre a condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competência, assim como sobre a sua documentação e a elaboração de relatórios;
3. Uma sessão de informação sobre os procedimentos administrativos nacionais, os requisitos em termos de protecção de dados pessoais, responsabilidade, seguros contra acidentes e taxas;

▼M3

4. Uma sessão de informação sobre a necessidade de rever e aplicar os elementos mencionados no ponto 3 na condução de provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador; e
 5. Instrução sobre a forma de obter acesso, quando necessário, a estes procedimentos e requisitos nacionais de outras autoridades competentes.
- c) Os titulares de um certificado de examinador não podem conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador, exceto se tiverem examinado as informações disponíveis mais recentes sobre os procedimentos nacionais pertinentes da autoridade competente do requerente.

▼B**FCL.1020 Avaliação das competências dos examinadores**

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

▼M11**FCL.1025 Validade, revalidação e renovação dos certificados de examinador****a) Validade**

O certificado de examinador é válido por três anos.

b) Revalidação

Para a revalidação de um certificado de examinador, os titulares devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Antes da data de expiração do certificado, terem realizado pelo menos seis provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências;
2. Nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, terem completado um curso de refrescamento para examinadores que é ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente. Um examinador titular de um certificado para planadores ou balões pode ter concluído, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, um curso de refrescamento para examinadores que é ministrado por uma DTO e aprovado pela autoridade competente.
3. Uma das provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências realizadas em conformidade com o ponto 1 deve ter lugar nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de examinador e deve:
 - i) ter sido avaliada por um inspetor da autoridade competente ou por um examinador sénior especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente responsável pelo certificado de examinador; ou
 - ii) cumprir os requisitos da secção FCL.1020.

▼M11

Se os requerentes da revalidação possuírem privilégios para mais do que uma categoria de examinador, todos os privilégios de examinador podem ser revalidados se os requerentes cumprirem os requisitos estabelecidos na secção FCL.1020, alínea b), pontos 1 e 2, para uma das categorias dos certificados de examinador de que são titulares, com o acordo da autoridade competente.

c) Renovação

Caso o certificado tiver expirado, antes de retomar o exercício dos privilégios, os requerentes devem cumprir os requisitos previstos na secção FCL.1020, alínea b), ponto 2, nos 12 meses imediatamente anteriores ao pedido de renovação.

d) Um certificado de examinador só pode ser revalidado ou renovado se os requerentes demonstrarem a continuação do cumprimento dos requisitos estabelecidos nas secções FCL.1010 e FCL.1030.

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

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

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

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

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

▼ M3

- iv) uma declaração de que o examinador 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 de examinador,
- v) uma cópia do certificado de examinador que inclua o âmbito dos seus privilégios como examinador no caso das provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador.

▼ B

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

*SECÇÃO 2**Requisitos específicos para examinadores de voo — FE***FCL.1005.FE FE — Privilégios e condições**

- a) FE(A). Os privilégios de um FE para aviões habilitam-no a conduzir:
 - 1. Provas de perícia para a emissão de uma PPL(A) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo monopiloto, com excepção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 2. Provas de perícia para a emissão de uma CPL(A) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo de avião monopiloto, com excepção de aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 3. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão de uma LAPL(A), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 100 horas de instrução de voo;
 - 4. Provas de perícia para a emissão de uma qualificação de montanha, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 500 descolagens e aterragens em instrução de voo para a qualificação de montanha;

▼ M3

- 5. Verificações de proficiência para a revalidação e renovação de EIR, desde que o FE tenha realizado pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em aviões e cumpra os requisitos constantes da parte FCL.1010.IRE, alínea a), ponto 2.

▼ B

- b) FE(H). Os privilégios de um FE para helicópteros habilitam-no a conduzir:
 - 1. Provas de perícia para a emissão de uma PPL(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações de tipo de helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa PPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;

▼B

2. Provas de perícia para a emissão de uma CPL(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações de tipo para helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa CPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 3. Provas de perícia e verificações de proficiência para qualificações de tipo para helicópteros monopiloto multimotor averbadas numa PPL(H) ou numa CPL(H), desde que o examinador tenha cumprido os requisitos previstos nos pontos 1 ou 2, conforme o caso, e seja titular de uma CPL(H) ou ATPL(H) e, se aplicável, de uma IR(H);
 4. Provas de perícia e verificações de proficiência para uma LAPL(H), desde que o examinador tenha efectuado pelo menos 500 horas de voo como piloto em helicópteros, das quais pelo menos 150 de instrução de voo;
- c) FE(As). Os privilégios de um FE para aeróstatos habilitam-no a conduzir provas de perícia para a emissão de PPL(As) e de CPL(As), assim como provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de tipo de aeróstatos, desde que o examinador tenha efectuado pelo menos 500 horas de voo como piloto em aeróstatos, das quais pelo menos 100 de instrução de voo;

▼M12**▼B****FCL.1010.FE FE — Pré-requisitos**

Um requerente de um certificado FE deve:

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

*SECÇÃO 3****Requisitos específicos para os examinadores de qualificação de tipo — TRE*****FCL.1005.TRE TRE — Privilégios e condições**

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

1. Provas de perícia para a emissão inicial de qualificações de tipo de aviões ou aeronaves de descolagem vertical, consoante o caso;

▼M3

2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo, de EIR e de IR;

▼B

3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(A);
4. Provas de perícia para a emissão de uma MPL, desde que o examinador tenha cumprido os requisitos estabelecidos em FCL.925;

▼M11

5. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI ou SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).

▼B

- b) TRE(H). Os privilégios de um TRE(H) habilitam-no a conduzir:
1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo de helicópteros;
 2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, ou para a extensão da IR(H) de helicópteros monomotor a helicópteros multimotor, desde que o TRE(H) seja titular de uma IR(H) válida;
 3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(H);

▼M11

4. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI(H) ou SFI(H), desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).

▼B**FCL.1010.TRE TRE — Pré-requisitos**

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

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

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

1. Ser titulares de um certificado TRI(H) ou, no caso de helicópteros monopiloto monomotor, de um certificado FI(H) válido, para o tipo aplicável;
2. Para a emissão inicial de um certificado TRE, ter completado 50 horas de instrução de voo como TRI, FI ou SFI no tipo aplicável ou num FSTD que represente o mesmo tipo.
3. No caso de helicópteros multipiloto, ser titulares de uma CPL(H) ou ATPL(H) e ter completado pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto, das quais pelo menos 500 horas como PIC;
4. No caso de helicópteros monopiloto multimotor:
 - i) Ter completado 1 000 horas de voo como pilotos em helicópteros, das quais 500 horas como PIC;
 - ii) Ser titular de uma CPL(H) ou ATPL(H) e, se for caso disso, de uma IR(H) válida;

▼B

5. No caso de helicópteros monopiloto monomotor:

- i) ter completado 750 horas de voo como piloto em helicópteros, das quais 500 horas como PIC,

▼M3

- ii) ser titular de uma CPL(H) ou ATPL(H).

▼B

6. Antes de os privilégios de um TRE(H) monopiloto multimotor serem alargados a privilégios multipiloto multimotor no mesmo tipo de helicóptero, o titular deve ter pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.

7. No caso de requerentes do primeiro certificado TRE multipiloto multimotor, as 1 500 horas de experiência de voo em helicópteros multipiloto exigidas na alínea b)3 podem ser consideradas cumpridas se os requerentes tiverem completado as 500 horas de voo como PIC num helicóptero multipiloto do mesmo tipo.

*SECÇÃO 4****Requisitos específicos para Examinadores de Qualificação de Classe — CRE*****FCL.1005.CRE CRE — Privilégios**

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

- a) Provas de perícia para a emissão de qualificações de classe e de tipo;

▼M11

- b) Verificações de proficiência para:

- 1. A revalidação e a renovação de qualificações de classe e de tipo;
- 2. A revalidação de IR, desde que os CRE tenham concluído pelo menos 1 500 horas como pilotos de aviões e pelo menos 450 horas de voo em IFR;
- 3. A renovação de IR, desde que os CRE cumpram os requisitos estabelecidos na secção FCL.1010.IRE, alínea a); e
- 4. A revalidação e a renovação de EIR, desde que os CRE tenham realizado pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos de aviões e cumpram os requisitos constantes da parte FCL.1010.IRE, alínea a), ponto 2;

▼M4

- c) Provas de perícia para a extensão dos privilégios da LAPL(A) a outra classe ou variante de avião.

▼B**FCL.1010.CRE CRE — Pré-requisitos**

Os requerentes de um certificado CRE devem:

- a) Ser ou terem sido titulares de uma CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) com privilégios monopiloto e ser titulares de uma PPL(A);

▼M11

- b) Ser titulares de um certificado CRI ou FI para a classe ou o tipo aplicável;

▼B

- c) Ter completado 500 horas de voo como pilotos em aviões.

*SECÇÃO 5****Requisitos específicos para examinadores de qualificação de voo por instrumentos — IRE*****▼M3****FCL.1005.IRE IRE — Privilégios**

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

▼ M11**FCL.1010.IRE IRE — Pré-requisitos****a) IRE(A)**

Os requerentes de um certificado IRE para aviões devem ser titulares de um certificado IRI(A) ou FI(A) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(A) e devem ter concluído:

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

b) IRE(H)

Os requerentes de um certificado IRE para helicópteros devem ser titulares de um certificado IRI(H) ou FI(H) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(H) e devem ter concluído:

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

c) IRE(As)

Os requerentes de um certificado IRE para aeróstatos devem ser titulares de um certificado IRI(As) ou FI(As) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(As) e devem ter concluído:

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

▼ B*SECÇÃO 6**Requisitos específicos para examinadores de voo artificial — SFE***▼ M11****FCL.1005.SFE SFE — Privilégios e condições****a) SFE para aviões [SFE(A)] e SFE para aeronaves de descolagem vertical [SFE(PL)]**

Os privilégios dos SFE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical consistem em conduzir num FFS ou, no que toca às avaliações do ponto 5, no FSTD aplicável:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões ou aeronaves de descolagem vertical, consoante o caso;
2. Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano;
3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(A);
4. Provas de perícia para a emissão de uma MPL, desde que cumpram os requisitos estabelecidos na secção FCL.925; e

▼ M11

5. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(A) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).

b) SFE para helicópteros [SFE (H)]

Os privilégios dos SFE(H) consistem em conduzir num FFS ou, no que toca às avaliações do ponto 4, no FSTD aplicável:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo;
2. Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que os SFE tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano anterior à verificação de proficiência;
3. Provas de perícia para a emissão de ATPL(H); e
4. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI(H), desde que os requerentes tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(H) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).

FCL.1010.SFE SFE — Pré-requisitos**▼ M12**

a) SFE(A)

Os requerentes de um certificado SFE(A) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. No caso de aviões multipiloto:
 - i) ser ou ter sido titulares de uma ATPL(A) e de uma qualificação de tipo;
 - ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo de avião aplicável; e
 - iii) ter pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em aviões multipiloto;
2. No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance:
 - i) ser ou ter sido titulares de uma CPL(A) ou de uma ATPL(A) e de uma qualificação de tipo;
 - ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo ou a classe de avião aplicável; e
 - iii) ter pelo menos 500 horas de voo como pilotos em aviões monopiloto;

▼ M11

3. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como TRI(A) ou SFI(A) no tipo aplicável.

b) SFE(H)

Os requerentes de um certificado SFE(H) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ser ou ter sido titulares de uma ATPL(H) e de uma qualificação de tipo para o tipo de helicóptero aplicável;
2. Ser titulares de um certificado SFI(H) para o tipo de helicóptero aplicável;

▼ M11

3. Ter pelo menos 1 000 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto;
4. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como TRI(H) ou SFI(H) no tipo aplicável.

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

- a) FIE(A). Os privilégios de um FIE para aviões habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(A), CRI(A), IRI(A) e TRI(A) em aviões monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente;
- b) FIE(H). Os privilégios de um FIE para helicópteros habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(H), IRI(H) e TRI(H) em helicópteros monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente;

▼ M12

- c) FIE(As). Os privilégios de um FIE em aeróstatos habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados de instrutor de aeróstatos, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente.

▼ B**FCL.1010.FIE FIE — Pré-requisitos**

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

no caso de requerentes que pretendam conduzir avaliações de competência:

 1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
 2. Ter completado 2 000 horas de voo como pilotos em aviões ou TMG; e
 3. Ter no activo pelo menos 100 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.
- b) FIE(H). Os requerentes de um certificado FIE para helicópteros devem:
 1. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
 2. Ter completado 2 000 horas de voo como pilotos em helicópteros;
 3. Ter no activo pelo menos 100 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado de instrutor.
- c) FIE(As). Os requerentes de um certificado FIE para aeróstatos devem:
 1. Ter completado 500 horas de voo como pilotos em aeróstatos;
 2. Ter no activo pelo menos 20 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado FI(As);
 3. Ser titulares do certificado de instrutor pertinente.

▼ M12

▼B*Apêndice 1***Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos****▼M4****A. ATRIBUIÇÃO DE CRÉDITOS DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS
PARA A EMISSÃO DE UMA LICENÇA DE PILOTO — INSTRU-
ÇÃO DE TRANSFERÊNCIA E REQUISITOS DE EXAME****▼M12****1. LAPL e PPL**

- 1.1. Para a emissão de uma LAPL, serão creditados na totalidade ao titular de uma LAPL noutra categoria de aeronave os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.120, alínea a).
- 1.2. Para a emissão de uma LAPL(A), ou de uma PPL, serão creditados aos titulares de uma PPL, de uma CPL ou de uma ATPL noutra categoria de aeronave os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.215, alínea a). Este crédito é igualmente aplicável aos requerentes de uma LAPL ou de uma PPL que sejam titulares de uma BPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ou de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, à exceção de que a matéria «navegação» não será creditada.

-
- 1.3. Para a emissão de uma PPL, o titular de uma LAPL na mesma categoria de aeronave obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos em matéria de de instrução e de exame de conhecimentos teóricos.
 - 1.4. Em derrogação ao disposto no ponto 1.2, para emissão de uma LAPL(A), o titular de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 com privilégios para pilotar TMG deve demonstrar um nível adequado de conhecimentos teóricos para a classe de aviões monomotor de pistões (terra) em conformidade com a secção FCL.135.A, alínea a), ponto 2.

▼B**2. CPL**

- 2.1. Um requerente de uma CPL que seja titular de uma CPL noutra categoria de aeronave deve ter recebido formação de transferência em conhecimentos teóricos num curso homologado, com base nas diferenças identificadas entre os programas da CPL para diferentes categorias de aeronave.
- 2.2. O requerente deve passar os exames de conhecimentos teóricos definidos na presente parte nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:
 - 021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: estrutura e sistemas, electrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência;
 - 022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;
 - 032/034 — Aviões ou helicópteros de alta performance, conforme aplicável;
 - 070 — Procedimentos operacionais; e
 - 080 — Princípios de voo.
- 2.3. A um requerente de uma CPL que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma IR na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:
 - performance humana,
 - meteorologia.

▼B**3. ATPL**

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

▼M3

- 3.2. O requerente deve passar os exames de conhecimentos teóricos definidos na presente parte nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:
- 021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: estrutura e sistemas, eletrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência;
 - 022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;
 - 032/034 — *Performance* dos aviões ou helicópteros, conforme aplicável;
 - 070 — Procedimentos operacionais; e
 - 080 — Princípios de voo.

▼B

- 3.3. A um requerente de uma ATPL(A) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações VFR.
- 3.4. A um requerente de uma ATPL(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:
- direito aéreo,
 - princípios de voo (helicóptero),
 - comunicações VFR.
- 3.5. A um requerente de uma ATPL(A) que tenha passado o exame teórico pertinente para uma IR(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações IFR.
- 3.6. A um requerente de uma ATPL(H) com uma IR(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:
- princípios de voo (helicóptero),
 - comunicações VFR.

4. IR**▼M3**

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

▼B

- 4.2. A um requerente de uma IR(H) que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma ATPL(H) VFR é exigido que passe nos exames das seguintes matérias:
- direito aéreo,
 - planeamento de voo e monitorização de voo,
 - radionavegação,
 - comunicações IFR.

Apêndice 2

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

Nível	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensão	Interacção
Superior (pe- rito) (Nível 6)	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, quase nunca dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintácticos.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de temas familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, variado e adaptável ao registo.	Capaz de manter conversas prolongadas com naturalidade e sem esforço. Varia o débito do discurso para efeitos estilísticos, por exemplo para acentuar um determinado argumento. Utiliza espontaneamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta e sistemática em quase todos os contextos, inclusivamente das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais e responde-lhes adequadamente.
Avançado (Nível 5)	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, raramente dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintácticos. Tenta estruturas complexas, mas comete erros que, por vezes, prejudicam o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Recurso sistemático e correcto a paráfrases. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de manter conversas prolongadas com relativa facilidade sobre temas familiares, mas incapaz de variar o débito do discurso como instrumento estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta de temas correntes, concretos e profissionais e geralmente correcta quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Capaz de compreender uma série de variedades de discurso (dialectos e/ou sotaques) ou registos.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere eficazmente a relação falante/ouvinte.

▼ **B**

Nível	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensão	Interacção
Operacional (Nível 4)	A pronúncia, a acentuação, o ritmo e a entoação são influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, mas só por vezes dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais e os padrões sintácticos básicos são utilizados com criatividade e normalmente bem dominados. Podem ocorrer erros, sobretudo em circunstâncias excepcionais ou imprevistas, mas raramente interferem com o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são normalmente suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Capaz, muitas vezes, de utilizar com êxito paráfrases, na falta de vocabulário, em circunstâncias excepcionais ou imprevistas.	Capaz de produzir enunciação relativamente longos a um ritmo adequado. Podem ocorrer quebras de fluência na mudança de um discurso planeado ou com recurso a expressões conhecidas para uma interacção espontânea, mas sem que isso impeça a comunicação efectiva. Utiliza de um modo limitado os marcadores ou articuladores do discurso. A utilização de bordões linguísticos não é factor de distração.	A compreensão é geralmente correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando o sotaque ou a variante utilizado/a é suficientemente inteligível para uma comunidade de utilizadores internacional. Quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos, a compreensão pode ser mais lenta ou exigir estratégias de clarificação.	As respostas são normalmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém o diálogo mesmo quando lida com uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Lida convenientemente com aparentes mal-entendidos tratando de verificar, confirmar ou clarificar o que se pretende.

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

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

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

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

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

▼M8

4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(A);
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos;
 - c) Formação em MCC para a operação de aviões multipiloto; bem como
 - d) UPRT em conformidade com o ponto FCL.745.^A, a menos que os requerentes já tenham concluído este curso de formação antes de iniciar o curso integrado ATP.
5. Os requerentes que reprovem ou que não consigam realizar a totalidade do curso ATP(A) podem requerer à autoridade competente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores assim como uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

▼B**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(A) consistirá em pelo menos 750 horas de instrução.

► **M8** 7.1. ◀ O curso MCC consistirá em pelo menos 25 horas de instrução teórica e exercícios.

▼M8

- 7.2. A instrução teórica em UPRT deve ser realizada em conformidade com a parte FCL.745.^A.

▼B**EXAME TEÓRICO**

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

▼B**TREINO DE VOO****▼M8**

9. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 195 horas, incluídos todos os exames de aferição de progresso, das quais até 55 horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 195 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
- a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 55 horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
 - b) 70 horas como PIC, entre as quais horas de voo VFR e de voo por instrumentos, voadas como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;
 - c) 50 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida; bem como
 - d) 5 horas de voo noturno, das quais 3 horas de instrução em duplo comando, que devem incluir, pelo menos:
 - 1) 1 hora de voo de navegação em duplo comando;
 - 2) cinco descolagens a solo; bem como
 - 3) cinco aterragens a solo com paragem completa;
 - e) Treino de voo UPRT em conformidade com o ponto FCL.745.^A;
 - f) 115 horas de tempo de instrumentos compreendendo, pelo menos:
 - 1) 20 horas como SPIC;
 - 2) 15 horas de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS ou um FNPT II;
 - 3) 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:
 - i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I; ou
 - ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até 10 horas podem ser realizadas num FNPT I.

Os requerentes que sejam titulares de um certificado que comprove a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditados até 10 horas do tempo requerido de instrução de voo por instrumentos. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas; bem como
 - g) 5 horas num avião:
 - 1) Certificado para o transporte de pelo menos 4 pessoas; bem como
 - 2) Com uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retrátil.

▼B**PROVA DE PERÍCIA**

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

B. Curso modular ATP – Aviões

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

▼B

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

Ter completado pelo menos as seguintes horas de instrução teórica:

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

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

C. Curso integrado CPL/IR – Aviões

GERAL

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

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 180 horas de voo, nelas incluídos todos os testes de progresso, das quais até 40 horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 180 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
 - a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 40 pode ser tempo de instrumentos em terra;

▼ M11

- b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;

▼ B

- c) 50 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

- d) Cinco horas de voo efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens de paragem completa a solo; e

- e) 100 horas de instrumentos compreendendo, pelo menos:

- 1. 20 horas como SPIC; e

- 2. 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:

- i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I, ou

- ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até 10 horas podem ser realizadas num FNPT I.

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

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

PROVAS DE PERÍCIA

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

D. Curso integrado CPL – Aviação**GERAL**

- 1. O objectivo de um curso integrado CPL(A) consiste em treinar pilotos para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(A).
- 2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(A) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
- 3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(A) ou de uma PPL(H), ser-lhe-ão creditadas 50 % das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 45 horas caso tenha obtido uma qualificação de voo nocturno em aviões, das quais até 20 horas podem ser contabilizadas para o cumprimento dos requisitos de tempo de voo de instrução em duplo comando.
- 4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da CPL(A); e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.
- 5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(A) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

▼B**CONHECIMENTOS TEÓRICOS**

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 150 horas, nelas incluídas todos os testes de progresso, das quais até cinco horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 150 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
 - a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de cinco pode ser de instrumentos em terra;

▼M11

- b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como SPIC;

▼B

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

PROVA DE PERÍCIA

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

E. Curso modular CPL – Aviões**GERAL**

1. O objectivo de um curso modular CPL(A) consiste em treinar titulares de uma PPL(A) para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(A).
2. Antes de iniciar o curso modular CPL(A), o requerente deve ser titular de uma PPL(A) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.

▼B

3. Antes de iniciar o treino de voo, o requerente deve:

▼M12

- a) Ter completado 150 horas de voo; incluindo 50 horas como PIC em aviões, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação.

À exceção do requisito de 50 horas como PIC em aviões, as horas como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 150 horas de voo em avião em qualquer dos seguintes casos:

1. 20 horas em helicópteros, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(H);
2. 50 horas em helicópteros, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(H);
3. 10 horas em TMG ou em planadores;
4. 20 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(As);
5. 50 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(As).

▼B

- b) Ter cumprido os pré-requisitos para a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para aviões multimotor em conformidade com a Subparte H, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia.
4. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(A) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua organizado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.
5. O curso consistirá em:
- a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da CPL(A); e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

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

▼B**EXPERIÊNCIA**

12. Os requerentes de uma CPL(A) devem ter completado pelo menos 200 horas de voo, compreendendo pelo menos:
- a) 100 horas como PIC, das quais 20 horas de voo de navegação como PIC, que devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
 - b) Cinco horas de voo devem ser efectuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação, cinco descolagens a solo e cinco aterragens com paragem completa a solo; e
 - c) 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de cinco horas pode ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I, FNPT II ou FFS. Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas;

▼M3

- d) Seis horas de tempo de voo devem ser completadas num avião multimotor, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia;

▼B

- e) As horas como PIC de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 200 horas de voo nos seguintes casos:
 - i) 30 horas em helicóptero, caso o requerente seja titular de uma PPL(H); ou
 - ii) 100 horas em helicópteros, caso o requerente seja titular de uma CPL(H); ou
 - iii) 30 horas em TMG ou planadores; ou
 - iv) 30 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma PPL(As); ou
 - v) 60 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma CPL(As).

PROVA DE PERÍCIA

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

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

1. O objectivo de um curso integrado ATP(H)/IR consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem como co-pilotos em helicópteros multipiloto multimotor no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(H)/IR.
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado ATP(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
 - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.

▼B

4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(H) e a IR;
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos; e
 - c) Treino em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga completar a totalidade do curso ATP(H)/IR pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

9. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 195 horas, nas quais estão incluídos todos os testes de progresso. No total das 195 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
 - a) 140 horas de instrução em duplo comando, das quais:
 1. 75 horas de instrução de voo à vista podem incluir:
 - i) 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
 - ii) 25 horas num FTD 2,3; ou
 - iii) 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou
 - iv) 20 horas num avião ou TMG;
 2. 50 horas de instrução de instrumentos podem incluir:
 - i) um máximo de 20 horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II/III de helicóptero; ou
 - ii) 10 horas em pelo menos um FNPT I de helicóptero ou num avião.
 3. 15 horas de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS de helicóptero ou um FTD 2,3 (MCC) ou um FNPT II/III(MCC) de helicóptero.

 Caso o helicóptero utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS de helicóptero utilizado para o treino de voo à vista, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o FNPT II/III de helicóptero.
 - b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Devem ser efectuadas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo.
 - c) 50 horas de voo de navegação, incluindo pelo menos 10 horas de voo de navegação como SPIC e um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

▼B

- d) Deverão ser completadas em helicóptero cinco horas de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:
 - i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos, e
 - ii) 40 horas de treino IR, que devem incluir pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

PROVAS DE PERÍCIA

10. Após a realização do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(H) num helicóptero multimotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR e deve cumprir os requisitos para a formação MCC.

G. Curso integrado ATP – Helicópteros**GERAL**

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

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(H) consistirá em pelo menos 650 horas de instrução.
7. O curso MCC consistirá em pelo menos 20 horas de instrução teórica e exercícios.

▼B**EXAME TEÓRICO**

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

TREINO DE VOO

9. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 150 horas, nas se incluindo todos os testes de progresso. No total das 150 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais:

i) 75 horas de instrução de voo à vista podem incluir:

1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou

2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou

3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou

4. 20 horas num avião ou TMG;

ii) 10 horas de instrução básica de instrumentos podem incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião;

iii) 10 horas MCC, para as quais pode ser utilizado: um FFS ou FTD 2,3 (MCC) ou FNPT II/III(MCC) de helicóptero.

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

b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo noturno a solo;

c) 50 horas de voo de navegação, das quais pelo menos 10 horas de voo de navegação como SPIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

d) Deverão ser realizadas cinco horas de voo noturno em helicópteros, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

PROVAS DE PERÍCIA

10. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(H) num helicóptero multimotor e cumprir os requisitos MCC.

▼B**H. Curso modular ATP – Helicópteros**

1. Os requerentes de uma ATPL(H) que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma PPL(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução num período de 18 meses:
 - a) Para os requerentes titulares de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago: 550 horas;
 - b) Para os requerentes titulares de uma CPL(H): 300 horas.
2. Os requerentes de uma ATPL(H)/IR que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma PPL(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução:
 - a) Para os requerentes titulares de uma PPL(H): 650 horas;
 - b) Para os requerentes titulares de uma CPL(H): 400 horas;
 - c) Para requerentes titulares de uma IR(H): 500 horas;
 - d) Para requerentes titulares de uma CPL(H) e de uma IR(H): 250 horas.

I. Curso integrado CPL/IR – Helicópteros**GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado CPL(H)/IR consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para operarem helicópteros monopiloto multimotor e para obterem uma CPL(H)/IR para helicópteros multimotor.
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(H), 50 % da experiência relevante serão contabilizados como crédito, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
 - b) 50 horas, das quais um máximo de 25 horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível de conhecimentos exigido para a CPL(H) e a IR, bem como para a qualificação de tipo inicial para helicópteros multimotor; e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

▼B

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

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 180 horas, nas quais se incluem todos os testes de progresso. Nas 180 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

a) 125 horas de instrução em duplo comando, das quais:

i) 75 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:

1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou
3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou
4. 20 horas num avião ou TMG,

ii) 50 horas de instrução de instrumentos que podem incluir:

1. Até 20 horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de helicóptero;
ou
2. 10 horas pelo menos num FNPT I de helicóptero ou num avião.

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

- b) 55 horas como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo noturno a solo;
- c) 10 horas de voo de navegação em duplo comando;
- d) 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- e) Deverão ser completadas cinco horas de voo noturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;

▼B

f) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:

- i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos, e
- ii) 40 horas de treino IR, das quais pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

PROVA DE PERÍCIA

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

J. Curso integrado CPL – Helicópteros**GERAL**

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

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(H) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução, ou 200 horas caso o requerente seja titular de uma PPL.

EXAME TEÓRICO

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

▼B**TREINO DE VOO**

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 13cinco horas, incluídos todos os testes de progresso, das quais um máximo de cinco horas pode ser tempo de instrumentos em terra. No total das 13cinco horas, os requerentes devem efectuar pelo menos:

a) 85 horas de instrução em duplo comando, das quais:

i) até 75 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:

1. 30 horas num FFS de helicóptero, nível C/D; ou

2. 25 horas num FTD 2,3 de helicóptero; ou

3. 20 horas num FNPT II/III de helicóptero; ou

4. 20 horas num avião ou TMG.

ii) um máximo de 10 horas pode ser de instrução de instrumentos, podendo incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião.

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

b) 50 horas como PIC, das quais 3cinco horas podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo;

c) 10 horas de voo de navegação em duplo comando;

d) 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

e) Deverão ser realizadas cinco horas de voo nocturno em helicópteros, das quais três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;

f) 10 horas de instrução de instrumentos em duplo comando, das quais pelo menos cinco horas num helicóptero.

PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(H).

K. Curso modular CPL – Helicópteros**GERAL**

1. O objectivo de um curso modular CPL(H) consiste em treinar os titulares de uma PPL(H) ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(H).

▼B

2. Antes de iniciar o curso modular CPL(H), um requerente deve ser titular de uma PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.

3. Antes de iniciar o treino de voo, o requerente deve:

▼M11

a) Ter completado 155 horas de tempo de voo, incluindo 50 horas como PIC em helicópteros, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação.

À exceção do requisito de 50 horas como PIC em helicópteros, as horas como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 155 horas de tempo de voo em helicóptero em qualquer dos seguintes casos:

1. 20 horas em aviões, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(A);
2. 50 horas em aviões, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(A);
3. 10 horas em TMG ou em planadores;
4. 20 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(As);
5. 50 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(As);

▼B

b) Ter cumprido o preceituado em FCL.725 e em FCL.720.H se na prova de perícia for utilizado um helicóptero multimotor.

4. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua organizado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.

5. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(H); e
- b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. Os requerentes que não sejam titulares de uma IR receberão pelo menos 30 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais:

- a) 20 horas de instrução de voo à vista, as quais podem incluir cinco horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de helicóptero; e
- b) 10 horas de instrução de instrumentos, que podem incluir cinco horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT I de helicóptero ou num avião.

9. Os requerentes titulares de uma IR(H) válida serão creditados na totalidade para efeitos de tempo de instrução de instrumentos. Os requerentes titulares de uma IR(A) válida devem completar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num helicóptero.

▼B

10. Os requerentes que não sejam titulares de uma qualificação de voo nocturno para helicópteros devem receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluam pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

EXPERIÊNCIA

11. O requerente de uma CPL(H) deve ter completado pelo menos 185 horas de voo, incluindo 50 horas como PIC, das quais 10 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ter sido efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

As horas cumpridas como piloto comandante de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 18cinco horas de voo nos seguintes casos:

- a) 20 horas em aviões, caso o requerente seja titular de uma PPL(A); ou
- b) 50 horas em aviões, caso o requerente seja titular de uma CPL(A); ou
- c) 10 horas em TMG ou planadores; ou
- d) 20 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma PPL(As); ou
- e) 50 horas em aeróstatos, caso o requerente seja titular de uma CPL(As).

PROVA DE PERÍCIA

12. Após a conclusão do treino de voo e a aquisição da experiência relevante, o requerente deve propor-se para a prova de perícia para a CPL(H).

L. Curso integrado CPL/IR – Aeróstatos**GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As)/IR consiste em formar os pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem aeróstatos e obterem a CPL(As)/IR.
2. Um requerente que pretenda tirar um curso integrado CPL(As)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido na formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), ser-lhe-ão creditadas até um máximo de:
 - a) 10 horas, das quais um máximo de cinco horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
 - b) 1cinco horas, das quais um máximo de sete horas pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As) e a IR, bem como para a qualificação de tipo inicial para aeróstatos; e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

▼B

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

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 80 horas, incluindo todos os testes de progresso. Dessas 80 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

- a) 60 horas de instrução em duplo comando, das quais:

- i) 30 horas de instrução de voo à vista, que podem incluir:

1. 12 horas num FFS de aeróstato; ou
2. 10 horas num FTD de aeróstato; ou
3. oito horas num FNPT II/III de aeróstato; ou
4. oito horas num avião, helicóptero ou TMG;

- ii) 30 horas de instrução de instrumentos, que podem incluir:

1. até 12 horas num FFS ou FTD ou FNPT II,III de aeróstato; ou
2. Seis horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT 1 de aeróstato ou num avião.

Caso o aeróstato utilizado para o treino de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para o treino visual, o crédito máximo será limitado a oito horas.

- b) 20 horas como PIC, das quais cinco horas podem ser como SPIC. Deverão ser completadas pelo menos 14 horas de voo diurno a solo e uma hora de voo nocturno a solo;
- c) Cinco horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual devem ser efectuadas duas aterragens com paragem completa no aeródromo de destino;
- d) Deverão ser completadas cinco horas de voo nocturno em aeróstatos, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluirão pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 30 horas de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:
 - i) 10 horas de tempo de instrução básica de instrumentos; e
 - ii) 20 horas de formação para a IR, das quais pelo menos 10 horas num aeróstato multimotor certificado IFR.

▼B**PROVA DE PERÍCIA**

9. Após a conclusão do respectivo treino de voo, o requerente tem de realizar a prova de perícia para CPL(As) num aeróstato multimotor ou monomotor e a prova de perícia para a IR num aeróstato multimotor certificado IFR.

M. Curso integrado CPL – Aeróstatos**GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado CPL(As) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua organizado por uma ATO.
3. Um requerente pode ser admitido na formação como principiante (*ab initio*) ou como titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago. No caso de um titular de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 10 horas, das quais um máximo de cinco horas pode ser de instrução em duplo comando; ou
 - b) 15 horas, das quais um máximo de sete horas pode ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As); e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.
5. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(As) pode requerer à autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(As) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução ou 200 horas caso o requerente seja titular de uma PPL.

EXAME TEÓRICO

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

TREINO DE VOO

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 50 horas, nelas se incluindo todos os testes de progresso, das quais um máximo de cinco horas pode ser tempo de instrumentos em terra. Desse total de 50 horas, os requerentes devem completar pelo menos:
 - a) 30 horas de instrução em duplo comando, das quais cinco, no máximo, podem ser tempo de instrumentos em terra;
 - b) 20 horas como PIC;
 - c) Cinco horas de voo de navegação em duplo comando;
 - d) Cinco horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual devem ser efectuadas duas aterragens com paragem completa no aeródromo de destino;

▼B

- e) Deverão ser completadas cinco horas de voo nocturno em aeróstatos, das quais três horas de instrução em duplo comando, que incluirão pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- f) 10 horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, das quais pelo menos cinco horas num aeróstato.

PROVA DE PERÍCIA

9. Após a conclusão do treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(As).

N. Curso modular CPL – Aeróstatos**GERAL**

1. O objectivo de um curso modular CPL(As) consiste em treinar titulares de uma PPL(As) ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Antes de iniciar um curso modular CPL(As) um requerente deve:
 - a) Ser titular de pelo menos uma PPL(As) emitida em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
 - b) Ter completado 200 horas de voo como piloto em aeróstatos, das quais 100 horas como PIC, 50 das quais em voos de navegação.
3. Um requerente que pretenda realizar um curso modular CPL(As) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua preparado por uma ATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma ATO que ministre apenas instrução teórica.
4. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a CPL(As); e
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

5. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos CPL(As) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

EXAME TEÓRICO

6. Um requerente deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL(As).

TREINO DE VOO

7. Os requerentes que não sejam titulares de uma IR receberão pelo menos 20 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais:

10 horas de instrução de voo à vista, que poderão incluir cinco horas num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III de aeróstato; e

10 horas de instrução de instrumentos, que poderão incluir cinco horas em pelo menos um FTD 1 ou FNPT I de aeróstato ou num avião.

▼B

8. Os requerentes titulares de uma IR(As) válida serão creditados na totalidade para efeitos de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando. Os requerentes titulares de uma IR válida noutra categoria de aeronave devem completar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num aeróstato.
9. Os requerentes que não sejam titulares de uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos devem receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, que compreenderão três horas de instrução em duplo comando, das quais pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos nocturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

EXPERIÊNCIA

10. O requerente de uma CPL(As) deve ter completado pelo menos 250 horas de voo em aeróstatos, incluindo 125 horas como PIC, das quais 50 horas de voo de navegação como PIC, que incluirão um voo de navegação VFR de pelo menos 90 km (50 NM), durante o qual deve ser efectuada uma aterragem com paragem completa no aeródromo de destino.

As horas como PIC de outras categorias de aeronave poderão ser contabilizadas nas 18cinco horas de voo nos seguintes casos:

- a) 30 horas em aviões ou helicópteros, caso o requerente seja titular respectivamente de uma PPL(A) ou de uma PPL(H); ou
- b) 60 horas em aviões ou helicópteros, caso o requerente seja titular respectivamente de uma CPL(A) ou CPL(H); ou
- c) 10 horas em TMG ou planadores; ou
- d) 10 horas em balões.

PROVA DE PERÍCIA

11. Após a conclusão do respectivo treino de voo e a aquisição da experiência relevante, o requerente realizará a prova de perícia para a CPL(As).

▼B*Apêndice 4***Prova de perícia para a emissão de uma CPL****A. Geral**

1. Um requerente de uma prova de perícia para uma CPL deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada para a prova.
2. O requerente deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A reprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção obriga o requerente a repetir toda a prova. Um requerente que reprova em apenas uma secção terá apenas de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o requerente a repetir toda a prova. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas em seis meses. A reprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Pode ser exigido treino adicional na sequência da reprovação em qualquer prova de perícia. Não há limite quanto ao número de provas de perícia que podem ser realizadas.

CONDUÇÃO DA PROVA

4. Caso decida interromper uma prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador de voo (FE), o requerente terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo FE, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
5. À discrição do FE, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo requerente. O FE pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração de perícia de voo por parte do requerente exige uma repetição completa da prova.
6. O requerente terá de pilotar a aeronave numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e efectuar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
7. O requerente deve indicar ao FE as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser efectuadas de acordo com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido ao requerente que determine as definições de potências e as velocidades. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo requerente de acordo com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.
8. O FE não participará na operação da aeronave, excepto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego.

B. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL - Aviões

1. O avião utilizado para a prova de perícia deve satisfazer os requisitos para os aviões de formação, estar certificado para o transporte de pelo menos 4 pessoas e ser dotado de uma hélice de passo variável e de um trem de aterragem retráctil.
2. A rota a ser voada será escolhida pelo FE e o destino será um aeródromo controlado. O requerente será responsável pelo planeamento do voo e deve assegurar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. A duração do voo será de pelo menos 90 minutos.

▼B

3. O requerente deve demonstrar capacidade para:

- a) Operar o avião dentro das suas limitações;
- b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- c) Exercer uma boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
- e) Manter sempre o controlo do avião de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada.

Altura

voo normal	± 100 pés
com falha de motor simulada	± 150 pés

Manutenção de rota com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
---	---------------

Rumo

voo normal	$\pm 10^\circ$
com falha de motor simulada	$\pm 15^\circ$

Velocidade

descolagem e aproximação	± 5 nós
todos os outros regimes de voo	± 10 nós

CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens da secção 2, linha c e linha e iv), e a totalidade das secções 5 e 6 podem ser realizados num FNPT II ou num FFS.

A utilização das listas de verificação do avião, a perícia de voo, o controlo do avião por referência visual externa, os procedimentos antigelo/degelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

a	Pré-voo, incluindo: Planeamento de voo, documentação, determinação de massa e centragem, «briefing» meteorológico, NOTAMS
b	Inspecção e condições de manutenção do avião
c	Rolagem e descolagem
d	Considerações sobre performance e compensador
e	Procedimentos operacionais do aeródromo e circuito de tráfego
f	Procedimento de saída, ajuste de altímetros, prevenção de colisões (vigilância do espaço exterior circundante)
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

▼B

SECÇÃO 2 — MANOBRAS BÁSICAS DE VOO

a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo voo em frente e nivelado, subida, descida, vigilância do espaço exterior circundante
b	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente baixas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após perdas de velocidade incipientes e totais.
c	Voltas, incluindo voltas em configuração de aterragem. Voltas apertadas com 45° de pranchamento
d	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente altas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após voo picado em espiral
e	Voo por referência apenas a instrumentos, incluindo: i) voo nivelado, configuração de cruzeiro, controlo de rumo, altitude e velocidade aerodinâmica ii) voltas a subir e a descer com 10°-30° de pranchamento iii) recuperações após atitudes não usuais iv) painel de instrumentos parcial
f	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS EM ROTA

a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo configuração de cruzeiro Considerações relativas à distância a percorrer/ autonomia
b	Orientação, leitura de mapa
c	Altitude, velocidade, controlo de rumo, vigilância do espaço exterior circundante
d	Ajuste de altímetros. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonía
e	Monitorização da progressão do voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de rota e correcções à rota
f	Observação das condições atmosféricas, avaliação das tendências, planeamento de diversão
g	Manutenção da rota, posicionamento (NDB ou VOR), identificação das ajudas à navegação (voo por instrumentos). Execução do plano de diversão para um aeródromo alternativo (voo visual)

SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM

a	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros, verificações, vigilância do espaço exterior circundante
b	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía
c	«Borrego» a baixa altura
d	Aterragem normal, aterragem com vento cruzado (se as condições o permitirem)
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de flaps
h	Acções pós-voo

▼B**SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA**

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4

a	Falha de motor simulada após descolagem (a uma altitude segura), simulação de incêndio
b	Avárias dos equipamentos Incluindo extensão alternativa do trem de aterragem, falha eléctrica e de travões
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Perguntas orais

SECÇÃO 6 — VOO ASSIMÉTRICO SIMULADO E ITENS DE CLASSE OU DE TIPO PERTINENTES

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5

a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação assimétrica com «borrego»
c	Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total
d	Paragem e re arranque do motor
e	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T, perícia de voo
f	Qualquer item pertinente da prova de perícia para qualificação de classe ou de tipo - conforme determinado pelo FE – inclusivamente, se aplicável: i) sistemas do avião, incluindo a utilização do piloto automático ii) utilização do sistema de pressurização iii) utilização do sistema de degelo e antigelo
g	Perguntas orais

C. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL — Helicópteros

1. O helicóptero utilizado para a prova de perícia terá de satisfazer os requisitos para os helicópteros de formação.
2. A área e a rota a serem voadas serão escolhidas pelo FE e todas operações a baixo nível e o voo estacionário serão efectuados num aeródromo/local certificado. As rotas utilizadas para a secção 3 poderão terminar no aeródromo de partida ou em outro aeródromo e um dos destinos será um aeródromo controlado. A prova de perícia pode ser realizada em dois voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 90 minutos.
3. O requerente deve demonstrar capacidade para:
 - a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;
 - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
 - e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

▼B**TOLERANCIAS NA PROVA DE VOO**

4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do helicóptero utilizado.

Altura

voo normal	± 100 pés
emergência maior simulada	± 150 pés

Manutenção da rota com base em ajudas rádio	$\pm 10^\circ$
---	----------------

Rumo

voo normal	$\pm 10^\circ$
emergência maior simulada	$\pm 15^\circ$

Velocidade

descolagem e aproximação multimotor	± 5 nós
todos os outros regimes de voo	± 10 nós

«Ground drift»	± 3 pés
----------------	-------------

Descolagem vertical I.G.E.

aterragem sem movimentos laterais ou retrógrados

CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens na secção 4 poderão ser efectuados num FNPT ou num FFS de helicóptero. A utilização das listas de verificação do helicóptero, a perícia de voo, o controlo do helicóptero por referência visual externa, os procedimentos antigelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — VERIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS ANTES E APÓS O VOO

a	Conhecimentos sobre o helicóptero (por exemplo registo técnico, combustível, massa e centragem, performance), plano de voo, documentação, NOTAMS, condições meteorológicas
b	Inspecção/medidas antes do voo, localização dos componentes e sua finalidade
c	Inspecção da cabina de pilotagem, procedimento de arranque
d	Verificações dos equipamentos de comunicação e de navegação, selecção e configuração de frequências
e	Procedimento pré-descolagem, procedimento de radiotelefonia, coordenação com o ATC – cumprimento
f	Estacionamento, paragem e procedimento pós-voo

SECÇÃO 2 — MANOBRAS EM VOO ESTACIONÁRIO, MANOBRA AVANÇADA E ÁREAS RESTRITAS

a	Descolagem e aterragem (largada e impacto)
b	Deslocação, deslocação em estacionário

▼B

c	Suspensão estacionária com vento frontal/transversal/de retaguarda
d	Voltas de suspensão estacionária, 360° para a esquerda e para a direita (voltas no local)
e	Translação para a frente, lateral e para trás em voo estacionário
f	Falha de motor simulada em estacionário
g	Paragens rápidas contra e a favor do vento
h	Aterragens e descolagens em terreno inclinado/local não preparado
i	Descolagens (vários tipos)
j	Descolagem com vento cruzado, a favor do vento (se possível)
k	Descolagem à carga máxima (real ou simulada)
l	Aproximações (vários tipos)
m	Descolagens e aterragens com potência limitada
n	Auto-rotações (o FE selecciona dois itens entre – básico, distância, baixa velocidade e voltas de 360°)
o	Aterragem em auto-rotação
p	Exercício de aterragem forçada com recuperação de potência
q	Verificações de potência, técnica de reconhecimento, técnica de aproximação e saída

SECÇÃO 3 — NAVEGAÇÃO — PROCEDIMENTOS EM ROTA

a	Navegação e orientação a várias altitudes/alturas, leitura de mapas
b	Altitude/altura, velocidade, controlo de rumo, observação do espaço aéreo e ajuste de altímetros
c	Monitorização da progressão de voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, autonomia, ETA, avaliação de erro de rota e correcções à rota, monitorização de instrumentos
d	Observação das condições meteorológicas, planeamento de diversão
e	Manutenção de rota, posicionamento (NDB e/ou VOR), identificação de ajudas de radionavegação
f	Coordenação com o ATC e observância dos regulamentos, etc.

SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS E MANOBRAS DE VOO EXCLUSIVAMENTE POR REFERÊNCIA A INSTRUMENTOS

a	Voo nivelado, controlo de rumo, altitude/altura e velocidade
b	Voltas niveladas com pranchamento padrão para rumos específicos, de 180° a 360° para a esquerda e para a direita
c	Subida e descida, incluindo voltas com pranchamento padrão para rumos específicos
d	Recuperação de atitudes não usuais
e	Voltas com 30° de pranchamento, voltas até 90° para a esquerda e para a direita

▼B**SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA (SIMULADOS, QUANDO ADEQUADO)**

Nota 1: Caso seja conduzida num helicóptero multimotor, a prova incluirá um exercício de falha de motor simulada, com uma aproximação e aterragem em monomotor.

Nota 2: O FE seleccionará 4 itens de entre os seguintes:

a	Avaria do motor, incluindo falha do regulador, congelamento do carburador/motor, sistema de lubrificação, conforme o caso
b	Avaria do sistema de combustível
c	Avaria do sistema eléctrico
d	Avaria do sistema hidráulico, incluindo aproximação e aterragem sem sistema hidráulico, conforme aplicável
e	Avaria do rotor principal e/ou do sistema anti-torque (FFS ou apenas análise verbal do problema)
f	Simulação de incêndio, incluindo controlo e eliminação de fumos, conforme aplicável
g	Outros procedimentos não normais e de emergência descritos no manual de voo adequado, incluindo para helicópteros multimotor: Falha de motor simulada na descolagem: descolagem interrompida no ou antes do ponto de decisão de descolagem (TDP) ou aterragem forçada em segurança no ou antes do ponto definido após a descolagem (DPATO), imediatamente após o TDP ou o DPATO. Aterragem com falha de motor simulada: aterragem ou «borrego» na sequência de falha de motor antes do ponto de decisão de aterragem (LDP) ou do DPBL, na sequência de falha de motor após o LDP ou aterragem forçada em segurança após o DPBL.

D. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma CPL — Aeróstatos

1. O aeróstato utilizado para a prova de perícia deve satisfazer os requisitos para os aeróstatos de instrução.
2. A área e a rota a voar serão escolhidas pelo FE. As rotas utilizadas para a secção 3 podem terminar no aeródromo de partida ou em outro aeródromo e um dos destinos deve ser um aeródromo controlado. A prova de perícia pode ser realizada em 2 voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 60 minutos.
3. O requerente deve demonstrar capacidade para:
 - a) Operar o aeróstato dentro das suas limitações;
 - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
 - e) Manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do aeróstato utilizado.

▼B

Altura

voo normal	± 100 pés
emergência maior simulada	± 150 pés

Manutenção de rota com base em ajudas rádio	± 10°
---	-------

Rumo

voo normal	± 10°
emergência maior simulada	± 15°

CONTEÚDO DA PROVA

5. Os itens das secções 5 e 6 podem ser executados num FNPT ou num FFS de aeróstato. A utilização das listas de verificação do aeróstato, a perícia de voo, o controlo do aeróstato por referência visual externa, os procedimentos anti-gelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

a	Pré-voo, incluindo: planeamento do voo, documentação, determinação da massa e centragem, «briefing» meteorológico, NOTAMS
b	Inspecção e condições de manutenção do aeróstato
c	Procedimento de libertação do mastro, manobras no solo e descolagem
d	Considerações sobre a performance e compensador
e	Procedimentos operacionais do aeródromo e circuito de tráfego
f	Procedimento de saída, ajuste de altímetros, prevenção de colisões, vigilância do espaço exterior circundante
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 2 — MANOBRAS BÁSICAS DE VOO

a	Controlo do aeróstato por referência visual externa, incluindo voo em frente e nivelado, subida, descida, vigilância do espaço exterior circundante
b	Voo em altura de pressão
c	Voltas
d	Descidas e subidas acentuadas
e	Voo por referência apenas a instrumentos, incluindo: i) voo nivelado, controlo de rumo, altitude e velocidade aerodinâmica ii) voltas a subir e a descer iii) recuperações de atitudes não usuais iv) painel de instrumentos parcial
f	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS EM ROTA

a	Controlo do aeróstato por referência visual externa Considerações sobre a distância/autonomia
b	Orientação, leitura de mapas
c	Altitude, velocidade, controlo de rumo, vigilância do espaço exterior circundante

▼B

d	Ajuste de altímetros, coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Monitorização da progressão de voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de rota e correcções à rota
f	Observação das condições atmosféricas, avaliação de tendências, planeamento de diversão
g	Manutenção de rota, posicionamento (NDB ou VOR), identificação das ajudas à navegação (voo por instrumentos). Execução do plano de diversão para um aeródromo alternativo (voo à vista)

SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM

a	Procedimento de chegada, ajuste de altímetros, verificações, vigilância do espaço exterior circundante
b	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
c	«Borrego» a baixa altura
d	Aterragem normal
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de flaps
h	Acções pós-voo

SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4

a	Falha de motor simulada após a descolagem (a uma altitude segura), simulação de incêndio
b	Avaria dos equipamentos
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Perguntas orais

SECÇÃO 6 — ITENS PERTINENTES DE CLASSE OU DE TIPO

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5

a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação e «borrego» com falha de motor(es)
c	Aproximação e aterragem com paragem total com falha de motor(es)
d	Avaria do sistema de pressurização do invólucro
e	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia, perícia de voo

▼B

f	Qualquer item pertinente da prova de perícia para qualificação de classe ou de tipo - conforme determinado pelo FE – inclusivamente, se aplicável: i) sistemas do aeróstato ii) utilização do sistema de pressurização do invólucro
g	Perguntas orais

▼B*Apêndice 5***Curso de instrução integrado para MPL****GERAL**

1. O objectivo de um curso integrado MPL consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para poderem operar como co-pilotos em aviões multipiloto multimotor de turbina para transporte aéreo em condições VFR e IFR e obter uma MPL.

▼M5

2. A homologação de um curso de instrução MPL só será atribuída a uma ATO que faça parte de um operador de transporte aéreo comercial certificado em conformidade com a Parte ORO ou que tenha um acordo específico com um operador do género.

▼B

3. Um requerente que pretenda realizar um curso integrado MPL deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa ATO. O curso será baseado na competência e conduzida num ambiente operacional de tripulação múltipla.
4. Apenas serão admitidos no curso requerentes ab initio.
5. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a ATPL(A);
 - b) Treino de voo à vista e por instrumentos;
 - c) Formação em MCC para a operação de aviões multipiloto; e
 - d) Instrução de qualificação de tipo.
6. Um requerente que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso MPL pode requerer junto da autoridade competente o exame teórico e a prova de perícia para uma licença com privilégios inferiores e para uma IR, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS**▼M8**

7. Um curso homologado de conhecimentos teóricos MPL consistirá em pelo menos 750 horas de instrução para o nível de conhecimentos teóricos da ATPL(A), assim como nas horas exigidas para:
 - a) A instrução de conhecimentos teóricos para a qualificação de tipo relevante, em conformidade com a subparte H; bem como
 - b) A instrução de conhecimentos teóricos UPRT em conformidade com a parte FCL.745.^A.

▼B**TREINO DE VOO****▼M8**

8. O treino de voo consistirá num total de pelo menos 240 horas, compostas por horas como PF e PM, em voo real e simulado, e incluirá as seguintes quatro fases de treino:
 - a) Fase 1 — Perícia de voo elementar
Treino básico específico num avião monopiloto
 - b) Fase 2 — Básica
Introdução às operações em tripulação múltipla e ao voo por instrumentos

▼ M8

c) Fase 3 — Intermédia

Aplicação das operações de tripulação múltipla a um avião multimotor de turbina certificado como avião de alta performance em conformidade com o anexo I (Parte 21) do Regulamento (EU) n.º 748/2012

d) Fase 4 — Avançada

Treino para a qualificação de tipo num ambiente orientado para o voo de linha.

Os requisitos MCC serão incorporados nas fases pertinentes supracitadas.

O treino em voo assimétrico será ministrado num avião ou num FFS.

8-A. A experiência de voo real deve incluir:

- a) Todos os requisitos de experiência da Subparte H;
- b) Treino de voo UPRT em conformidade com o ponto FCL.745.^A;
- c) Exercícios de UPRT relacionados com as especificidades do tipo relevante, em conformidade com o preceituado no ponto FCL.725.^A, alínea c);
- d) Voos noturnos;
- e) Voo por referência somente a instrumentos; bem como
- f) A experiência necessária para alcançar a perícia de voo relevante.

▼ B

9.: Cada fase de treino do programa de instrução de voo deve incluir quer instrução teórica quer instrução prática.

10. O curso de instrução incluirá um processo de avaliação contínua do programa de instrução e uma avaliação contínua dos alunos que seguem o programa. A avaliação deve garantir que:

- a) As competências e a respectiva avaliação sejam pertinentes para a tarefa de um co-piloto de um avião multipiloto; e
- b) Os alunos adquiram as competências necessárias de um modo progressivo e satisfatório.

▼ M6

11. O curso de formação deve incluir, pelo menos, doze descolagens e aterragens para assegurar a competência. Essas descolagens e aterragens podem ser reduzidas para um número mínimo de seis, desde que antes da formação a ATO e o operador assegurem que:

- a) foi adotado um procedimento para avaliar o nível exigido de competência do aluno piloto; e
- b) foi adotado um processo para garantir que são tomadas medidas corretivas se a avaliação durante a formação indicar a necessidade de aplicar tais medidas.

As descolagens e aterragens devem ser realizadas num avião sob a supervisão de um instrutor para o qual tenha sido emitida a correspondente qualificação de classe ou de tipo.

▼B**NÍVEL DE AVALIAÇÃO**

12. O requerente de uma MPL deve ter demonstrado bom desempenho em todas as 9 unidades de competência especificadas no n.º 13 abaixo, no nível de competência avançado necessário para operar e interagir como co-piloto num avião multipiloto de turbina, em condições de voo à vista e por instrumentos. A avaliação deve confirmar que o controlo do avião ou das situações é sempre mantido, de modo a garantir o bom resultado de um procedimento ou de uma manobra. O requerente deve demonstrar consistentemente os conhecimentos, a perícia e as atitudes necessários para a operação segura do tipo de avião em causa, em conformidade com os critérios de performance da licença MPL.

UNIDADES DE COMPETÊNCIA

13. O requerente deve demonstrar competência nas seguintes 9 unidades de competência:
1. Aplicação dos princípios de performance humana, incluindo os princípios de gestão de ameaças e erros;
 2. Execução das operações do avião em terra;
 3. Execução da descolagem;
 4. Execução da subida;
 5. Execução do voo de cruzeiro;
 6. Execução da descida;
 7. Execução da aproximação;
 8. Execução da aterragem; e
 9. Execução das operações pós-aterragem e pós-voo no avião.

VOO SIMULADO

14. Requisitos mínimos para os FSTD:

a) Fase 1 — Perícia de voo elementar

Aparelhos de treino electrónico (e-Training) e para tarefas específicas certificados pela autoridade competente e com as seguintes características:

- possuir acessórios para além daqueles normalmente associados a computadores de secretária, tais como réplicas funcionais de um quadrante de alavanca de aceleração, um controlador side-stick ou um teclado FMS, e
- envolver actividade psicomotora com a aplicação adequada de força e contagem do tempo de reacção.

b) Fase 2 — Básica

Um FNPT II MCC que represente um avião genérico multipiloto de turbina.

c) Fase 3 — Intermédia

Um FSTD que represente um avião multimotor de turbina que exija ser operado com um co-piloto, e certificado de acordo com uma norma equivalente ao nível B, que inclua adicionalmente:

- Um sistema de visualização contínua diurna/crepuscular/nocturna para toda a cabina de pilotagem com um campo visual colimado mínimo que permita a cada piloto obter um campo visual de 180° na horizontal e de 40° na vertical; e
- Simulação do ambiente ATC.

d) Fase 4 — Avançada

Um FFS totalmente equivalente ao nível D ou ao nível C com um sistema de visualização diurna incorporado, incluindo simulação do ambiente ATC.

▼B*Apêndice 6***Curso modular de treino para a IR****A. IR(A) — Curso modular de treino de voo****GERAL**

1. O objectivo do curso modular de treino de voo IR(A) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem aviões em condições IFR e em IMC. O curso consiste em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:

- a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos

Consiste em 10 horas de instrução de instrumentos, das quais até cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II, ou num FFS. Após a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos, será emitido ao requerente um certificado de conclusão do curso.

- b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos

Compreende a parte remanescente do programa de treino para a qualificação IR(A), 40 horas de instrução de instrumentos em monomotor ou 4cinco horas em multimotor e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(A).

▼M3

2. Um requerente de um curso modular IR(A) deve ser titular de uma PPL(A) ou de uma CPL(A). Um requerente do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não seja titular de uma CPL(A) deve ser titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.

A ATO deve certificar-se de que o requerente de um curso para IR(A) multimotor que não tenha sido titular de uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor tenha recebido a formação em multimotor especificada na subparte H antes de iniciar o curso de treino de voo para a IR(A).

▼B

3. Um requerente que pretenda realizar o Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos de um curso modular IR(A) deve realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos, a ATO certificar-se-á da competência do requerente no que respeita a aptidões básicas de voo por instrumentos. Deve ser ministrada formação de refrescamento quando necessário.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e a prova de perícia devem ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;

- b) Instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(A) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução teórica.

▼B

TREINO DE VOO

7. Um curso para a qualificação IR(A) monomotor deve incluir pelo menos 50 horas de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 20 horas pode ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 35 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 horas de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
8. Um curso para a qualificação IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 50 horas de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 25 horas podem ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 40 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 horas de instrução de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I. A instrução de voo por instrumentos restante incluirá pelo menos 15 horas em aviões multimotor.
9. O titular de uma IR(A) monomotor que também seja titular de uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretenda obter uma IR(A) multimotor pela primeira vez terá de realizar um curso numa ATO que compreenda pelo menos cinco horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor, das quais três horas podem ser realizadas num FFS ou FNPT II.
- 10.1. O total da formação exigida nos números 7 ou 8 acima pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma CPL(A) ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.

▼M3

- 10.2. O total da formação exigida nos números 7 ou 8 ao titular de uma IR(H) pode ser reduzido para 10 horas.

▼B

- 10.3. O total da instrução de voo por instrumentos em aviões deve ser conforme com o número 7 ou 8, conforme o caso.
11. Os exercícios de voo para a prova de perícia para a IR(A) devem incluir:
 - a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos: Procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos abrangendo pelo menos:

Voo por instrumentos básico sem referências visuais externas:

- voo horizontal,
- subida,
- descida,
- voltas em voo nivelado, a subir, a descer;

Circuito de instrumentos;

Volta apertada;

Radionavegação;

Recuperação após atitudes não usuais;

Painel limitado;

Reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais;

- b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos:

- i) procedimentos pré-voo para voos em condições IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR,
- ii) procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

▼ B

- transição de voo visual para voo por instrumentos na decolagem,
 - saídas e chegadas normais por instrumentos,
 - procedimentos IFR em rota,
 - procedimentos de espera,
 - aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
 - procedimentos de aproximação falhada,
 - aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;
- iii) manobras em voo e características particulares de voo;
- iv) se necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do avião apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura, excepto quando realizado num FFS ou FNPT II).

▼ M3**Aa IR(A) — Curso de formação de voo modular baseado na competência****GERAL****▼ M4**

1. O objetivo do curso modular de treino de voo baseado na competência consiste em treinar os titulares de PPL ou CPL para obtenção da qualificação de voo por instrumentos, tendo em conta a instrução e experiência prévias neste tipo de voo. Destina-se a fornecer o nível de proficiência necessário para operar aviões em condições de IFR e IMC. O curso deve ser ministrado numa ATO ou consistir numa combinação de instrução de voo por instrumentos, fornecida por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para a IR, e de instrução de voo numa ATO.

▼ M3

2. Qualquer requerente de IR(A) modular baseada na competência deve ser titular de uma PPL(A) ou de uma CPL(A).
3. O curso de instrução teórica terá de ser realizado num período de 18 meses. A instrução de voo por instrumentos e a prova de perícia devem ser realizadas no prazo de validade da aprovação nos exames de conhecimentos teóricos.
4. O curso consistirá em:

- a) instrução teórica ao nível exigido para a IR(A);
- b) instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

5. Um curso modular IR(A) baseado nas competências aprovado consistirá em pelo menos 80 horas de instrução teórica. O curso teórico poderá incluir uma componente de formação assistida por computador e componentes de aprendizagem em linha. De acordo com a parte ORA.ATO.305, exige-se uma formação mínima em sala.

TREINO DE VOO

6. De acordo com o curso modular, a obtenção de uma IR(A) baseia-se nas competências. Contudo, o requerente deve cumprir os requisitos mínimos abaixo indicados. As competências exigidas poderão obrigar à obtenção de formação adicional.
 - a) Um curso modular para a qualificação IR(A) monomotor baseado em competências deve incluir pelo menos 40 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 horas pode ser de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 25 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 5 horas de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.

▼ M3

i) Nos casos em que o requerente tenha:

A) concluído uma instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR; ou

▼ M4

B) experiência prévia de tempo de voo por instrumentos como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua os privilégios para voar em IFR e IMC,

▼ M3

essas horas poderão ser creditadas nas 40 horas acima referidas, até um máximo de 30 horas.

ii) Sempre que o requerente possua tempo de instrução de voo por instrumentos que não o especificado na alínea a), subalínea i), essas horas poderão ser creditadas nas 40 horas acima referidas, até um máximo de 15 horas.

iii) Em qualquer dos casos, o treino de voo deve incluir pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos em avião numa ATO.

iv) O tempo total de instrução de voo por instrumentos em duplo comando não deve ser inferior a 25 horas.

b) Um curso modular para a qualificação IR(A) multimotor baseado em competências deve incluir pelo menos 45 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 horas pode ser de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 30 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 5 horas de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.

i) Nos casos em que o requerente tenha:

A) concluído uma instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR; ou

▼ M4

B) experiência prévia de tempo de voo por instrumentos como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua os privilégios para voar em IFR e IMC,

▼ M3

essas horas poderão ser creditadas nas 45 horas acima referidas, até um máximo de 35 horas.

ii) Sempre que o requerente possua tempo de instrução de voo por instrumentos que não o especificado na alínea b), subalínea i), essas horas poderão ser creditadas nas 45 horas acima referidas, até um máximo de 15 horas.

iii) Em qualquer dos casos, o treino de voo deve incluir pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos em avião multimotor numa ATO.

iv) O tempo total de instrução de voo por instrumentos em duplo comando não deve ser inferior a 25 horas, das quais pelo menos 15 horas devem ter sido completadas num avião multimotor.

c) Para determinar a quantidade de horas a creditar e estabelecer as necessidades de formação, os requerentes devem submeter-se a uma prova de voo de entrada na ATO.

d) A conclusão da instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou FI(A), em conformidade com a alínea a), subalínea i), ou com a alínea b), subalínea i), deve ser documentada num registo de formação específico, assinado pelo instrutor.

7. A instrução de voo para a IR(A) modular baseada nas competências deve incluir:

a) procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos abrangendo pelo menos:

▼ **M3**

- i) voo por instrumentos básico sem referências visuais externas;
 - ii) voo horizontal;
 - iii) subida;
 - iv) descida;
 - v) voltas em voo nivelado, a subir, a descer;
 - vi) circuito de instrumentos;
 - vii) volta apertada;
 - viii) radionavegação;
 - ix) recuperação após atitudes não usuais;
 - x) painel limitado; e
 - xi) reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e-totais;
- b) procedimentos pré-voo para voos em condições IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados de serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR;
- c) procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, excecionais e de emergência, que incluam pelo menos:
- i) transição de voo visual para voo por instrumentos na decolagem;
 - ii) partidas e chegadas normais por instrumentos;
 - iii) procedimentos IFR em rota;
 - iv) procedimentos de espera;
 - v) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados;
 - vi) procedimentos de aproximação falhada; e
 - vii) aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;
- d) manobras em voo e características particulares de voo;
- e) se necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo:
- i) a operação do avião apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperante;
 - ii) paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura, exceto quando realizado num FFS ou FNPT II).
8. Aos requerentes de uma IR(A) modular baseada nas competências, titulares de uma PPL ou CPL nos termos da Parte FCL e de uma IR(A) válida, emitidas por um país terceiro ao abrigo dos requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago, podem ser atribuídos todos os créditos correspondentes ao curso de formação referido no ponto 4. Por forma a obterem a IR(A), os requerentes devem:
- a) obter aprovação na prova de perícia para a IR(A), em conformidade com o apêndice 7;
 - b) demonstrar, perante o examinador da prova de perícia, que adquiriram um nível de conhecimentos teóricos adequado em matéria de direito aéreo, meteorologia e planeamento e *performance* de voo (IR); e
 - c) possuir uma experiência mínima de, pelo menos, 50 horas de tempo de voo em IFR como PIC em aviões.

PROVA DE VOO DE ENTRADA

9. O conteúdo e a duração da prova de voo de entrada serão determinados pela ATO com base na experiência prévia do requerente em matéria de voo por instrumentos.

▼M3**MULTIMOTOR**

10. Os titulares de uma IR(A) monomotor que também possuam uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretendam obter uma IR(A) multimotor pela primeira vez devem concluir um curso numa ATO que inclua, pelo menos, 5 horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor, das quais três horas poderão ser realizadas num FFS ou FNPT II, devendo ainda obter aprovação numa prova de perícia.

▼B**B. IR(H) — Curso modular de treino de voo**

1. O objectivo de um curso modular de treino de voo para a qualificação IR(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de helicópteros em condições IFR e em IMC.

▼M3

2. Um requerente de um curso modular IR(H) deve ser titular de uma PPL(H), ou de uma CPL(H) ou ATPL(H). Antes de dar início à fase de instrução em aeronave do curso IR(H), o requerente deve ser titular da qualificação de tipo do helicóptero utilizado na prova de perícia IR(H) ou ter realizado uma formação de qualificação de tipo aprovada nesse tipo. O requerente deve ser titular de um certificado de conclusão satisfatória da MCC caso a prova de perícia seja realizada em condições multipiloto.

▼B

3. Um requerente que pretenda realizar um curso modular IR(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua homologado.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. A instrução de voo e a prova de perícia devem ser realizadas no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;
 - b) Instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(A) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução.

TREINO DE VOO

7. Um curso para a qualificação IR(A) monomotor consistirá em pelo menos 50 horas de instrução de instrumentos, das quais:
 - a) Um máximo de 20 horas pode ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso; ou
 - b) Um máximo de 35 horas pode ser instrução de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.

A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 horas num helicóptero certificado para IFR.

8. Um curso para a qualificação IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 5cinco horas de instrução de instrumentos, das quais:

▼B

- a) Um máximo de 20 horas pode ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso, ou
- b) Um máximo de 40 horas pode ser de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.

A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 horas num helicóptero multimotor certificado para IFR.

- 9.1. O número de horas de instrução teórica para os titulares de uma ATPL(A) serão reduzidas em 50 horas.

▼M3

- 9.2. O número de horas de instrução exigido ao titular de uma IR(A) pode ser reduzido para 10 horas.
- 9.3. O titular de uma PPL(H) com qualificação de voo noturno para helicópteros ou de uma CPL(H) poderá ter o tempo total de instrução de voo por instrumentos necessário, com uma redução de 5 horas.

▼B

- 10. Os exercícios de voo para a prova de perícia IR(H) devem incluir:
 - a) Procedimentos pré-voo para voos em IFR, incluindo a utilização do manual de voo e os documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR;
 - b) Procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:
 - A transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem,
 - Saídas e chegadas normais por instrumentos,
 - Procedimentos IFR em rota,
 - Procedimentos de espera,
 - Aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
 - Procedimentos de aproximação falhada,
 - Aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;
 - c) Manobras em voo e características particulares de voo;
 - d) Se necessário, a operação de um helicóptero multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do helicóptero apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado num FFS, FNPT II ou FTD 2/3).

C. IR(As) — Curso modular de treino de voo**GERAL**

- 1. O objectivo de um curso modular de treino de voo para a qualificação IR(As) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de aerostatos em condições IFR e em IMC. O curso é composto por em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:
 - a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos

Consiste em 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou

▼B

II ou FFS. Após a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos, o requerente obtém um certificado de conclusão de curso.

b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos

Compreende a parte remanescente do programa de formação para a IR(A), 25 horas de instrução de voo por instrumentos e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(As).

2. Um requerente de um curso modular IR(As) deve ser titular de uma PPL(As) que inclua privilégios de voo nocturno ou de uma CPL(As). Um requerente do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não seja titular de uma CPL(As) deve ser titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.
3. Um requerente que pretenda realizar o Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e um curso modular IR(As) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos a ATO assegurará a competência do requerente no que respeita a aptidões básicas de voo por instrumentos. Deverá ser ministrada formação de refrescamento quando necessário.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e a prova de perícia devem ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
 - a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;
 - b) Instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(As) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução teórica.

TREINO DE VOO

7. Um curso IR(As) consistirá em pelo menos 35 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 15 horas pode ser de instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 20 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de cinco horas de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
8. O número total de horas de formação exigido no n.º 7 pode ser reduzido em 10 horas para o titular de uma CPL(As) ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos. O total da instrução de voo por instrumentos em aeróstato deve satisfazer o requisito do n.º 7.
9. Caso o requerente seja titular de uma IR noutra categoria de aeronave, o total de instrução de voo necessária pode ser reduzido para 10 horas em aeróstatos.
10. Os exercícios de voo para a prova de perícia IR(As) devem incluir:
 - a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos:

Procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos, que incluam pelo menos:

▼B

voo básico por instrumentos sem referências visuais externas:

- voo horizontal,
- subida,
- descida,
- voltas em voo nivelado, a subir, a descer;

circuito de instrumentos;

radionavegação;

recuperação de atitudes não usuais;

painel parcial.

b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos:

i) procedimentos pré-voo para voos em IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo para preparação de um plano de voo IFR;

ii) procedimentos e manobras para a operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

- transição de voo visual para voo por instrumentos na decolagem,
- saídas e chegadas normais por instrumentos,
- procedimentos IFR em rota,
- procedimentos de espera,
- aproximações por instrumentos em mínimos especificados,
- procedimentos de aproximação falhada,
- aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;

iii) manobras em voo e características particulares de voo;

iv) operação de um aeróstato nos exercícios supracitados, incluindo a operação do aeróstato apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura excepto se realizado num FFS ou FNPT II).

▼B*Apêndice 7***Prova de perícia para obtenção de uma IR****▼M5**

1. Um requerente de uma IR deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que o da utilizada na prova, que deve estar devidamente equipada para a realização da formação e dos exames.

▼B

2. O requerente deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A reprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção obriga o requerente a repetir toda a prova. Um requerente que reprova apenas numa secção tem apenas de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o requerente a repetir toda a prova novamente. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas num prazo de seis meses. A reprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Pode ser exigido treino adicional na sequência da reprovação numa prova de perícia. Não há limite para o número de provas de perícia que podem ser realizadas.

CONDUÇÃO DA PROVA

4. A prova tem por objectivo simular um voo real. A rota a voar será escolhida pelo examinador. Um elemento essencial é a capacidade do requerente para planear e realizar o voo a partir de material de informação de rotina. O requerente será responsável pela preparação do plano de voo e deve certificar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. O voo durará pelo menos uma hora.
5. Caso decida interromper a prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador, o requerente terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
6. À discrição do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo requerente. O examinador pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração da perícia de voo por parte do requerente exige a repetição completa da prova.
7. Um requerente deve pilotar a aeronave numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e que lhe permita realizar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. O examinador não participará na operação da aeronave, excepto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
8. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada devem ser determinados pelo requerente e aprovados pelo examinador.
9. Um requerente de uma IR deve indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações autorizada para a aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido ao requerente que determine as definições de potência e as velocidades. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo requerente em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.

▼B

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

10. O requerente deve demonstrar capacidade para:

Operar a aeronave dentro das suas limitações;
 Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 Aplicar correctamente os conhecimentos aeronáuticos; e
 Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

▼M5

11. Os limites aplicáveis, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada, são os seguintes:

Altura

Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/– 0 pés
Altura/MAP/altitude de descida mínima	+ 50 pés/– 0 pés

Manutenção da rota

Com base em ajudas rádio	± 5°
Para desvios angulares	Meia escala de deflexão, azimuth e latitude (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais «lineares» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	Por norma, o erro/desvio lateral da rota deve ser limitado a ± do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis pequenos desvios a esta norma, no máximo de uma vez o valor de RNP
Desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH (LNAV/VNAV) recorrendo à função baro-VNAV]	Não superiores a – 75 pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superiores a + 75 pés acima do perfil vertical ou a 1 000 pés ou menos acima do nível do aeródromo

Rumo

todos os motores operacionais	± 5°
com falha de motor simulada	± 10°

Velocidade

todos os motores operacionais	± 5 nós
com falha de motor simulada	+ 10 nós/– 5 nós

CONTEÚDO DA PROVA

▼M11

Aviões

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos serviços de tráfego aéreo e da documentação meteorológica

▼ **M11**

c	Preparação do plano de voo do ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Identificação das ajudas à navegação necessárias para os procedimentos de saída, chegada e aproximação
e	Inspeção antes do voo
f	Mínimos meteorológicos
g	Rolagem
h	Saída PBN (se aplicável): — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de saída
i	Briefing antes da descolagem, descolagem
j (°)	Transição para voo por instrumentos
k (°)	Procedimentos de saída por instrumentos, incluindo saídas PBN, ajuste dos altímetros
l (°)	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 2 — MANOBRAS GERAIS (°)	
a	Controlo do avião exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo: voo nivelado a várias velocidades, compensação
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento padrão
c	Recuperação de atitudes inusuais, incluindo voltas prolongadas com 45 ° de pranchamento e voltas apertadas a descer
d (*)	Recuperação de aproximação à perda em voo nivelado, voltas a subir/descer e em configuração de aterragem
e	Painel parcial: subida ou descida estabilizada, voltas em voo nivelado com pranchamento padrão para rumos específicos, recuperação de atitudes inusuais
SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA (°)	
a	Manutenção da rota, incluindo interceção, p. ex. NDB, VOR, ou rota entre pontos de referência
b	Utilização do sistema de navegação e das ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da hora estimada de chegada (ETA) (espera em rota, se necessário)
f	Monitorização da progressão do voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de proteção contra o gelo, simulados se necessário
h	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

▼ **M11**

SECÇÃO 3-A — PROCEDIMENTOS DE CHEGADA	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação e identificação dos recursos, se aplicável
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	Condicionantes de altitude e velocidade, se aplicável
d	Chegada PBN (se aplicável): — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de chegada.
SECÇÃO 4 (*) — OPERAÇÕES 3D (*)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação Verificação do ângulo da trajetória vertical No caso de RNP APCH: — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação.
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 5 (*) — OPERAÇÕES 2D (++)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação No caso de RNP APCH: — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação.
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude/distância em relação ao MAPt, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada), fixos de descida (SDF), se aplicável
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

▼ **M11****SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO (apenas aviões multimotor) ^(*)**

a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação, «borrego» e procedimentos de aproximação falhada com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

^(*) Tem/Têm de efetuar-se exclusivamente por referência a instrumentos.

^(*) Pode efetuar-se num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

^(*) Pode efetuar-se no âmbito da secção 4 ou da secção 5.

► **M12** ^(**) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado. ◀

▼ **M5****Helicópteros****SECÇÃO 1 — SAÍDA**

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

A	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos serviços de tráfego aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Identificação das ajudas à navegação necessárias para os procedimentos de saída, chegada e aproximação
e	Inspeção antes do voo
f	Mínimos meteorológicos
g	Rolagem/rolagem no ar de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor
h	Saída PBN (se aplicável): — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de saída
i	<i>Briefing</i> , procedimentos e verificações antes da descolagem
j	Transição para voo por instrumentos

▼ M5

k	Procedimentos de saída por instrumentos, incluindo procedimentos PBN
SECÇÃO 2 — MANOBRAS GERAIS	
a	Controlo do helicóptero exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo:
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento padrão
c	Recuperação de atitudes inusuais, incluindo voltas prolongadas com 30º de pranchamento e voltas apertadas a descer
SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA	
a	Manutenção da rota, incluindo interceção, p. ex. NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da ETA
f	Monitorização da progressão do voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de proteção contra o gelo, simulados se necessário e se aplicável
h	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 3-A — PROCEDIMENTOS DE CHEGADA	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, se aplicável
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	Condicionantes de altitude e velocidade, se aplicável
d	Chegada PBN (se aplicável) — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de chegada
SECÇÃO 4 — OPERAÇÕES 3D (+)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação Verificação do ângulo da trajetória vertical para RNP APCH: a) verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e b) controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação
b	<i>Briefing</i> de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado

▼M5

e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 5 — OPERAÇÕES 2D (+)

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação No caso de RNP APCH: — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada (*)/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 6 — PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5. A prova deve incidir sobre o controlo do helicóptero, a identificação do motor que falhou, as ações imediatas (*touch drills*), as ações e verificações de seguimento, e a precisão de voo, nas situações seguintes:

a	Falha de motor simulada após a descolagem e na/durante a aproximação (**) (a uma altitude segura, a não ser que seja realizada num simulador de voo (FFS) ou FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria dos equipamentos de aumento da estabilidade/sistema hidráulico (se aplicável)
c	Painel parcial
d	Autorrotação e recuperação para uma altitude pré-estabelecida

▼ **M5**

e	Operações 3D executadas manualmente sem diretor de voo (***)
	Operações 3D executadas manualmente com diretor de voo (***)

► **M12** (*) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado. ◀

(*) A efetuar no âmbito da secção 4 ou da secção 5.

(**) Apenas helicópteros multimotor.

(***) Testar apenas um item.

▼ **B**

CONTEÚDO DA PROVA

Aviões

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc., aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos Serviços de Tráfego Aéreo, documentação sobre as condições meteorológicas
c	Preparação do plano de voo ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Mínimos meteorológicos
f	Rolagem
g	«Briefing» antes da descolagem, descolagem
h (°)	Transição para voo por instrumentos
i (°)	Procedimentos de saída por instrumentos, ajuste dos altímetros
j (°)	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS (°)

a	Controlo do avião exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo: voo nivelado a várias velocidades, compensação
b	Voltas a subir e a descer prolongadas com pranchamento-padrão
c	Recuperação de atitudes não usuais, incluindo voltas prolongadas com 45° de pranchamento e voltas apertadas a descer
d (*)	Recuperação de aproximação à perda em voo nivelado, voltas a subir/descer e em configuração de aterragem – aplicável apenas a aviões
e	Painel parcial: subida ou descida estabilizada, voltas em voo nivelado com pranchamento- padrão para rumos específicos, recuperação de atitudes não usuais – aplicável apenas a aviões

▼B

SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA (°)	
a	Manutenção de rotas, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajustes de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Estimas e revisão da hora estimada de chegada (ETA) (espera em rota, se necessário)
f	Monitorização da progressão de voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de protecção contra o gelo, simulado se necessário
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO (°)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (+)	Procedimento de espera
e	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de rumo (aproximação estabilizada)
h (+)	«Borrego»
i (+)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO-PRECISÃO (°)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (+)	Procedimento de espera
e	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de rumo (aproximação estabilizada)
h (+)	«Borrego»
i (+)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem

▼ B

j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO (apenas aviões multimotor) ^(e)	
a	Falha de motor simulada após a decolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação, «borrego» e procedimentos de aproximação falhada com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

(*) Pode ser efectuada num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

(+) Pode ser efectuada tanto na secção 4 como na secção 5.

(e) Tem de ser efectuada apenas por referência a instrumentos.

Helicópteros**SECÇÃO 1 — SAÍDA**

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo da performance aeronave; massa e centragem
b	Utilização dos documentos dos Serviços de Tráfego Aéreo e do documento sobre as condições atmosféricas
c	Preparação do plano de voo segundo o ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Condições atmosféricas mínimas
f	Rolagem/Rolagem no ar de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor
g	«Briefing», procedimentos e verificações antes da decolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de saída por instrumentos

SECÇÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS

a	Controlo do helicóptero exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo:
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento-padrão
c	Recuperações de atitudes não usuais, incluindo voltas prolongadas com pranchamento a 30° e voltas apertadas em descida

▼B

SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA	
a	Manutenção de rota, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da ETA
f	Controlo da progressão do voo, registos no plano de voo, utilização do combustível, gestão dos sistemas
g	Procedimentos antigelo, simulados se necessário e se aplicável
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía
SECÇÃO 4 — APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO	
a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Controlo da altitude, velocidade e rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía
SECÇÃO 5 — APROXIMAÇÃO DE NÃO PRECISÃO	
a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d (*)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Controlo da altitude, velocidade e rumo (aproximação estabilizada)
h (*)	Decisão e início de «borrego»
i (*)	Procedimento de aproximação falhada (*)/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

▼B**SECÇÃO 6 — PROCEDIMENTOS NÃO NORMAIS E DE EMERGÊNCIA**

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5. A prova deve incidir sobre o controlo do helicóptero, a identificação do motor que falhou, as acções imediatas (touch drills), a sequência das acções e verificações, e a precisão de voo, nas seguintes situações:

a	Falha de motor simulada após a descolagem e na/durante a aproximação (**) (a uma altitude segura, a não ser que seja efectuada num simulador de voo (FFS) ou FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria dos equipamentos de aumento da estabilidade/sistema hidráulico (se aplicável)
c	Painel parcial
d	Auto-rotação e recuperação para uma altitude pré-estabelecida
e	Aproximação de precisão manual sem Director de Voo (***) Aproximação de precisão manual com Director de Voo (***)

(*) A executar na secção 4 ou na secção 5.

(**) Apenas helicópteros multimotor.

(***) Testar apenas um item.

Aeróstatos**SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA**

A utilização da lista de verificação, a perícia de voo, o cumprimento da coordenação com o ATC e os procedimentos de radiotelefonia aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos Serviços de Tráfego Aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, preenchimento/registo do plano de voo IFR
d	Inspecção antes do voo
e	Mínimos meteorológicos
f	«Briefing» antes da descolagem, procedimento de libertação do mastro, manobras em terra
g	Descolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de saída por instrumentos, ajuste dos altímetros
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia

SECÇÃO 2 — PROFICIÊNCIA GERAL EM MANOBRAS

a	Controlo do aeróstato exclusivamente por referência a instrumentos
b	Voltas a subir e a descer com pranchamento-padrão
c	Recuperação de atitudes não usuais
d	Painel parcial

SECÇÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA

a	Manutenção de rota, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio

▼B

c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Estimas e revisão da ETA
f	Controlo da progressão do voo, registos, utilização do combustível, gestão dos sistemas
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 4 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO

a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, verificação de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d (+)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Aproximação estabilizada (controlo da altitude, velocidade e rumo)
h (+)	Decisão e início de «borrego»
i (+)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 5 — PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO PRECISÃO

a	Sintonia e verificação das ajudas rádio, identificação dos recursos
b	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros
c	«Briefing» de aproximação e aterragem, incluindo verificações para a descida/aproximação/aterragem
d (+)	Procedimento de espera
e	Cumprimento dos procedimentos de aproximação publicados
f	Contagem dos tempos na aproximação
g	Aproximação estabilizada (controlo da altitude, velocidade e rumo)
h (+)	Decisão e início de «borrego»
i (+)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO

Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5. A prova deve incidir sobre o controlo do aeróstato, a identificação do motor que falhou, as acções imediatas, a sequência das acções e verificações, e a precisão de voo, nas seguintes situações:

a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação e procedimentos de «borrego» com um motor inoperativo

▼B

c	Aproximação e aterragem, procedimento de aproximação falhada, com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radio-telefonía

(*) Pode ser executado tanto na secção 4 como na secção 5.

▼ **M11***Apêndice 8***Equivalência de créditos da parte IR de uma verificação de proficiência para uma qualificação de classe ou de tipo****A. Aviação**

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar ou a renovar os privilégios IR para aviação monomotor monopiloto e para aviação monopiloto multimotor, consoante o caso.

Se for efetuada uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à parte IR das verificações de proficiência para:
Qualificação de tipo MPA;	qualificação de classe SE (*), e
Qualificação de tipo para aviação monopiloto complexos e de alta performance	qualificação de tipo SE (*), e
	qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo complexas com alta performance, apenas serão atribuídos créditos para a secção 3B da verificação de proficiência do ponto B.5 do apêndice 9
qualificação de classe ou de tipo SP ME de aviação exceto para qualificações de tipo de aviação complexos com alta performance, operados como monopiloto	qualificação de classe SE, e
	qualificação de tipo SE, e
	qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo de aviação complexos com alta performance
qualificação de classe ou de tipo SP ME de aviação exceto para qualificações de tipo de aviação complexos com alta performance, limitada a operações multipiloto (MP)	qualificação de classe SE, e
	qualificação de tipo SE, e
	qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo (*) de aviação complexos com alta performance
qualificação de classe ou de tipo SP SE	qualificação de classe SE, e
	qualificação de tipo SE

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, os requerentes tenham efetuado pelo menos três saídas e aproximações em IFR exercendo privilégios PBN, incluindo pelo menos uma aproximação RNP APCH, num avião de classe ou de tipo SP, em operações SP, ou, no caso dos aviação multimotor, que não sejam aviação complexos com alta performance (HP), os requerentes tenham passado na secção 6 da prova de perícia para aviação SP, que não sejam aviação complexos HP pilotados exclusivamente por referência a instrumentos em operações SP.

B. Helicópteros

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar os privilégios IR para helicópteros monomotor e helicópteros multimotor monopiloto, conforme o caso.

Se uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, incluindo uma IR, for efetuada e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à parte IR da verificação de proficiência para:
--	---

▼M11

qualificação de tipo para helicóptero multipiloto (MPH)	qualificação de tipo SE (*); e qualificação de tipo SP ME (*);
qualificação de tipo SP ME, operada em monopiloto	qualificação de tipo SE (*); e qualificação de tipo SP ME*.
qualificação de tipo SP ME, limitada a operação multipiloto	qualificação de tipo SE (*); e qualificação de tipo SP ME (*);
qualificação de tipo SP SE, operada em monopiloto	qualificação de tipo SP SE, operada em monopiloto

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, tenham sido efetuadas pelo menos três saídas e aproximações IFR exercendo privilégios PBN, incluindo uma aproximação RNP APCH [poderá ser uma aproximação para um ponto no espaço (PinS)] num helicóptero de tipo SP em operações SP.

▼M8*Apêndice 9***Treino, prova de perícia e verificação de proficiência para MPL, ATPL, qualificações de tipo e de classe e verificações de proficiência para qualificações de instrumentos (IR)****A. Aspetos gerais**

1. Os requerentes de uma prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada na prova.

A formação em qualificações de tipo MPA e PL será realizada num simulador de voo integral (FFS) ou numa combinação de dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) e FFS. A prova de perícia ou a verificação de proficiência para as qualificações de tipo de MPA e PL e a emissão de uma ATPL e de uma MPL devem ser realizadas num FFS, se disponível.

A formação, a prova de perícia ou a verificação de proficiência para as qualificações de classe ou de tipo para SPA e helicópteros devem ser realizadas:

- a) Num FFS disponível e acessível, ou
- b) Numa combinação de um ou mais FSTD e uma aeronave, se o FFS não estiver disponível ou não estiver acessível; ou
- c) Na aeronave, se não existir um FSTD disponível ou acessível.

Se for utilizado um FSTD durante a formação, exame ou verificação, a adequação do FSTD utilizado deve ser verificada em relação ao «Quadro de funções e exames subjetivos» aplicável e ao «Quadro dos exames de validação de FSTD», incluídos no documento de referência principal aplicável ao dispositivo utilizado. Todas as restrições e limitações indicadas no certificado de qualificação do dispositivo devem ser consideradas.

2. A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino adicional.
3. Não há limite para o número de provas de perícia que podem ser realizadas.

CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

4. Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (OSD), o programa de instrução de voo, a prova de perícia e a verificação de proficiência devem estar em conformidade com o presente apêndice. O programa, a prova de perícia e a verificação de proficiência podem ser reduzidos para creditar experiência prévia em tipos de aeronaves similares, conforme estabelecido nos dados de adequação operacional.
5. Com exceção do caso das provas de perícia para a emissão de uma ATPL, quando assim definido nos dados de adequação operacional, poderão ser atribuídos créditos por itens da prova de perícia comuns a outros tipos ou variantes em que os pilotos são qualificados.

CONDUÇÃO DA PROVA/DA VERIFICAÇÃO

6. O examinador pode escolher entre diferentes cenários de prova de perícia ou de verificação de proficiência que prevejam operações simuladas pertinentes. Devem ser utilizados simuladores de voo integrais e outros dispositivos de treino, conforme preceituado no presente anexo (Parte FCL).
7. Durante a verificação de proficiência, o examinador deve verificar se os titulares da qualificação de classe ou de tipo mantêm um nível adequado de conhecimentos teóricos.

▼M8

8. Caso decidam interromper a prova de perícia por motivos considerados adequados pelo examinador, os requerentes têm de a repetir na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.
9. À discrição do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova poderá ser repetido uma vez pelos requerentes. O examinador pode interromper a prova em qualquer altura, caso considere que a demonstração da perícia de voo por parte dos requerentes exige a repetição completa da prova.
10. Os requerentes devem ser obrigados a pilotar a aeronave a partir de uma posição em que possam ser realizadas as funções de piloto aos comandos (PIC) ou de copiloto, conforme relevante. Em operações monopiloto, o ensaio deve ser realizado como se não houvesse nenhum membro da tripulação presente.
11. Durante os preparativos pré-voo para a prova será exigido aos requerentes que determinem as definições de potências e as velocidades. Os requerentes devem indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada e, quando aplicável, com o conceito MCC. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelos requerentes em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada serão acordados com o examinador.
12. O examinador não participará na operação da aeronave exceto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego.

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO
DA PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AERONAVES
MULTIPILOTO, PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AVIÕES
MONOPILOTO, QUANDO OPERADOS EM OPERAÇÕES MULTIPILOTO,
PARA MPL E ATPL

13. A prova de perícia para uma aeronave multipiloto ou para um avião monopiloto se utilizado se utilizado em operações multipiloto será realizada num ambiente de tripulação múltipla. Um outro requerente ou outro piloto titular de uma qualificação de tipo poderá operar como segundo piloto. Caso seja utilizada uma aeronave, o segundo piloto será o examinador ou um instrutor.
14. Os requerentes devem operar como PF durante todas as secções da prova de perícia, exceto nos procedimentos não normais ou de emergência, os quais podem ser realizados como PF ou PM em conformidade com a MCC. Os requerentes de uma primeira qualificação de tipo para uma aeronave multipiloto ou de uma ATPL devem também demonstrar a capacidade para desempenhar funções como PM. Os requerentes podem escolher para a prova de perícia o lugar de piloto do lado esquerdo ou o lugar de piloto do lado direito caso todos os itens possam ser executados a partir do lugar selecionado.
15. As matérias seguintes serão especificamente verificadas pelo examinador no que respeita aos requerentes da ATPL ou de uma qualificação de tipo para aeronaves multipiloto, ou para operações multipiloto num avião monopiloto que se estendam às tarefas de um PIC, independentemente de os requerentes desempenharem funções como PF ou como PM:
 - a) Gestão da cooperação da tripulação;
 - b) Manutenção de uma vigilância geral da operação da aeronave através de uma supervisão adequada; bem como
 - c) Estabelecimento de prioridades e tomada de decisões de acordo com os aspetos de segurança e as regras e regulamentos pertinentes adequados à situação operacional, incluindo emergências.

▼M8

16. A prova ou a verificação deve ser realizada segundo as IFR (regras de voo por instrumentos), se a qualificação IR estiver incluída, e, na medida do possível, num ambiente simulado de transporte aéreo comercial. Um elemento essencial a verificar é a capacidade para planear e conduzir o voo com base em material de «briefing» de rotina.
17. Caso o curso de qualificação de tipo tenha incluído menos de 2 horas de treino de voo na aeronave, a prova de perícia pode ser realizada num FFS e ser completada antes do treino de voo na aeronave.

A formação de voo aprovada será ministrada por um instrutor qualificado sob a responsabilidade:

- a) De uma ATO; ou
- b) De uma organização titular de um COA emitido em conformidade com o anexo III (Parte-ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e especificamente aprovada para essa formação; ou
- c) Do instrutor, nos casos em que não tenha sido aprovada nenhuma formação de voo para uma aeronave SP numa ATO ou num titular de COA, e em que a formação de voo da aeronave tenha sido aprovada pela autoridade competente do requerente.

Deve ser entregue à autoridade competente um certificado de conclusão com aproveitamento do curso de qualificação de tipo, incluindo o treino de voo na aeronave, antes de a nova qualificação de tipo ser averbada na licença dos requerentes.

18. No que respeita à formação em recuperação, «evento de perda» significa aproximação à perda ou quase perda. A ATO pode utilizar um FFS para o treino de recuperação de perda ou para demonstrar as características específicas da perda, ou para ambos os fins, desde que:
 - a) o FFS tenha sido classificado em conformidade com os requisitos especiais de avaliação do CS-FSTD(A); bem como
 - b) a ATO tenha demonstrado com êxito à autoridade competente que qualquer transferência negativa de formação foi atenuada.

B. Requisitos específicos para a categoria de aviões

CRITÉRIOS DE APROVAÇÃO

1. No caso de aviões monopiloto, com exceção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, os requerentes devem obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em qualquer item de uma secção fará com que os requerentes reprovem em toda a secção. Caso reprovem apenas numa secção, terão de repetir apenas essa secção. A reprovação em mais de uma secção obriga-os a repetir toda a prova de perícia ou de verificação de proficiência. A reprovação em qualquer secção em caso de repetição da prova de perícia ou de verificação, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga os requerentes a repetir toda a prova de perícia ou de verificação. Para aviões monopiloto multimotor, o requerente tem de obter aprovação na secção 6 da prova ou verificação pertinente, respeitante ao voo assimétrico.
2. No caso de aviões complexos multipiloto ou monopiloto e de alta performance, os requerentes devem obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os requerentes que reprovem em cinco ou menos itens terão de repetir os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item da nova prova ou verificação, incluindo os itens em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga os requerentes a repetir a totalidade da verificação ou da prova. A secção 6 não faz parte da prova de perícia para uma ATPL ou uma MPL. Caso os requerentes apenas reprovem na secção 6 ou não a efetuem, a qualificação de tipo será emitida sem os privilégios relativos às categorias II ou III. Para estender os privilégios da qualificação de tipo às categorias II ou III, os requerentes devem obter aprovação na secção 6 no tipo de aeronave adequada.

▼M8

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

3. Os requerentes devem demonstrar aptidão para:
- a) Operar o avião dentro das suas limitações;
 - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
 - e) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
 - f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e de incapacitação da tripulação, se aplicáveis; bem como
 - g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.
4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada:

Altura

Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Altura/MAPt/altitude de descida mínima	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés

Rota

Com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
No caso de desvios «angulares»	Meia escala de deflexão, azimute e lateralidade (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais «lineares» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	Por norma, o erro/desvio lateral deve ser limitado a $\pm \frac{1}{2}$ do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis pequenos desvios a esta norma, no máximo de uma vez o valor de RNP.
Desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH (LNAV/VNAV) recorrendo à função baro-VNAV]	Não superiores a $- 75$ pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superior a $+ 75$ pés acima do perfil vertical a $1\,000$ pés ou menos acima do nível do aeródromo.

Rumo

todos os motores operacionais	$\pm 5^\circ$
com falha de motor simulada	$\pm 10^\circ$

Velocidade

todos os motores operacionais	± 5 nós
com falha de motor simulada	$+ 10$ nós/ $- 5$ nós

▼M8**CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA****5. Aviões monopiloto, com exceção de aviões complexos de alta performance****a) Os seguintes símbolos significam:**

P = Formados como PIC ou copiloto e como PF e PM

OTD = Podem ser utilizados outros dispositivos de treino para este exercício

X = Será utilizada uma FFS para este exercício; caso contrário, deve ser utilizado um avião, se adequado para a manobra ou procedimento.

P # = A formação deve ser complementada por uma inspeção supervisionada do avião

b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (—>).

As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

A = Avião

FFS = Simulador integral de voo (FFS)

FSTD = Dispositivo de treino de simulação de voo

c) Os itens com asterisco (*) da secção 3B e, para multimotor, da secção 6, devem ser voados apenas por referência a instrumentos caso a revalidação/renovação de uma IR esteja incluída na prova de perícia ou na verificação de proficiência. Se os itens com asterisco (*) não forem voados apenas por referência a instrumentos durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, e quando não haja crédito de privilégios IR, a qualificação de classe ou de tipo será limitada apenas a VFR.**d) A secção 3A deve ser completada para efeitos de revalidação de uma qualificação de tipo ou de classe multimotor, apenas VFR, caso a experiência exigida de 10 setores de rota nos 12 últimos meses não tenha sido cumprida. A secção 3A não é necessária se a secção 3B estiver completada.****e) A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.****f) Será utilizado um FSTD para a formação prática para qualificações de tipo ou de classe ME (multimotor), caso façam parte de um curso homologado de qualificação de classe ou de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:**

i) a qualificação do FSTD, conforme estabelecido nos requisitos pertinentes do anexo VI (parte ARA) e do anexo VII (parte ORA);

ii) as qualificações dos instrutores;

iii) o volume de instrução, durante o curso, ministrado em FSTD; bem como

iv) as aptidões e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruendos.

▼ **M8**

g) Se os privilégios para operações multipiloto forem solicitados pela primeira vez, os pilotos que possuam privilégios para operações monopiloto devem:

(1) completar numa ATO instrução de transição que inclua manobras e procedimentos, nomeadamente MCC, bem como os exercícios da secção 7, utilizando a gestão de ameaças e erros (TEM), a técnica de Gestão de Recursos de Pessoal de Voo (CRM) e os fatores humanos; bem como

(2) passar uma verificação de proficiência em operações multipiloto.

h) Se os privilégios para operações monopiloto forem solicitados pela primeira vez, os pilotos titulares de privilégios para operações multipiloto devem receber formação numa ATO e ser sujeitos a uma verificação em relação às seguintes manobras e procedimentos adicionais em operações monopiloto:

(1) para os aviões SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B; e

(2) para aviões ME, 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B.

i) Os pilotos que possuam privilégios para operações monopiloto e multipiloto, em conformidade com as alíneas g) e h), podem revalidar os privilégios para ambos os tipos de operações completando uma verificação de proficiência em operações multipiloto para além dos exercícios referidos nas alíneas h), ponto 1) ou ponto 2), consoante aplicável, em operações monopiloto.

j) Se uma prova de perícia ou verificação de proficiência for realizada unicamente em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto. A restrição deve ser suprimida quando os pilotos cumprirem o disposto na alínea h).

k) A formação, os exames e a verificação devem seguir o quadro *infra*.

(1) Formação numa ATO, requisitos de exame e verificação para privilégios monopiloto

(2) Formação numa ATO, requisitos de exame e verificação para privilégios multipiloto

(3) Formação numa ATO, requisitos de exame e verificação para pilotos titulares de privilégios monopiloto que pretendam obter privilégios multipiloto pela primeira vez (instrução de transição)

(4) Formação numa ATO, requisitos de exame e verificação aplicáveis aos pilotos titulares de privilégios de piloto monopiloto pela primeira vez (instrução de transição)

(5) Formação numa ATO e requisitos de controlo para a revalidação combinada e renovação de privilégios monopiloto e multipiloto

▼ **M11**

	1.		2.		3.		4.		5.	
Tipo de operação	SP		MP		SP → MP (inicial)		MP → SP (inicial)		SP + MP	
	<i>Formação</i>	<i>Exames/Verificações</i>	<i>Formação</i>	<i>Exames/Verificações</i>	<i>Formação</i>	<i>Exames/Verificações</i>	<i>Formação, exames e verificações (aviões SE)</i>	<i>(68) Formação, exames e verificações (aviões ME)</i>	<i>Aviões SE</i>	<i>Aviões ME</i>
Emissão inicial SP complexo	Secções 1-6 1-7	Secções 1-6 1-6	Secções 1-7	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secção 7	Secções 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B		
Revalidação SP complexo	n/a n/a	Secções 1-6 1-6	n/a	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B
Renovação SP complexo	FCL.740	Secções 1-6 1-6	FCL.740	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação

▼ **M12**

- l) Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

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

▼ **M8**

AVIÕES TMG E MONOPILOTO, À EXCEÇÃO DOS AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 1						
1.	Partida	OTD				
1.1	Inspeção antes do voo, incluindo: — documentação; — massa e centragem; — «briefing» das condições meteorológicas; bem como — NOTAM (aviso ao pessoal navegante).					
1.2	Verificações pré-arranque					
1.2.1	Exterior	OTD P#	P		M	
1.2.2	Interna	OTD P#	P		M	
1.3	Arranque do motor: Avarias normais.	P—>	—>		M	
1.4	Rolagem	P—>	—>		M	
1.5	Verificações antes da saída: motor em ponto fixo («run-up», se aplicável)	P—>	—>		M	
1.6	Procedimento de descolagem: — normal com as configurações de flap do Manual de Voo; bem como — ventos laterais (se as condições o permitirem).	P—>	—>		M	
1.7	Subida: — Vx/Vy; — voltas com pranchamento para rumos específicos; bem como — nivelar («level off»).	P—>	—>		M	
1.8	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>			M	
SECÇÃO 2						
2	Manobras básicas de voo (condições meteorológicas de voo visual (VMC))	P—>	—>			
2.1	Voo em frente e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem flaps (incluindo a aproximação VMCA quando aplicável)					

▼M8

AVIÕES TMG E MONOPILOTO, À EXCEÇÃO DOS AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
2.2	Voltas apertadas (360° para a esquerda e para a direita com 45° de pranchamento)	P—>	—>		M	
2.3	Perdas de velocidade e recuperação: i) perda sem flaps; ii) aproximação à perda em volta de descida com pranchamento em configuração e potência de aproximação; iii) aproximação à perda em configuração e potência de aterragem; bem como iv) aproximação à perda, volta de subida com flap de descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)	P—>	—>		M	
2.4	Manejo utilizando o piloto automático e o sistema de direção de voo (pode ser realizado na secção 3), se aplicável	P—>	—>		M	
2.5	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
SECÇÃO 3ª						
3A	Procedimentos VFR em rota	P—>	—>			
3A.1	[cf. B.5 c) e d)] Plano de voo, posição estimada e leitura de mapas					
3A.2	Manutenção de altitude, rumo e velocidade	P—>	—>			
3A.3	Orientação, contagem do tempo e revisão de ETA	P—>	—>			
3A.4	Utilização de auxílios à radionavegação, (se aplicável)	P—>	—>			
3A.5	Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)	P—>	—>			
3A.6	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>			
SECÇÃO 3B						
3B	Voo por instrumentos	P—>	—>		M	
3B.1*	Partida IFR					

▼M8

AVIÕES TMG E MONOPILOTO, À EXCEÇÃO DOS AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3B.2*	IFR em rota	P—>	—>		M	
3B.3*	Procedimentos de espera	P—>	—>		M	
3B.4*	Operações 3D para a altura/altitude de decisão (DH/A) de 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação (pode utilizar-se o piloto automático para intercalar a trajetória vertical do segmento de aproximação final)	P—>	—>		M	
3B.5*	Operações 2D para a altura/altitude de descida mínima (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Exercícios de voo, incluindo avaria simulada da bússola e do indicador de atitude: — volta com pranchamento padrão; bem como — recuperação após atitudes inusitadas.	P—>	—>		M	
3B.7*	Avaria do localizador ou do pendente de descida	P—>	—>			
3B.8*	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
Intencionalmente em branco						
SECÇÃO 4						
4	Chegadas e aterragens	P—>	—>		M	
4.1	Procedimento de chegada ao aeródromo					
4.2	Aterragem normal	P—>	—>		M	
4.3	Aterragem sem flaps	P—>	—>		M	
4.4	Aterragem com ventos laterais (se as condições o permitirem)	P—>	—>			
4.5	Aproximação e aterragem em regime de ralenti desde os 2 000 pés acima da pista de aterragem (apenas aviões monomotor)	P—>	—>			
4.6	«Borrego» à altura mínima	P—>	—>		M	
4.7	«Borrego» e aterragem noturnos, (se aplicável)	P—>	—>			
4.8	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
SECÇÃO 5						
5	Procedimentos não normais e de emergência (Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4.)					

▼M8

AVIÕES TMG E MONOPILOTO, À EXCEÇÃO DOS AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
5.1	Descolagem interrompida a uma velocidade razoável	P—>	—>		M	
5.2	Simulação de falha de motor após a descollagem (apenas aviões monomotor)		P		M	
5.3	Simulação de aterragem forçada sem potência (apenas aviões monomotor)		P		M	
5.4	Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo; bem como ii) avaria dos sistemas, conforme adequado	P—>	—>			
5.5	Apenas aviões ME e formação TMG: Paragem e re arranque do motor (a uma altitude segura, se realizado na aeronave)	P—>	—>			
5.6	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T					
SECÇÃO 6						
6	Voo assimétrico simulado	P—>	—>X		M	
6.1*	(Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5.) Falha de motor simulada durante a descollagem (a uma altitude segura, a menos que se realize num FFS ou FNPT II)					
6.2*	Aproximação assimétrica com «borrego»	P—>	—>		M	
6.3*	Aproximação assimétrica e aterragem com paragem completa	P—>	—>		M	
6.4	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
SECÇÃO 7						
7	UPRT					
7.1	Manobras e procedimentos de voo					
7.1.1	Voo manual com e sem diretores de voo (sem uso do piloto automático, sem automanete e, se for caso disso, com diferentes leis de controlo)	P—>	—>			
7.1.1.1	A diferentes velocidades (incluindo voo lento) e altitudes no âmbito da dotação de formação do FSTD.	P—>	—>			

▼ **M8**

AVIÕES TMG E MONOPILOTO, À EXCEÇÃO DOS AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
7.1.1.2	Voltas apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita	P————>	————>			
7.1.1.3	Voltas com e sem spoilers	P————>	————>			
7.1.1.4	Procedimentos de voo por instrumentos e manobras incluindo partida e chegada por instrumentos, e aproximação visual	P————>	————>			
7.2 7.2.1	Treino de recuperação após perda de controlo Recuperação de eventos de perda em: — configuração de descolagem; — configuração limpa a baixa altitude; — configuração limpa próximo da altitude máxima de operação; bem como — configuração de aterragem	P————>	————>			
7.2.2	Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; e — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento.	P	X Não deve ser utilizado um avião para este exercício			
7.3	«Borrego» com todos os motores operacionais* em várias fases durante uma aproximação por instrumentos	P—>	————>			
7.4	Aterragem abortada com todos os motores operacionais: — com várias alturas inferiores a DH/MDH 15 m (50 pés) acima da soleira da pista — após o toque (aterragem falhada) — Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), as aterragens abortadas com todos os motores operacionais devem ser iniciadas a seguir à MDH/A ou após o toque.	P————>	————>			

▼ **M11**▼ **M8**

▼ M8

6. Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance

a) Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.

OTD = Podem ser utilizados outros dispositivos de treino para este exercício

X = Será utilizado um FFS para este exercício; caso contrário, deve ser utilizado um avião, se adequado para a manobra ou procedimento.

P # = A formação deve ser complementada por uma inspeção supervisionada do avião

b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou poderá ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (————>).

As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

A = avião

FFS = simulador integral de voo (FFS)

FSTD = Dispositivo de treino de simulação de voo

c) Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos.

▼ M12

d) A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.

▼ M8

e) Para a formação prática e os exames será utilizado um FFS, se o FFS fizer parte de um curso homologado de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:

i) as qualificações dos instrutores;

ii) as qualificações e a formação total ministrada no curso num FSTD; bem como

iii) as aptidões e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruídos.

f) As manobras e os procedimentos incluirão MCC para aviões multimotor e para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações multipiloto.

g) As manobras e os procedimentos serão executados como piloto único em aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações monopiloto.

h) No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance, quando uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência for realizada em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto. Caso se pretendam privilégios de monopiloto, as manobras/os procedimentos referidos em 2.5, 3.8.3.4, 4.4 e 5.5 e pelo menos uma manobra/um procedimento da secção 3.4 têm de ser completados adicionalmente em monopiloto.

i) No caso de uma qualificação de tipo com restrições emitida em conformidade com o ponto FCL.720.^A, alínea e), os requerentes devem preencher os mesmos requisitos que os outros requerentes da qualificação de tipo, exceto no que respeita aos exercícios práticos relativos às fases de decolagem e aterragem.

▼ **M12**

- j) Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

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

▼ **M8**

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 1						
1	Preparação do voo	OTD				
1.1.	Cálculo da performance	P				
1.2.	Inspeção visual externa do avião; localização de cada elemento e finalidade da inspeção	OTD P #	P			
1.3.	Inspeção da cabina de pilotagem	P————>	————>			
1.4.	Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P————>	————>		M	
1.5.	Rolagem de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor	P————>	————>			
1.6.	Verificações antes da decolagem	P————>	————>		M	
SECÇÃO 2						
2	Decolagens	P————>	————>			
2.1.	Decolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo decolagem acelerada					
2.2*	Decolagem por instrumentos; a transição para o voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a decolagem	P————>	————>			
2.3.	Decolagem com ventos laterais	P————>	————>			
2.4.	Decolagem com carga máxima (real ou simulada)	P————>	————>			
2.5.	Decolagens com falha de motor simulada:	P————>	————>			
2.5.1*	logo após atingir V2					

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
(Em aviões não certificados na categoria de transporte ou na categoria de transporte regional (comuter), a falha de motor não deve ser simulada antes de atingir uma altitude mínima de 500 pés acima da soleira da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e à altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor logo após atingir V2).						
2.5.2*	entre V1 e V2	P	X		M FFS apenas	
2.6.	Descolagem interrompida a uma velocidade razoável antes de atingir V1	P————>	————>X		M	
SECÇÃO 3						
3	Manobras e procedimentos de voo	P————>	————>			
3.1.	Voo manual com e sem diretores de voo (sem uso do piloto automático, sem automanete e, se for caso disso, com diferentes leis de controlo)					
3.1.1.	A diferentes velocidades (incluindo voo lento) e altitudes no âmbito da dotação de formação do FSTD.	P————>	————>			
3.1.2.	Volts apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita	P————>	————>			
3.1.3.	Volts com e sem spoilers	P————>	————>			
3.1.4.	Procedimentos de voo por instrumentos e manobras incluindo partida e chegada por instrumentos, e aproximação visual	P————>	————>			
3.2.	Ângulo negativo do nariz e batidas Mach (se for caso disso), bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, Dutch Roll)	P————>	————>X Não deve ser utilizado um avião para este exercício		FFS apenas	

▼ **M8**

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFI- FICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICA- ÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do ins- trutor após con- clusão da forma- ção	Testado ou veri- ficado em FSTD ou A	Iniciais do exa- minador após conclusão da prova
3.3.	Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas (se for caso disso)	OTD P————>	————>			
3.4.	Operações normais e não normais dos seguintes sistemas:				M	Um mínimo obrigatório de 3 itens não normais será selecionado dos pontos 3.4.0 a 3.4.14 inclusive
3.4.0.	Motor (se necessário, hélice)	OTD P————>	————>			
3.4.1.	Pressurização e ar condicionado	OTD P————>	————>			
3.4.2.	Sistema Pitot-estático	OTD P————>	————>			
3.4.3.	Sistema de combustível	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Sistema elétrico	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Sistema hidráulico	OTD P————>	————>			
3.4.6.	Sistema de controlo de voo e compen- sação	OTD P————>	————>			
3.4.7.	Sistema antigelo/degelo, aquecimento da proteção contra o encandeamento	OTD P————>	————>			
3.4.8.	Piloto automático/diretor de voo	OTD P————>	————>		M (apenas mo- nopiloto)	
3.4.9.	Dispositivos de aviso de perda ou dis- positivos de evitação de perda, e dispo- sitivos de aumento de estabilidade	OTD P————>	————>			

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.4.10. Proximidade do solo sistema de alerta, radar meteorológico, radioaltímetro, transponder	P————>	————>			
3.4.11. Rádio, equipamento de navegação, instrumentos, FMS	OTD P————>	————>			
3.4.12. Trem de aterragem e travão	OTD P————>	————>			
3.4.13. Sistema de slats e flaps	OTD	————>			
3.4.14. Unidade auxiliar de potência (APU)	OTD P————>	————>			
Intencionalmente em branco					
3.6. Procedimentos não normais e de emergência:				M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será selecionado dos pontos 3.6.1 a 3.6.9 inclusive
3.6.1. Simulação de incêndio, por exemplo no motor, na unidade auxiliar de potência (APU), na cabina, no compartimento de carga, na cabina de pilotagem ou na asa e incêndios no sistema elétrico, incluindo evacuação	P————>	————>			
3.6.2. Controlo e eliminação de fumos	P————>	————>			
3.6.3. Falhas no motor, paragem e re arranque a uma altura segura	P————>	————>			
3.6.4. Alijamento de combustível (simulado)	P————>	————>			
3.6.5. Cisalhamento do vento na descolagem/aterragem	P	X		FFS apenas	
3.6.6. Avaria simulada na pressurização da cabina/descida de emergência	P————>	————>			
3.6.7. Incapacitação de um membro da tripulação de voo	P————>	————>			
3.6.8. Outros procedimentos de emergência conforme descritos no correspondente manual de voo do avião (AFM)	P————>	————>			

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.6.9. Evento ACAS	OTD P————>	Não deve ser usada uma aeronave.		FFS apenas	
3.7. Formação em prevenção da perda do controlo 3.7.1. Recuperação de eventos de perda em: — configuração de descolagem; — configuração limpa a baixa altitude; — configuração limpa perto da altitude máxima de operação; bem como — configuração de aterragem.	P FFS certificado apenas para efeitos de formação	X Não deve ser utilizado um avião para este exercício			
3.7.2. Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; bem como — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento	P FFS certificado apenas para efeitos de formação	X Não deve ser utilizado um avião para este exercício		FFS apenas	
3.8. Procedimentos de voo por instrumentos					
3.8.1.* Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P————>	————>		M	
3.8.2* Procedimentos de espera	P————>	————>			
3.8.3* Operações 3D para DH/A a 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação					

Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 3.8.3.1, se o AFM prescrever tal limitação).

3.8.3.1 * Manualmente, sem diretor de voo	P————>	————>		M (apenas prova de perícia)	
---	--------	-------	--	--------------------------------	--

▼ **M8**

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.8.3.2.* Manualmente, com diretor de voo	P →	→			
3.8.3.3. Com piloto automático	P →	→			

▼ **M12**

3.8.3.4.* Manualmente, com simulação de um motor inoperativo durante a aproximação final, quer até tocar no solo quer durante todo o procedimento de aproximação falhada (conforme aplicável), com início: i) antes de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo; e ii) depois de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo. Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), a aproximação com falha de motor simulada e o subsequente «borrego» devem ser iniciados em conjugação com o procedimento de aproximação 2D em conformidade com o ponto 3.8.4. O «borrego» será iniciado ao atingir a altura/altitude livre de obstáculos publicada (OCH/A); mas não depois de atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da soleira da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à decolagem e à altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor em conformidade com o exercício 3.8.3.4.	P →	→		M	

▼ **M8**

3.8.4* Operações 2D até à MDH/A	P →	→		M	
3.8.5. Aproximação em circuito («circling») nas seguintes condições:	P →	→			

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE	FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
a)* Aproximação à altitude mínima autorizada de aproximação em circuito no aeródromo em causa em conformidade com as instalações locais de aproximação com instrumentos em condições de simulação de voo por instrumentos; seguida de: b) Aproximação em círculo a outra pista pelo menos 90° fora do eixo central da aproximação final utilizada em a), à altitude mínima autorizada de aproximação em círculo. <i>Nota:</i> caso as alíneas a) e b) não sejam possíveis por motivos de ATC, pode ser efetuado um padrão de baixa visibilidade simulada.					
3.8.6. Aproximações visuais	P————>	————>			

SECÇÃO 4

4 Procedimentos de aproximação falhada					
4.1. «Borrego» com todos os motores operacionais*, durante uma operação 3D ao atingir a altura de decisão	P————>	————>			
4.2. «Borrego» com todos os motores operacionais* em várias fases durante uma aproximação por instrumentos	P————>	————>			
4.3. Outros procedimentos de aproximação falhada	P————>	————>			
4.4* «Borrego» manual com o motor crítico simulado inoperativo após uma aproximação por instrumentos ao atingir DH, MDH ou MAPt	P*————>	————>		M	
4.5. Aterragem abortada com todos os motores operacionais: — de várias alturas inferiores a DH/MDH; — após o toque (aterragem falhada)	P————>	————>			

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (<i>commuter</i>) (SFAR 23), as aterragens abortadas com todos os motores operacionais devem ser iniciadas a seguir à MDH/A ou após o toque.						
SECÇÃO 5						
5	Aterragens	P				
5.1.	Aterragens normais* com referência visual estabelecida ao atingir a DA/H na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos					
5.2.	Aterragem com simulação do estabilizador horizontal bloqueado em qualquer posição de compensação inadequada	P————>	Não deve ser utilizado um avião para este exercício		FFS apenas	
5.3.	Aterragens com ventos laterais (aeronave, se possível)	P————>	————>			
5.4.	Circuito de tráfego e aterragem sem flaps nem slats estendidos ou com eles parcialmente estendidos	P————>	————>			
5.5.	Aterragem com motor crítico simuladamente inoperativo	P————>	————>		M	
5.6.	Aterragem com dois motores inoperativos: — aviões com três motores: avaria do motor central e de um motor externo, tanto quanto seja praticável de acordo com os dados do Manual de Voo (AFM); bem como — aviões com quatro motores: dois motores do mesmo lado	P	X		M FFS apenas (apenas prova de perícia)	

Observações gerais:

Requisitos especiais para a extensão de uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 200 pés (60 m), ou seja, operações das categorias II e III.

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO	
Manobras/Procedimentos		FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 6						
Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão (DH) inferior a 60 m (200 pés) (categorias II e III) As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Na execução das seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximação falhada, devem utilizar-se todos os equipamentos do avião necessários para a certificação de tipo da aproximação por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés).						
6.1*	Descolagem interrompida com valores mínimos autorizados de alcance visual de pista (RVR)	P*————>	————>X	Não deve ser utilizado um avião para este exercício	M	
6.2*	Aproximações das categorias II e III: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados procedimentos standard de coordenação da tripulação (partilha de tarefas, procedimentos de comunicação, vigilância mútua, troca de informações e apoio)	P————>	————>		M	
6.3*	«Borrego»: após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir DH. O treino deve também incluir um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulado), cisalhamento do vento, desvio excessivo do avião em relação aos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória, falha no equipamento de terra/bordo antes de atingir DH, e «borrego» com falha simulada de equipamentos de bordo	P————>	————>		M*	

▼M8

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do examinador após conclusão da prova
6.4* Aterragem(ns): com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo (guiamento) específico, deve ser efetuada uma aterragem automática.	P————>	————>		M	

NOTA: As operações das categorias II e III devem ser efetuadas observando os requisitos aplicáveis às operações aéreas.

7. Qualificações de classe - mar

A secção 6 deve ser completada para revalidar uma qualificação de classe multimotor - mar, apenas em VFR, nos casos em que a experiência exigida de 10 setores de rota nos 12 últimos meses não tenha sido cumprida.

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – MAR	FORMAÇÃO PRÁTICA	PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA A QUALIFICAÇÃO DE CLASSE
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova

SECÇÃO 1

1 Partida

1.1. Inspeção antes do voo, incluindo:

- documentação;
- massa e centragem;
- «briefing» das condições meteorológicas; bem como
- NOTAM (aviso ao pessoal navegante).

1.2. Verificações pré-arranque
Externas/internas1.3. Arranque e paragem do motor
Avarias normais

1.4. Rolagem

1.5. Rolagem em degrau (*Step taxiing*)1.6. Amarração:
Praia
Cais
Boia

1.7. Navegação com motor desligado

▼ **M8**

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – MAR	FORMAÇÃO PRÁTICA	PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA A QUALIFICAÇÃO DE CLASSE
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
1.8. Verificações antes da saída: Testagem do motor em aceleração (se aplicável)		
1.9. Procedimento de descolagem: — Normal com as configurações de flap do Manual de Voo; bem como — vento lateral (se as condições o permitirem).		
1.10. Subida: — voltas para rumos — nivelar		
1.11. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 2		
2 Manobras básicas de voo (VFR)		
2.1. Voo em frente e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem flaps (incluindo aproximação a VMCA quando aplicável)		
2.2. Voltas apertadas (360° para a esquerda e para a direita com 45° de pranchamento)		
2.3. Perdas e recuperação: i) perda sem flaps; ii) aproximação a perda em volta descendente com pranchamento com configuração e potência de aproximação; iii) aproximação a perda em configuração e potência de aterragem; bem como iv) aproximação a perda, volta ascendente com flap na descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor).		
2.4. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 3		
3 Procedimentos VFR em rota		
3.1. Plano de voo, posição estimada e leitura de mapas		
3.2. Manutenção de altitude, rumo e velocidade		

▼ **M8**

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – MAR	FORMAÇÃO PRÁTICA	PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA A QUALIFICAÇÃO DE CLASSE
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.3. Orientação, contagem do tempo e revisão da ETA		
3.4. Utilização das ajudas de radionavegação (se aplicável)		
3.5. Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)		
3.6. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 4		
4 Chegadas e aterragens		
4.1. Procedimento de chegada ao aeródromo (apenas anfíbios)		
4.2. Aterragem normal		
4.3. Aterragem sem flaps		
4.4. Aterragem com vento lateral (se as condições o permitirem)		
4.5. Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti desde os 2 000' no máximo acima da água (apenas avião monomotor)		
4.6. «Borrego» à altura mínima		
4.7. Amaragem em águas calmas Amaragem em águas agitadas		
4.8. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 5		
5 Procedimentos não normais e de emergência (Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4.)		
5.1. Descolagem interrompida a uma velocidade razoável		
5.2. Simulação de falha de motor após a descolagem (apenas aviões monomotor)		
5.3. Simulação de aterragem forçada sem potência (apenas aviões monomotor)		

▼M8

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – MAR	FORMAÇÃO PRÁTICA	PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA A QUALIFICAÇÃO DE CLASSE
Manobras/Procedimentos	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Iniciais do examinador após conclusão da prova
5.4. Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo; bem como ii) avaria dos sistemas, conforme adequado.		
5.5. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 6		
6 Voo assimétrico simulado (Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5.)		
6.1. Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura exceto se efetuada num FFS e FNPT II)		
6.2. Paragem e re arranque do motor (prova de perícia para ME apenas)		
6.3. Aproximação assimétrica e «borrego»		
6.4. Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total		
6.5. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T		

C. Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

- No caso da prova de perícia ou da verificação de proficiência para qualificações de tipo e para a ATPL, os requerentes têm de obter aprovação nas secções 1 a 4 e na secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os requerentes que reprovem em cinco ou menos itens têm de repetir os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item em caso de repetição da prova ou da verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de 6 meses.
- No caso de uma verificação de proficiência para uma IR (qualificação de instrumentos), os requerentes devem obter aprovação na secção 5 da verificação de proficiência. A reprovação em mais de três itens obriga os requerentes a repetir toda a secção 5. Os requerentes que reprovarem em três ou menos itens terão de repetir os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item da nova verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens da secção 5 em que já tinha sido obtida aprovação obriga os requerentes a repetir novamente toda a verificação.

▼M8**TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO**

3. Os requerentes devem demonstrar aptidão para:
- a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;
 - b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
 - e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
 - f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e de incapacitação da tripulação, se aplicáveis; bem como
 - g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.
4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do helicóptero utilizado.
- a) Limites do voo em IFR

Altura

Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Altura/MAPt/altitude de descida mínima	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés

Rota

Com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
No caso de desvios «angulares»	Meia escala de deflexão, azimute e ladeira (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais «lineares»	Por norma, o erro/desvio lateral da rota deve ser limitado a $\pm \frac{1}{2}$ do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis pequenos desvios a esta norma, no máximo de uma vez o valor de RNP.
Desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH (LNAV/VNAV) recorrendo à função baro-VNAV]	Não superiores a $- 75$ pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superior a $+ 75$ pés acima do perfil vertical a $1\,000$ pés ou menos acima do nível do aeródromo.

Rumo

Todos os motores operacionais	$\pm 5^\circ$
Com falha de motor simulada	$\pm 10^\circ$

Velocidade

Todos os motores operacionais	± 5 nós
Com falha de motor simulada	$+ 10$ nós/ $- 5$ nós

▼ M8

b) Limites de voo em VFR

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Rumo	
Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações anormais/emergências	$\pm 10^\circ$
Velocidade	
Regra geral	± 10 nós
Com falha de motor simulada	$+ 10$ nós/ $- 5$ nós
Descolagem vertical I.G.E.	
(efeito no solo)	± 3 pés
Desembarque	± 2 pés (com voo para trás ou lateral de 0 pés)

CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO
DE PROFICIÊNCIA

DISPOSIÇÕES GERAIS

5. Os seguintes símbolos significam:

P = Treinado como PIC para a emissão de uma qualificação de tipo para helicópteros monopiloto (SPH) ou treinado como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo para helicópteros multipiloto (MPH).

6. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta ($\longrightarrow$).

As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador integral de voo (FFS)

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

H = Helicóptero

7. Os itens com asterisco (*) devem ser voados em IMC real ou simulado apenas pelos requerentes que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou para a extensão dos privilégios da mesma qualificação a outro tipo.

8. Os procedimentos de voo por instrumentos (secção 5) apenas serão executados pelos requerentes que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou estender os privilégios dessa qualificação a outro tipo. Para esse efeito pode utilizar-se um FFS ou um FTD 2/3.

▼ M12

8-A. Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

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

▼M8

9. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.
10. Para a formação prática e os exames será utilizado um FSTD, se o FSTD fizer parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
 - a) a qualificação do FSTD, conforme estabelecido nos requisitos pertinentes do anexo VI (parte ARA) e do anexo VII (parte ORA);
 - b) as qualificações do instrutor e do examinador;
 - c) o volume de instrução, durante o curso, ministrada em FSTD;
 - d) as qualificações e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruendos; bem como
 - e) o volume de experiência de voo sob supervisão após a emissão da nova qualificação de tipo.

HELICÓPTEROS MULTIPILOTO

11. Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto e ATPL(H) apenas têm de completar com aproveitamento as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.
12. Os requerentes da verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para helicóptero multipiloto apenas têm de completar com aproveitamento as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 1 – Preparativos e verificações pré-voo						
1.1	Inspeção visual externa do helicóptero; localização de cada elemento e finalidade da inspeção		P		M (se realizada no helicóptero)	
1.2	Inspeção da cabina de pilotagem	P	—>		M	
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	—>		M	
1.4	Rolagem/rolagem no ar em conformidade com as instruções de ATC (controlo de tráfego aéreo) ou de um instrutor	P	—>		M	
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem	P	—>		M	

▼M8

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo						
2.1	Descolagens (vários tipos)	P	—>		M	
2.2	Descolagens e aterragens em terreno em declive ou com vento lateral	P	—>			
2.3	Descolagem à carga máxima (real ou simulada)	P	—>			
2.4	Descolagem com falha de motor simulada pouco antes de atingir TDP ou DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Descolagem com falha de motor simulada pouco depois de atingir TDP ou DPATO	P	—>		M	
2.5	Voltas ascendentes e descendentes para rumos específicos	P	—>		M	
2.5.1	Voltas com 30° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita, apenas por referência a instrumentos	P	—>		M	
2.6	Descida em autorrotação	P	—>		M	
2.6.1	Para helicópteros monomotor (SEH) aterragem em autorrotação ou para helicópteros multimotor (MEH) recuperação de potência	P	—>		M	
2.7	Aterragens, vários tipos	P	—>		M	
2.7.1	«Borrego» ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes de LDP ou DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Aterragem na sequência de falha de motor simulada depois de LDP ou DPBL	P	—>		M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos						
3	Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos:				M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, três itens desta secção
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	—>			

▼M8

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.3	Sistema Pitot-estático	P	—>			
3.4	Sistema de combustível	P	—>			
3.5	Sistema elétrico	P	—>			
3.6	Sistema hidráulico	P	—>			
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>			
3.8	Sistema antigelo e de degelo	P	—>			
3.9	Piloto automático/diretor de voo	P	—>			
3.10	Dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder	P	—>			
3.12	Sistema de navegação de área	P	—>			
3.13	Sistema do trem de aterragem	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Rádios, equipamento de navegação, instrumentos e FMS	P	—>			
SECÇÃO 4 – Procedimentos não normais e de emergência						
4	Procedimentos não normais e de emergência				M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
4.1	Simulação de incêndio (incluindo evacuação se aplicável)	P	—>			
4.2	Controlo e eliminação de fumos	P	—>			
4.3	Falhas no motor, paragem e re arranque a uma altura segura	P	—>			
4.4	Alimentação de combustível (simulado)	P	—>			
4.5	Falha no controlo do rotor de cauda (se aplicável)	P	—>			
4.5.1	Perda do rotor de cauda (se aplicável)	P	Não deve ser utilizado um helicóptero para este exercício			

▼M8

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
4.6	Incapacitação de um membro da tripulação – apenas MPH	P	—>			
4.7	Avárias na transmissão	P	—>			
4.8	Outros procedimentos de emergência segundo o descrito no manual de voo respetivo	P	—>			

SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em IMC real ou simulado)

5.1	Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a decolagem	P	—>*			
5.1.1	Falha simulada do motor durante a saída	P	—>*		M*	
5.2	Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P	—>*		M*	
5.3	Procedimentos de espera	P*	—>*			
5.4	Operações 3D para DH/A de 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação	P*	—>*			
5.4.1	Manualmente, sem diretor de voo Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 5.4.1 se o AFM prescrever tal limitação).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manualmente, com diretor de voo	P*	—>*		M*	
5.4.3	Com piloto automático associado	P*	—>*			
5.4.4	Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes de estar a mais de 1 000 pés acima do nível do aeródromo até ao toque ou através do procedimento de aproximação falhada	P*	—>*		M*	

▼M8

HELICÓPTEROS MONO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA			PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
5.5	* Operações 2D até à MDA/H	P*	——>*		M*	
5.6	«Borrego» com todos os motores operacionais ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	——>*			
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	——>*			
5.6.2	«Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	——>*		M*	
5.7	Autorrotação em IMC com recuperação de potência	P*	——>*		M*	
5.8	Recuperação de atitudes não usuais	P*	——>*		M*	
SECÇÃO 6 — Utilização de equipamentos opcionais						
6	Utilização de equipamentos opcionais	P	——>			

D. Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de descolagem vertical

- No caso das provas de perícia ou das verificações de proficiência para as qualificações de tipo de aeronaves de descolagem vertical, os requerentes têm de obter aprovação nas secções 1 a 5 e na secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os requerentes que reprovem em cinco ou menos itens repetem os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item em caso de repetição da prova ou da verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de 6 meses.

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

- Os requerentes devem demonstrar aptidão para:
 - Operar a aeronave de descolagem vertical dentro das suas limitações;
 - Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;

▼M8

- e) Manter sempre o controlo da aeronave de descolagem vertical de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja posto em causa;
 - f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação da tripulação e de incapacitação de algum membro; bem como
 - g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
3. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave de descolagem vertical utilizada.

a) Limites do voo em IFR

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Altura/altitude de descida mínima	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Rota	
Com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
Aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira
Rumo	
Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações anormais/emergências	$\pm 10^\circ$
Velocidade	
Regra geral	± 10 nós
Com falha de motor simulada	$+ 10$ nós/ $- 5$ nós

b) Limites do voo VFR:

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Rumo	
Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações anormais/emergências	$\pm 10^\circ$
Velocidade	
Regra geral	± 10 nós
Com falha de motor simulada	$+ 10$ nós/ $- 5$ nós
Descolagem vertical I.G.E.	
(efeito no solo)	± 3 pés
Desembarque	± 2 pés (com voo para trás ou lateral de 0 pés)

CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

4. Os seguintes símbolos significam:
- P = Treinado como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.
5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta ($\longrightarrow$).

▼M8

6. As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador integral de voo (FFS)

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outros Dispositivos de Treino

PL = Aeronave de descolagem vertical

- a) Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo para aeronave de descolagem vertical devem completar com aproveitamento as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.
- b) Os requerentes da verificação de proficiência para a revalidação ou renovação da qualificação de tipo para uma aeronave de descolagem vertical devem completar com aproveitamento as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6 e/ou 7.
- c) Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.
7. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.
8. Para a formação prática e nos exames serão utilizados FSTD, se fizerem parte de um curso homologado de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- a) A qualificação dos FSTD conforme estabelecidos nos requisitos pertinentes do anexo VI (parte ARA) e do anexo VII (parte ORA); bem como
- b) As qualificações do instrutor.

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	PL	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 1 – Preparativos e verificações antes do voo								
1.1	Inspeção visual exterior da aeronave de descolagem vertical; localização de cada elemento e finalidade da inspeção				P			
1.2	Inspeção da cabina de pilotagem	P	—>	—>	—>			
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Rolagem em conformidade com as instruções de controlo de tráfego aéreo ou de um instrutor		P	—>	—>			
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem, incluindo verificação de potência	P	—>	—>	—>		M	

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo								
2.1	Perfis normais de descolagem VFR; Operações de pista (descolagem e aterragem curtas (STOL) e descolagem e aterragem verticais (VTOL) incluindo vento lateral Heliportos elevados Heliportos ao nível do solo		P	——>	——>		M	
2.2	Descolagem com massa máxima à descolagem (massa máxima à descolagem real ou simulada)		P	——>				
2.3.1	Descolagem interrompida: — durante operações de pista; — durante operações em heliporto elevado; bem como — durante operações em heliporto ao nível do solo.		P	——>			M	
2.3.2	Descolagem com falha de motor simulada após passar o ponto de decisão: durante operações de pista; durante operações em heliporto elevado; bem como durante operações em heliporto ao nível do solo.		P	——>			M	
2.4	Descida em autorrotação em modo helicóptero até ao solo (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	——>	——>			M FFS apenas	
2.4.1	Descida em autorrotação em modo avião (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)		P	——>			M FFS apenas	
2.5	Perfis normais de aterragem VFR: operações de pista (STOL e VTOL) heliportos elevados heliportos ao nível do solo		P	——>	——>		M	

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
2.5.1	Aterragem com falha de motor simulada após atingir o ponto de decisão: — durante operações de pista; — durante operações em heliporto elevado; bem como — durante operações em heliporto ao nível do solo.							
2.6	«Borrego» ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes do ponto de decisão		P	—>			M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos:								
3	Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, três itens desta secção
3.1	Motor:	P	—>	—>				
3.2	Pressurização e ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	—>	—>				
3.3	Sistema Pitot-estático	P	—>	—>				
3.4	Sistema de combustível	P	—>	—>				
3.5	Sistema elétrico	P	—>	—>				
3.6	Sistema hidráulico	P	—>	—>				
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>	—>				
3.8	Sistema antigelo e de degelo, aquecimento da proteção contra o encandeamto (se instalada)	P	—>	—>				
3.9	Piloto automático/diretor de voo	P	—>	—>				
3.10	Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de prevenção de perda e dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>	—>				

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder, sistema de aviso de proximidade do solo (se instalado)	P	—>	—>				
3.12	Sistema do trem de aterragem	P	—>	—>				
3.13	APU	P	—>	—>				
3.14	Rádios, equipamento de navegação, instrumentos e FMS	P	—>	—>				
3.15	Sistema de flaps	P	—>	—>				
SECÇÃO 4 – Procedimentos não normais e de emergência								
4	Procedimentos não normais e de emergência (podem ser realizados num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, três itens desta secção
4.1	Simulação de incêndio no motor, na APU, no compartimento de carga ou na cabina de pilotagem e incêndios de origem eléctrica incluindo evacuação, se aplicável	P	—>	—>				
4.2	Controlo e eliminação de fumos	P	—>	—>				
4.3	Avaria do motor, paragem e rearranque (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício) incluindo conversão com um motor inoperativo (OEI) do modo helicóptero para o modo avião e vice-versa	P	—>	—>			FFS apenas	
4.4	Alijamento de combustível (simulado, se disponível)	P	—>	—>				
4.5	Cisalhamento do vento na decolagem e na aterragem (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)			P			FFS apenas	
4.6	Falha na pressão da cabina/descida de emergência simulada (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
4.7	Evento ACAS (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	
4.8	Incapacitação de um membro da tripulação	P	—>	—>				
4.9	Avárias na transmissão	P	—>	—>			FFS apenas	
4.10	Recuperação de uma perda total (com motor e sem motor) ou após ativação dos dispositivos de aviso de perda nas configurações de subida, cruzeiro e aproximação (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	—>	—>			FFS apenas	
4.11	Outros procedimentos de emergência, tal como descrito no manual de voo respetivo	P	—>	—>				

SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em IMC real ou simulado)

5.1	Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a decolagem	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Falha do motor simulada durante a saída após o ponto de decisão	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Procedimentos de espera	P*	—>*	—>*				
5.4	Aproximação de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manualmente, sem diretor de voo	P*	—>*	—>*			M* (Prova de perícia apenas)	
5.4.2	Manualmente, com diretor de voo	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Com piloto automático	P*	—>*	—>*				

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
5.4.4	Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) e prosseguida até ao toque, ou até à execução completa do procedimento de aproximação falhada	P*	——>*	——>*			M*	
5.5	Aproximação de não precisão até à MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6	«Borrego» com todos os motores operacionais ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	——>*	——>*				
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	——>*	——>*				
5.6.2	«Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorrotação IMC com recuperação de potência para aterrar numa pista apenas em modo helicóptero (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P*	——>*	——>*			M* FFS apenas	
5.8	Recuperação de atitudes não usuais (depende da qualidade do FFS)	P*	——>*	——>*			M*	

SECÇÃO 6 — Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) (categorias II e III)

6	Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (categorias II e III). As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Durante as aproximações por instrumentos e os procedimentos de aproximação falhada que se seguem, deve ser utilizado todo o equipamento de aeronave de descolagem vertical exigido para certificação de tipo de aproximação por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

▼M8

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado no FFS PL	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	PL			
6.1	Descolagem interrompida com um RVR mínimo autorizado		P	—>			M*	
6.2	Aproximações ILS: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados os procedimentos operacionais normalizados (PON) de coordenação da tripulação.		P	—>	—>		M*	
6.3	«Borrego»: após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir DH. O treino deve também incluir um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulado), cisalhamento do vento, desvio excessivo do avião em relação aos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória, falha no equipamento de terra/bordo antes de atingir DH, e «borrego» com falha simulada de equipamentos de bordo		P	—>	—>		M*	
6.4	Aterragem(ns): com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo (guiamento) específico, deve ser efetuada uma aterragem automática.		P	—>			M*	
SECÇÃO 7 – Equipamentos opcionais								
7	Utilização de equipamentos opcionais		P	—>	—>			

E. Requisitos específicos para a categoria aeróstatos

- No caso das provas de perícia ou das verificações de proficiência para qualificações de tipo de aeróstatos, os requerentes terão de passar as secções 1 a 5 e a secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os requerentes que reprovem em cinco ou menos itens têm de repetir os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item da prova ou da verificação de repetição ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência devem ser completadas num período de 6 meses.

TOLERÂNCIAS NA PROVA DE VOO

- Os requerentes devem demonstrar aptidão para:
 - operar o aeróstato dentro das suas limitações;

▼M8

- b) realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - c) exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
 - e) manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente comprometida;
 - f) compreender e aplicar os procedimentos de coordenação da tripulação e de incapacitação de algum membro; bem como
 - g) comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
3. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do aeróstato utilizado.

a) Limites do voo IFR:

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Altura/altitude de descida mínima	$+ 50$ pés/ $- 0$ pés
Rota	
Com base em ajudas rádio	$\pm 5^\circ$
Aproximação de precisão	meia escala de deflexão, azimute e ladeira
Rumo	
Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações anormais/emergências	$\pm 10^\circ$

b) Limites do voo VFR:

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Rumo	
Operações normais	$\pm 5^\circ$
Operações anormais/emergências	$\pm 10^\circ$

CONTEÚDO DO TREINO/DA PROVA DE PERÍCIA/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

4. Os seguintes símbolos significam:
- P = Treinado como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável.
5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (—>).
6. As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

FFS = Simulador integral de voo (FFS)

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outro Dispositivo de Treino

As = Aeróstato

▼M8

- a) Os requerentes da prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo de aeróstato devem completar com aproveitamento as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.
- b) Os requerentes de uma revalidação ou de uma renovação da verificação de proficiência para a qualificação de tipo de aeróstato devem completar com aproveitamento as secções 1 a 5 e, se aplicável, a secção 6.
- c) Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.
7. A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.
8. Para a formação prática e os exames será utilizado um FSTD, se o FSTD fizer parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- a) A qualificação dos FSTD conforme estabelecidos nos requisitos pertinentes do anexo VI (Parte ARA) e do anexo VII (Parte ORA); bem como
- b) as qualificações do instrutor.

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 1 – Preparativos e verificações antes do voo								
1.1	Inspeção antes do voo				P			
1.2	Inspeção da cabina de pilotagem	P	——>	——>	——>			
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação		P	——>	——>		M	
1.4	Procedimento de desengate do mastro e manobras em terra			P	——>		M	
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem	P	——>	——>	——>		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo								
2.1	Perfil de descolagem VFR normal			P	——>		M	
2.2	Descolagem com falha de motor simulada			P	——>		M	
2.3	Descolagem em condições de ponderabilidade > 0 (descolagem pesada)			P	——>			
2.4	Descolagem em condições de imponderabilidade < 0 (descolagem leve)			P	——>			
2.5	Procedimento de subida normal			P	——>			

▼M8

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.6	Subida para altura de pressão			P	—>			
2.7	Reconhecimento de altura de pressão			P	—>			
2.8	Voo à altura de pressão ou próximo da altura de pressão			P	—>		M	
2.9	Descida e aproximação normais			P	—>			
2.10	Perfil de aterragem VFR normal			P	—>		M	
2.11	Aterragem em condições de ponderabilidade > 0 (aterragem pesada)			P	—>		M	
2.12	Aterragem em condições de imponderabilidade < 0 (aterragem leve)			P	—>		M	
	Intencionalmente em branco							
SECÇÃO 3 — Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos								
3	Operações normais e não normais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
3.1	Motor:	P	—>	—>	—>			
3.2	Pressurização do invólucro	P	—>	—>	—>			
3.3	Sistema Pitot-estático	P	—>	—>	—>			
3.4	Sistema de combustível	P	—>	—>	—>			
3.5	Sistema elétrico	P	—>	—>	—>			
3.6	Sistema hidráulico	P	—>	—>	—>			
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>	—>	—>			
3.8	Sistema de balonetes	P	—>	—>	—>			
3.9	Piloto automático/diretor de voo	P	—>	—>	—>			
3.10	Dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>	—>	—>			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder, sistema de aviso de proximidade do solo (se instalado)	P	—>	—>	—>			

▼M8

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.12	Sistema do trem de aterragem	P	——>	——>	——>			
3.13	APU	P	——>	——>	——>			
3.14	Rádios, equipamento de navegação, instrumentos e FMS	P	——>	——>	——>			
	Intencionalmente em branco							

SECÇÃO 4 – Procedimentos não normais e de emergência

4	Procedimentos não normais e de emergência (podem ser realizados num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção
4.1	Simulação de incêndio no motor, na APU, no compartimento de carga ou na cabina de pilotagem e incêndios de origem elétrica incluindo evacuação, se aplicável	P	——>	——>	——>			
4.2	Controlo e eliminação de fumos	P	——>	——>	——>			
4.3	Avaria do motor, paragem e re arranque: Em fases específicas do voo, inclusive avarias múltiplas do motor	P	——>	——>	——>			
4.4	Incapacitação de um membro da tripulação	P	——>	——>	——>			
4.5	Avárias do sistema de transmissão/caixa de transmissão	P	——>	——>	——>		FFS apenas	
4.6	Outros procedimentos de emergência segundo o descrito no manual de voo respectivo	P	——>	——>	——>			

SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em IMC real ou simulado)

5.1	Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a decolagem	P*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1	Falha simulada do motor durante a saída	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2	Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

▼M8

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.3	Procedimentos de espera	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4	Aproximação de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1	Manualmente, sem diretor de voo	P*	——>*	——>*	——>*		M* (Prova de perícia apenas)	
5.4.2	Manualmente, com diretor de voo	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3	Com piloto automático	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4	Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes da passagem do marcador exterior (OM) e continuada até ao toque ou até à conclusão do procedimento de aproximação falhada	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5	Aproximação de não precisão até à MDA/H	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.6	«Borrego» com todos os motores operacionais ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2	«Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Recuperação de atitudes não usuais (depende da qualidade do FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

▼M8

CATEGORIA AERÓSTATO	FORMAÇÃO PRÁTICA					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	

SECÇÃO 6 — Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) (CAT II/III)

6	Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) (CAT II/III). As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Durante as seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximação falhada, deve ser utilizado todo o equipamento do aeróstato exigido para certificação de tipo de aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés).							
6.1	Descolagem interrompida com valores RVR mínimos autorizados		P	—>			M*	
6.2	Aproximações ILS: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados PON de coordenação da tripulação.		P	—>			M*	
6.3	«Borrego» Após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir a altura de decisão (DH). O treino deve também incluir um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulado), cisalhamento do vento, desvio excessivo da aeronave em relação aos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória, falha no equipamento de terra/bordo antes de atingir DH, e «borrego» com falha simulada de equipamentos de bordo.		P	—>			M*	
6.4	Aterragem(ns): com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo (guiamento) específico, deve ser efetuada uma aterragem automática		P	—>			M*	

SECÇÃO 7 – Equipamentos opcionais

7	Utilização de equipamentos opcionais		P	—>				
---	--------------------------------------	--	---	----	--	--	--	--

▼B*ANEXO II***CONDIÇÕES PARA A CONVERSÃO DAS ACTUAIS LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES NACIONAIS PARA AVIÕES E HELICÓPTEROS****A. AVIÕES****1. Licenças de piloto**

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertida numa licença Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

- a) No que respeita às licenças ATPL(A) e CPL(A), completar, através de uma verificação de proficiência, o exigido na Parte FCL em matéria de revalidação da qualificação de tipo/classe e da qualificação de instrumentos, relevante para os privilégios da licença de que é titular;

▼M3

- b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;

▼B

- c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;

▼M4

- d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte FCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 como PIC em aviões multipiloto	Nenhum	ATPL(A)	Não aplicável	a)
ATPL(A)	> 1 500 em aviões multipiloto	Nenhum	como em 4c)	como em 5c)	b)
ATPL(A)	> 500 em aviões multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido por FCL.515	ATPL(A), com qualificação de tipo limitada a copiloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo apêndice 9 da Parte FCL	c)
CPL/IR(A) e ter superado um exame teórico ATPL da ICAO no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido por FCL.310 e FCL.615, alínea b) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	d)

▼M4

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte FCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 em aviões multipiloto, ou em operações multipiloto em aviões monopiloto CS-23 da categoria <i>commuter</i> ou equivalente em conformidade com os requisitos da Parte CAT e da Parte ORO para o transporte aéreo comercial	i) passar um exame de conhecimentos ATPL(A) no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	e)
CPL/IR(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Nenhum	, com qualificações de classe e de tipo limitadas a aviões monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto em conformidade com a Parte FCL	f)
CPL/IR(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo para o nível CPL/IR	como em 4f)	como em 5f)	g)
CPL(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Qualificação de voo noturno, se aplicável	CPL(A), com qualificação de tipo/classe limitada a aviões monopiloto		h)
CPL(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	i) qualificação de voo noturno, se aplicável; ii) demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.310	como em 4h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 segundo as IFR		PPL/IR(A) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.615, alínea b)	j)

▼M4

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte FCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 em aviões	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL(A)		k)

(*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para um avião multipiloto não necessitam de passar um exame teórico para ATPL(A) se continuarem a operar o mesmo tipo de avião, mas não lhes serão atribuídos créditos de conhecimentos teóricos ATPL(A) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um avião multipiloto diferente, têm de cumprir o disposto na coluna 3, linha e) i), da tabela acima.

▼B**2. Certificados de instrutor**

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	como exigido na Parte FCL para o certificado pertinente	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 horas como piloto de MPA	i) ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL para aviões emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC.	SFI(A)
SFI(A)	três anos de experiência recente como SFI	ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(A)

A conversão é válida por um período máximo de três anos. A revalidação está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

▼B**4. Certificados de STI**

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 horas como piloto em SPA	i) ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(A)
STI(A)	três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução visada	STI(A)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

B. HELICÓPTEROS**1. Licenças de piloto**

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertida numa licença Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

- a) Completar, através de uma verificação de proficiência, os requisitos de revalidação da Parte FCL para uma qualificação de tipo e de instrumentos, pertinente para os privilégios da licença de que é titular;

▼M3

- b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;

▼B

- c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;

▼M3

- d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença «Parte FCL» de substituição e condições (<i>se for caso disso</i>)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H) e IR	Não aplicável	a)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H)		b)

▼ M3

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença «Parte FCL» de substituição e condições (<i>se for caso disso</i>)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H) e IR com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC conforme estipulado pelo apêndice 9 da Parte FCL	c)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	Qualificação de tipo ATPL(H) limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC conforme estipulado pelo apêndice 9 da Parte FCL	d)
ATPL(H) e IR(H) válida	> 500 em helicópteros multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.515 e por FCL.615, alínea b)	como em 4c)	como em 5c)	e)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 500 em helicópteros multipiloto	como em 3e)	como em 4d)	como em 5d)	f)
CPL/IR(H) e ter passado um exame teórico ATPL(H) da ICAO no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310 e FCL.615, alínea b) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.H, alínea b)	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H), desde que o exame teórico ATPL(H) da ICAO seja avaliado como estando ao nível ATPL da Parte FCL	Não aplicável	g)
CPL/IR(H)	> 500 horas em helicópteros multipiloto	i) passar um exame de conhecimentos teóricos ATPL(H) da Parte FCL no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.H, alínea b)	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H) da Parte FCL	Não aplicável	h)
CPL/IR(H)	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Nenhum	CPL/IR(H) com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL	i)

▼ M3

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença «Parte FCL» de substituição e condições (<i>se for caso disso</i>)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310 e por FCL.615, alínea b)	como em 4i)		j)
CPL(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno	CPL(H), com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto		k)
CPL(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno — demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.310	como em 4k)		l)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto		como em 4k e limitada a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL e uma qualificação de voo noturno	m)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310	como em 4k e limitada a operações diurnas VFR		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 segundo as IFR		PPL/IR(H) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.615, alínea b)	o)
PPL(H)	≥ 75 em helicópteros	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL(H)		p)

(*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto não necessitam de passar um exame teórico ATPL(H) se continuarem a operar o mesmo tipo de helicóptero, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos ATPL(H) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto diferente, terão de cumprir o disposto na coluna 3, linhas h) e i), da tabela acima.

▼B**2. Certificados de instrutor**

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o requerente tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	a exigida na Parte FCL para o certificado pertinente		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

3. Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 horas como piloto de MPH	i) ser ou ter sido titular de uma CPL, MPL ou ATPL emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)
SFI(H)	três anos de experiência recente como SFI	Ter realizado o conteúdo do simulador do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

4. Certificados de STI

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais possa ser convertido num certificado Parte FCL, o titular tem de cumprir os requisitos constantes da tabela abaixo:

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 horas como piloto em SPH	i) ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)

▼B

Certificado nacional do qual é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte FCL.

▼B*ANEXO III***CONDIÇÕES PARA A ACEITAÇÃO DE LICENÇAS EMITIDAS POR
OU EM NOME DE PAÍSES TERCEIROS****A. VALIDAÇÃO DAS LICENÇAS****Geral****▼M3**

1. Uma licença de piloto emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro pode ser validada pela autoridade competente de um Estado-Membro.

Os pilotos devem apresentar o pedido à autoridade competente do Estado-Membro de residência ou de estabelecimento. Caso não residam no território de um Estado-Membro, os pilotos devem apresentar o pedido à autoridade competente do Estado-Membro no qual o operador para o qual realizam voos ou pretendem realizar voos tem o seu estabelecimento principal ou no qual a aeronave em que realizam voos ou pretendem realizar voos está matriculada.

▼B

2. O período de validação de uma licença não pode exceder 1 ano, desde que a licença de base permaneça válida.

Este período apenas pode ser prolongado uma vez pela autoridade competente que procedeu à validação no caso de, durante o período de validação, o piloto requerer ou estiver a realizar formação tendo em vista a emissão de uma licença conforme com a Parte FCL. Esta extensão abrangerá o período de tempo necessário para a licença ser emitida em conformidade com a Parte FCL.

Os titulares de uma licença aceite por um Estado-Membro devem exercer os seus privilégios de acordo com os requisitos descritos na Parte FCL.

Licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras actividades comerciais

3. No caso de licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras actividades comerciais, o titular deve cumprir os seguintes requisitos:

- a) Completar, através de uma prova de perícia, os requisitos de revalidação da qualificação de tipo ou de classe da Parte FCL pertinentes para os privilégios da licença de que é titular;

▼M3

- b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos das partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;

- c) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com a parte FCL.055;

▼B

- d) Possuir um certificado médico de classe 1, emitido em conformidade com a Parte Médica;

▼M3

- e) No caso de aviões, cumprir os requisitos de experiência estabelecidos na tabela seguinte:

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 horas como PIC em aviões multipiloto	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 horas como PIC ou co-piloto em aviões multipiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como co-piloto	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter uma IR	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	c)

▼ M3

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC ou como co-piloto em aviões monopiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como co-piloto em conformidade com os requisitos operacionais	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 horas em aviões, com exceção de TMG, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Exercício de privilégios em aviões em operações que não de transporte aéreo comercial	e)
CPL(A)	> 1 500 horas como PIC no transporte aéreo comercial, incluindo 500 horas em operações em hidroaviões	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	f)

(*) Os titulares de uma CPL(A)/IR para aviões multipiloto devem ter demonstrado conhecimentos do nível ATPL(A) da ICAO antes da aceitação.

▼ M4

- f) No caso de helicópteros, cumprir os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR e IFR	a)
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR	b)
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto em operações VFR e IFR	c)
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto em operações VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após a obtenção de uma IR	Transporte aéreo comercial em helicópteros monopiloto como PIC	f)
ATPL(H) com ou sem privilégios IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 horas em helicópteros que não os certificados nos termos da CS-27/29 ou equivalente, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em helicópteros em operações que não de transporte aéreo comercial	g)

(*) Os titulares de uma CPL(H)/IR para helicópteros multipiloto devem ter demonstrado conhecimentos do nível ATPL(H) da ICAO antes da aceitação.

▼ B**Licenças de piloto para actividades não comerciais com qualificação de instrumentos**

4. No que respeita às licenças de piloto privado com uma qualificação de instrumentos ou às licenças CPL e ATPL com uma qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem que cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Completar a prova de perícia para a qualificação de instrumentos e as qualificações de tipo ou de classe pertinentes para os privilégios da licença de que é titular, em conformidade com o Apêndice 7 e o Apêndice 9 da Parte FCL;
 - b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea, códigos de meteorologia aeronáutica, planeamento e performance de voo (IR) e performance humana;

▼ M3

- c) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com a parte FCL.055;

▼ B

- d) Possuir pelo menos um certificado médico de Classe 2 válido, emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;

▼ M3

- e) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas de tempo de voo por instrumentos como PIC na categoria de aeronave pertinente.

▼ B**Licenças de piloto para actividades não comerciais sem uma qualificação de instrumentos**

5. No que respeita às licenças de piloto privado ou às licenças CPL e ATPL sem uma qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem que cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea e performance humana;
 - b) Passar a prova de perícia para PPL como preceituado na Parte FCL;
 - c) Cumprir os requisitos pertinentes da Parte FCL para a emissão de uma qualificação de tipo ou de classe pertinente para os privilégios da licença de que é titular;
 - d) Possuir pelo menos um certificado médico de Classe 2 emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
 - e) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;
 - f) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas como piloto na categoria de aeronave pertinente.

Validação de licenças de piloto para tarefas específicas de duração limitada

6. Não obstante o disposto nos pontos supra, no caso dos voos dos fabricantes, os Estados-Membros podem aceitar uma licença emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago por um máximo de 12 meses para tarefas específicas de duração limitada, tais como voos de instrução para entrada inicial em serviço, de demonstração, voos ferry ou voos de teste, desde que o requerente cumpra os seguintes requisitos:
 - a) Seja titular de uma licença adequada e do atestado médico e das qualificações ou aptidões associados emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;

▼ M4

- b) Trabalhe, direta ou indiretamente, para um fabricante de aeronaves ou uma autoridade da aviação.

▼B

Neste caso, os privilégios do titular devem estar limitados à realização de instrução de voo e provas para a emissão inicial de qualificações de tipo, à supervisão de voos de linha iniciais pelos pilotos do operador, aos voos de entrega ou ferry, aos voos de linha iniciais, às demonstrações de voo ou aos voos de teste.

▼M4

7. Não obstante o disposto nos pontos anteriores, os Estados-Membros podem, para voos de competição ou de exibição de duração limitada, aceitar uma licença emitida por um país terceiro que autorize o titular a exercer os privilégios de uma PPL, SPL ou BPL, desde que:
 - a) Antes do evento, o organizador dos voos de competição ou de exibição forneça à autoridade competente provas adequadas da forma como irá garantir que o piloto estará familiarizado com as informações de segurança pertinentes e gerirá qualquer risco associado aos voos; e
 - b) O requerente seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.
8. Não obstante o disposto nos pontos anteriores, os Estados-Membros podem aceitar uma PPL, SPL ou BPL emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro por um máximo de 28 dias por ano civil para determinadas funções não comerciais, desde que o requerente:
 - a) Seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago; e
 - b) Tenha realizado pelo menos um voo de aclimatização com um instrutor qualificado antes da realização das tarefas específicas de duração limitada.

▼B**B. CONVERSÃO DE LICENÇAS****▼M3**

1. Uma licença PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL emitida por um país terceiro em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago pode ser convertida numa PPL/BPL/SPL da Parte FCL com uma qualificação de classe ou de tipo monopiloto pela autoridade competente de um Estado-Membro.

▼B

2. O titular da licença deve cumprir os seguintes requisitos mínimos, para a categoria de aeronave pertinente:
 - a) Passar um exame escrito de legislação aérea e performance humana;
 - b) Passar a prova de perícia para PPL, BPL ou SPL, conforme pertinente, como preceituado na Parte FCL;
 - c) Cumprir os requisitos para a emissão da qualificação de classe ou de tipo pertinente, em conformidade com a subparte H;
 - d) Possuir pelo menos um certificado médico de classe 2, emitido em conformidade com a parte Médica;
 - e) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com o preceituado em FCL.055;
 - f) ter completado pelo menos 100 horas de voo como piloto.

▼B**C. ACEITAÇÃO DAS QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO**

1. Uma qualificação de classe ou de tipo válida averbada numa licença emitida por um país terceiro pode ser averbada numa licença da Parte FCL desde que o requerente:
 - a) Satisfaça os requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a Parte FCL;
 - b) Passe a prova de perícia pertinente para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a Parte FCL;
 - c) Esteja em actividade;
 - d) Tenha, pelo menos:
 - i) para qualificações de classe para aviões, 100 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe,
 - ii) para qualificações de tipo para aviões, 500 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo,
 - iii) para helicópteros monomotor com uma massa máxima à decolagem certificada até 3 175 kg, 100 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo,
 - iv) para todos os outros helicópteros, 350 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe.

▼B*ANEXO IV***[PARTE MED]****▼M9**

SUBPARTE A

REQUISITOS GERAIS*SECÇÃO 1**Aspetos gerais***MED.A.001 Autoridade competente**

Para efeitos do presente anexo (Parte MED), entende-se por autoridade competente:

- a) Para os centros de medicina aeronáutica (CMA):
 - 1. A autoridade designada pelo Estado-Membro, onde o CMA tem o seu local de atividade principal;
 - 2. A agência, caso o CMA esteja localizado num país terceiro;
- b) Para os examinadores médicos aeronáuticos (EMA):
 - 1. A autoridade designada pelo Estado-Membro em que o EMA tem o seu local de atividade principal;
 - 2. Se o local de atividade principal de um EMA estiver localizado num país terceiro, a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o EMA requer a emissão do certificado;
- c) Para os médicos generalistas (MG), a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o MG notifica a sua atividade;
- d) Para os médicos do trabalho (MT) que avaliam a aptidão médica da tripulação de cabina, a autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual o MT notifica a sua atividade.

MED.A.005 Âmbito

O presente anexo (Parte MED) estabelece os requisitos para:

- a) A emissão, a validade, a revalidação e a renovação do certificado médico exigido para exercer os privilégios de uma licença de piloto ou de aluno piloto;
- b) A aptidão médica da tripulação de cabina;
- c) A certificação dos EMA;
- d) A qualificação dos MG e dos MT.

MED.A.010 Definições

Para efeitos do presente anexo (Parte MED), entende-se por:

- «limitação», uma condição inscrita no certificado médico ou no relatório médico de tripulante de cabina e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados de tripulante de cabina;
- «exame médico aeronáutico», uma inspeção, palpação, toque, auscultação ou outros meios de investigação destinados a estabelecer a aptidão médica para exercer os privilégios da licença ou para desempenhar as funções de segurança de tripulante de cabina;

▼ **M9**

- «avaliação médica aeronáutica», a conclusão sobre a aptidão médica de um requerente, com base na avaliação desse requerente conforme estabelecido no presente anexo (Parte MED) e em exames e testes médicos suplementares de acordo com as indicações clínicas;
- «significativo», o grau de uma situação clínica, cujo efeito pode impedir o exercício seguro dos privilégios da licença ou das funções de segurança do tripulante de cabina;
- «requerente», uma pessoa que solicite ou que esteja na posse de um certificado médico, que seja submetida a uma avaliação médica aeronáutica de aptidão para exercer os privilégios da licença ou para desempenhar as funções de segurança de tripulante de cabina;
- «história clínica», uma narrativa ou registo de doenças anteriores, lesões, tratamentos ou outros dados médicos, incluindo avaliações de incapacidade ou limitação de um certificado médico, que são ou podem ser relevantes para o atual estado de saúde e aptidão médica aeronáutica do requerente;
- «autoridade de licenciamento», a autoridade competente do Estado-Membro que emitiu a licença ou à qual uma pessoa requer a concessão de uma licença, ou, caso uma pessoa não tenha ainda requerido a licença, a autoridade competente conforme estabelecido em FCL.001 do anexo I (Parte FCL);
- «competência cromática», a aptidão de um requerente para distinguir facilmente as cores utilizadas na navegação aérea e identificar corretamente as luzes coloridas da aviação;
- «investigação», a avaliação de uma suspeita de patologia num requerente por meio de exames e testes destinados a verificar a presença ou a ausência de uma situação clínica;
- «conclusão médica acreditada», a conclusão de um ou mais médicos especialistas, aceitável pela autoridade de licenciamento, fundamentada em critérios objetivos e não discriminatórios adequados ao caso em apreço, em consulta com responsáveis pelas operações de voo ou outros peritos considerados necessários, que pode justificar uma avaliação do risco operacional;
- «utilização indevida de substâncias», utilização de uma ou mais substâncias psicoativas pela tripulação, de tal modo que, alternada ou conjuntamente:
 - a) constitui um perigo direto para o utilizador ou põe em risco a vida, a saúde ou o bem-estar de terceiros,
 - b) causa ou agrava um problema ou distúrbio profissional, social, mental ou físico;
- «substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinogénios e solventes voláteis, com exceção da cafeína e do tabaco;
- «erro refrativo», o desvio da emetropia medido em dioptrias, por meio de métodos normalizados, no meridiano mais ametrópico.

MED.A.015 Segredo médico

Todas as pessoas envolvidas nos exames, avaliações e certificação médica aeronáutica devem observar o segredo médico na íntegra.

MED.A.020 Diminuição da aptidão médica

- a) Os titulares de licenças não devem exercer os privilégios da sua licença e das qualificações ou certificados conexos, e os alunos pilotos não podem voar a solo, sempre que:

▼M9

1. tenham conhecimento de qualquer diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para exercerem esses privilégios em segurança;
 2. tomem medicamentos, receitados ou não pelo médico, que sejam suscetíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável;
 3. recebam tratamento médico, cirúrgico ou outro que possa interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável.
- b) Além disso, os titulares de um certificado médico devem, sem demora injustificada e antes de exercerem os privilégios da sua licença, consultar um especialista em medicina aeronáutica junto dos CMA, EMA ou MG, consoante o caso, sempre que:
1. tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica ou a um procedimento invasivo;
 2. tenham começado a tomar medicação regularmente;
 3. tenham sofrido uma lesão física significativa que os incapacite para funcionarem como membros da tripulação de voo;
 4. padeçam de uma doença grave que os incapacite para funcionarem como membros da tripulação de voo;
 5. estejam grávidas;
 6. tenham sido internados num hospital ou numa clínica médica;
 7. comecem a precisar de lentes corretivas.
- c) Nos casos referidos na alínea b):
1. os titulares de certificados médicos das classes 1 e 2 devem consultar um especialista em medicina aeronáutica junto de um CMA ou de um EMA. Neste caso, o CMA ou o EMA deve avaliar a aptidão médica do titular do certificado médico e decidir se está ou não apto a retomar o exercício dos seus privilégios;
 2. os titulares de certificados médicos para licença de piloto de aeronaves ligeiras devem consultar um especialista em medicina aeronáutica junto de um CMA, um EMA ou do MG que assinou o certificado médico. Nestes casos, o CMA ou o EMA deve avaliar a aptidão médica do titular do certificado médico e decidir se está ou não apto a retomar o exercício dos seus privilégios.
- d) Os tripulantes de cabina não devem desempenhar funções numa aeronave nem exercer, se for caso disso, os privilégios dos seus certificados de tripulantes de cabina caso tenham consciência de uma diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para o desempenho das suas funções e responsabilidades.
- e) Além disso, caso se encontrem nas situações clínicas especificadas nos pontos 1 a 5 da alínea b), os tripulantes de cabina devem consultar, sem demora injustificada, um EMA, um CMA ou um MT, consoante o caso. Nestes casos, o EMA, CMA ou o MT deve avaliar a aptidão médica dos tripulantes de cabina e decidir se estão ou não aptos a retomar as suas funções de segurança.

▼ M9**MED.A.025 Obrigações dos CMA, EMA, MG e MT**

- a) Ao realizarem os exames e avaliações médicas aeronáuticas conforme estabelecidos no presente anexo (Parte MED), os CMA, EMA, MG e MT devem:
1. certificar-se de que é possível comunicar com o requerente sem barreiras linguísticas;
 2. esclarecer o requerente acerca das consequências da prestação de informações incompletas, inexatas ou falsas sobre a sua história clínica;
 3. notificar a autoridade de licenciamento ou, no caso dos titulares de certificados de tripulante de cabina, notificar a autoridade competente, se o requerente prestar informações incompletas, inexatas ou falsas sobre a sua história clínica;
 4. notificar a autoridade de licenciamento se um requerente retirar o pedido de certificado médico em qualquer etapa do processo.
- b) Depois de concluírem os exames e avaliações médicas aeronáuticas, os CMA, EMA, MG e MT devem:
1. informar o requerente sobre se está apto ou inapto, ou remetê-lo para o avaliador médico da autoridade de licenciamento, CMA ou EMA, consoante o caso;
 2. informar o requerente de qualquer limitação que possa restringir a formação de voo, os privilégios da licença ou o certificado de tripulante de cabina, consoante o caso;
 3. se o requerente for considerado inapto após a avaliação, informá-lo do seu direito a recorrer da decisão em conformidade com os procedimentos da autoridade competente;
 4. no caso dos requerentes de um certificado médico, enviar, sem demora, um relatório assinado ou autenticado eletronicamente ao avaliador médico da autoridade de licenciamento, que inclua os resultados circunstanciados dos exames e avaliações médicas aeronáuticas consoante a classe de certificado médico, e uma cópia do formulário de pedido, do formulário do exame e do certificado médico;
 5. informar o requerente da sua responsabilidade em caso de diminuição da aptidão médica, conforme especificado em MED.A.020.
- c) Quando for necessária uma consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento, em conformidade com o presente anexo (Parte MED), o CMA e o EMA devem seguir o procedimento estabelecido pela autoridade competente.
- d) Os CMA, EMA, MG e MT devem conservar registos pormenorizados dos exames e avaliações médicas aeronáuticas realizados em conformidade com o presente anexo (Parte MED) e dos seus resultados durante um período mínimo de dez anos, ou por um período superior se assim determinado pela legislação nacional.
- e) Os CMA, EMA, MG e MT devem apresentar ao avaliador médico da autoridade competente, caso lhes sejam pedidos, todos os registos e relatórios médicos aeronáuticos e quaisquer outras informações pertinentes, quando solicitados para:
1. certificação médica;
 2. fiscalização.

▼ M9

- f) Os CMA e os EMA devem introduzir ou atualizar os dados incluídos no repositório europeu de medicina aeronáutica em conformidade com a alínea d) da parte ARA.MED.160.

*SECÇÃO 2**Requisitos dos certificados médicos***MED.A.030 Certificados médicos**

- a) Um aluno piloto não pode voar a solo se não possuir o certificado médico exigido pela licença em causa.
- b) Um requerente de uma licença, em conformidade com o anexo I (Parte FCL), deve possuir um certificado médico emitido nos termos do presente anexo (Parte MED) e adequado aos privilégios da licença requerida.

▼ M12

- c) Quando exerce os privilégios de:
1. Uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL), de uma licença de piloto de balão (BPL) emitida em conformidade com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou de uma licença de piloto de planador (SPL) emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico para LAPL válido;
 2. Uma licença de piloto particular (PPL), o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
 3. Uma BPL para efeitos de:
 - i) balonismo comercial de passageiros, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
 - ii) uma operação comercial diferente do balonismo comercial de passageiros, com mais de 4 pessoas a bordo da aeronave, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
 4. Uma SPL, para efeitos de operações comerciais de planadores diferentes das referidas no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
 5. Uma licença de piloto comercial (CPL), uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) ou uma licença de piloto de linha aérea (ATPL), o piloto deve possuir um certificado médico de classe 1 válido.

▼ M9

- d) Se for aditada uma qualificação de voo noturno a uma PPL ou a uma LAPL, o titular da licença deve ter competência cromática.
- e) Se for aditada uma qualificação de voo por instrumentos ou uma qualificação de voo por instrumentos em rota a uma PPL, o titular da licença deve efetuar exames audiométricos de som puro de acordo com a periodicidade e o nível exigidos para os titulares de certificados médicos de classe 1.
- f) Um titular de uma licença não pode nunca ser titular de mais do que um certificado médico emitido em conformidade com o presente anexo (Parte MED).

MED.A.035 Requerimento de um certificado médico

- a) Os requerimentos de certificados médicos devem ser apresentados na forma e do modo determinado pela autoridade competente.

▼ M9

b) Os requerentes de certificados médicos devem fornecer ao CMA, EMA ou MG, consoante o caso:

1. uma prova da sua identidade;
2. uma declaração assinada:
 - i) dos dados médicos respeitantes à sua história clínica,
 - ii) que indique se requereram ou não previamente um certificado médico ou se foram ou não submetidos a um exame médico aeronáutico com vista à obtenção de um certificado médico e, em caso afirmativo, quem o realizou e qual o resultado,
 - iii) que indique se foram ou não considerados inaptos ou se o seu certificado médico foi suspenso ou revogado.

c) Quando pedirem a revalidação ou a renovação do certificado médico, os requerentes devem apresentar o certificado médico mais recente ao CMA, EMA ou MG, consoante o caso, antes dos exames médicos aeronáuticos pertinentes.

MED.A.040 Emissão, revalidação e renovação de certificados médicos

a) Um certificado médico só deve ser emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e avaliações médicas aeronáuticas necessárias, consoante o caso, e de o requerente ter sido considerado apto.

b) *Emissão inicial*

1. Os certificados médicos de classe 1 devem ser emitidos por um CMA.
2. Os certificados médicos de classe 2 devem ser emitidos por um CMA ou um EMA.
3. Os certificados médicos para LAPL devem ser emitidos por um CMA ou um EMA. Podem igualmente ser emitidos por um MG se tal for permitido pela legislação nacional do Estado-Membro da autoridade de licenciamento à qual foi efetuado o pedido de certificado médico.

c) *Revalidação e renovação*

1. Os certificados médicos de classe 1 e de classe 2 devem ser revalidados e renovados por um CMA ou por um EMA.
2. Os certificados médicos para LAPL devem ser revalidados e renovados por um CMA ou por um EMA. Podem igualmente ser revalidados e renovados por um MG se tal for permitido pela legislação nacional do Estado-Membro da autoridade de licenciamento à qual foi efetuado o pedido de certificado médico.

d) O CMA, o EMA ou o MG só devem emitir, revalidar ou renovar um certificado médico se estiverem preenchidas ambas as condições seguintes:

1. o requerente forneceu uma história clínica completa e, se exigido pelo CMA, pelo EMA ou pelo MG, os resultados dos exames e testes médicos realizados pelo médico do requerente ou por um médico especialista;

▼M9

2. o CMA, o EMA ou o MG realizou a avaliação médica aeronáutica com base nos exames e testes médicos exigidos para o certificado médico pertinente, para verificar se o requerente cumpre todos os requisitos pertinentes do presente anexo (Parte MED).
- e) O EMA, o CMA ou, em caso de remissão, o avaliador médico da autoridade de licenciamento podem exigir ao requerente que se submeta a exames e investigações médicas adicionais, quando existe uma indicação clínica ou epidemiológica, antes de emitirem, revalidarem ou renovarem o certificado médico.
- f) O avaliador médico da autoridade de licenciamento pode emitir ou reemitir um certificado médico.

MED.A.045 Validade, revalidação e renovação dos certificados médicos**a) Validade**

1. Os certificados médicos de classe 1 são válidos por um período de 12 meses.
2. Em derrogação do ponto 1, o período de validade dos certificados médicos de classe 1 deve ser de seis meses para os titulares de licenças que:
 - i) estejam envolvidos em operações monopiloto de transporte aéreo comercial de passageiros e tenham completado 40 anos;
 - ii) tenham completado 60 anos.
3. Os certificados médicos de classe 2 são válidos por um período de:
 - i) 60 meses até o titular da licença completar 40 anos. Um certificado médico emitido antes de o titular da licença completar 40 anos deixa de ser válido depois de completados 42 anos;
 - ii) 24 meses para titulares de licenças entre os 40 e os 50 anos. Um certificado médico emitido antes de o titular da licença completar 50 anos deixa de ser válido depois de completados 51 anos;
 - iii) 12 meses para titulares de licenças com mais de 50 anos.
4. Os certificados médicos para LAPL devem ser válidos por um período de:
 - i) 60 meses até o titular da licença completar 40 anos. Um certificado médico emitido antes de o titular da licença completar 40 anos deixa de ser válido depois de completados 42 anos;
 - ii) 24 meses para titulares de licenças com mais de 40 anos.
5. O período de validade de um certificado médico, incluindo eventuais exames ou investigações especiais a ele associados, deve ser calculado a partir da data do exame médico aeronáutico, no caso da emissão inicial e da renovação, e da data de expiração do certificado médico anterior, no caso da revalidação.

b) Revalidação

Para a revalidação de um certificado médico, os exames e avaliações médicas aeronáuticas, consoante o caso, podem ser efetuados até 45 dias antes da data de expiração.

▼ M9**c) Renovação**

1. Se o titular de um certificado médico não cumprir o disposto na alínea b), é necessário um exame e uma avaliação, consoante o caso, para a renovação.
2. No caso dos certificados médicos de classe 1 e de classe 2:
 - i) se o certificado médico tiver expirado há menos de dois anos, deve ser realizado um exame médico aeronáutico de rotina para efeitos de revalidação;
 - ii) se o certificado médico tiver expirado há mais de dois anos, mas há menos de cinco, o CMA ou o EMA só deve realizar o exame médico aeronáutico de renovação depois de avaliar os registos médicos aeronáuticos do requerente;
 - iii) se o certificado médico tiver expirado há mais de cinco anos, aplicam-se os requisitos de exame médico aeronáutico para a emissão inicial e a avaliação deve ser baseada nos requisitos para a revalidação.
3. No caso dos certificados médicos para uma LAPL, o CMA, o EMA ou o MG deve avaliar a história clínica do requerente e realizar os exames e avaliações médicas aeronáuticas, consoante o caso, em conformidade com o disposto em MED.B.005 e MED.B.095.

MED.A.046 Suspensão ou revogação dos certificados médicos

- a) Um certificado médico pode ser suspenso ou revogado pela autoridade de licenciamento.
- b) Após a suspensão de um certificado médico, o titular deve devolvê-lo à autoridade de licenciamento a pedido desta.
- c) Após a revogação de um certificado médico, o titular deve devolvê-lo imediatamente à autoridade de licenciamento.

MED.A.050 Remissão

- a) Se um requerente de um certificado médico de classe 1 ou de classe 2 for remetido para o avaliador médico da autoridade de licenciamento em conformidade com o disposto em MED.B.001, o CMA ou o EMA deve transferir a documentação médica pertinente para a autoridade de licenciamento.
- b) Se um requerente de um certificado médico para LAPL for remetido para um EMA ou um CMA em conformidade com o disposto em MED.B.001, o MG deve transmitir a documentação médica pertinente ao CMA ou ao EMA.

SUBPARTE B**REQUISITOS PARA OS CERTIFICADOS MÉDICOS DOS PILOTOS****SECÇÃO 1****Aspetos gerais****MED.B.001 Limitações aos certificados médicos****a) Limitações aos certificados médicos de classe 1 e de classe 2**

1. Se o requerente não cumprir integralmente os requisitos aplicáveis à classe de certificado médico em causa, mas for considerado não suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença, o CMA ou o EMA deve:

▼ **M9**

- i) no caso dos requerentes de um certificado médico de classe 1, remeter a decisão sobre a aptidão do requerente para o avaliador médico da autoridade de licenciamento, como indicado na presente subparte;
 - ii) nos casos em que a remissão para o avaliador médico da autoridade de licenciamento não é indicada na presente subparte, avaliar se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com a ou as limitações necessárias;
 - iii) no caso dos requerentes de um certificado médico de classe 2, avaliar, em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento conforme indicado na presente subparte, se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com a ou as limitações necessárias.
2. O CMA ou o EMA pode revalidar ou renovar um certificado médico com a mesma limitação sem remeter ou consultar o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- b) *Limitações aos certificados médicos para LAPL*
1. Se um MG, depois de analisar devidamente a história clínica do requerente, concluir que o requerente de um certificado médico para LAPL não satisfaz integralmente os requisitos de aptidão médica, deve remeter o requerente para um CMA ou um EMA, exceto se apenas for necessária uma limitação relacionada com a utilização de lentes corretivas ou o período de validade do certificado médico.
 2. Se um requerente de um certificado médico para LAPL tiver sido remetido em conformidade com o disposto no ponto 1, o CMA ou o EMA deve ter devidamente em conta o disposto em MED.B.005 e MED.B.095, avaliar se o requerente é capaz de desempenhar com segurança as suas funções, respeitando uma ou mais limitações averbadas no certificado médico, e emitir o certificado médico com a ou as limitações necessárias. O CMA ou o EMA deve ponderar sempre a necessidade de proibir o requerente de transportar passageiros (OPL, limitação operacional de passageiros).
 3. O MG pode revalidar ou renovar um certificado médico para LAPL com a mesma limitação sem remeter o requerente para um CMA ou um EMA.
- c) Ao avaliar se uma limitação é necessária, deve ter-se especialmente em conta:
1. se a conclusão médica acreditada indica que, em circunstâncias especiais, o não cumprimento pelo requerente de um requisito, numérico ou de outro tipo, é de modo a que o exercício dos privilégios da licença requerida não possa pôr em risco a segurança do voo;
 2. a aptidão, a competência e a experiência do requerente com relevância para a operação a efetuar.

▼ M9**d) Códigos de limitação operacional****1. Limitação operacional multipiloto (OML – só classe 1)**

- i) Quando o titular de uma CPL, ATPL ou MPL não satisfizer integralmente os requisitos necessários para um certificado médico de classe 1 e tiver sido remetido para o avaliador médico da autoridade de licenciamento, este deve avaliar se o certificado médico pode ser emitido com uma OML «válido apenas como ou com um copiloto qualificado».
- ii) O titular de um certificado médico com uma OML só deve pilotar uma aeronave em operações multipiloto, quando o outro piloto for plenamente qualificado para a classe e tipo de aeronave em causa, não estiver sujeito a uma OML e não tiver completado 60 anos.
- iii) A OML relativa aos certificados médicos de classe 1 deve ser inicialmente imposta e apenas retirada pelo avaliador médico da autoridade de licenciamento.

2. Limitação operacional de segurança para pilotos (OSL – classe 2 e privilégios LAPL)

- i) O titular de um certificado médico com uma OSL só pode pilotar uma aeronave se estiver a bordo outro piloto totalmente qualificado para atuar como piloto-comandante na classe e tipo de aeronave relevante, a aeronave estiver equipada com comandos duplos e o outro piloto ocupar um lugar aos comandos.
- ii) A OSL para os certificados médicos de classe 2 pode ser imposta e retirada quer por um avaliador médico da autoridade de licenciamento quer por um CMA ou um EMA em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- iii) A OSL para os certificados médicos para LAPL pode ser imposta e retirada por um avaliador médico da autoridade de licenciamento, um CMA ou um EMA.

3. Limitação operacional de passageiros (OPL – classe 2 e privilégios LAPL)

- i) O titular de um certificado médico com uma OPL só pode pilotar uma aeronave sem passageiros a bordo.
- ii) A OPL para os certificados médicos de classe 2 pode ser imposta e retirada quer por um avaliador médico da autoridade de licenciamento quer por um CMA ou um EMA em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- iii) A OPL para os certificados médicos para LAPL pode ser imposta e retirada por um avaliador médico da autoridade de licenciamento, um CMA ou um EMA.

▼ M9**4. Limitação operacional de restrição para pilotos (ORL – classe 2 e privilégios LAPL)**

i) O titular de um certificado médico com uma ORL só pode pilotar uma aeronave se se verificar uma das seguintes condições:

A) estiver a bordo da aeronave outro piloto totalmente qualificado para atuar como piloto-comandante na classe e tipo de aeronave relevante, a aeronave estiver equipada com comandos duplos e o outro piloto ocupar um lugar aos comandos;

B) não houver passageiros a bordo da aeronave.

ii) a ORL para os certificados médicos de classe 2 pode ser imposta e retirada quer por um avaliador médico da autoridade de licenciamento quer por um CMA ou um EMA em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

iii) a ORL para os certificados médicos para LAPL pode ser imposta e retirada por um avaliador médico da autoridade de licenciamento, um CMA ou um EMA.

5. Restrição especial conforme especificado (SSL)

A SSL num certificado médico deve ser seguida de uma descrição da limitação.

e) Pode ser imposta qualquer outra limitação ao titular de um certificado médico pelo avaliador médico da autoridade de licenciamento, o CMA, o EMA ou o MG, consoante o caso, se tal for necessário para garantir a segurança do voo.

f) Qualquer limitação imposta ao titular de um certificado médico deve ser especificada no mesmo.

MED.B.005 Requisitos médicos gerais

Os requerentes de um certificado médico devem ser avaliados em conformidade com os requisitos médicos detalhados estabelecidos nas secções 2 e 3.

Além disso, devem ser considerados inaptos sempre que apresentem qualquer uma das seguintes situações clínicas que implique um grau de incapacidade funcional suscetível de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença requerida ou que possa causar incapacidade súbita do requerente para exercer esses privilégios:

a) Anomalia, congénita ou adquirida;

b) Doença ou deficiência ativa, latente, aguda ou crónica;

c) Ferida, lesão ou sequelas de uma operação;

d) Efeito direto ou secundário de qualquer medicação, receitada ou não, de tipo terapêutico, diagnóstico ou preventivo.

SECÇÃO 2***Requisitos médicos para os certificados de classe 1 e classe 2*****MED.B.010 Sistema cardiovascular**

a) *Exame*

1. Deve realizar-se um eletrocardiograma (ECG) normal, em repouso, com 12 derivações e o respetivo relatório quando clinicamente indicado e nos seguintes momentos:

▼ **M9**

- i) para um certificado médico de classe 1, no exame inicial, depois de cinco em cinco anos até aos 30 anos, de dois em dois anos até aos 40 anos, anualmente até aos 50 anos e, subsequentemente, em todos os exames de revalidação ou renovação;
 - ii) para um certificado médico de classe 2, no exame inicial, no primeiro exame após os 40 anos, no primeiro exame após os 50 anos e, subsequentemente, de dois em dois anos.
2. Deve ser exigida uma avaliação cardiovascular extensa quando clinicamente indicada.
 3. Para um certificado médico de classe 1, deve ser realizada uma avaliação cardiovascular extensa no primeiro exame de revalidação ou renovação após os 65 anos e, subsequentemente, de quatro em quatro anos.
 4. Para um certificado médico de classe 1, deve ser exigida uma avaliação dos lípidos séricos, nomeadamente do colesterol, no exame inicial e no primeiro exame após os 40 anos.

b) *Sistema cardiovascular – geral*

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que apresentem qualquer das situações clínicas seguintes devem ser considerados inaptos:
 - i) aneurisma da aorta torácica ou abdominal suprarrenal, antes de cirurgia;
 - ii) anomalia funcional ou sintomática significativa de qualquer das válvulas cardíacas;
 - iii) transplante do coração ou do coração e do pulmão;
 - iv) miocardiopatia hipertrófica sintomática.
2. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 1 com uma história clínica ou um diagnóstico documentado de uma das situações clínicas seguintes devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento:
 - i) doença arterial periférica, antes ou depois de cirurgia;
 - ii) aneurisma da aorta torácica ou abdominal suprarrenal, depois de cirurgia;
 - iii) aneurisma da aorta abdominal infrarrenal, antes ou depois de cirurgia;
 - iv) anomalias das válvulas cardíacas não significativas;
 - v) após cirurgia das válvulas cardíacas;
 - vi) anomalia do pericárdio, do miocárdio ou do endocárdio;
 - vii) anomalia congénita do coração, antes ou depois de cirurgia corretiva;
 - viii) síncope vasovagal idiopática;
 - ix) trombose arterial ou venosa;
 - x) embolia pulmonar;
 - xi) afeção cardiovascular que exija terapia sistémica com anticoagulantes.
3. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 com um diagnóstico confirmado de uma das afeções especificadas nos pontos 1 e 2 devem ser avaliados por um cardiologista, em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento, antes de poderem ser considerados aptos.

▼ **M9**

4. Os requerentes com cardiopatias, exceto as referidas nos pontos 1 e 2 podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação cardiológica satisfatória.

c) *Tensão arterial*

1. A tensão arterial do requerente deve ser registada em cada exame.
2. Os requerentes cuja tensão arterial não está dentro dos limites normais devem ser avaliados mais pormenorizadamente no que diz respeito à sua situação cardiovascular e medicação, com o objetivo de determinar se devem ser considerados inaptos, em conformidade com os pontos 3 e 4.
3. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que apresentem qualquer das situações clínicas seguintes devem ser considerados inaptos:
 - i) hipotensão sintomática;
 - ii) tensão arterial no momento do exame sistematicamente superior a 160 mmHg na pressão sistólica ou 95 mmHg na pressão diastólica, com ou sem tratamento.
4. Os requerentes que tenham iniciado medicação para controlar a tensão arterial devem ser considerados inaptos até ser estabelecida a ausência de efeitos secundários significativos.

d) *Doença das artérias coronárias*

1. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 1 que apresentem qualquer uma das situações clínicas seguintes devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e submetidos a uma avaliação cardiológica para excluir a existência de isquemia miocárdica:
 - i) suspeita de isquemia miocárdica;
 - ii) doença das artérias coronárias assintomática e ligeira, que não exija tratamento antiangina.
2. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 2 que apresentem qualquer uma das situações clínicas estabelecidas no ponto 1 devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória.
3. Os requerentes que apresentem qualquer uma das situações clínicas seguintes devem ser considerados inaptos:
 - i) isquemia miocárdica;
 - ii) doença sintomática das artérias coronárias;
 - iii) sintomas de doença das artérias coronárias controlados por medicamentos.
4. Os requerentes da primeira emissão de um certificado médico de classe 1 com uma história clínica ou um diagnóstico de qualquer uma das situações clínicas seguintes devem ser considerados inaptos:
 - i) isquemia miocárdica;
 - ii) enfarte do miocárdio;
 - iii) revascularização ou colocação de stent para o tratamento da doença das artérias coronárias.
5. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 2 que estejam assintomáticos após um enfarte do miocárdio ou de uma cirurgia para tratamento da doença das artérias coronárias devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória, em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento. Estes requerentes da revalidação de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

▼ M9**e) *Perturbações do ritmo/da condução cardíaca***

1. Os requerentes que apresentem qualquer uma das situações clínicas seguintes devem ser considerados inaptos:
 - i) doença sinoatrial sintomática;
 - ii) bloqueio atrioventricular completo;
 - iii) prolongamento sintomático do intervalo QT;
 - iv) terem um desfibrilador automático implantável;
 - v) terem um estimulador cardíaco ventricular antitaquicardia.
2. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 1 que apresentem uma perturbação significativa da condução ou do ritmo cardíaco, nomeadamente uma das seguintes situações, devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento:
 - i) perturbação do ritmo supraventricular, incluindo disfunção sinoatrial intermitente ou comprovada, fibrilação atrial e/ou arritmia e pausas sinusais assintomáticas;
 - ii) bloqueio completo do ramo esquerdo;
 - iii) bloqueio atrioventricular Mobitz de tipo 2;
 - iv) taquicardia complexa ampla e/ou estreita;
 - v) pré-excitação ventricular;
 - vi) prolongamento assintomático do intervalo QT;
 - vii) padrão da síndrome de Brugada na eletrocardiografia.
3. Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer das situações clínicas especificadas no ponto 2 devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória, em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
4. Os requerentes com qualquer das situações clínicas seguintes podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação cardiológica satisfatória e na ausência de outra anomalia:
 - i) bloqueio de ramo incompleto;
 - ii) bloqueio completo de ramo direito;
 - iii) desvio estável do eixo para a esquerda;
 - iv) braquicardia sinusal assintomática;
 - v) taquicardia sinusal assintomática;
 - vi) complexos ectópicos isolados uniformes e assintomáticos de origem supraventricular ou ventricular;
 - vii) bloqueio atrioventricular de primeiro grau;
 - viii) bloqueio atrioventricular Mobitz de tipo 1.
5. Os requerentes com uma história clínica de qualquer das situações clínicas seguintes devem ser submetidos a uma avaliação cardiovascular satisfatória antes de poderem ser considerados aptos:
 - i) terapia de ablação;
 - ii) implantação de estimulador cardíaco.

▼ M9

Estes requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento. Estes requerentes de um certificado médico de classe 2 devem ser avaliados em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.015 Sistema respiratório

- a) Os requerentes com uma insuficiência significativa da função pulmonar devem ser considerados inaptos. No entanto, podem ser considerados aptos quando a função pulmonar tiver recuperado e for satisfatória.
- b) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem efetuar testes pulmonares funcionais e morfológicos no exame inicial e quando clinicamente indicado.
- c) Os requerentes de um certificado médico de classe 2 devem efetuar testes pulmonares funcionais e morfológicos quando clinicamente indicado.
- d) Os requerentes com uma história clínica ou um diagnóstico de qualquer uma das situações clínicas seguintes devem efetuar uma avaliação respiratória e obter um resultado satisfatório antes de poderem ser considerados aptos:

- 1. asma dependente de medicamentos;
- 2. doença inflamatória ativa do sistema respiratório;
- 3. sarcoidose ativa;
- 4. pneumotórax;
- 5. síndrome da apneia do sono;
- 6. cirurgia torácica major;
- 7. pneumonectomia;
- 8. doença pulmonar obstrutiva crónica.

Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes com um diagnóstico confirmado de qualquer das situações clínicas especificadas nos pontos 3 e 5 devem ser submetidos a uma avaliação cardiológica satisfatória.

- e) Avaliação médica aeronáutica
 - 1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com qualquer das situações clínicas especificadas na alínea d) devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
 - 2. Os requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer das situações clínicas especificadas na alínea d) devem ser avaliados em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- f) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que tenham sido submetidos a uma pneumonectomia devem ser considerados inaptos.

MED.B.020 Sistema digestivo

- a) Os requerentes com sequelas de doenças ou intervenções cirúrgicas em qualquer parte do sistema digestivo ou dos órgãos anexos suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, designadamente uma obstrução devida a constrição ou compressão devem ser considerados inaptos.
- b) Os requerentes com hérnias suscetíveis de originar sintomas incapacitantes devem ser considerados inaptos.

▼ M9

c) Os requerentes com qualquer das seguintes perturbações do aparelho gastrointestinal podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação gastroenterológica satisfatória, após um tratamento bem-sucedido ou a total recuperação após cirurgia:

1. dispepsia recorrente dependente de medicamentos;
2. pancreatite;
3. cálculos biliares sintomáticos;
4. diagnóstico ou história clínica documentada de doença inflamatória crónica do intestino;
5. após operação cirúrgica ao sistema digestivo ou aos seus órgãos anexos, incluindo uma cirurgia que envolva excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer desses órgãos.

d) Avaliação médica aeronáutica

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 diagnosticados com qualquer das situações clínicas especificadas nos pontos 2, 4 e 5 da alínea c) devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
2. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 diagnosticados com a situação clínica especificada no ponto 2 da alínea c) deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.025 Sistemas metabólico e endócrino

a) Os requerentes com disfunções metabólicas, nutricionais ou endócrinas podem ser considerados aptos desde que a estabilidade da sua situação clínica seja demonstrada e a sua avaliação médica aeronáutica seja satisfatória.

b) *Diabetes mellitus*

1. Os requerentes com diabetes mellitus insulino dependentes devem ser considerados inaptos.
2. Os requerentes com diabetes mellitus não insulino dependentes devem ser considerados inaptos, salvo se for possível demonstrar que a glicemia está controlada e é estável.

c) *Avaliação médica aeronáutica*

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que necessitem de outra medicação que não a insulina para controlar a glicemia devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
2. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 que necessitem de outra medicação que não a insulina para controlar a glicemia deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.030 Hematologia

a) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser submetidos a um teste de hemoglobina em cada exame médico aeronáutico.

b) Os requerentes com problemas hematológicos podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação médica aeronáutica satisfatória.

▼ M9

- c) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com qualquer dos seguintes problemas hematológicos devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento:
1. hemoglobina anormal, incluindo, nomeadamente, anemia, eritrocitose ou hemoglobinopatia;
 2. hipertrofia significativa dos gânglios linfáticos;
 3. hipertrofia do baço;
 4. perturbação de coagulação, hemorrágica ou trombótica;
 5. leucemia.
- d) A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer dos problemas hematológicos especificados nos pontos 4 e 5 deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.035 Sistema urogenital

- a) A análise da urina deve fazer parte integrante de cada exame médico aeronáutico. Os requerentes cuja urina contenha elementos anómalos considerados de significado patológico que possam implicar algum grau de incapacidade funcional suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença ou que possam causar incapacidade súbita do requerente para exercer esses privilégios, devem ser considerados inaptos.
- b) Os requerentes com sequelas de doenças ou alvo de intervenções cirúrgicas no sistema urogenital ou nos seus órgãos anexos suscetíveis de causar incapacidade, designadamente uma obstrução devida a constrição ou compressão, devem ser considerados inaptos.
- c) Os requerentes com um diagnóstico ou história clínica dos seguintes problemas urogenitais podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação urogenital satisfatória, conforme aplicável:
1. doença renal;
 2. um ou mais cálculos urinários, ou história clínica de cólica renal.
- d) Os requerentes que tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica major do sistema urogenital ou dos seus órgãos anexos, envolvendo uma excisão total ou parcial ou um desvio dos seus órgãos, devem ser considerados inaptos. No entanto, depois de totalmente recuperados, podem ser considerados aptos.
- e) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 referidos nas alíneas c) e d) devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.040 Doença infecciosa

- a) Os requerentes que tenham um diagnóstico clínico ou uma história clínica de qualquer doença infecciosa suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença devem ser considerados inaptos.
- b) Os requerentes com VIH positivo podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação médica aeronáutica satisfatória. Estes requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.045 Obstetrícia e ginecologia

- a) As requerentes que tenham sido submetidas a uma cirurgia ginecológica major devem ser consideradas inaptas. No entanto, podem ser consideradas aptas depois de totalmente recuperadas.

▼ M9**b) Gravidez**

1. Em caso de gravidez, a requerente pode continuar a exercer os seus privilégios até ao fim da 26.ª semana de gestação, apenas se o CMA ou o EMA considerar que ela está apta a fazê-lo.
2. Para as titulares de um certificado médico de classe 1 que estejam grávidas deve ser aplicada uma OML. Não obstante o disposto em MED.B.001, nestes casos, a OML pode ser imposta e retirada pelo CMA ou pelo EMA.
3. A requerente pode voltar a exercer os seus privilégios após recuperação depois de terminada a gravidez.

MED.B.050 Sistema musculoesquelético

- a) Os requerentes que não possuam uma altura na posição sentada, um comprimento de braços e pernas e força muscular suficientes para o exercício seguro dos privilégios da licença devem ser considerados inaptos. No entanto, se a altura na posição sentada, o comprimento de braços e pernas e a força muscular são suficientes para o exercício seguro dos privilégios em relação a um certo tipo de aeronave, o que pode ser demonstrado, se necessário, através de um teste médico de voo ou de simulador de voo, o requerente pode ser considerado apto e os seus privilégios devem ser limitados em conformidade.
- b) Os requerentes que não possuam um uso funcional satisfatório do sistema musculoesquelético que lhes permita exercer de forma segura os privilégios da licença devem ser considerados inaptos. No entanto, se o uso funcional do sistema musculoesquelético é satisfatório para o exercício seguro dos privilégios em relação a um certo tipo de aeronave, o que pode ser demonstrado, se necessário, através de um teste médico de voo ou de simulador de voo, o requerente pode ser considerado apto e os seus privilégios devem ser limitados em conformidade.
- c) Em caso de dúvida no contexto das avaliações referidas nas alíneas a) e b), os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e os requerentes de um certificado médico de classe 2 devem ser avaliados em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.055 Saúde mental

- a) A avaliação exaustiva da saúde mental deve fazer parte do exame médico aeronáutico inicial de classe 1.
- b) A deteção de drogas e álcool deve fazer parte do exame médico aeronáutico inicial de classe 1.
- c) Os requerentes que apresentem perturbações mentais ou comportamentais causadas pelo consumo ou consumo indevido de álcool ou de outras substâncias psicoativas devem ser considerados inaptos até estarem restabelecidos e livres do consumo ou abuso da substância psicoativa, sob reserva de uma avaliação psiquiátrica satisfatória após um tratamento bem-sucedido.
- d) Os requerentes com um diagnóstico clínico ou uma história clínica documentada de qualquer dos problemas psiquiátricos seguintes devem ser submetidos a uma avaliação psiquiátrica satisfatória antes de poderem ser considerados aptos:
 1. perturbações do humor;
 2. perturbações neuróticas;
 3. perturbações da personalidade;
 4. perturbações mentais ou comportamentais;
 5. consumo indevido de substâncias psicoativas.

▼ M9

- e) Os requerentes com uma história clínica documentada de atos isolados ou repetidos de autoagressão deliberada ou de tentativa de suicídio devem ser considerados inaptos. No entanto, podem ser considerados aptos após uma avaliação psiquiátrica satisfatória.
- f) Avaliação médica aeronáutica
 - 1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 que apresentem qualquer uma das afeções especificadas nas alíneas c), d) ou e) devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
 - 2. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer uma das afeções especificadas nas alíneas c), d) ou e) deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- g) Os requerentes com uma história clínica documentada ou um diagnóstico clínico de esquizofrenia ou perturbação de tipo esquizoide ou delirante devem ser considerados inaptos.

MED.B.065 Neurologia

- a) Os requerentes com um diagnóstico clínico ou uma história clínica documentada de qualquer das seguintes situações clínicas devem ser considerados inaptos:
 - 1. epilepsia, exceto nos casos referidos nos pontos 1 e 2 da alínea b);
 - 2. episódios recorrentes de perturbações da consciência de natureza idiopática.
- b) Os requerentes com um diagnóstico clínico ou uma história clínica documentada de qualquer das seguintes situações clínicas devem ser submetidos a uma avaliação mais aprofundada antes de poderem ser considerados aptos:
 - 1. epilepsia sem recorrência após os cinco anos de idade;
 - 2. epilepsia sem recorrência nem tratamento há mais de 10 anos;
 - 3. anomalias epileptiformes no EEG e ondas lentas focais;
 - 4. doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso;
 - 5. doença inflamatória do sistema nervoso central ou periférico;
 - 6. enxaquecas;
 - 7. episódio único de perturbações da consciência de natureza idiopática;
 - 8. perda de consciência após traumatismo craniano;
 - 9. traumatismo cranioencefálico penetrante;
 - 10. lesão da medula espinal ou dos nervos periféricos;
 - 11. perturbações do sistema nervoso devido a deficiências vasculares, nomeadamente acidentes hemorrágicos e isquémicos.

Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

▼ M9**MED.B.070 Sistema visual****a) Exame**

1. Para um certificado médico de classe 1:
 - i) o exame inicial deve incluir um exame ocular exaustivo, que deve ser realizado quando clinicamente indicado e periodicamente consoante a refração e o desempenho funcional do olho;
 - ii) todos os exames de revalidação e renovação devem incluir um exame ocular de rotina.
2. Para um certificado médico de classe 2:
 - i) o exame inicial e todos os exames de revalidação e renovação devem incluir um exame ocular de rotina;
 - ii) deve realizar-se um exame ocular exaustivo quando clinicamente indicado.

b) Acuidade visual

1. Para um certificado médico de classe 1:
 - i) a acuidade visual à distância, com ou sem correção, deve ser de 6/9 (0,7) ou melhor, em cada olho separadamente, devendo a acuidade visual com os dois olhos ser de 6/6 (1,0) ou melhor;
 - ii) no exame inicial, os requerentes com uma visão inferior aos níveis requeridos num dos olhos devem ser considerados inaptos;
 - iii) nos exames de revalidação e renovação, sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 1, subalínea i), os requerentes que apresentem visão diminuída num dos olhos ou monocularidade devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória.
2. Para um certificado médico de classe 2:
 - i) a acuidade visual à distância, com ou sem correção, deve ser de 6/12 (0,5) ou melhor, em cada olho separadamente, devendo a acuidade visual com os dois olhos ser de 6/9 (0,7) ou melhor;
 - ii) sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 2, subalínea i), os requerentes com uma visão inferior aos níveis requeridos num dos olhos ou monocularidade podem ser considerados aptos em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento e sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória.
3. Os requerentes devem ser capazes de ler um quadro N5 ou equivalente a 30-50 cm e um quadro N14 ou equivalente a 100 cm, se necessário, com correção.

c) Erro refrativo e anisometropia

1. Os requerentes com erros refrativos ou anisometropia podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória.
2. Sem prejuízo do disposto na alínea c), ponto 1, os requerentes de um certificado médico de classe 1 com qualquer das seguintes situações clínicas devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e podem ser considerados aptos sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória:
 - i) miopia superior a -6,0 dioptrias;
 - ii) astigmatismo superior a 2,0 dioptrias;
 - iii) anisometropia superior a 2,0 dioptrias.

▼ **M9**

3. Sem prejuízo do disposto na alínea c), ponto 1, os requerentes de um certificado médico de classe 1 com hipermetropia superior a + 5,0 dioptrias devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e podem ser considerados aptos, sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória, desde que existam reservas fusionalis adequadas, pressões intraoculares e ângulos anteriores normais, e não tenha sido demonstrada nenhuma patologia significativa. Sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 1, subalínea i), a acuidade visual corrigida em cada olho deve ser de 6/6 ou melhor.
 4. Os requerentes com um diagnóstico clínico de ceratocone podem ser considerados aptos, sob reserva de um exame satisfatório com um oftalmologista. Estes requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- d) *Função binocular*
1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser considerados inaptos caso não tenham uma função binocular normal e esta situação clínica é suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença, tendo em conta quaisquer medidas corretivas adequadas, se for caso disso.
 2. Os requerentes com diplopia devem ser considerados inaptos.
- e) *Campos visuais*
- Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser considerados inaptos caso não tenham campos de visão normais e esta situação clínica é suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença, tendo em conta quaisquer medidas corretivas adequadas, se for caso disso.
- f) *Cirurgia oftalmológica*
- Os requerentes que tenham sido submetidos a cirurgia oftalmológica devem ser considerados inaptos. No entanto, podem ser considerados aptos após a recuperação total da função visual e sob reserva de uma avaliação oftalmológica satisfatória.
- g) *Óculos e lentes de contacto*
1. Se apenas for possível uma função visual satisfatória com recurso a correção, os óculos ou as lentes de contacto devem proporcionar uma função visual ótima, ser bem tolerados e adequados para fins aeronáuticos.
 2. Não deve ser usado mais do que um par de óculos para satisfazer os requisitos visuais durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis.
 3. Para a visão à distância, devem ser usados óculos ou lentes de contacto durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis.
 4. Para a visão ao perto, deve manter-se à disposição um par de óculos durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis.
 5. Deve manter-se pronto para utilização imediata um par de óculos corretivos sobressalente para ver ao perto ou ao longe, consoante o caso, durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis.
 6. Se forem usadas lentes de contacto durante o exercício dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis, estas devem ser para visão à distância, monofocais, não coloridas e bem toleradas.
 7. Os requerentes com um erro refrativo elevado devem usar lentes de contacto ou óculos com lentes de alto índice.
 8. Não devem ser usadas lentes ortoqueratológicas.

MED.B.075 Visão cromática

- a) Os requerentes devem ser considerados inaptos caso não consigam demonstrar a sua capacidade para percecionarem prontamente as cores necessárias para o exercício seguro dos privilégios da licença.

▼ M9**b) Exame e avaliação**

1. Os requerentes devem ser submetidos ao teste de Ishihara para a emissão inicial de um certificado médico. Os requerentes que passem este teste podem ser considerados aptos.
2. Para um certificado médico de classe 1:
 - i) os requerentes que não passem no teste de Ishihara devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento e devem ser submetidos a testes complementares de percepção das cores para determinar se têm competência cromática;
 - ii) os requerentes devem ter visão tricromática normal ou competência cromática;
 - iii) os requerentes que reprovem nos testes complementares de percepção das cores devem ser considerados inaptos.
3. Para um certificado médico de classe 2:
 - i) os requerentes que não passem no teste de Ishihara devem ser submetidos a testes complementares de percepção das cores para determinar se têm competência cromática;
 - ii) os requerentes que não tenham uma percepção satisfatória das cores devem ser limitados ao exercício dos privilégios da licença aplicável apenas em horário diurno.

MED.B.080 Otorrinolaringologia (ORL)**a) Exame**

1. A audição dos requerentes deve ser testada em todos os exames.
 - i) Para um certificado médico de classe 1 e um certificado médico de classe 2, quando se tiver de acrescentar à licença uma qualificação de voo por instrumentos ou uma qualificação de voo por instrumentos em rota, a audição deve ser testada com audiometria de som puro no exame inicial, depois de cinco em cinco anos até o titular da licença completar 40 anos e, posteriormente, de dois em dois anos.
 - ii) Quando testados num audiómetro de som puro, os requerentes de um certificado inicial não devem apresentar uma perda de audição superior a 35 dB em qualquer das frequências de 500, 1 000 ou 2 000 Hz, ou superior a 50 dB em 3 000 Hz, em cada um dos ouvidos separadamente. Os requerentes de revalidação ou renovação que apresentem maior perda de audição devem demonstrar uma aptidão auditiva funcional satisfatória.
 2. Deve realizar-se um exame exaustivo dos ouvidos, nariz e garganta para a emissão inicial de um certificado médico de classe 1 e, subsequentemente, um exame periódico, quando clinicamente indicado.
- b) Os requerentes com qualquer das seguintes situações clínicas devem ser submetidos a um exame suplementar para confirmar que a situação clínica não interfere com o exercício seguro dos privilégios da licença ou licenças aplicáveis:**
1. hipoacusia;
 2. um processo patológico ativo do ouvido interno ou médio;
 3. uma perfuração não sarada ou disfunção da(s) membrana(s) timpânica(s);
 4. uma disfunção da(s) trompa(s) de Eustáquio;
 5. um distúrbio da função vestibular;
 6. uma restrição significativa das vias nasais;
 7. uma disfunção sinusal;

▼ M9

8. uma malformação ou uma infeção significativa da cavidade oral ou das vias respiratórias superiores;
9. uma perturbação significativa da fala ou da voz;
10. uma sequela de cirurgia do ouvido interno ou médio.

c) Avaliação médica aeronáutica

1. Os requerentes de um certificado médico de classe 1 com qualquer das situações clínicas especificadas nos pontos 1, 4 e 5 da alínea b) devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
2. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 com qualquer das situações clínicas especificadas nos pontos 4 e 5 da alínea b) deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
3. A aptidão dos requerentes de um certificado médico de classe 2 em que se vai acrescentar à licença uma qualificação de voo por instrumentos ou uma qualificação de voo por instrumentos em rota, diagnosticados com a situação clínica especificada no ponto 1 da alínea b) deve ser avaliada em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.

MED.B.085 Dermatologia

Os requerentes que tenham um problema dermatológico diagnosticado suscetível de pôr em risco o exercício seguro dos privilégios da licença devem ser considerados inaptos.

MED.B.090 Oncologia

- a) Antes de se prosseguir a análise do pedido, os requerentes com uma doença maligna primária ou secundária, devem ser submetidos a uma avaliação oncológica satisfatória. Estes requerentes de um certificado médico de classe 1 devem ser remetidos para o avaliador médico da autoridade de licenciamento. Estes requerentes de um certificado médico de classe 2 devem ser avaliados em consulta com o avaliador médico da autoridade de licenciamento.
- b) Os requerentes com uma história clínica documentada ou um diagnóstico clínico de tumor maligno intracerebral devem ser considerados inaptos.

SECÇÃO 3***Requisitos específicos dos certificados médicos para LAPL*****MED.B.095 Exame médico e avaliação dos requerentes de certificados médicos para LAPL**

- a) Um requerente de um certificado médico para uma LAPL deve ser avaliado com base nas melhores práticas de medicina aeronáutica.
- b) Deve prestar-se especial atenção à história clínica completa do requerente.
- c) A avaliação inicial, todas as reavaliações subsequentes após o titular da licença completar 50 anos e qualquer avaliação nos casos em que a história clínica do requerente não está disponível para o examinador devem incluir, pelo menos, todos os aspetos seguintes:
 1. exame clínico;
 2. tensão arterial;
 3. análise à urina;
 4. visão;
 5. capacidade auditiva.

▼M9

d) Após a avaliação inicial, as reavaliações subsequentes até o titular da licença completar 50 anos devem incluir, pelo menos, o seguinte:

1. uma avaliação da história clínica do titular da LAPL;
2. os itens especificados na alínea c) considerados necessários pelo CMA, o EMA ou o MG de acordo com as melhores práticas de medicina aeronáutica.

▼B

SUBPARTE C

REQUISITOS RELATIVOS À APTIDÃO MÉDICA DA TRIPULAÇÃO DE CABINA*SECÇÃO 1***Requisitos gerais****MED.C.001 Geral**

Os tripulantes de cabina só exercerão as funções e responsabilidades previstas pelas regras de segurança da aviação numa aeronave se satisfizerem os requisitos aplicáveis da presente parte.

MED.C.005 Avaliações aeromédicas

- a) Os tripulantes de cabina serão submetidos a avaliações aeromédicas para verificar a inexistência de qualquer doença física ou mental que lhes possa causar incapacidade ou inaptidão para desempenhar as funções e responsabilidades que lhes estão atribuídas;
- b) Cada tripulante de cabina será submetido a uma avaliação aeromédica antes de lhe serem atribuídas funções pela primeira vez numa aeronave e, subsequentemente, a intervalos máximos de 60 meses;
- c) As avaliações aeromédicas serão realizadas por um EMA, um CMA, ou por um MT se os requisitos de MED.E.040 se encontrarem satisfeitos.

*SECÇÃO 2***Requisitos aplicáveis à avaliação aeromédica da tripulação de cabina****MED.C.020 Geral**

Os tripulantes de cabina não devem ter qualquer:

- a) Anormalidade, congénita ou adquirida;
- b) Doença ou deficiência activa, latente, aguda ou crónica;
- c) Ferimento, lesão ou sequelas de uma operação; e
- d) Efeito directo ou secundário de qualquer medicação terapêutica, de diagnóstico ou preventiva, prescrita ou não pelo médico, que estejam a tomar, que implique algum grau de incapacidade funcional que possa causar incapacidade ou inaptidão para exercerem as suas funções e responsabilidades de segurança.

MED.C.025 Conteúdo das avaliações aeromédicas

- a) Uma avaliação aeromédica inicial deve incluir, no mínimo:
 1. Uma avaliação da história clínica do tripulante de cabina que apresenta o requerimento; e

▼B

2. Um exame clínico dos seguintes elementos:
 - i) sistema cardiovascular,
 - ii) aparelho respiratório,
 - iii) sistema músculo-esquelético,
 - iv) otorrinolaringologia,
 - v) sistema visual, e
 - vi) visão cromática;
- b) Cada avaliação aeromédica subsequente deve incluir:
 1. Uma avaliação da história clínica do tripulante de cabina que apresenta o requerimento; e
 2. Um exame clínico, se considerado necessário de acordo com as melhores práticas aeromédicas;
- c) para efeitos do disposto nas alíneas a) e b), em caso de dúvida ou se for clinicamente indicado, a avaliação aeromédica de um tripulante de cabina também deve incluir os exames, testes ou investigações médicas complementares que sejam considerados necessários pelo EMA, CMA ou MT.

SECÇÃO 3***Requisitos adicionais aplicáveis aos requerentes ou titulares de um certificado de tripulante de cabina*****MED.C.030 Relatório médico de tripulante de cabina**

- a) No fim de cada avaliação aeromédica, os requerentes e os titulares de um certificado de tripulante de cabina:
 1. Receberão um relatório médico de tripulante de cabina elaborado pelo EMA, CMA ou MT; e
 2. Fornecerão a informação correspondente, ou uma cópia do seu relatório médico de tripulante de cabina ao(s) operador(es) que contratam os seus serviços;

b) *Relatório médico de tripulante de cabina*

Um relatório médico de tripulante de cabina deve indicar a data da avaliação aeromédica, se o tripulante de cabina foi considerado apto ou inapto, a data da próxima avaliação aeromédica exigida e, se aplicável, as eventuais limitações. Quaisquer outros elementos estão sujeitos a segredo médico, em conformidade com a MED.A.015.

MED.C.035 Limitações

- a) Se os titulares de um certificado de tripulante de cabina não satisfizerem integralmente os requisitos médicos especificados na Secção 2, o EMA, CMA ou MT deve analisar se eles podem desempenhar com segurança as funções de tripulantes de cabina, respeitando uma ou mais limitações;
- b) Quaisquer limitações ao exercício dos privilégios concedidos pelo certificado de tripulante de cabina devem ser especificadas no respectivo relatório médico e só podem ser retiradas por um EMA, um CMA ou um MT em consulta com um EMA.

▼ **M9**

SUBPARTE D

**EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS, MÉDICOS GENERALISTAS
E MÉDICOS DO TRABALHO***SECÇÃO 1**Examinadores médicos aeronáuticos***MED.D.001 Privilégios**

- a) Os privilégios dos titulares de um certificado de examinador médico aeronáutico (EMA) são emitir, revalidar e renovar os certificados médicos de classe 2 e os certificados médicos para LAPL, e realizar os exames e avaliações médicas relevantes.
- b) Os titulares de um certificado de EMA podem solicitar uma extensão dos seus privilégios de modo a incluir os exames médicos para revalidação e renovação dos certificados médicos de classe 1, se cumprirem os requisitos estabelecidos em MED.D.015.
- c) Os privilégios de um titular de um certificado de EMA referidos nas alíneas a) e b) devem incluir os privilégios para realizar os exames e avaliações médicas aeronáuticas dos tripulantes de cabina e para proporcionar os respetivos relatórios médicos, consoante o caso, em conformidade com o presente anexo (Parte MED).
- d) O âmbito dos privilégios do titular de um certificado de EMA, e qualquer condicionamento dos mesmos, deve ser especificado nesse certificado.
- e) O titular de um certificado de EMA nunca deve ser titular de mais de um certificado de EMA emitido em conformidade com o presente regulamento.
- f) Os titulares de um certificado de EMA não devem realizar exames e avaliações médicas aeronáuticas noutro Estado-Membro que não aquele que emitiu o seu certificado de EMA, salvo se cumprirem todos os passos seguintes:
 - 1. o outro Estado-Membro em causa lhes tiver concedido acesso ao exercício das suas atividades profissionais como médicos especialistas;
 - 2. tiverem informado a autoridade competente desse outro Estado-Membro da sua intenção de realizar exames e avaliações médicas aeronáuticas e de emitir certificados médicos no âmbito dos seus privilégios como EMA;
 - 3. tiverem recebido instruções da autoridade competente desse outro Estado-Membro.

MED.D.005 Requerimento

- a) O requerimento de um certificado de EMA ou de uma extensão dos privilégios de um certificado de EMA deve ser apresentado na forma e nas modalidades indicadas pela autoridade competente.
- b) Os requerentes de um certificado de EMA devem fornecer à autoridade competente:
 - 1. os seus dados pessoais e endereço profissional;
 - 2. documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos em MED.D.010, incluindo provas da conclusão com aproveitamento do curso de formação em medicina aeronáutica adequado para os privilégios a que se estão a candidatar;
 - 3. uma declaração escrita que, logo que tiver sido emitido o certificado de EMA, o EMA emitirá certificados médicos com base nos requisitos do presente regulamento.

▼ M9

- c) Quando os EMA realizarem exames médicos aeronáuticos em mais de um local, devem fornecer à autoridade competente informações pertinentes sobre todos os locais e instalações em que exercem.

MED.D.010 Requisitos para a emissão de um certificado de EMA

Deve ser emitido um certificado de EMA aos requerentes, desde que preencham todas as condições seguintes:

- a) Estão plenamente qualificados e licenciados para a prática de medicina e possuem provas da conclusão da especialização;
- b) Completaram com êxito um curso de formação básica em medicina aeronáutica, incluindo formação prática nos métodos de exame e nas avaliações médicas aeronáuticas;
- c) Demonstraram à autoridade competente que:
 1. possuem as instalações, os procedimentos, a documentação e os equipamentos operacionais adequados para realizar os exames médicos aeronáuticos,
 2. dispõem dos procedimentos e das condições necessárias para garantir o segredo médico.

MED.D.011 Privilégios do titular de um certificado de EMA

Através da emissão de um certificado de EMA são concedidos ao titular os privilégios para inicialmente emitir, revalidar e renovar todos os seguintes:

- a) certificados médicos de classe 2;
- b) certificados médicos para LAPL;
- c) relatórios médicos dos tripulantes de cabina.

MED.D.015 Requisitos para a extensão dos privilégios

Deve ser emitido um certificado de EMA aos requerentes, que estenda os seus privilégios à revalidação e renovação de certificados médicos de classe 1, desde que preencham todas as condições seguintes:

- a) Possuam um certificado de EMA válido;
- b) Realizaram, no mínimo, 30 exames com vista à emissão, revalidação ou renovação de certificados médicos de classe 2 ou equivalentes, durante um período não superior a três anos antes de apresentarem o pedido;
- c) Completaram com êxito um curso de formação avançada em medicina aeronáutica, incluindo formação prática nos métodos de exame e nas avaliações médicas aeronáuticas;
- d) Completaram com êxito uma formação prática com uma duração de, pelo menos, dois dias num CMA ou sob a supervisão da autoridade competente.

MED.D.020 Cursos de formação em medicina aeronáutica

- a) Os cursos de formação em medicina aeronáutica referidos em MED.D.010, alínea b), e em MED.D.015, alínea c), só podem ser ministrados após a aprovação prévia do curso pela autoridade competente do Estado-Membro onde a organização de formação tem o seu local de atividade principal. Para a obtenção desta aprovação, a organização de formação deve demonstrar que o programa do curso estabelece os objetivos de aprendizagem fundamentais à aquisição das competências necessárias e que as pessoas responsáveis por ministrar a formação possuem o conhecimento e a experiência adequada.

▼ M9

- b) Exceto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no conteúdo dos cursos.
- c) A organização de formação deve emitir um certificado de conclusão do curso com aproveitamento aos participantes depois de estes obterem aprovação no exame.

MED.D.025 Alteração do certificado de EMA

- a) Os titulares de um certificado de EMA devem notificar sem demora a autoridade competente das seguintes circunstâncias que possam afetar o seu certificado de EMA:
 - 1. o EMA estar a ser alvo de um processo disciplinar ou de uma investigação por parte de um organismo regulador da prática de medicina;
 - 2. verificaram-se alterações das condições em que o certificado foi concedido, incluindo do conteúdo das declarações fornecidas juntamente com o pedido;
 - 3. os requisitos necessários para a emissão de um certificado de EMA deixaram de estar preenchidos;
 - 4. o ou os locais de exercício do examinador médico aeronáutico ou o seu endereço postal foram alterados.
- b) A não notificação da autoridade competente em conformidade com a alínea a) deve levar à suspensão ou revogação do certificado de EMA em conformidade com ARA.MED.250 do anexo II (Parte ARA).

MED.D.030 Validade dos certificados de EMA

Um certificado de EMA deve ser válido durante um período de três anos, salvo se a autoridade competente decidir reduzir esse período por razões devidamente justificadas relacionadas com o caso individual.

A pedido do titular, o certificado deve ser:

- a) revalidado, desde que o seu titular:
 - (1) continue a preencher as condições gerais exigidas para a prática médica e mantenha a sua licença para a prática de medicina,
 - (2) tenha feito formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos,
 - (3) tenha efetuado pelo menos dez exames médicos aeronáuticos ou equivalentes por ano,
 - (4) continue a cumprir os termos do certificado,
 - (5) exerça os privilégios em conformidade com os requisitos do presente anexo (Parte MED),
 - (6) tenha demonstrado que mantém a sua competência médica aeronáutica em conformidade com o procedimento estabelecido pela autoridade competente.
- b) renovado, desde que o titular cumpra os requisitos para a revalidação estabelecidos na alínea a) ou todos os seguintes requisitos:
 - (1) continue a preencher as condições gerais exigidas para a prática médica e mantenha a sua licença para a prática de medicina,
 - (2) tenha feito formação de reciclagem em medicina aeronáutica no ano anterior,
 - (3) tenha completado com êxito formação prática no ano anterior, num CMA ou sob a supervisão da autoridade competente,

▼ M9

- (4) continue a cumprir os requisitos estabelecidos em MED.D.010,
- (5) tenha demonstrado que mantém a sua competência médica aeronáutica em conformidade com o procedimento estabelecido pela autoridade competente.

*SECÇÃO 2**Médicos generalistas***MED.D.035 Requisitos aplicáveis aos médicos generalistas**

Os médicos generalistas (MG) podem atuar como EMA para a emissão de certificados médicos para LAPL, desde que preencham todas as condições seguintes:

- a) Exerçam a sua atividade num Estado-Membro em que os MG têm acesso a todos os registos médicos dos requerentes;
- b) Exerçam a sua atividade em conformidade com os eventuais requisitos adicionais previstos na legislação nacional do Estado-Membro da sua autoridade competente;
- c) Estão plenamente qualificados e licenciados para a prática de medicina em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro da sua autoridade competente;
- d) Tenham notificado a autoridade competente antes de iniciar essa atividade.

*SECÇÃO 3**Médicos do trabalho***MED.D.040 Requisitos aplicáveis aos médicos do trabalho**

Nos Estados-Membros em que a autoridade competente considerar que os requisitos do sistema nacional de saúde aplicáveis aos médicos do trabalho (MT) asseguram o cumprimento dos requisitos do presente anexo (Parte MED) aplicáveis aos MT, os MT podem realizar as avaliações médicas aeronáuticas dos tripulantes de cabina, desde que:

- a) Estejam plenamente qualificados e licenciados para a prática de medicina e qualificados em medicina do trabalho;
- b) O ambiente de trabalho em voo e as funções de segurança da tripulação de cabina foram incluídos nos seus programas de qualificação em medicina do trabalho ou em outra formação de qualificação ou experiência operacional;
- c) Tenham notificado a autoridade competente antes de iniciar essa atividade.

▼ M1*ANEXO V***QUALIFICAÇÃO DOS TRIPULANTES DE CABINA ENVOLVIDOS EM OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL****[PARTE CC]****SUBPARTE GEN*****REQUISITOS GERAIS*****CC.GEN.001 Autoridade competente**

Para efeitos da presente parte, a autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que uma pessoa apresenta o pedido de emissão de certificado de tripulante de cabina.

CC.GEN.005 Âmbito

A presente parte estabelece os requisitos aplicáveis à emissão do certificado de tripulante de cabina, assim como as suas condições de validade e de utilização pelos respetivos titulares.

CC.GEN.015 Pedido de certificado de tripulante de cabina

O pedido de certificado de tripulante de cabina deve ser apresentado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente.

CC.GEN.020 Idade mínima

Os requerentes de certificados de tripulante de cabina devem ter, no mínimo, 18 anos de idade.

CC.GEN.025 Privilégios e condições

- a) Os privilégios dos titulares de certificados de tripulante de cabina consistem no exercício da função de tripulante de cabina no âmbito das operações de transporte aéreo comercial das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- b) Os tripulantes de cabina só podem exercer os privilégios especificados na alínea a) se:
 - 1. Forem titulares de um certificado de tripulante de cabina válido, conforme especificado na CC.CCA.105; e
 - 2. Cumpirem o disposto na CC.GEN.030 e na CC.TRA.225, bem como os requisitos aplicáveis da Parte MED.

CC.GEN.030 Documentação e conservação de registos

Para demonstrar que satisfaz os requisitos aplicáveis especificados na CC.GEN.025(b), o titular do certificado de tripulante de cabina deve conservar, e apresentar mediante pedido, além do certificado, a lista e os registos das formações e das verificações das suas qualificações para o tipo ou variante de aeronave, salvo se o operador que recorre aos seus serviços conservar esses mesmos registos e puder apresentá-los prontamente, a pedido de uma autoridade competente ou do próprio titular.

SUBPARTE CCA***REQUISITOS ESPECIFICAMENTE APLICÁVEIS AOS CERTIFICADOS DE TRIPULANTE DE CABINA*****CC.CCA.100 Emissão do certificado de tripulante de cabina**

- a) Os certificados de tripulante de cabina só devem ser concedidos aos candidatos que tenham obtido aproveitamento em exame, uma vez concluído o curso de formação inicial, em conformidade com as disposições da presente parte.
- b) Os certificados de tripulante de cabina são emitidos:
 - 1. Pela autoridade competente; e/ou

▼ M1

2. Por uma organização autorizada para o efeito pela autoridade competente.

CC.CCA.105 Validade do certificado de tripulante de cabina

O certificado de tripulante de cabina é emitido por um período ilimitado, deixando apenas de ser válido nos seguintes casos:

- a) Suspensão ou cancelamento pela autoridade competente; ou
- b) Se o seu titular não tiver exercido os privilégios que lhe estão associados nos 60 meses precedentes em pelo menos um tipo de aeronave.

CC.CCA.110 Suspensão e cancelamento do certificado de tripulante de cabina

- a) Se os seus titulares não satisfizerem o disposto na presente parte, os certificados de tripulante de cabina podem ser suspensos ou cancelados pela autoridade competente.
- b) Em caso de suspensão ou de cancelamento do certificado de tripulante de cabina pela autoridade competente, o titular:
 1. É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos do direito nacional;
 2. Não pode exercer os privilégios conferidos pelo seu certificado de tripulante de cabina;
 3. Informa imediatamente o operador que utiliza os seus serviços; e
 4. Devolve o certificado de acordo com o procedimento aplicável estabelecido pela autoridade competente.

SUBPARTE TRA***REQUISITOS DE FORMAÇÃO APLICÁVEIS AOS REQUERENTES E AOS TITULARES DE CERTIFICADOS DE TRIPULANTE DE CABINA*****CC.TRA.215 Formação**

A formação requerida nos termos da presente parte deve ser:

- a) Oferecida por organizações de formação ou operadores de transportes aéreos comerciais devidamente autorizados pela autoridade competente;
- b) Ministrada por pessoal com a experiência e com as qualificações adequadas para as matérias da formação a ministrar; e
- c) Conduzida de acordo com um programa e um currículo de formação documentados na certificação da organização.

CC.TRA.220 Curso de formação inicial e exame

- a) Os requerentes de certificados de tripulante de cabina devem completar um curso de formação inicial para se familiarizarem com o ambiente aeronáutico e adquirirem conhecimentos gerais suficientes e um nível de proficiência de base que lhes permita exercer as suas funções e assumir as suas responsabilidades no que diz respeito à segurança dos passageiros e do voo durante operações normais, anómalas e de emergência.
- b) O programa do curso de formação inicial deve abranger, pelo menos, as matérias especificadas no apêndice 1 da presente parte. Deve incluir formação teórica e prática.
- c) Os requerentes de certificados de tripulante de cabina devem efetuar um exame que contemple todas as matérias do programa de formação especificadas na alínea b), com exceção da formação CRM, para comprovar que obtiveram o nível de conhecimentos e de proficiência exigido na alínea a).

▼ M1**CC.TRA.225 Qualificação(ões) de acordo com o tipo ou variante de aeronave**

- a) Os titulares de certificados de tripulante de cabina apenas podem ser autorizados a exercer funções numa aeronave se forem qualificados de acordo com os requisitos aplicáveis da Parte ORO.
- b) Para serem considerados qualificados para um tipo ou variante de aeronave, devem:
 - 1. Satisfazer os requisitos de formação, verificação e validade aplicáveis, que cubram de maneira pertinente para a aeronave em causa:
 - i) a formação específica para o tipo de aeronave, formação de conversão do operador e familiarização,
 - ii) a formação em diferenças,
 - iii) a formação periódica, e
 - 2. Ter exercido funções nesse tipo de aeronave nos seis meses precedentes ou concluído a formação contínua e sido objeto das verificações pertinentes antes de voltar a exercer funções nesse tipo de aeronave.

▼ **M1***Apêndice 1 à Parte CC***Curso de formação inicial e exame****PROGRAMA DE FORMAÇÃO**

O programa do curso de formação inicial deve incluir, pelo menos, as seguintes matérias:

1. Conhecimentos teóricos gerais de aviação e da regulamentação aplicável neste domínio, incluindo todos as matérias pertinentes relativas aos deveres e responsabilidades dos tripulantes de cabina:

- 1.1. Terminologia aeronáutica, teoria de voo, distribuição dos passageiros, zonas de operação, meteorologia e efeitos de uma contaminação superficial da aeronave;
- 1.2. Regulamentos aeronáuticos pertinentes para os tripulantes de cabina e papel da autoridade competente;
- 1.3. Deveres e responsabilidades dos tripulantes de cabina durante as operações e necessidade de dar respostas rápidas e eficazes em situações de emergência;
- 1.4. Manutenção das competências e da aptidão para exercer as funções de tripulante de cabina, incluindo no que respeita aos limites ao tempo de voo e de serviço e aos requisitos em matéria de tempos de repouso;
- 1.5. Importância de garantir a atualização dos documentos e dos manuais pertinentes, com as alterações introduzidas pelo operador, se for o caso;
- 1.6. Importância de o tripulante de cabina desempenhar as suas funções de acordo com o manual de operações do operador;
- 1.7. Importância das instruções dadas aos tripulantes de cabina antes do voo e das informações sobre segurança necessárias para o exercício das suas funções específicas; e
- 1.8. Importância da identificação das circunstâncias em que os tripulantes de cabina têm a autoridade e a responsabilidade de iniciar uma operação de evacuação e outros procedimentos de emergência.

2. Comunicação:

Durante a formação, deve ser realçada a importância de uma comunicação eficaz entre os tripulantes de cabina e os tripulantes de voo, incluindo técnicas de comunicação, bem como a utilização de uma linguagem e de uma terminologia comuns.

3. Curso de introdução aos fatores humanos (HF) na aeronáutica e à gestão dos recursos a nível de tripulações (CRM)

Este curso deve ser ministrado por, pelo menos, um instrutor em CRM para tripulantes de cabina. Os conteúdos da formação devem ser aprofundados e incluir, pelo menos, o seguinte:

- 3.1. *Aspetos gerais:* fatores humanos na aviação, instruções gerais sobre os princípios e objetivos da CRM, desempenho humano e suas limitações;
- 3.2. *Aspetos relativos aos tripulantes de cabina individualmente:* consciência da própria personalidade, erro humano e fiabilidade, atitudes e comportamentos, autoavaliação; *stress* e gestão do *stress*; fadiga e vigilância; assertividade; consciência das situações, obtenção e tratamento da informação.

4. Assistência aos passageiros e vigilância da cabina:

- 4.1. Importância de uma distribuição correta dos lugares tendo em conta a massa e a centragem da aeronave, categorias especiais de passageiros e necessidade de atribuir os lugares próximos das saídas não vigiadas a passageiros sem deficiência;

▼ M1

- 4.2. Regras relativas à arrumação segura das bagagens de cabina e dos artigos do serviço de cabina e risco de estes se tornarem um perigo para os ocupantes da cabina ou de obstruírem ou danificarem o equipamento ou as saídas de emergência;
- 4.3. Conselhos sobre o reconhecimento e a forma de lidar com passageiros que estejam ou possam vir a estar sob a influência do álcool ou de estupefacentes ou sejam agressivos;
- 4.4. Precauções a tomar em caso de transporte de animais vivos na cabina;
- 4.5. Tarefas a realizar em caso de turbulência, incluindo a segurança da cabina; e
- 4.6. Métodos a utilizar para motivar os passageiros e controlar a sua precipitação, a fim de tornar mais célere uma evacuação de emergência.
5. **Aspetos de medicina aeronáutica e primeiros socorros:**
 - 5.1. Instruções gerais sobre aspetos de medicina aeronáutica e de sobrevivência;
 - 5.2. Efeitos fisiológicos do transporte aéreo, com especial incidência na falta de oxigénio (hipoxia), requisitos em matéria de oxigénio, função das trompas de Eustáquio e efeitos da pressão (barotraumas);
 - 5.3. Formação de base em primeiros socorros, incluindo em caso de:
 - a) Enjoo;
 - b) Perturbações gastrointestinais;
 - c) Hiperventilação;
 - d) Queimaduras;
 - e) Feridas;
 - f) Perdas de consciência; e
 - g) Fraturas e lesões dos tecidos moles;
 - 5.4. Emergências médicas em voo e prestação de primeiros socorros, abrangendo pelo menos os seguintes casos:
 - a) Asma;
 - b) *Stress* e reações alérgicas;
 - c) Choque;
 - d) Diabetes;
 - e) Sufocação;
 - f) Epilepsia;
 - g) Parto;
 - h) Apoplexia; e
 - i) Ataque cardíaco;
 - 5.5. Utilização dos equipamentos adequados, incluindo bombas de oxigénio para primeiros socorros, os estojos de primeiros socorros e de emergência médica e os respetivos conteúdos;

▼ M1

- 5.6. Formação em práticas de reanimação cardiopulmonar por todos os tripulantes de cabina, mediante utilização de um manequim especialmente concebido para o efeito e tendo em conta as características do ambiente de uma aeronave; e
- 5.7. Saúde e higiene em viagem, incluindo:
 - a) Higiene a bordo;
 - b) Risco de contacto com doenças infecciosas e meios de redução de riscos;
 - c) Tratamento de resíduos clínicos;
 - d) Desinfestação da aeronave;
 - e) Gestão de casos de morte a bordo; e
 - f) Gestão do estado de alerta, efeitos fisiológicos da fadiga, fisiologia do sono, ritmo circadiano e mudanças de fuso horário.
6. **Mercadorias perigosas de acordo com as instruções técnicas da ICAO aplicáveis.**
7. **Aspetos gerais de segurança na aviação, incluindo a sensibilização para as disposições do Regulamento (CE) n.º 300/2008.**
8. **Formação sobre incêndios e fumos:**
 - 8.1. Tónica na responsabilidade dos tripulantes de cabina de agirem rapidamente em situações de emergência, que envolvam incêndios e fumos e, em especial, a importância da identificação dos focos de incêndio;
 - 8.2. Importância da informação imediata da tripulação de voo, bem como das ações específicas necessárias à coordenação e assistência, em caso de incêndio ou fumo;
 - 8.3. Necessidade de controlos frequentes das zonas que apresentam eventuais riscos de incêndio, incluindo as instalações sanitárias e os correspondentes detetores de fumo associados;
 - 8.4. Classificação dos incêndios e dos tipos de agentes extintores e procedimentos adequados a situações de incêndio específicas;
 - 8.5. Técnicas de aplicação de agentes extintores, consequências da aplicação inadequada e da utilização num espaço confinado, incluindo formação prática em combate a incêndios e colocação e utilização dos equipamentos de proteção contra o fumo usados na aviação; e
 - 8.6. Procedimentos gerais aplicáveis aos serviços de emergência em terra nos aeródromos.
9. **Formação de sobrevivência:**
 - 9.1. Princípios de sobrevivência em ambientes hostis (por exemplo, regiões polares, desérticas, selva, mar); e
 - 9.2. Formação de sobrevivência na água, incluindo a colocação e utilização eficaz de equipamento pessoal de flutuação na água e a utilização dejangadas salva-vidas ou de outro equipamento similar e experiência prática efetiva na água.

▼ **M1***ANEXO VI***REQUISITOS DA AUTORIDADE PARA OS TRIPULANTES DE VOO****[PARTE ARA]****SUBPARTE GEN*****REQUISITOS GERAIS******SECÇÃO I******Disposições gerais***▼ **M7**▼ **M1****ARA.GEN.115 Documentação de supervisão**

A autoridade competente deve disponibilizar todos os atos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos ao pessoal pertinente, para que este possa desempenhar as suas tarefas e cumprir as suas responsabilidades.

ARA.GEN.120 Meios de conformidade

- a) A Agência elabora os meios de conformidade aceitáveis (AMC) que podem ser usados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução. A conformidade com os AMC significa o cumprimento dos requisitos correspondentes das regras de execução.
- b) Podem utilizar-se meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com as regras de execução.
- c) A autoridade competente estabelece um sistema para avaliar, de uma forma coerente, se todos os meios de conformidade alternativos utilizados, quer pela própria quer por organizações e pessoas sob a sua supervisão, permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução.
- d) A autoridade competente avalia todos os meios de conformidade alternativos propostos por uma organização nos termos da Secção ARA.GEN.120, analisando a documentação fornecida e, se necessário, efetuando uma inspeção à organização.

Se considerar que os meios de conformidade alternativos cumprem as regras de execução, a autoridade competente notifica imediatamente:

- 1. O requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, conforme aplicável, alterar a autorização ou o certificado do requerente em conformidade; e
 - 2. A Agência do conteúdo dos certificados, incluindo cópia de toda a documentação pertinente;
 - 3. Os outros Estados-Membros sobre os meios de conformidade alternativos que tiver aprovado.
- e) Se ela própria utilizar meios de conformidade alternativos para cumprir o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, a autoridade competente deve:
- 1. Disponibilizar esses meios a todas as organizações e pessoas sob a sua supervisão; e
 - 2. Notificar imediatamente a Agência.

A autoridade competente fornece à Agência uma descrição completa dos meios de conformidade alternativos, incluindo as revisões de procedimentos que se afigurem relevantes, bem como uma avaliação que demonstre o cumprimento das regras de execução.

▼ **M1****ARA.GEN.125 Informação a comunicar à Agência**

- a) Em caso de problemas com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, a autoridade competente notifica imediatamente a Agência.
- b) A autoridade competente fornece à Agência as informações pertinentes do ponto de vista da segurança que constam dos relatórios de ocorrências anteriores.

ARA.GEN.135 Resposta imediata a um problema de segurança

- a) Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, a autoridade competente implanta um sistema de recolha, análise e divulgação adequada das informações de segurança.
- b) A Agência implanta um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança e fornecer sem demora aos Estados-Membros e à Comissão todas as informações, incluindo as recomendações formuladas ou as medidas corretivas a adotar, que se revelem necessárias para responder atempadamente a um problema de segurança relacionado com produtos, peças, dispositivos, pessoas ou organizações abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução.
- c) Ao receber as informações referidas nas alíneas a) e b), a autoridade competente toma as medidas adequadas para resolver o problema de segurança.
- d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) são imediatamente notificadas a todas as pessoas ou organizações que as têm de respeitar nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução. A autoridade competente notifica também a Agência dessas medidas e, sempre que seja necessário adotar medidas concertadas, os outros Estados-Membros aos quais digam respeito.

*SECÇÃO II**Gestão***ARA.GEN.200 Sistema de gestão**

- a) A autoridade competente estabelece e mantém um sistema de gestão, que deve, no mínimo, incluir:
 1. Políticas e procedimentos, devidamente documentados, para descrever a sua organização e os meios e métodos usados para dar cumprimento ao disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Os procedimentos devem ser mantidos atualizados e servir como documentos de trabalho básicos nessa autoridade competente para todas as funções conexas;
 2. Meios humanos em número suficiente para exercer a sua atividade e cumprir as suas responsabilidades. Esses meios humanos devem ter as qualificações exigidas para desempenharem as funções que lhe são atribuídas, bem como os conhecimentos, experiência e formação inicial e contínua para manterem o seu nível de competências. Deve ser estabelecido um sistema para poder planear a disponibilidade do pessoal, de modo a garantir a boa execução de todas as tarefas;
 3. Instalações e equipamentos adequados para o desempenho das funções que lhe foram atribuídas;
 4. Uma função para monitorizar a conformidade do sistema de gestão com os requisitos pertinentes e a adequação dos procedimentos, incluindo o estabelecimento de processos de auditoria interna e de gestão de riscos no domínio da segurança. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de *feedback* sobre as conclusões das auditorias aos órgãos superiores da autoridade competente, de modo a garantir a aplicação das medidas corretivas eventualmente necessárias; e
 5. Uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis perante os órgãos superiores (ou «a Direção») da autoridade competente pelo controlo da conformidade.

⁽¹⁾ JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

▼ M1

- b) A autoridade competente nomeia, para cada área da atividade, incluindo o sistema de gestão, uma ou mais pessoas com a responsabilidade geral pela gestão das tarefas em causa.

▼ M7

- c) A autoridade competente estabelece procedimentos em matéria de intercâmbio de informações e de assistência com outras autoridades competentes interessadas, nomeadamente no que respeita a todas as constatações comunicadas e medidas de acompanhamento tomadas na sequência da supervisão de pessoas e de organizações que exercem a sua atividade no território de um Estado-Membro, mas que são certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência ou prestaram declarações a essas autoridades.

▼ M1

- d) Para efeitos de normalização, é disponibilizada à Agência uma cópia dos procedimentos inerentes ao sistema de gestão e das respetivas alterações.

ARA.GEN.205 Atribuição de funções às entidades qualificadas

- a) Os Estados-Membros apenas devem atribuir as funções relacionadas com a certificação inicial ou a supervisão contínua das pessoas ou organizações abrangidas pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução a entidades qualificadas. Aquando da atribuição de funções, a autoridade competente deve certificar-se de que:

1. Dispõe de um sistema de avaliação inicial e contínua do cumprimento do disposto no anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008 por parte da entidade qualificada.

Esse sistema e os resultados das avaliações devem ser documentados.

2. Estabeleceu um acordo documentado com a entidade qualificada, aprovado por ambas as partes ao nível adequado da direção, que define claramente:

- i) as funções a desempenhar,
- ii) as declarações, relatórios e registos a fornecer,
- iii) as condições técnicas a satisfazer no desempenho dessas funções,
- iv) a correspondente cobertura das responsabilidades, e
- v) a proteção das informações recolhidas no desempenho dessas funções.

- b) A autoridade competente assegura que o processo de auditoria interna e a gestão dos riscos em matéria de segurança requeridos pela ARA.GEN.200 (a)(4) abrangem todas as funções de certificação e de supervisão contínua desempenhadas em seu nome.

ARA.GEN.210 Alterações ao sistema de gestão

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema que lhe permita identificar as alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Esse sistema deve permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para garantir que o seu sistema de gestão mantém a sua adequação e eficácia.
- b) A autoridade competente deve atualizar, em tempo útil, o seu sistema de gestão, de modo a refletir qualquer alteração ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e às suas regras de execução, a fim de garantir a sua aplicação efetiva.
- c) A autoridade competente notifica a Agência das alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

▼ M1**ARA.GEN.220 Conservação de registos**

a) A autoridade competente estabelece um sistema de conservação de registos que assegure um armazenamento e uma acessibilidade adequados, assim como uma rastreabilidade fiável:

1. Das políticas e procedimentos documentados do sistema de gestão;
2. Da formação, qualificação e autorização do seu pessoal;
3. Da atribuição de funções, abrangendo os elementos previstos na Secção ARA.GEN.205, bem como os detalhes das funções atribuídas;

▼ M7

4. Dos processos de certificação, declaração e de supervisão contínua das organizações certificadas e declaradas;

▼ M1

5. Dos processos de emissão de licenças, qualificações, certificados e atestados do pessoal e de supervisão contínua dos titulares dessas licenças, qualificações, certificados e atestados;
6. Dos processos de emissão de certificados de qualificação de um FSTD e de supervisão contínua do FSTD e da organização que o opera;
7. Da supervisão de pessoas e organizações que exercem a sua atividade no território dos Estados-Membros, mas que são supervisionadas ou certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, conforme acordado entre essas autoridades;
8. Da avaliação e notificação à Agência dos meios de conformidade alternativos propostos pelas organizações e da avaliação dos meios de conformidade alternativos utilizados pela própria autoridade competente;
9. Das constatações, das medidas corretivas e da data de conclusão dessas medidas;
10. das medidas repressivas aplicadas;

▼ M11

11. Das informações sobre segurança e das medidas de acompanhamento;
12. Da utilização das disposições em matéria de flexibilidade, em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139; e
13. Do processo de avaliação e autorização das aeronaves estabelecido nas secções ORA.ATO.135, alínea a), e DTO.GEN.240, alínea a);

▼ M12

b) A autoridade competente estabelece e mantém atualizada uma lista de todos os certificados de organizações, dos certificados de qualificação de FSTD e das licenças, certificados e atestados que emitiu, bem como das declarações DTO recebidas e dos programas de formação DTO cuja conformidade com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão verificou ou aprovou.

▼ M1

c) Todos os registos são conservados durante o período mínimo especificado no presente regulamento. Na falta dessa indicação, os registos serão conservados por um período mínimo de cinco anos, sob reserva da legislação aplicável em matéria de proteção de dados.

SECÇÃO III***Supervisão, certificação e repressão*****ARA.GEN.300 Supervisão**

a) A autoridade competente verifica:

1. A conformidade com os requisitos aplicáveis a organizações ou pessoas antes da emissão de um certificado ou da concessão de uma autorização a uma organização, de um certificado de qualificação de FSTD ou de uma licença, certificado, qualificação ou atestado ao pessoal, conforme aplicável;

▼ M7

2. A conformidade contínua com os requisitos aplicáveis das pessoas e dos titulares de licenças, qualificações e certificados, assim como das organizações que certificou, e dos titulares de uma qualificação de FSTD e das organizações das quais recebeu uma declaração;

▼ M1

3. A implementação das medidas de segurança adequadas previstas pela autoridade competente, nos termos da Secção ARA.GEN.135 c) e d).
- b) Essa verificação deve:
1. Apoiar-se em documentação especificamente destinada a fornecer ao pessoal responsável pela supervisão da segurança orientações para o exercício das suas funções;
 2. Fornecer às pessoas e organizações interessadas os resultados das atividades de supervisão da segurança;
 3. Basear-se em auditorias e inspeções, incluindo inspeções na placa de estacionamento e inspeções não anunciadas; e
 4. Fornecer à autoridade competente os elementos de prova necessários, caso seja preciso adotar medidas adicionais, incluindo as medidas previstas nas ARA.GEN.350 e ARA.GEN.355.
- c) O âmbito da supervisão definida nas alíneas a) e b) deve ter em conta os resultados de atividades de supervisão anteriores e as prioridades em matéria de segurança.
- d) Sem prejuízo das competências dos Estados-Membros e das suas obrigações conforme definidas na Secção ARO.RAMP, o âmbito da supervisão das atividades realizadas no território de um Estado-Membro por pessoas ou organizações estabelecidas ou residentes noutro Estado-Membro é determinado com base nas prioridades de segurança e nas atividades de supervisão anteriores.
- e) Se a atividade de uma pessoa ou organização envolver mais do que um Estado-Membro ou a Agência, a autoridade competente responsável pela supervisão prevista na alínea (a) pode acordar que as funções de supervisão sejam desempenhadas pela ou pelas autoridades competentes do ou dos Estados-Membros onde a atividade é exercida ou pela Agência. Qualquer pessoa ou organização abrangida por tal acordo é informada da sua existência e do seu âmbito.
- f) A autoridade competente recolhe e trata qualquer informação que considere útil para a atividade de supervisão, nomeadamente para fins de inspeção na placa de estacionamento e de inspeções não anunciadas.

ARA.GEN.305 Programa de supervisão

- a) A autoridade competente estabelece e mantém um programa de supervisão que inclui as atividades de supervisão exigidas pelas secções ARA.GEN.300 e ARO.RAMP.
- b) Para as organizações certificadas pela autoridade competente e os titulares de certificados de qualificação de FSTD, o programa de supervisão deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados de atividades de certificação e/ou de supervisão anteriores, e basear-se na avaliação dos riscos conexos. Tal programa deve incluir, dentro de cada ciclo de planeamento da supervisão:
 1. Auditorias e inspeções, incluindo inspeções na placa de estacionamento e inspeções não anunciadas, conforme oportuno; e
 2. Reuniões entre o administrador responsável e a autoridade competente, para assegurar que ambos se mantêm informados sobre questões significativas.
- c) Para as organizações certificadas pela autoridade competente e os titulares de certificados de qualificação de FSTD, o ciclo de planeamento da supervisão não deve ser superior a 24 meses.

▼ M1

O ciclo de planeamento da supervisão pode ter uma duração mais curta, caso existam provas de que o nível de desempenho em matéria de segurança da organização ou do titular do certificado de qualificação de FSTD baixou.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado a um máximo de 36 meses se a autoridade competente tiver concluído que, nos 24 meses anteriores:

1. A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir os riscos associados;
2. A organização demonstrou continuamente, nos termos da Secção ORA.GEN.130, que mantém pleno controlo sobre todas as alterações;
3. Não foram emitidas constatações de nível 1; e
4. Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido na Secção ARA.GEN.350 d) 2.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até um máximo de 48 meses se, além do disposto acima, a organização tiver estabelecido, e a autoridade competente tiver aprovado, um sistema de informação efetiva e contínua da autoridade competente no que se refere ao desempenho em matéria de segurança e o respeito da regulamentação por parte da própria organização.

▼ M4

- c)-a Sem prejuízo do disposto na alínea c), para as organizações que apenas ministram formação para a LAPL, PPL, SPL ou BPL e qualificações e certificados conexos, o ciclo de planeamento da supervisão não deve ser superior a 48 meses. O ciclo de planeamento da supervisão será mais curto se houver provas de que o desempenho em termos de segurança do detentor da organização diminuiu.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alongado até um máximo de 72 meses, se a autoridade competente tiver concluído que, nos 48 meses anteriores:

- (1) A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir os riscos conexos, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com a secção ORA.GEN.200, alínea c);
- (2) A organização tem continuamente mantido controlo sobre todas as alterações em conformidade com a secção ORA.GEN.130, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com a secção ORA.GEN.200, alínea c);
- (3) Não foram emitidas constatações de nível 1; e
- (4) Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido na secção ARA.GEN.350, d) 2.

▼ M1

- d) Para os titulares de licenças, certificados, qualificações ou atestados emitidos pela autoridade competente, o programa de supervisão deve incluir a realização de inspeções, nomeadamente de inspeções não anunciadas, conforme adequado.
- e) O programa de supervisão deve incluir os registos das datas previstas para a realização das auditorias, inspeções e reuniões e das datas em que as mesmas se realizaram.

▼ M7

- f) Sem prejuízo do disposto nas alíneas b), c) e c)-a, o programa de supervisão de DTO deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados das anteriores atividades de supervisão e deve basear-se na avaliação dos riscos associados ao tipo de formação ministrada. As atividades de supervisão devem incluir inspeções, incluindo inspeções não anunciadas, e podem, se tal for considerado necessário pela autoridade competente, incluir auditorias.

▼ M1**ARA.GEN.310 Processo de certificação inicial — organizações**

- a) Ao receber um pedido de emissão inicial de um certificado para uma organização, a autoridade competente verifica se a organização cumpre os requisitos aplicáveis.

▼ M1

- b) Uma vez confirmado que a organização cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente procede à emissão do certificado, conforme previsto nos apêndices III e V da presente parte. O certificado é emitido por um período ilimitado. Os privilégios e o âmbito das atividades que a organização está autorizada a exercer são especificados nos termos de certificação anexos ao certificado.
- c) Para uma organização poder introduzir alterações sem aprovação prévia da autoridade competente em conformidade com a Secção ORA.GEN.130, a autoridade competente deve aprovar o procedimento proposto pela organização, que define o âmbito das alterações e descreve a forma como essas alterações serão geridas e notificadas.

ARA.GEN.315 Procedimento para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações, certificados ou atestados — pessoas

- a) Ao receber um pedido de emissão, revalidação, renovação ou alteração de uma licença, qualificação, certificado ou atestado de uma pessoa e eventual documentação de apoio, a autoridade competente verifica se o requerente satisfaz os requisitos aplicáveis.
- b) Se confirmar que o requerente satisfaz os requisitos aplicáveis, a autoridade competente procede à emissão, revalidação, renovação ou alteração da licença, certificado, qualificação ou atestado.

ARA.GEN.330 Alterações — organizações

- a) Ao receber um pedido de alteração sujeito a aprovação prévia, a autoridade competente verifica, previamente ao deferimento do pedido, se a organização cumpre os requisitos aplicáveis.

A autoridade competente define as condições de funcionamento da organização durante a alteração, salvo se a autoridade competente determinar a suspensão do certificado da organização.

Se considerar que a organização cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente aprova as alterações.

- b) Sem prejuízo de medidas repressivas adicionais, se a organização introduzir alterações sujeitas a aprovação prévia sem que o pedido tenha sido deferido pela autoridade competente, nos termos da alínea a), a autoridade competente suspende, restringe ou cancela o certificado da organização.
- c) No que respeita às alterações que não exigem aprovação prévia, a autoridade competente avalia a informação fornecida na notificação enviada pela organização, nos termos da Secção ORA.GEN.130, de modo a verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis. Em caso de não conformidade, a autoridade competente:
 1. Notifica a organização da não conformidade e solicita alterações adicionais; e
 2. Em caso de constatações de nível 1 ou 2, toma medidas nos termos da Secção ARA.GEN.350.

▼ M7

- d) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a), b) e c), em caso de alterações às informações constantes das declarações recebidas de uma DTO ou ao programa de formação utilizado pela DTO, devidamente notificado em conformidade com o anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.116, a autoridade competente deve agir em conformidade com o disposto nas secções ARA.DTO.105 e ARA.DTO.110, conforme o aplicável.

▼ M1

ARA.GEN.350 Constatações e medidas corretivas — organizações

- a) A autoridade responsável pela supervisão, nos termos da Secção ARA.GEN.300 a), institui um sistema para analisar as constatações do ponto de vista da segurança.
- b) Nos casos de significativa não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, assim como com os procedimentos e manuais da organização ou com os termos de certificação ou o certificado, que conduzam a uma diminuição do nível de segurança ou a sérios riscos para a segurança dos voos, a autoridade competente emite uma constatação de nível 1.

▼ M1

As constatações de nível 1 incluem:

1. A vedação do acesso da autoridade competente às instalações da organização, nos termos da Secção ORA.GEN.140, nas horas normais de expediente e após dois pedidos escritos para o efeito;
 2. A falsificação de provas documentais apresentadas para obtenção ou revalidação do certificado da organização;
 3. Prova de práticas irregulares e de utilização fraudulenta do certificado da organização; e
 4. A inexistência de um administrador responsável.
- c) Se for detetada uma não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, assim como com os procedimentos e manuais da organização ou com os termos de certificação ou o certificado, que possam conduzir a um nível de segurança inferior ou a riscos sérios para a segurança dos voos, a autoridade competente emite uma constatação de nível 2.
- d) Se, durante a supervisão ou por qualquer outro meio, for detetada uma constatação, a autoridade competente, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução, comunica essa constatação, por escrito, à organização e exige que sejam tomadas medidas corretivas para resolver os casos de não conformidade detetados. Se pertinente, a autoridade competente informa o Estado de matrícula da aeronave.
1. No caso das constatações de nível 1, a autoridade competente toma as medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as atividades e, conforme adequado, cancela, restringe ou suspende, total ou parcialmente, o certificado ou a homologação específica, em função do grau de gravidade da constatação de nível 1, até que a organização aplique as medidas corretivas adequadas.
 2. No caso das constatações de nível 2, a autoridade competente:
 - i) concede à organização um prazo para aplicação de medidas corretivas adequado à natureza da constatação, que não deverá, em caso algum, ser superior a 3 meses. No final deste período, e tendo em conta a natureza da constatação, o prazo pode ser prorrogado por mais três meses, sujeito à apresentação de um plano de medidas corretivas satisfatório, aprovado pela autoridade competente, e
 - ii) avalia e aprova as medidas corretivas e o plano de execução proposto pela organização, caso a avaliação conclua que estas não são suficientes para resolver os casos de não conformidade.
 3. Se uma organização não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável ou não adotar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade competente, a constatação sobe para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas na alínea d), ponto 1.
 4. A autoridade competente mantém um registo de todas as constatações que tenha emitido ou que lhe tenham sido comunicadas e, conforme aplicável, das medidas repressivas que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas e das suas datas de conclusão.

▼ M12

- d)-a Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a d), no caso das DTO, se durante a supervisão ou por quaisquer outros meios a autoridade competente encontrar provas do incumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, dos requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou dos requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão por parte de uma DTO, deve:

▼ M7

- 1) Assinalar uma constatação, registá-la, comunicá-la por escrito ao representante da DTO e determinar um prazo razoável no qual a DTO deverá proceder de acordo com o previsto no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.150;

▼ M7

- 2) Tomar medidas imediatas e apropriadas para limitar ou proibir as atividades de formação afetadas pela não conformidade até a DTO ter tomado as medidas corretivas referidas no ponto 1), sempre que se verifique uma das seguintes situações:
 - i) Tenha sido identificado um problema de segurança;
 - ii) A DTO não tome medidas corretivas em conformidade com a secção DTO.GEN.150;
- 3) Relativamente aos programas de formação referidos no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.230, alínea c), limite, suspenda ou revogue a aprovação do programa de formação;
- 4) Tome mais alguma medida de execução necessária para garantir a cessação do incumprimento e, sempre que for caso disso, remediar as suas consequências.

▼ M12

- e) Sem prejuízo de medidas repressivas adicionais, se a autoridade de um Estado-Membro, no cumprimento do disposto na secção ARA.GEN.300, alínea d), identificar casos de não conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, com os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo VII (Parte ORA) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, por parte de uma organização certificada pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, ou que tenha prestado uma declaração a essas autoridades, informa essa autoridade competente dessa não conformidade.

▼ M1**ARA.GEN.355 Constatações e medidas repressivas — pessoas**

- a) Se, no âmbito da supervisão ou por quaisquer outros meios, a autoridade competente responsável pela supervisão, nos termos da Secção ARA.GEN.300 a), encontrar provas de não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte de um titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, a autoridade emite uma constatação, regista-a e comunica-a por escrito ao titular da licença, certificado, qualificação ou atestado.
- b) Ao emitir essa constatação, a autoridade competente procede a uma investigação. Se a constatação se confirmar, a autoridade competente:
 1. Restringe, suspende ou cancela a licença, certificado, qualificação ou atestado, conforme o caso, se tiver detetado um problema de segurança; e
 2. Toma todas as medidas repressivas necessárias para evitar a manutenção dessa não conformidade.
- c) Quando se justifique, a autoridade competente informa a pessoa ou organização que emitiu o certificado ou atestado médico.
- d) Sem prejuízo da adoção de medidas repressivas adicionais, se a autoridade de um Estado-Membro, no cumprimento do disposto na Secção ARA.GEN.300 d), encontrar provas de não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte do titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido pela autoridade competente de qualquer outro Estado-Membro, informa do facto essa autoridade competente.
- e) Se, no âmbito da supervisão ou por quaisquer outros meios, forem encontradas provas da não conformidade com os requisitos aplicáveis de uma pessoa abrangida pelas disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução e que não seja titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido de acordo com o disposto no mesmo regulamento e nas suas regras de execução, a autoridade competente que detetou a não conformidade deve tomar todas as medidas repressivas necessárias para evitar a manutenção da não conformidade.

▼ **M11****ARA.GEN.360 Mudança de autoridade competente**▼ **M12**

- a) Ao receber o pedido do titular de uma licença de mudança de autoridade competente, tal como especificado na secção FCL.015, alínea e), do anexo I (Parte FCL), na secção BFCL.015, alínea f), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou na secção SFCL.015, alínea f), do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, a autoridade competente recetora deve, sem demora injustificada, requerer à autoridade competente do titular da licença a transferência, sem demora injustificada, da totalidade dos seguintes elementos:

1. Verificação da licença;
2. Cópias dos registos médicos do titular da licença conservadas por aquela autoridade competente em conformidade com as secções ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. Os registos médicos devem ser transferidos em conformidade com a secção MED.A.015 do anexo IV (Parte MED) e devem incluir um resumo dos antecedentes médicos relevantes do requerente, verificado e assinado pelo avaliador médico.

▼ **M11**

- b) A autoridade competente de transferência conserva os registos médicos e de licenciamento originais do titular da licença em conformidade com as secções ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 e ARA.MED.150.
- c) A autoridade competente recetora deve, sem demora injustificada, reemitir a licença e o certificado médico desde que tenha recebido e processado todos os documentos especificados na alínea a). À reemissão da licença e do certificado médico, a autoridade competente recetora deve solicitar imediatamente ao titular da licença que lhe entregue a licença emitida pela autoridade competente de transferência, bem como o certificado médico associado.
- d) A autoridade competente recetora notifica imediatamente a autoridade competente de transferência da reemissão da licença e do certificado médico ao titular da licença e de que este devolveu a sua licença e o seu certificado médico nos termos da alínea c). Até receção desta notificação, a autoridade competente de transferência continua a ser responsável pela licença e pelo certificado médico originalmente emitidos ao titular da licença.

▼ **M1**

SUBPARTE FCL

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A ATRIBUIÇÃO DE LICENÇAS DE TRIPULANTE DE VOO*SECÇÃO I**Disposições gerais***ARA.FCL.120 Conservação de registos**

Além dos registos previstos na Secção ARA.GEN.220 a), a autoridade competente inclui no seu sistema de conservação de registos informações sobre os exames de conhecimentos teóricos e as avaliações das aptidões dos pilotos.

*SECÇÃO II**Licenças, qualificações e certificados***ARA.FCL.200 Procedimentos para emissão, revalidação ou renovação de licenças, qualificações ou certificados**▼ **M6**

- a) Emissão de licenças e qualificações. A autoridade competente emite a licença de tripulante de voo e as qualificações associadas utilizando o formulário previsto no apêndice I da presente parte.

▼ M6

Se um piloto pretender voar fora do território da União numa aeronave registada num Estado-Membro diferente do Estado-Membro que emitiu a licença de tripulante de voo, a autoridade competente deve:

- (1) aditar a seguinte observação à licença de tripulante de voo no ponto XIII: «Esta licença é automaticamente validada de acordo com o respetivo anexo OACI»; e
- (2) disponibilizar ao piloto o anexo OACI, em papel ou formato eletrónico.

▼ M1

- b) Emissão de certificados de instrutor e de examinador. A autoridade competente emite um certificado de instrutor ou de examinador:
 1. Averbando os privilégios pertinentes na licença de piloto, conforme estabelecido no apêndice I da presente parte; ou
 2. Em documento separado, na forma e do modo especificados pela autoridade competente.
- c) Averbamentos das licenças confirmados pelos examinadores. Antes de autorizar especificamente alguns examinadores a revalidarem ou renovarem qualificações ou certificados, a autoridade competente define os procedimentos adequados.

▼ M4

- d) Averbamentos das licenças confirmados pelos instrutores. Antes de autorizar especificamente certos instrutores a revalidarem uma qualificação de classe monomotor de pistão ou TMG, a autoridade competente define os procedimentos adequados.

▼ M12

- e) Instrutores para os certificados FI(B) ou FI(S). A autoridade competente deve desenvolver procedimentos adequados para a realização dos voos de treino sob supervisão especificados:
 1. Nas secções BFCL.315, alínea a), ponto 5, subalínea ii) e BFCL.360, alínea a), ponto 2, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão; e
 2. Nas secções SFCL.315, alínea a), ponto 7, subalínea ii) e SFCL.360, alínea a), ponto 2, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

▼ M1**ARA.FCL.205 Monitorização dos examinadores**

- a) A autoridade competente elabora um programa de supervisão para monitorizar a conduta e o desempenho dos examinadores que tenha em conta:
 1. O número de examinadores que certificou; e
 2. O número de examinadores certificados por outras autoridades competentes que exercem os seus privilégios no território onde a autoridade competente realiza a supervisão.

▼ M3

- b) A autoridade competente mantém uma lista dos examinadores por ela certificados. A lista deve indicar os privilégios dos examinadores e ser publicada e atualizada pela autoridade competente.

▼ M1

- c) A autoridade competente desenvolve procedimentos para a designação dos examinadores encarregados da realização de provas de perícia.

▼ M3**ARA.FCL.210 Informações para os examinadores**

- a) A autoridade competente deve informar a Agência sobre os procedimentos administrativos nacionais e os requisitos em matéria de proteção de dados pessoais, responsabilidade, seguros contra acidentes e taxas aplicáveis no seu território, os quais devem ser utilizados pelos examinadores na realização de provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência dos requerentes cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador.

▼ M3

- b) Para facilitar a divulgação e o acesso às informações recebidas das autoridades competentes nos termos da alínea a), a Agência deve publicar tais informações de acordo com um modelo por si estabelecido.
- c) A autoridade competente pode fornecer aos examinadores que certificou e aos examinadores certificados por outras autoridades competentes que exercem os seus privilégios no seu território os critérios de segurança a observar durante as provas de perícia e as verificações de proficiência realizadas numa aeronave.

▼ M1**ARA.FCL.215 Prazo de validade**

- a) Ao emitir ou renovar uma qualificação ou certificado, a autoridade competente ou, em caso de renovação, um examinador especificamente autorizado pela autoridade competente, prolonga a validade até ao final do mês em causa.
- b) Ao revalidar uma qualificação e um certificado de instrutor ou de examinador, a autoridade competente, ou um examinador especificamente autorizado pela autoridade competente, prolonga a validade da qualificação ou do certificado até ao final do mês em causa.
- c) A autoridade competente, ou um examinador especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente, apõe a data de validade na licença ou no certificado.
- d) A autoridade competente pode definir procedimentos para permitir que os privilégios sejam exercidos pelo titular da licença ou do certificado por um período máximo de 8 semanas após a aprovação no ou nos exames pertinentes, na pendência do seu averbamento na licença ou no certificado.

ARA.FCL.220 Procedimento para a reemissão de uma licença de piloto

- a) A autoridade competente reemite uma licença, sempre que seja necessário por motivos administrativos e:
 - 1. Após a emissão inicial de uma qualificação; ou
 - 2. Quando o campo XII da licença prevista no apêndice I da presente parte estiver preenchido e não restar espaço disponível.
- b) Apenas são transferidas para a nova licença as qualificações e os certificados válidos.

ARA.FCL.250 Restrição, suspensão ou cancelamento de licenças, qualificações e certificados

- a) A autoridade competente restringe, suspende ou cancela, conforme proceda, as licenças de piloto e as qualificações ou certificados conexos em conformidade com a Secção ARA.GEN.355, por exemplo, nos seguintes casos:
 - 1. Falsificação das provas documentais para obtenção de uma licença de piloto, qualificação ou certificado;
 - 2. Falsificação da caderneta de voo e dos registos relativos às licenças ou aos certificados;

▼ M12

- 3. Incumprimento dos requisitos aplicáveis do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão por parte do titular da licença;

▼ M1

- 4. Exercício dos privilégios da licença, qualificação ou certificado sob o efeito de álcool ou de estupefacientes;

▼ M1

5. Não conformidade com os requisitos operacionais aplicáveis;
 6. Adoção de práticas comprovadamente irregulares ou utilização fraudulenta do certificado; ou
 7. Exercício inaceitável, em qualquer fase, dos deveres ou responsabilidades do examinador de voo.
- b) A autoridade competente pode também restringir, suspender ou cancelar a licença, qualificação ou certificado mediante pedido escrito do titular da licença ou do certificado.
- c) Todas as provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências realizadas durante o período de suspensão ou após o cancelamento do certificado de examinador são inválidas.

*SECÇÃO III**Exames de conhecimentos teóricos***ARA.FCL.300 Procedimentos de exame****▼ M12**

- a) A autoridade competente adota todas as medidas e procedimentos necessários para que os requerentes possam realizar os exames de conhecimentos teóricos de acordo com os requisitos aplicáveis do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

▼ M1

- b) No caso da ATPL, MPL, licença de piloto comercial (CPL) e qualificação de voo por instrumentos, esses procedimentos devem satisfazer todos os seguintes pontos:
1. Os exames devem ser realizados por escrito ou em formato informatizado;
 2. As perguntas do exame devem ser selecionadas do Banco Central Europeu de Perguntas (ECQB) pela autoridade competente, de acordo com um método comum que permita abarcar o programa completo de cada matéria. O ECQB é uma base de dados com perguntas de escolha múltipla gerida pela Agência;
 3. O exame de comunicações pode ser realizado separadamente das outras matérias. Os requerentes que já tenham obtido aprovação num ou nos dois exames de comunicações – regras de voo visual (VFR) e regras de voo por instrumentos (IFR) não devem ser reexaminados nas secções correspondentes.
- c) A autoridade competente comunica aos requerentes as línguas em que podem realizar os exames.
- d) A autoridade competente define procedimentos adequados para assegurar a integridade dos exames.
- e) Se a autoridade competente considerar que, durante o exame, o requerente não respeita os procedimentos de exame, o exame é avaliado tendo em vista a reprovação de um única matéria quer na totalidade do exame.
- f) A autoridade competente proibirá os requerentes que comprovadamente copiem de realizarem qualquer outro exame durante um período de, pelo menos, 12 meses a contar da data do exame em que foram apanhados a copiar.

*SUBPARTE CC***REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OS TRIPULANTES DE CABINA***SECÇÃO I**Certificados de tripulante de cabina***ARA.CC.100 Procedimentos aplicáveis aos certificados de tripulante de cabina**

- a) A autoridade competente define os procedimentos aplicáveis em matéria de emissão, de conservação de registos e de supervisão dos certificados de tripulante de cabina nos termos, respetivamente, das secções ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 e ARA.GEN.300.
- b) Os certificados de tripulante de cabina são emitidos utilizando o formulário e as especificações estabelecidas no apêndice II da presente parte:

▼ M1

1. Pela autoridade competente;

e/ou, se assim for decidido por um Estado-Membro;
 2. Por uma organização autorizada para tal pela autoridade competente.
- c) A autoridade competente torna públicos:
1. A ou as entidades que emitem certificados de tripulante de cabina no seu território; e
 2. A lista das organizações eventualmente autorizadas a fazê-lo.

ARA.CC.105 Suspensão ou cancelamento dos certificados de tripulante de cabina

A autoridade competente toma medidas, nos termos da Secção ARA.GEN.355, incluindo a suspensão ou o cancelamento do certificado de tripulante de cabina, pelo menos nos seguintes casos:

- a) Não conformidade com o disposto na Parte CC ou com os requisitos aplicáveis das Partes ORO e CAT caso tenha sido detetado um problema de segurança;
- b) Falsificação de provas documentais para obtenção ou manutenção da validade do certificado de tripulante de cabina;
- c) Exercício dos privilégios do certificado de tripulante de cabina sob o efeito de álcool ou de estupefacientes; e
- d) Prova de práticas irregulares ou de utilização fraudulenta do certificado de tripulante de cabina.

*SECÇÃO II****Organizações que ministram formação para tripulantes de cabina ou que emitem certificados de tripulante de cabina*****ARA.CC.200 Organizações autorizadas a ministrar formação para tripulantes de cabina ou a emitir certificados de tripulante de cabina**

- a) Antes de autorizar uma organização de formação ou um operador de transporte aéreo comercial a ministrar formação para tripulantes de cabina, a autoridade competente deve verificar o seguinte:
 1. Se a conduta, os currículos e os programas dos cursos ministrados pela organização cumprem os requisitos aplicáveis da Parte CC;
 2. Se os dispositivos de formação utilizados pela organização representam de forma realista o ambiente da cabina de passageiros do(s) tipo(s) de aeronave(s) e as características técnicas do equipamento a operar pelos tripulantes de cabina; e
 3. Se os formadores e instrutores que realizam as ações de formação possuem a experiência e as qualificações adequadas nas matérias abrangidas pela formação.
- b) Caso, num Estado-Membro, existam organizações autorizadas a emitir certificados de tripulante de cabina, a autoridade competente só deve conceder essas autorizações às organizações que satisfaçam os requisitos definidos na alínea a). Antes da concessão dessa autorização, a autoridade competente:
 1. Avalia a capacidade e a responsabilidade da organização para desempenhar as funções em causa;
 2. Certifica-se de que a organização estabeleceu procedimentos documentados para o desempenho das funções em causa, incluindo a realização do(s) exame(s) por pessoal qualificado para o efeito e isento de conflitos de interesse, e para a emissão de certificados de tripulante de cabina nos termos das secções ARA.GEN.315 e ARA.CC.100 b); e

▼ M1

3. Exige que a organização forneça informações e documentação sobre os certificados de tripulante de cabina que emite e os respetivos titulares, consoante a sua relevância para o desempenho das funções que incumbem à autoridade competente em matéria de conservação de registos, supervisão e repressão.

SUBPARTE ATO

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA AS ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO AUTORIZADAS (ATO)*SECÇÃO 1**Disposições gerais***ARA.ATO.105 Programa de supervisão**

O programa de supervisão das ATO deve incluir a monitorização das normas do curso, incluindo uma amostragem de voos de treino com formandos, se adequado à aeronave utilizada.

▼ M12**ARA.ATO.110 Aprovação das listas de equipamento mínimo**

Sempre que a autoridade competente receber um pedido de aprovação de uma lista de equipamento mínimo ao abrigo da secção ORO.MLR.105 do anexo III (Parte ORO) e da secção NCC.GEN.101 do anexo VI (Parte NCC) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, deve agir em conformidade com a secção ARO.OPS.205 do anexo II (Parte ARO) daquele regulamento.

▼ M1**ARA.ATO.120 Conservação de registos**

Além dos registos previstos na Secção ARA.GEN.220, a autoridade competente deve incluir no seu sistema de conservação de registos informações sobre os cursos ministrados pela ATO e, se for caso disso, dados sobre os FSTD utilizados na formação.

SUBPARTE FSTD

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A QUALIFICAÇÃO DOS DISPOSITIVOS DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO (FSTD)*SECÇÃO 1**Disposições gerais***ARA.FSTD.100 Procedimento de avaliação inicial**

- a) Ao receber um pedido de certificado de qualificação para um FSTD, a autoridade competente:
 1. Avalia o FSTD apresentado para avaliação inicial ou para melhoria de acordo com a base de qualificação aplicável;
 2. Avalia o FSTD nos aspetos que são essenciais para a realização do processo de formação, prova e verificação dos tripulantes de voo, consoante o caso;
 3. Realiza testes objetivos, subjetivos e funcionais de acordo com a base de qualificação e analisa os resultados dos mesmos para elaborar o guia de testes de qualificação (QTG); e
 4. Verifica se a organização que opera o FSTD cumpre os requisitos aplicáveis. Este procedimento não se aplica à avaliação inicial dos dispositivos de treino básico de instrumentos (BITD).
- b) A autoridade competente só aprova o QTG após a conclusão da avaliação inicial do FSTD e quando a autoridade competente considerar todas as discrepâncias detetadas no QTG satisfatoriamente resolvidas. O QTG resultante do procedimento de avaliação inicial deve ser considerado o guia principal («master») (MQTG), devendo servir de base para a qualificação do FSTD e para as suas avaliações periódicas.

▼ M1

c) Base de qualificação e condições especiais:

1. A autoridade competente pode estabelecer condições especiais para a base de qualificação do FSTD sempre que sejam cumpridos os requisitos da Secção ORA.FSTD.210 (a) e fique demonstrado que essas condições especiais garantem um nível de segurança equivalente ao estabelecido na especificação de certificação aplicável.
2. Se a autoridade competente (caso não seja Agência) tiver estabelecido condições especiais para a base de qualificação de um FSTD, deve notificar sem demora a Agência. A notificação deve ser acompanhada de uma descrição completa das condições especiais estabelecidas e de uma avaliação da segurança que demonstre a existência de um nível de segurança equivalente ao estabelecido na especificação de certificação aplicável.

ARA.FSTD.110 Emissão de um certificado de qualificação de FSTD

- a) Uma vez concluída a avaliação do FSTD, se considerar que o dispositivo satisfaz a base de qualificação aplicável, nos termos da Secção ORA.FSTD.210, e que a organização que opera o dispositivo satisfaz os requisitos aplicáveis para manter a qualificação do dispositivo, nos termos da Secção ORA.FSTD.100, a autoridade competente emite o certificado de qualificação do FSTD por um período ilimitado, utilizando o formulário previsto no apêndice IV da presente parte.

ARA.FSTD.115 Qualificação provisória de um FSTD

- a) No caso da introdução de novos programas aeronáuticos, se for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subparte para a qualificação do FSTD, a autoridade competente pode conceder um nível de qualificação provisório ao FSTD.
- b) No caso dos simuladores integrais de voo (FFS), só pode ser concedida uma qualificação provisória aos níveis A, B ou C.
- c) Esse nível de qualificação provisório é válido até ser possível atribuir um nível de qualificação final, não podendo, em caso algum, ter uma validade superior a 3 anos.

ARA.FSTD.120 Manutenção da qualificação de um FSTD

- a) A autoridade competente monitoriza continuamente a organização responsável pela operação do FSTD para verificar se:
 1. A série completa de testes constante do MQTG é novamente realizada de maneira progressiva ao longo de um período de 12 meses;
 2. Os resultados das avaliações periódicas continuam a satisfazer as normas de qualificação e estão datados e registados; e
 3. Foi implantado um sistema de controlo de configuração, de modo a assegurar a integridade permanente do *hardware* e do *software* do FSTD qualificado.
- b) A autoridade competente efetua avaliações periódicas dos FSTD de acordo com os procedimentos detalhados constantes da Secção ARA.FSTD.100. As avaliações devem ter lugar:

▼ M1

1. Todos os anos, no caso dos simuladores integrais de voo (FFS), dos dispositivos de treino de voo (FTD) ou dos dispositivos de treino de procedimentos de voo e de navegação (FNPT); o início de cada período recorrente de 12 meses é a data da qualificação inicial. A avaliação periódica do FSTD deve ter lugar nos 60 dias que antecedem o final desse período recorrente de avaliação de 12 meses;
2. De três em três anos, no caso dos BITD.

ARA.FSTD.130 Alterações

- a) Ao receber um pedido de alterações ao certificado de qualificação de um FSTD, a autoridade competente deve respeitar os elementos aplicáveis dos requisitos para o procedimento de avaliação inicial, conforme descrito na Secção ARA.FSTD.100 a) e b).
- b) A autoridade competente pode efetuar uma avaliação especial na sequência de alterações importantes ou quando o desempenho do FSTD não pareça corresponder ao nível de qualificação inicial.
- c) A autoridade competente efetua sempre uma avaliação especial antes da atribuição de um nível de qualificação superior a um FSTD.

ARA.FSTD.135 Constatações e medidas corretivas — certificado de qualificação de um FSTD

A autoridade competente restringe, suspende ou cancela, conforme aplicável, o certificado de qualificação de um FSTD, em conformidade com a Secção ARA.GEN.350, por exemplo, nos seguintes casos:

- a) Falsificação das provas documentais para obtenção do certificado de qualificação do FSTD;
- b) A organização que opera o FSTD deixa de poder demonstrar que o FSTD corresponde à respetiva base de qualificação; ou
- c) A organização que opera o FSTD deixa de cumprir os requisitos aplicáveis da Parte ORA.

ARA.FSTD.140 Conservação de registos

Além dos registos previstos na Secção ARA.GEN.220, a autoridade competente conserva e atualiza a lista de FSTD qualificados sob a sua supervisão, as datas previstas das avaliações e as datas de realização efetivas.

SUBPARTE AeMC***REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OS CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)******SECÇÃO 1******Disposições gerais*****ARA.AeMC.110 Processo de certificação inicial**

O processo de certificação de um AeMC deve obedecer ao disposto na Secção ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Constatações e medidas corretivas — AeMC

Sem prejuízo do disposto na ARA.GEN.350, as constatações de nível 1 incluem, por exemplo:

- a) A não nomeação de um responsável do AeMC;
- b) A falta de garantia de confidencialidade médica dos registos médicos aeronáuticos; e
- c) A não disponibilização dos dados médicos e estatísticos à autoridade competente para fins de supervisão.

▼ M1

SUBPARTE MED

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A CERTIFICAÇÃO MÉDICA AERONÁUTICA**SECÇÃO I****Disposições gerais****ARA.MED.120 Avaliadores médicos**

A autoridade competente nomeia um ou mais avaliadores médicos para desempenharem as funções previstas na presente Secção. Os avaliadores médicos devem ser licenciados e qualificados em medicina e possuir:

- a) Uma experiência profissional mínima de cinco anos no domínio da medicina;
- b) Conhecimentos e experiência específicos no domínio da medicina aeronáutica;
e
- c) Formação específica em certificação médica.

ARA.MED.125 ► C3 Remissão para a autoridade de licenciamento ◄

Caso um AeMC ou um examinador médico aeronáutico (AME) remeta para a autoridade de licenciamento a decisão sobre a aptidão de um requerente:

- a) O avaliador médico ou a equipa médica da autoridade competente avalia a documentação médica relevante e, se necessário, solicita documentação, exames e testes clínicos adicionais; e
- b) O avaliador médico determina a aptidão do requerente para fins de emissão de certificado médico, se necessário com uma ou mais restrições.

▼ M3**ARA.MED.130 Modelo de certificado médico**

O certificado médico deve ser conforme com as seguintes especificações:

- a) Conteúdo
 - 1. Estado em que a licença de piloto foi emitida ou requerida (I),
 - 2. Classe do certificado médico (II),
 - 3. Número do certificado, começando pelo código ONU do Estado em que a licença de piloto foi emitida ou requerida, seguido de um código numérico e/ou alfabético, em numeração árabe e caracteres latinos (III),
 - 4. Nome do titular (IV),
 - 5. Nacionalidade do titular (VI),
 - 6. Data de nascimento do titular: (dd/mm/aaaa) (XIV),
 - 7. Assinatura do titular (VII),
 - 8. Limitação(ões) (XIII),
 - 9. Prazo de validade do certificado médico (IX) para:
 - i) Classe 1 – Operações comerciais monopiloto de transporte de passageiros,
 - ii) Classe 1 – Outras operações comerciais,
 - iii) Classe 2,
 - iv) LAPL,
 - 10) Data do exame médico,
 - 11) Data do último eletrocardiograma,

▼ M3

- 12) Data do último audiograma,
- 13) Data de emissão e assinatura do AME ou do avaliador médico que emitiu o certificado. Este campo pode ser usado para acrescentar os GMP, caso tenham competência para emitir certificados médicos ao abrigo da legislação do Estado-Membro de emissão da licença.
- 14) Selo ou carimbo (XI)
- b) Material: exceto no caso das LAPL emitidas por um GMP, o papel ou outro material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente eventuais alterações ou rasuras. A introdução ou eliminação de rubricas do formulário requer uma autorização expressa da autoridade responsável pelo licenciamento.
- c) Língua: os certificados devem ser redigidos na(s) língua(s) nacional(is) e em inglês, bem como noutras línguas que a autoridade responsável pelo licenciamento considere pertinentes.
- d) As datas mencionadas no certificado médico devem obedecer ao formato dd/mm/aaaa.

▼ M1**ARA.MED.135 Formulários médicos aeronáuticos:**

A autoridade competente utiliza os seguintes formulários:

- a) Formulário de pedido de certificado médico;
- b) Formulário de relatório de exame para os requerentes das classes 1 e 2; e
- c) Formulário de relatório de exame para os requerentes de licenças de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL).

ARA.MED.145 Notificação do médico de clínica geral (GMP) à autoridade competente

A autoridade competente estabelece, se for caso disso, um sistema de informação dos médicos de clínica geral (GMP), para assegurar que os mesmos conhecem os requisitos médicos definidos na Secção MED.B.095.

ARA.MED.150 Conservação de registos

- a) Além dos registos previstos na Secção ARA.GEN.220, a autoridade competente inclui no seu sistema de conservação de registos informações sobre as avaliações e os exames médicos aeronáuticos apresentados pelos AME, AeMC ou GMP.
- b) Os registos médicos aeronáuticos relativos a titulares de licenças são conservados por um período mínimo de 10 anos a contar do termo da validade do último certificado médico.
- c) Para fins de avaliação e de normalização médica aeronáutica, os registos médicos aeronáuticos só são disponibilizados mediante consentimento escrito do requerente/titular da licença:
 - 1. Ao AeMC, AME ou GMP, para fins de realização de uma avaliação médica aeronáutica;
 - 2. À junta médica suscetível de ser criada pela autoridade competente para segunda avaliação de casos limite;
 - 3. Aos avaliadores médicos com competência para realizarem uma avaliação médica aeronáutica;
 - 4. Ao avaliador médico da autoridade competente de outro Estado-Membro para fins de supervisão cooperativa;
 - 5. Ao requerente/titular da licença em causa, mediante pedido escrito do próprio; e
 - 6. À Agência, após a eliminação dos dados pessoais do requerente/titular da licença, para fins de normalização.

▼ M1

d) A autoridade competente pode disponibilizar os registos médicos aeronáuticos para outros fins que não os mencionados na alínea c), de acordo com o disposto na Diretiva 95/46/CE, conforme transposta para o direito nacional.

e) A autoridade competente mantém listas:

1. De todos os AME titulares de certificados válidos por ela emitidos; e
2. Se for caso disso, de todos os GMP que exercem funções de AME no seu território.

As listas são disponibilizadas, mediante pedido, a outros Estados-Membros e à Agência.

▼ M9

ARA.MED.160 Intercâmbio de informações sobre os certificados médicos através de um repositório central

a) A agência cria e gere um repositório central, o repositório europeu de medicina aeronáutica (EAMR).

b) Para efeitos de certificação médica e da supervisão dos requerentes e titulares de certificados médicos de classe 1 e para a supervisão dos EMA e dos CMA, as pessoas referidas na alínea c) devem intercambiar, através do EAMR, as seguintes informações:

1. dados de base dos requerentes e titulares de certificados médicos de classe 1: autoridade de licenciamento; nome próprio e apelido; data de nascimento; nacionalidade, endereço de correio eletrónico e o número de um ou mais documentos de identificação (bilhete de identidade nacional ou passaporte) fornecidos pelo requerente;
2. dados do certificado médico de classe 1: data do exame médico ou, no caso de o exame médico não estar concluído, a data do início do exame médico; datas de emissão e de expiração do certificado médico de classe 1; local do exame; estatuto das limitações; estatuto desse certificado (novo, concedido, suspenso ou revogado); número de referência único do avaliador médico da autoridade de licenciamento, do EMA ou do CMA que emite esse certificado e da sua autoridade competente.

c) Para os efeitos especificados na alínea b), as seguintes pessoas devem ter acesso ao EAMR e às informações aí contidas:

1. avaliadores médicos da autoridade de licenciamento do requerente ou titular de um certificado médico de classe 1, bem como qualquer outro pessoal devidamente autorizado dessa autoridade responsável pela criação ou gestão do registo do requerente ou do titular, tal como exigido pelo presente regulamento;
2. EMA e qualquer pessoal devidamente autorizado dos CMA, aos quais o requerente ou titular tiver fornecido uma declaração em conformidade com MED.A.035, alínea b), ponto 2;
3. qualquer pessoal devidamente autorizado da autoridade competente responsável pela supervisão dos EMA ou CMA que realizam as avaliações médicas aeronáuticas dos requerentes ou titulares.

Além disso, a agência e as autoridades nacionais competentes podem conceder acesso ao EAMR e às informações aí contidas a outras pessoas, sempre que necessário, a fim de assegurar o bom funcionamento do EAMR, nomeadamente a sua manutenção técnica. Nesse caso, a agência ou a autoridade nacional competente em causa devem assegurar que essas pessoas estão devidamente autorizadas e qualificadas, que o seu acesso é limitado ao necessário para os fins para os quais o mesmo lhes foi concedido e que tenham recebido formação prévia sobre a legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais e correspondentes salvaguardas. Sempre que uma autoridade competente concede este acesso a uma pessoa, deve informar previamente a agência.

▼ M9

- d) As autoridades de licenciamento, os EMA e os CMA referidos na alínea c) devem, de cada vez e imediatamente após terem examinado um requerente ou um titular de um certificado médico de classe 1, introduzir os dados referidos na alínea b) no EAMR, ou atualizá-los, se necessário.
- e) Se os dados forem dados pessoais, tal como definido na alínea a) do artigo 2.o do Regulamento (CE) n.o 45/2001 ⁽¹⁾, as autoridades de licenciamento, os EMA e os CMA devem, sempre que introduzem ou atualizam os dados, informar previamente o requerente ou o titular do certificado de classe 1.
- f) A agência deve garantir a integridade e a segurança do EAMR e das informações aí contidas mediante infraestruturas informáticas adequadas. Deve estabelecer e aplicar, em consulta com as autoridades nacionais competentes, os protocolos e as medidas tecnológicas necessárias para assegurar que qualquer acesso ao EAMR e às informações aí contidas é legítimo e seguro.
- g) A agência deve assegurar que as informações contidas no EAMR são suprimidas após um período de dez anos. Esse período deve ser calculado a partir da data de expiração do último certificado de classe 1 emitido ao requerente ou titular em causa, ou a partir da data da última entrada ou atualização de dados desse requerente ou titular, consoante a data que for posterior.
- h) A agência deve assegurar que os requerentes ou titulares de certificados médicos de classe 1 podem ter acesso a todas as informações que lhes digam respeito contidas no EAMR e que estejam informados de que podem solicitar que as informações sejam retificadas ou suprimidas. As autoridades de licenciamento devem avaliar esses pedidos e, se considerarem que as informações em causa são incorretas ou desnecessárias para os fins especificados na alínea b), assegurar que as informações são retificadas ou suprimidas.

▼ M1*SECÇÃO II**Examinadores médicos aeronáuticos (AME)***ARA.MED.200 Procedimento de emissão, revalidação, renovação ou alteração de um certificado de AME**

- a) O procedimento de certificação para um AME deve cumprir o disposto na Secção ARA.GEN.315. Antes da emissão do certificado, a autoridade competente deve obter provas de que o consultório do AME dispõe de todos os equipamentos necessários para realizar os exames médicos aeronáuticos previstos para o certificado de AME requerido.

▼ M3

- b) Se considerar que o AME satisfaz os requisitos aplicáveis, a autoridade competente emite, revalida, renova ou altera o certificado do AME por um período não superior a três anos, utilizando o formulário previsto no apêndice VII da presente parte.

▼ M1**ARA.MED.240 Médicos de clínica geral (GMP) que exercem funções de AME**

A autoridade competente de um Estado-Membro notifica a Agência e as autoridades competentes dos outros Estados-Membros caso os exames médicos aeronáuticos para LAPL possam ser realizados no seu território por GMP.

ARA.MED.245 Supervisão contínua dos AME e dos GMP

Ao desenvolver o programa de supervisão contínua previsto na Secção ARA.GEN.305, a autoridade competente tem em conta o número de AME e de GMP que exercem os seus privilégios no território sob a sua supervisão.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.o 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

▼ M1**ARA.MED.250 Restrição, suspensão ou cancelamento de um certificado de AME**

- a) A autoridade competente restringe, suspende ou cancela um certificado de AME nos seguintes casos:
1. Se o AME deixar de cumprir os requisitos aplicáveis;
 2. Não preenchimento dos critérios de certificação ou de certificação contínua;
 3. Deficiências no processo de conservação dos registos médicos aeronáuticos ou fornecimento de dados ou de informações errados;
 4. Falsificação de registos, certificados ou documentação médicos;
 5. Ocultação de factos que devem constar do requerimento ou de dados relativos a um titular de um certificado médico ou apresentação à autoridade competente de declarações falsas ou fraudulentas ou de adulterações;
 6. Não correção das constatações de auditorias ao consultório do AME; e
 7. A pedido do AME certificado.
- b) O certificado de um AME é automaticamente cancelado nas seguintes circunstâncias:
1. Cancelamento da licença médica para exercer a medicina; ou
 2. Eliminação do registo da Ordem dos Médicos.

ARA.MED.255 Medidas repressivas

Se, durante a supervisão ou por quaisquer outros meios, forem encontradas provas da não conformidade de um AeMC, um AME ou um GMP, a autoridade responsável pela atribuição da licença deve prever um processo para reexaminar os certificados médicos emitidos por esse AeMC, AME ou GMP, podendo invalidá-los se necessário para garantir a segurança dos voos.

*SECÇÃO III**Certificação médica***ARA.MED.315 Reapreciação dos relatórios de exame****▼ C3**

A autoridade de licenciamento deve ter previsto um processo para:

- a) Reapreciar os exames e os relatórios de avaliação recebidos dos AeMC, AME e GMP e para os informar de quaisquer incoerências, lacunas ou erros cometidos no processo de avaliação; e
- b) Prestar assistência aos AME e aos AeMC, a pedido dos mesmos, relativamente às suas decisões sobre aptidão médica aeronáutica em casos litigiosos.

ARA.MED.325 Procedimento de reapreciação secundária

A autoridade competente estabelece um procedimento de reapreciação dos casos limite e contenciosos com conselheiros médicos independentes, experientes na prática de medicina aeronáutica, para ponderarem e aconselharem sobre a aptidão médica de um requerente para fins de emissão do correspondente certificado.

▼ M4**ARA.MED.330 Circunstâncias médicas especiais**

- a) Se forem identificadas novas tecnologias médicas, medicamentos ou procedimentos que possam justificar uma avaliação da aptidão de requerentes que, de outra forma, são considerados não conformes com os requisitos, pode ser realizada uma investigação para reunir provas sobre o exercício seguro dos privilégios da licença.
- b) Para realizar a investigação, a autoridade competente, em cooperação com, pelo menos, uma outra autoridade competente, pode elaborar e avaliar um protocolo de avaliação médica com base no qual essas autoridades competentes podem emitir um número definido de certificados médicos para pilotos com limitações apropriadas.

▼ M4

- c) Os centros de medicina aeronáutica (CMA) e os examinadores médicos aeronáuticos (EMA) só podem emitir certificados médicos com base num protocolo de investigação se receberem instruções nesse sentido da parte da autoridade competente.
- d) O protocolo deve ser acordado entre as autoridades competentes em causa e incluir, no mínimo, o seguinte:
 - (1) Uma avaliação dos riscos;
 - (2) Uma análise e avaliação da literatura publicada para comprovar que a emissão de um certificado médico com base no protocolo de investigação não comprometerá o exercício seguro dos privilégios da licença;
 - (3) Os critérios de seleção pormenorizados para a admissão dos pilotos no protocolo;
 - (4) As limitações que serão averbadas no certificado médico;
 - (5) Os procedimentos de monitorização a aplicar pelas autoridades competentes em causa;
 - (6) A determinação dos parâmetros de avaliação final («end points») para pôr termo ao protocolo.
- e) O protocolo deve estar conforme com os princípios éticos pertinentes.
- f) O exercício dos privilégios das licenças pelos titulares das mesmas que disponham de um certificado médico emitido com base no protocolo será limitado aos voos em aeronaves registadas nos Estados-Membros que participam no protocolo de investigação. Esta restrição deve figurar no certificado médico.
- g) As autoridades competentes participantes devem:
 - (1) Fornecer à Agência:
 - i) o protocolo de investigação antes da implementação;
 - ii) os pormenores e as qualificações do ponto focal nomeado de cada autoridade competente participante;
 - iii) relatórios documentados das avaliações regulares da sua eficácia;
 - (2) Fornecer aos CMA e aos EMA competentes os pormenores do protocolo antes da sua aplicação, para informação.

▼ M7

SUBPARTE DTO

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA AS ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO DECLARADAS (DTO)**ARA.DTO.100 Declaração à autoridade competente**

- a) Ao receber uma declaração de uma DTO, a autoridade competente deve verificar se a declaração contém todas as informações especificadas no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.115, e deve acusar a receção da declaração, incluindo através da atribuição de um número de referência DTO individual, ao representante da DTO.

▼ M12

- b) Caso a declaração não inclua as informações requeridas, ou inclua informações que indiquem uma não conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, com os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, a autoridade competente deve agir em conformidade com a secção ARA.GEN.350, alínea d)-a.

▼ M7**ARA.DTO.105 Alterações às declarações**

Ao receber uma notificação de alteração às informações contidas na declaração de uma DTO, a autoridade competente deve agir em conformidade com a secção ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Verificação da conformidade do programa de formação**▼ M12**

a) Após receção do programa de formação da parte de uma DTO, incluindo eventuais alterações, notificado em conformidade com o anexo VIII (Parte DTO), secção DTO.GEN.115, alínea c), ou o pedido de autorização do programa de formação de uma DTO apresentado em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c), do mesmo anexo, a autoridade competente deve verificar a conformidade desses programas de formação com os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.

▼ M7

b) Se considerar que o programa de formação da DTO, e quaisquer eventuais alterações subsequentes, estão em conformidade com esses requisitos, a autoridade competente deve informar o representante da DTO por escrito ou, no caso referido no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.230, alínea c), deve autorizar o programa de formação. A autorização emprega o formulário constante do apêndice VIII do presente anexo (parte ARA).

c) Em caso de não conformidade, a autoridade competente deve agir em conformidade com a secção ARA.GEN.350, alínea d)-a, ou, no caso referido no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.230, alínea c), rejeitar o pedido de autorização do programa de formação.

▼ M4*Apêndice I***Licença de tripulante de voo****▼ M12**

As licenças de tripulante de voo emitidas por um Estado-Membro de acordo com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão devem ser conformes com as seguintes especificações:

▼ M4

a) Conteúdo. O número da rubrica deve ser sempre impresso em associação com o título da rubrica. As rubricas I a XI são as rubricas «permanentes» e as rubricas XII a XIV são as rubricas «variáveis», que podem constar de uma parte separada ou de um destacável ao formulário principal. As partes separadas ou destacáveis devem ser claramente identificáveis como partes da licença.

(1) Rubricas permanentes:

I) país de emissão da licença;

II) título da licença;

▼ M12

III) número de série da licença, começando pelo código ONU do Estado de emissão da licença, seguido de «FCL», «BFCL» ou «SFCL», conforme aplicável, e de um código numérico, alfabético ou alfanumérico em numeração árabe e caracteres latinos;

▼ M4

IV) nome do titular (em caracteres latinos, mesmo que os caracteres da língua nacional não tenham origem latina);

IVa) data de nascimento;

V) endereço do titular;

VI) nacionalidade do titular;

VII) assinatura do titular;

VIII) autoridade competente e, se necessário, condições em que a licença foi emitida;

IX) certificação de validade e de autorização para os privilégios conferidos;

X) assinatura do funcionário responsável pela emissão da licença e data de emissão; e

XI) selo ou carimbo da autoridade competente.

(2) Rubricas variáveis:

▼ M12

XII) qualificações, certificados e, no caso de balões e planadores, privilégios: certificados de classe, tipo, instrutor, etc., com as respetivas validades, conforme aplicável. Os privilégios radiotelefónicos (R/T) podem constar da licença ou de um certificado separado;

▼ M6

XIII) observações: ou seja, averbamentos especiais relativos a restrições e averbamentos de privilégios, incluindo o averbamento da proficiência linguística, as observações relativas à validação automática da licença, e as qualificações para as aeronaves do anexo II, quando usadas no transporte aéreo comercial; e

▼ M4

XIV) quaisquer outros dados exigidos pela autoridade competente (por exemplo, local de nascimento/local de origem).

b) Material. O papel ou outro material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente eventuais alterações ou rasuras. A introdução ou eliminação de dados do formulário requer uma autorização expressa da autoridade competente.

▼ **M4**

- c) Língua. As licenças são redigidas na(s) língua(s) nacional(is) e na língua inglesa, bem como noutras línguas consideradas pertinentes pela autoridade competente.

Página de rosto

I	País de emissão	Requisitos
III	Número da licença	► ⁽¹⁾ O número de série da licença começa sempre pelo código ONU do país de emissão da licença, seguido de «FCL», «BFCL» ou «SFCL», conforme aplicável. ◀
IV	Nome e apelido do titular	
IVa	Data de nascimento (ver instruções)	A data deve obedecer ao formato-padrão, ou seja, dd/mm/aaaa completo.
XIV	Local de nascimento	
V	Endereço do titular: Rua, localidade, concelho, código postal	
VI	Nacionalidade	
VII	Assinatura do titular	
VIII	Autoridade competente responsável pela emissão Por ex.: Esta CPL(A) foi emitida com base numa ATPL emitida por (país terceiro)	
X	Assinatura do funcionário e data	
XI	Selo ou carimbo da autoridade de emissão competente	

► ⁽¹⁾ **M12**

Página 2

I	País de emissão	Requisitos
III	Número da licença	O número de série da licença começa sempre pelo código ONU do país de emissão da licença, seguido de «FCL».
IV	Nome e apelido do titular	
IVa	Data de nascimento (ver instruções)	A data deve obedecer ao formato-padrão, ou seja, dd/mm/aaaa completo.
XIV	Local de nascimento	
V	Endereço do titular: Rua, localidade, concelho, código postal	
VI	Nacionalidade	
VII	Assinatura do titular	
VIII	Autoridade competente responsável pela emissão Por ex.: Esta CPL(A) foi emitida com base numa ATPL emitida por (país terceiro)	
X	Assinatura do funcionário e data	
XI	Selo ou carimbo da autoridade de emissão competente	

► ⁽¹⁾ **M12**

▼ **M4**

Página 3

II	Título da licença, data da emissão inicial e código de país	►⁽¹⁾ As abreviaturas usadas são idênticas às utilizadas na Parte FCL [por ex. PPL(H), ATPL(A), etc.], na Parte BFCL e na Parte SFCL. ◀ A data deve obedecer ao formato-padrão, ou seja, dd/mm/aaaa completo.
IX	Validade: Os privilégios da licença só podem ser exercidos se o titular possuir um certificado médico válido para exercer o privilégio em causa. O titular da licença deverá estar munido de um documento com fotografia para permitir a sua identificação.	Embora não se especifique o documento, quando o titular se encontrar fora do país de emissão da licença, é suficiente o passaporte.
XII	Privilégios radiotelefónicos: O titular da licença demonstrou ter competências para operar equipamento R/T a bordo de uma aeronave em (especificar a(s) língua(s)).	
XIII	Observações: Proficiência linguística (língua(s)/nível/data de validade)	Inserir neste campo todas as informações adicionais relativas à licença e aos privilégios conferidos pela ICAO, CE ou diretivas/regulamentos da UE. Introduzir o(s) averbamento(s) de proficiência linguística, nível(is) e data(s) de validade. No caso das LAPL: as LAPL que não tenham sido emitidas em conformidade com as normas da ICAO ►⁽²⁾ No caso das SPL, exceto nos casos referidos no artigo 3.º-B, n.º 2, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão: Os privilégios para voo acrobático e em planador em condições de nebulosidade, assim como relativos aos métodos de lançamento, a exercer em conformidade com as secções SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável. ◀

►⁽¹⁾ ⁽²⁾ **M12**

Páginas adicionais — Requisitos

As páginas 1, 2 e 3 da licença devem estar conformes com o formato estabelecido no modelo apresentado no presente ponto. A autoridade competente deve incluir páginas adicionais personalizadas contendo quadros dos quais constem, pelo menos, as seguintes informações:

- Qualificações, certificados, averbamentos e privilégios;
- Datas de termo das qualificações, os privilégios do certificado de instrutor e de examinador;
- As datas da prova ou da verificação;
- Observações e restrições (limitações operacionais);
- Campos para o número do certificado de examinador e/ou instrutor e a assinatura, conforme aplicável;
- Abreviaturas.

Estas páginas adicionais destinam-se a ser utilizadas pela autoridade competente, ou por instrutores ou examinadores especificamente autorizados.

As emissões iniciais das qualificações ou dos certificados devem ser averbadas pela autoridade competente. A revalidação ou renovação das qualificações ou dos certificados pode ser averbada pela autoridade competente ou por instrutores ou examinadores especificamente autorizados para o efeito.

As restrições operacionais devem constar do campo «Observações e Restrições» relativamente ao privilégio limitado em causa, por ex. prova de perícia IR efetuada com copiloto, privilégios de instrução limitados a um tipo de aeronave.

As qualificações que não forem validadas podem ser eliminadas da licença pela autoridade competente.

▼ M1*Apêndice II ao ANEXO VI DA PARTE ARA***Modelo AESA de certificado de tripulante de cabina**

Os certificados de tripulante de cabina emitidos pelos Estados-Membros, em conformidade com a Parte CC, devem satisfazer as seguintes especificações:

1. CERTIFICADO DE TRIPULANTE DE CABINA Emitido de acordo com a Parte CC 2. Número de referência: 3. País de emissão: 4. Nome completo do titular: 5. Data e local de nascimento: 6. Nacionalidade: 7. Assinatura do titular: 8. Autoridade competente: 9. Organismo emissor (<i>selo, carimbo ou logótipo oficial</i>) 10. Assinatura do funcionário responsável pela emissão 11. Data de emissão: 12. O titular só pode exercer os privilégios de tripulante de cabina em aeronaves envolvidas em operações de transporte aéreo comercial se cumprir todos os requisitos definidos na Parte CC no que respeita à aptidão contínua e à validade das qualificações de tipo de aeronave. Formulário 142 da AESA, edição 1

Instruções:

▼ M3

- a) O certificado de tripulante de cabina deve incluir todos as rubricas especificadas no formulário 142 da AESA, de acordo com as rubricas 1 a 12 infra.
- b) A dimensão deve ser 105 mm × 74 mm (um oitavo do formato A4) ou 85 mm × 54 mm e o material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente eventuais alterações ou rasuras.

▼ M1

- c) O documento deve ser impresso na língua inglesa, bem como noutras línguas que a autoridade competente considere pertinentes.
- d) O documento deve ser emitido pela autoridade competente ou por uma organização autorizada a emitir certificados de tripulante de cabina. Neste caso, deve ser feita referência à autorização concedida pela autoridade competente do Estado-Membro.
- e) O certificado de tripulante de cabina é reconhecido em todos os Estados-Membros, pelo que não é necessário requerer outro documento se o titular estiver a trabalhar noutro Estado-Membro.

Rubrica 1: título «CERTIFICADO DE TRIPULANTE DE CABINA» e referência à Parte CC

Rubrica 2: número de referência do certificado, que deve começar pelo código ONU do Estado-Membro, seguido, no mínimo, pelos 2 últimos algarismos do ano de emissão e por uma referência/número individual de acordo com um código estabelecido pela autoridade competente (por ex. BE-08-xxxx);

Rubrica 3: Estado-Membro de emissão do certificado;

Rubrica 4: nome completo (nome e apelido), conforme consta do documento de identificação oficial do titular;

▼ M1

Rubricas 5 e 6: data e local de nascimento, bem como nacionalidade, conforme constam do documento de identificação oficial do titular;

Rubrica 7: assinatura do titular;

▼ M3

Rubrica 8: identificação da autoridade competente do Estado-Membro de emissão do certificado, incluindo a designação completa da autoridade competente, morada postal e selo ou carimbo oficial ou, quando aplicável, logótipo;

▼ M4

Rubrica 9: se a autoridade competente coincidir com o organismo emissor, designação «autoridade competente», acompanhada de selo, carimbo ou logótipo oficial. Apenas neste caso, a autoridade competente pode determinar se o seu selo, carimbo ou logótipo oficial é igualmente inscrito na rubrica 8.

▼ M1

Rubrica 10: assinatura do funcionário que age em nome do organismo emissor;

Rubrica 11: data, no formato-padrão, ou seja, dia/mês/ano completo (por ex., 22/02/2008);

Rubrica 12: a mesma frase em inglês e a sua tradução completa e exata para as línguas que a autoridade competente considerar pertinentes.

▼ M12*Apêndice III ao ANEXO VI DA PARTE ARA***CERTIFICADO PARA ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO AUTORIZADAS (ATO)****União Europeia*****Autoridade competente****CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO AUTORIZADA**

[NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO]

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão [e do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão/Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão (AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO)] e tendo em conta as condições especificadas abaixo, a [Autoridade Competente] certifica que

[NOME DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

[ENDEREÇO DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

é uma organização de formação certificada de acordo com a Parte ORA e está autorizada a ministrar cursos de formação em conformidade com a Parte FCL, incluindo a utilização de FSTD, conforme previsto na homologação do curso de formação em anexo/cursos de formação da Parte BFCL/cursos de formação da Parte SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO].

CONDIÇÕES:

O presente certificado limita-se aos privilégios e ao âmbito da formação, incluindo a utilização de FSTD prevista na homologação do curso de formação em anexo.

O presente certificado é válido enquanto a organização autorizada continuar a cumprir o disposto nas Partes ORA, FCL, BFCL, SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e noutros regulamentos aplicáveis.

Desde que cumpridas as condições atrás referidas, o presente certificado permanece válido até ser objeto de renúncia, substituição, restrição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão:

Assinatura:

[Autoridade Competente]

* No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia».

▼ M12**CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO AUTORIZADA****HOMOLOGAÇÃO DE CURSO DE FORMAÇÃO**

Anexo ao certificado ATO número:

[NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO]

[NOME DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

obteve o privilégio de fornecer e ministrar os seguintes cursos de formação em conformidade com a Parte FCL/Parte BFCL/Parte SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e utilizar os seguintes FSTD:

Curso de formação	FSTD utilizado(s), incluindo o código alfabético ⁽¹⁾

⁽¹⁾ conforme indicado no certificado de qualificação

A homologação deste curso de formação permanece válida enquanto:

- a) O certificado ATO não for objeto de renúncia, substituição, restrição, suspensão ou cancelamento, e e
- b) Todas as operações forem conduzidas de acordo com as Partes ORA, FCL, BFCL, SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e outra regulamentação aplicável e, se pertinente, com os procedimentos constantes da documentação da organização, conforme previsto na Parte ORA.

Data de emissão:

Assinatura: [Autoridade Competente]

Pelo Estado-Membro/AESA

FORMULÁRIO 143 DA AESA, edição 2 – página 2/2

▼ M1*Apêndice IV ao ANEXO VI DA PARTE ARA***CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO DE DISPOSITIVO DE TREINO
DE SIMULAÇÃO DE VOO****Introdução**

Para o certificado de qualificação de FSTD deve utilizar-se o formulário 145 da AESA. Este documento deve incluir a especificação do FSTD, incluindo eventuais restrições e autorizações ou aprovações especiais, conforme adequado para o FSTD em causa. O certificado de qualificação deve ser impresso na língua inglesa e em qualquer outra língua que a autoridade competente considere pertinente.

Os FSTD conversíveis devem dispor de um certificado de qualificação distinto para cada tipo de aeronave. A instalação de motores e de equipamento diferentes num mesmo FSTD não obriga a certificados de qualificação distintos. Todos os certificados de qualificação devem ter um número de série, antecedido de um código alfabético específico ao FSTD a que se refere o certificado. O código alfabético deve também ser específico da autoridade competente responsável pela emissão do certificado.



União Europeia (*)

Autoridade competente

CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO DE DISPOSITIVO DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO

REFERÊNCIA:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e tendo em conta as condições adiante especificadas, a [Autoridade Competente] certifica que

o FSTD [TIPO E CÓDIGO ALFABÉTICO]

situado em [NOME e ENDEREÇO DA ORGANIZAÇÃO]

cumpra os requisitos de qualificação previstos na Parte OR, sob reserva das condições previstas nas especificações para o FSTD, em anexo.

O presente certificado de qualificação permanece válido enquanto o FSTD e o titular do certificado de qualificação cumprirem os requisitos aplicáveis da Parte OR, salvo se tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão:

Assinatura:

(*) No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia»
Formulário 145 da AESA, edição 1 – página 1/2



[Autoridade Competente]

CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO DE FSTD: [Referência]

ESPECIFICAÇÕES PARA FSTD

- A. Tipo ou variante de aeronave:
 B. Nível de qualificação do FSTD:
 C. Documento de referência principal:
 D. Sistema visual:
 E. Sistema de movimento:
 F. Configuração do motor:
 G. Configuração dos instrumentos:
 H. Configuração do sistema anticollisão de bordo (ACAS):
 I. Cisalhamento do vento:
 J. Capacidades suplementares:
 K. Restrições ou limitações:

L. Informações de orientação para a formação, as provas e as verificações

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(mínimo mais baixo)					
LVTO	RVR	m			
Atividade recente					
Formação/verificação IFR					/
Qualificação de tipo					
Verificações de proficiência					
Aproximação em piloto automático					
Aterragem com piloto automático/guiamento de saída de pista					/
ACAS I/II					/
Sistema de aviso/sistema de previsão de cisalhamento do vento					/
Radar WX					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
Capacidade ETOPS					
GPS					
Outros					

Data de emissão:

Assinatura:

Pelo Estado-Membro/AESA

Formulário 145 da AESA, edição 1 – página 2/2

▼ **M3***Apêndice V ao ANEXO VI DA PARTE ARA***CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA (AEMC)****União Europeia ⁽¹⁾****Autoridade competente****CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA**

REFERÊNCIA:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e tendo em conta as condições adiante especificadas, a [autoridade competente] certifica

[NOME DA ORGANIZAÇÃO]

[ENDEREÇO DA ORGANIZAÇÃO]

como centro de medicina aeronáutica, nos termos da Parte ORA, com os privilégios e o âmbito de atividades que constam dos termos de certificação anexos.

CONDIÇÕES:

1. O presente certificado limita-se ao especificado na secção relativa ao âmbito da homologação do manual da organização autorizada;
2. O presente certificado exige a conformidade com os procedimentos especificados na documentação da organização exigida na Parte ORA.
3. O presente certificado permanece válido, sob reserva do cumprimento dos requisitos da Parte ORA, salvo se tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão Assinatura:

⁽¹⁾ No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia»
Formulário 146 da AESA, edição 1.

▼ **M1**

Apêndice VI ao ANEXO VI DA PARTE ARA

▼ **M3**

(PÁGINA EM BRANCO)

*Apêndice VII ao ANEXO VI DA PARTE ARA***CERTIFICADO PARA EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS (AME)**

União Europeia (*)
Autoridade competente

CERTIFICADO DE EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO

NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e tendo em conta as condições adiante especificadas, a [autoridade competente] certifica

[NOME DO EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO]

[ENDEREÇO DO EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO]

como examinador médico aeronáutico

CONDIÇÕES:

1. Este certificado AME limita-se aos privilégios especificados no seu anexo;
2. Este certificado exige a conformidade com as normas de execução e os procedimentos especificados na PARTE MED.
3. Este certificado permanece válido por um período de três anos, até [dd/mm/aaaa (**)], sob reserva do cumprimento dos requisitos da PARTE MED, salvo se tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão: dd/mm/aaaa

Assinatura: [Autoridade Competente]

(*) No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia»

(**) Data de validade: dia/mês/ano

**CERTIFICADO DE EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO**

Anexo ao certificado AME n.º :

PRIVILÉGIOS E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

[Nome e título académico do examinador médico aeronáutico] obteve privilégios para realizar exames e avaliações médicas aeronáuticas para fins de emissão de certificados de aptidão médica, conforme indicado no quadro a seguir, e para emitir esses certificados médicos para:

LAPL	[sim/data]
Classe 2	[sim/data]
Revalidação/renovação Classe 1	[sim/data]/[não]

Data de emissão: dd/mm/aaaa

Assinatura: [Autoridade Competente]

▼ **M12***Apêndice VIII do ANEXO VI (PARTE ARA)*

Autorização do programa de formação
de uma organização de formação declarada (DTO)

União Europeia (*)

Autoridade competente

Autoridade emissora:

Designação da DTO:

Número de referência da DTO:

<i>Programa(s) de formação autorizado(s):</i>	<i>Referência do documento:</i>	<i>Observações:</i>
Estandarização de examinador — FE(S), FE(B) (**)		
Seminário de refrescamento para examinadores — FE(S), FE(B) (**)		

O(s) programa(s) de formação anteriormente referido(s) foi(foram) verificado(s) pela autoridade competente supramencionada e considerado(s) em conformidade com os requisitos do anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

Data de emissão:

Assinatura: [Autoridade Competente]

(*) No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia».

(**) A ajustar conforme necessário.

▼ **M1***ANEXO VII***REQUISITOS PARA AS ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO DE TRIPULAÇÕES****[PARTE ORA]****SUBPARTE GEN*****REQUISITOS GERAIS******SECÇÃO I******Disposições gerais*****ORA.GEN.105 Autoridade competente**

a) Para efeitos da presente parte, a autoridade competente em matéria de supervisão é:

1. Organizações abrangidas pela obrigação de certificação:

i) para as organizações com sede num Estado-Membro, a autoridade designada por esse Estado-Membro,

ii) para as organizações com sede num país terceiro, a Agência;

2. FSTD:

i) a Agência, para os FSTD:

— localizados fora do território dos Estados-Membros, ou

— localizados no território dos Estados-Membros e operados por organizações com sede num país terceiro;

ii) para os FSTD localizados no território dos Estados-Membros e operados por organizações com sede num Estado-Membro, a autoridade designada pelo Estado-Membro em que a organização responsável pela sua operação tem a sua sede ou a Agência, se tal for solicitado pelo Estado-Membro em causa.

b) Se o FSTD localizado fora do território dos Estados-Membros for operado por uma organização certificada por um Estado-Membro, a Agência deve qualificar esse FSTD em coordenação com o Estado-Membro que certificou a organização que opera esse FSTD.

ORA.GEN.115 Pedido de um certificado de organização

a) O pedido de um certificado de organização ou de alteração de um certificado existente deve ser apresentado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente, tendo em conta os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução.

b) O requerente de um certificado inicial deve apresentar à autoridade competente os documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. A documentação deve incluir um procedimento que descreva o modo como as alterações que não exigem aprovação prévia serão geridas e notificadas à autoridade competente.

ORA.GEN.120 Meios de conformidade

a) A organização pode utilizar meios de conformidade alternativos aos AMC adotados pela Agência para garantir o cumprimento do disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

▼ M1

- b) Se pretender utilizar um meio alternativo de conformidade, a organização deve, antes de o fazer, fornecer à autoridade competente uma descrição completa desses meios alternativos. A descrição deve incluir todas as revisões eventualmente pertinentes de manuais ou procedimentos, bem como uma avaliação para demonstrar o cumprimento do disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

A organização pode aplicar esses meios de conformidade alternativos sob reserva da sua aprovação prévia pela autoridade competente e após receção da notificação prevista na Secção ARA.GEN.120 d).

ORA.GEN.125 Termos de certificação e privilégios de uma organização

As organizações certificadas devem respeitar o âmbito e os privilégios definidos nos termos de certificação anexos ao certificado da organização.

ORA.GEN.130 Alterações às organizações

- a) Qualquer alteração que afete:

1. O âmbito do certificado ou os termos de certificação de uma organização; ou
2. Qualquer elemento do sistema de gestão da organização, nos termos da Secção ORA.GEN.200 a) 1. e a) 2.,

requer aprovação prévia pela autoridade competente.

- b) No caso das alterações que requeiram aprovação prévia de acordo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, a organização deve solicitar e obter a aprovação da autoridade competente. O pedido deve ser apresentado antes da introdução de qualquer alteração, de modo a permitir à autoridade competente determinar a conformidade contínua com o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução e, se necessário, alterar o certificado da organização e os termos de certificação conexos, em anexo ao mesmo.

A organização deve fornecer à autoridade competente toda a documentação pertinente.

As alterações só podem ser efetuadas uma vez recebida a aprovação formal da autoridade competente, nos termos da Secção ARA.GEN.330.

Durante as alterações, a organização operará nas condições prescritas pela autoridade competente, conforme aplicável.

- c) As alterações que não exijam aprovação prévia devem ser geridas e notificadas à autoridade competente conforme definido no procedimento aprovado pela autoridade competente, nos termos da Secção ARA.GEN.310 c).

ORA.GEN.135 Manutenção da validade

- a) O certificado da organização permanece válido na condição de:

1. A organização cumprir os requisitos pertinentes estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, tendo em conta as disposições em matéria de tratamento de constatações especificadas na Secção ORA.GEN.150;
2. Ser dado à autoridade competente acesso à organização, como definido na Secção ORA.GEN.140, para determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução; e
3. O certificado não ser objeto de renúncia ou cancelamento.

- b) Em caso de cancelamento ou de renúncia, o certificado deve ser imediatamente devolvido à autoridade competente.

▼ M1**ORA.GEN.140 Acesso**

Para efeitos de verificação do cumprimento dos requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, a organização deve permitir o acesso às suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para as suas atividades sujeitas a certificação, contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela:

- a) Autoridade competente definida na Secção ORA.GEN.105; ou
- b) Autoridade que age ao abrigo do disposto nas secções ARA.GEN.300 d), ARA.GEN.300 e) ou ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Constatações

Após receção da notificação das constatações, a organização:

- a) Identifica a causa principal da não conformidade;
- b) Define um plano de medidas corretivas; e
- c) Demonstra que foram tomadas as medidas corretivas prescritas pela autoridade competente, no prazo acordado com a mesma, nos termos da Secção ARA.GEN.350 d).

ORA.GEN.155 Resposta imediata a um problema de segurança

A organização aplica:

- a) Todas as medidas de segurança exigidas pela autoridade competente, nos termos da Secção ARA.GEN.135 c); e
- b) Todas as informações de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela Agência, incluindo as diretivas sobre aeronavegabilidade.

ORA.GEN.160 Comunicação de ocorrências

- a) A organização comunica à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e na Diretiva 2003/42/CE Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

▼ M2

- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), a organização comunica à autoridade competente e à organização responsável pela conceção da aeronave os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagem dos limites técnicos ou ocorrências que assinalem a presença de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas nos dados de adequação operacional estabelecidos de acordo com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ⁽³⁾, ou outras situações irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança das operações da aeronave e que não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.

▼ M1

- c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, na Diretiva 2003/42/CE, no Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão ⁽⁴⁾ e no Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão ⁽⁵⁾, os relatórios referidos nas alíneas a) e b) devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente e incluir todas as informações pertinentes sobre situações que sejam do conhecimento da organização.
- d) Os relatórios devem ser elaborados tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após a organização ter identificado o problema a que a comunicação se reporta, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam.

⁽¹⁾ JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

⁽²⁾ JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

⁽³⁾ JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

⁽⁵⁾ JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

▼ M1

- e) Se pertinente, a organização elabora um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas. O relatório será elaborado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente.

*SECÇÃO II**Gestão***ORA.GEN.200 Sistema de gestão**

- a) A organização institui, implanta e mantém um sistema de gestão, que inclua:
1. Hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização, incluindo a responsabilização direta do administrador responsável pela segurança;
 2. Uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pela organização no domínio da segurança, designados por política de segurança;
 3. A identificação dos perigos para a segurança da aviação decorrentes das atividades da organização, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a adoção de medidas de redução dos riscos e a verificação da eficácia dessas mesmas medidas;
 4. A manutenção de pessoal com formação e competências para desempenhar as suas funções;
 5. A documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo o processo de sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e o procedimento para alteração da documentação;
 6. Uma função de controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes por parte da organização. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de *feedback* sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas; e
 7. Requisitos adicionais previstos nas subpartes relevantes da presente parte ou de outras partes aplicáveis.
- b) O sistema de gestão deve corresponder à dimensão da organização e à natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados a essas atividades.

▼ M4

- c) Não obstante as disposições da alínea a), numa organização que apenas ministra formação para a emissão de uma LAPL, PPL, SPL ou BPL e as qualificações ou certificados conexos, a gestão dos riscos para a segurança e o controlo da conformidade, definidos na alínea a), n.ºs 3 e 6, podem ser efetuados mediante uma análise organizacional, realizada pelo menos uma vez por ano civil. A autoridade competente deve ser informada dos resultados dessa análise pela organização, sem demora injustificada.

▼ M1**ORA.GEN.205 Atividades contratadas**

- a) As atividades contratadas incluem todas as atividades abrangidas pelo âmbito da certificação da organização que sejam realizadas por outras organizações, elas próprias certificadas para o exercício dessas atividades ou, caso não estejam certificadas, que exerçam a sua atividade ao abrigo da certificação da organização contratante. Quando da contratação ou da aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, a organização deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.
- b) Sempre que a organização certificada contrata parte da sua atividade a uma organização não certificada nos termos da presente parte para realizar essa atividade, a organização contratada exerce a atividade ao abrigo da certificação da organização contratante. A organização contratante garante o acesso da autoridade competente à organização contratada, para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.

ORA.GEN.210 Requisitos para o pessoal

- a) A organização nomeia um administrador responsável, com poderes para assegurar o financiamento e a realização de todas as atividades de acordo com os requisitos aplicáveis. Ao administrador responsável cabe estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz.

▼ M1

- b) A organização nomeia uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis por garantir o cumprimento permanente pela organização dos requisitos aplicáveis. Essa(s) pessoa(s) respondem, em última instância, perante o administrador responsável.
- c) A organização deve dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis.
- d) A organização deve manter registos adequados da experiência, qualificações e ações de formação, de modo a demonstrar a conformidade com a alínea c).
- e) A organização deve assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos relevantes para o bom desempenho das suas funções.

ORA.GEN.215 Requisitos para as instalações

A organização deve dispor de instalações que permitam a realização e a gestão de todas as tarefas e atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis.

ORA.GEN.220 Conservação de registos

- a) A organização deve estabelecer um sistema de conservação de registos que permita um armazenamento adequado e uma rastreabilidade fiável de todas as atividades desenvolvidas, e que cubra, em especial, todos os elementos indicados na Secção ORA.GEN.200.
- b) O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos da organização.
- c) Os registos devem ser armazenados de um modo que garanta a sua proteção contra danos, alterações e furto.

SUBPARTE ATO***ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO AUTORIZADAS******SECÇÃO I******Disposições gerais*****ORA.ATO.100 Âmbito**

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pelas organizações que ministram formação para a obtenção de licenças de piloto e das qualificações e certificados conexos.

ORA.ATO.105 Apresentação do pedido

- a) Os requerentes de um certificado de organização de formação autorizada (ATO) dirigidos à autoridade competente devem fornecer à autoridade competente:
 - 1. As seguintes informações:
 - i) designação e endereço da organização de formação,
 - ii) data prevista de início da atividade,
 - iii) dados relativos ao pessoal e às qualificações do diretor de instrução (HT), do(s) instrutor(es) de voo, do(s) instrutor(es) de voo simulado e do(s) instrutor(es) de conhecimentos teóricos,
 - iv) nome(s) e endereço(s) dos aeródromos e/ou do local ou locais de operações onde será realizada a formação,
 - v) lista das aeronaves a utilizar na formação, incluindo o seu grupo, classe ou tipo, a matrícula, os proprietários e a categoria do certificado de aeronavegabilidade, se aplicável,
 - vi) lista dos dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) que a organização de formação pretende utilizar, se aplicável,

▼ M1

- vii) tipo de formação que a organização de formação pretende ministrar e programa de formação correspondente, e
- 2. Os manuais de operações e de formação.
- b) Organizações de formação para ► **C1** voos de ensaio ◀: Sem prejuízo do disposto na alínea a) 1. iv) e v), estas organizações apenas têm de fornecer:
 - 1. O(s) nome(s) e o(s) endereço(s) do(s) principal(is) aeródromo(s) e/ou do local ou locais de operações onde a formação será realizada; e
 - 2. Uma lista dos tipos ou categorias de aeronaves a utilizar no treino para ► **C1** voos de ensaio ◀.
- c) No caso de uma alteração ao certificado, os requerentes devem fornecer à autoridade competente as partes pertinentes das informações e da documentação referidas na alínea a).

ORA.ATO.110 Requisitos para o pessoal

- a) Deve ser nomeado um HT. O HT deve ter larga experiência como instrutor nas áreas relevantes para a formação ministrada pela ATO e possuir boas capacidades de gestão.
- b) As responsabilidades do HT incluem:

▼ M12

- 1. Assegurar que a formação ministrada é conforme com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, e, no caso do treino para voos de ensaio, que os requisitos pertinentes do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão e o programa de formação foram estabelecidos;

▼ M1

- 2. Garantir a integração satisfatória do treino de voo numa aeronave ou num dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD) e a instrução teórica; e
- 3. Supervisionar os progressos realizados por cada instruendo.
- c) Os instrutores de conhecimentos teóricos devem:
 - 1. Ter experiência prática de aviação nas áreas pertinentes para a formação ministrada e ter concluído um curso de formação em técnicas de instrução; ou
 - 2. Ter experiência prévia em instrução teórica e uma formação teórica adequada na matéria sobre a qual incidirá a instrução teórica.

▼ M12

- d) Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para o tipo de formação que ministram.

▼ M1**ORA.ATO.120 Conservação de registos****▼ M7**

Devem ser mantidos, ao longo de toda a formação e por um período de três anos após a data de conclusão da mesma, registos do seguinte:

▼ M1

- a) Dados sobre a formação teórica, de voo e em simulador ministrada a cada instruendo;
- b) Relatórios de progresso regulares e detalhados elaborados pelos instrutores, incluindo avaliações e ► **C1** voos de ensaio ◀ e exames teóricos regulares para avaliar os progressos registados; e

▼ M1

- c) Informações relativas às licenças dos instruídos e às qualificações e certificados conexos, incluindo a indicação da validade dos certificados médicos e das qualificações.

ORA.ATO.125 Programa de formação

- a) Deve ser elaborado um programa de formação para cada tipo de curso oferecido.

▼ M12

- b) O programa de formação deve cumprir os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, e, no caso do treino para voos de ensaio, os requisitos pertinentes do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão.

▼ M1**ORA.ATO.130 Manual de formação e manual de operações**

- a) A ATO deve elaborar e manter um manual de formação e um manual de operações, contendo informações e instruções para orientação do pessoal no desempenho das suas funções e dos instruídos no cumprimento dos requisitos do curso.
- b) A ATO deve disponibilizar ao pessoal e, conforme adequado, aos instruídos as informações contidas nos manuais de formação e de operações e na documentação de certificação.
- c) No caso das ATO que ministram treino para ►C1 voos de ensaio ◄, o manual de operações deve cumprir os requisitos do manual operacional dos ►C1 voos de ensaio ◄, conforme previsto na Parte 21.
- d) O manual de operações estabelece regimes de limitação dos tempos de voo para os instrutores de voo, incluindo o número máximo de horas de voo, o número máximo de horas de serviço em voo e os períodos mínimos de repouso entre funções de instrução, de acordo com a Parte ORO.

ORA.ATO.135 Aeronave de formação e FSTD**▼ M11**

- a) A ATO deve usar uma frota adequada de aeronaves de formação ou FSTD devidamente equipadas para os cursos de formação ministrados. A frota de aeronaves deve ser composta de aeronaves que cumpram todos os requisitos definidos no Regulamento (UE) 2018/1139. As aeronaves abrangidas pelas alíneas a), b), c) ou d) do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser utilizadas na formação caso sejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:
 1. Durante um processo de avaliação, a autoridade competente tiver confirmado um nível de segurança comparável ao definido por todos os requisitos essenciais estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139;
 2. A autoridade competente tiver autorizado a utilização das aeronaves para fins de formação na ATO.

▼ M1

- b) A ATO só poderá ministrar formação em FSTD se demonstrar à autoridade competente:
 1. A adequação entre as especificações do FSTD e o programa de formação em causa;
 2. Que o FSTD utilizado cumpre os requisitos pertinentes da Parte FCL;
 3. No caso dos simuladores integrais de voo (FFS), que estes representam adequadamente o tipo de aeronave pertinente; e

▼ **M1**

4. Que implementou um sistema para monitorizar as alterações ao FSTD de forma adequada e para garantir que essas alterações não afetam a adequação do programa de formação.
- c) Se a aeronave utilizada na prova de perícia for de um tipo diferente do FFS utilizado no treino de voo visual, o crédito máximo é limitado ao crédito atribuído ao dispositivo de formação em procedimentos de navegação e voo II (FNPT II) para aeronaves e ao FNPT II/III para helicópteros no programa de treino de voo pertinente.
- d) Organizações de formação para ► **C1** voos de ensaio ◄: As aeronaves utilizadas nesta formação devem estar devidamente equipadas com instrumentos para os ► **C1** voos de ensaio ◄, de acordo com a finalidade da formação.

ORA.ATO.140 Aeródromos e locais de operações

Quando ministra treino de voo numa aeronave, a ATO deve usar aeródromos ou locais de operações dotados de estruturas e de características adequadas que permitam treinar as manobras pertinentes, tendo em conta a formação ministrada e a categoria e tipo de aeronave utilizada.

▼ **M2****ORA.ATO.145 Pré-requisitos para a formação**

- a) A ATO deve assegurar que os instruendos satisfazem todos os pré-requisitos para a formação previstos nas Partes ED e FCL e, quando aplicável, os definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- b) No caso de ATO que ministram treino para voos de ensaio, os instruendos devem satisfazer todos os pré-requisitos para a formação estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.

▼ **M1****ORA.ATO.150 Formação em países terceiros**

No caso de ATO autorizadas a ministrar formação para qualificação de voo por instrumentos (IR) em países terceiros:

- a) O programa de formação deve incluir um voo de aclimação num dos Estados-Membros, antes da realização da prova de perícia para IR; e
- b) A prova de perícia para IR é realizada num dos Estados-Membros.

*SECÇÃO II****Requisitos adicionais para as ATO que ministram formação para CPL, MPL e ATPL e qualificações e certificados conexos*****ORA.ATO.210 Requisitos para o pessoal**

- a) *Diretor de instrução (HT)*: À exceção das ATO que ministram treino para ► **C1** voos de ensaio ◄, o HT nomeado deve ter larga experiência de formação como instrutor nos cursos para obtenção da licença de piloto profissional e das qualificações e certificados conexos.
- b) *Instrutor de Voo-Chefe (CFI)*: As ATO que ministram instrução de voo nomeiam um CFI responsável pela supervisão da atividade dos instrutores de voo e dos instrutores de voo simulado, assim como pela padronização de toda a instrução de voo e em simulador de voo. O CFI deve ser titular de uma licença de piloto profissional do grau mais elevado e das qualificações conexas relacionadas com os cursos de instrução de voo realizados, bem como de um certificado de instrutor com privilégios para dar instrução, pelo menos, num dos cursos.
- c) *Instrutor de Conhecimentos Teóricos-Chefe (CTKI)*: As ATO que ministram instrução teórica nomeiam um CTKI responsável pela supervisão da atividade de todos os instrutores de conhecimentos teóricos e pela padronização de toda a instrução teórica. O CTKI deve possuir larga experiência como instrutor de conhecimentos teóricos nas matérias pertinentes para a formação ministrada pela ATO.

▼ M1**ORA.ATO.225 Programa de formação**

- a) O programa de formação deve incluir uma combinação de instrução de voo e de instrução teórica, repartidas por semana ou por fase, bem como uma lista de exercícios típicos e um resumo do programa de formação.
- b) O conteúdo e a sequência do programa de formação devem ser especificados no manual da formação.

ORA.ATO.230 Manual de formação e manual de operações

- a) O manual de formação define as normas, os objetivos e as metas da formação a cumprir pelos instruídos em cada etapa da formação, devendo incidir no seguinte:
 - plano de formação,
 - *briefings* e exercícios aéreos,
 - treino de voo num FSTD, se aplicável,
 - instrução teórica;
- b) O manual de operações deve fornecer informações pertinentes para grupos específicos de pessoal, tais como instrutores de voo, instrutores de voo simulado, instrutores de conhecimentos teóricos e pessoal ligado às operações e à manutenção, e incluir informação geral, técnica, de rota e sobre a formação do pessoal.

*SECÇÃO III**Requisitos adicionais para as ATO que ministram tipos específicos de formação***Capítulo 1****Cursos de Formação à Distância****ORA.ATO.300 Geral**

As ATO podem ser autorizadas a realizar programas de cursos modulares de formação à distância nos seguintes casos:

- a) Cursos modulares de instrução teórica;
- b) Cursos de formação teórica complementar para uma qualificação de classe ou de tipo; ou
- c) Cursos de instrução teórica propedêutica aprovada, para a obtenção de uma primeira qualificação de tipo para helicópteros multimotor.

ORA.ATO.305 Formação em sala

- a) Todos os cursos modulares de formação à distância devem incluir uma componente de formação em sala.
- b) A carga horária efetiva da formação em sala não deve ser inferior a 10 % da duração total do curso.
- c) A ATO deve dispor de salas de formação no seu estabelecimento principal ou noutra instalação adequada para o efeito.

ORA.ATO.310 Formadores

Os formadores devem estar totalmente familiarizados com os requisitos do programa de formação à distância.

Capítulo 2**Formação com Tempo de Voo Zero****ORA.ATO.330 Geral**

- a) A autorização para ministrar formação com tempo de voo zero (ZFTT), conforme especificado na Parte FCL, só deve ser concedida às ATO que também gozem de privilégios para realizar operações de transporte aéreo comercial ou tenham celebrado acordos específicos com operadores de transporte aéreo comercial.

▼ M1

- b) A autorização para efeitos de ZFTT só pode ser concedida se o operador tiver, pelo menos, 90 dias de experiência prática com o tipo de aeronave em causa.
- c) No caso da ZFTT ministrada por uma ATO que tenha celebrado um acordo específico com um operador, o requisito de 90 dias de experiência prática não se aplica se o instrutor de qualificações de tipo [TRI(A)] envolvido nas descolagens e aterragens adicionais, como exigido na Parte ORO, tiver experiência operacional no tipo de aeronave em causa.

ORA.ATO.335 Simulador integral de voo (FFS)

- a) O FFS aprovado para ZFTT deve estar pronto a funcionar de acordo com os critérios do sistema de gestão da ATO.
- b) O sistema de movimento e o sistema visual do FFS devem estar totalmente prontos a funcionar de acordo com as especificações de certificação aplicáveis aos FSTD, nos termos da Secção ORA.FSTD.205.

Capítulo 3**Cursos para obtenção da licença de piloto de tripulação múltipla (MPL)****ORA.ATO.350 Geral**

Os privilégios para realizar cursos de formação integrados de MPL e cursos de instrutor MPL só devem ser concedidos a ATO que também disponham de privilégios para realizar operações de transporte aéreo comercial ou que tenham celebrado acordos específicos com um operador de transporte aéreo comercial.

Capítulo 4**Formação para ► C1 voos de ensaio ◄****ORA.ATO.355 Organizações de formação para ► C1 voos de ensaio ◄**

- a) A ATO que tenha sido autorizada a ministrar formação para ► C1 voos de ensaio ◄ para emissão de uma qualificação de prova de voo das categorias 1 ou 2, de acordo com a Parte FCL, pode alargar os seus privilégios à formação noutras categorias de ► C1 voos de ensaio ◄ e outras categorias de pessoal de ► C1 voos de ensaio ◄, nos seguintes casos:
 1. Se estiverem cumpridos os requisitos pertinentes da Parte 21; e
 2. Se for celebrado um acordo específico entre a ATO e a organização conforme com a Parte 21 que emprega ou pretende empregar o pessoal em causa.
- b) Os registos relativos à instrução devem conter os relatórios escritos dos instrutores, conforme previsto no programa de formação, incluindo, quando aplicável, o processamento dos dados e a análise dos parâmetros relevantes para o tipo de prova de voo em causa.

SUBPARTE FSTD**REQUISITOS PARA AS ORGANIZAÇÕES QUE OPERAM DISPOSITIVOS DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO (FSTD) E A QUALIFICAÇÃO DE FSTD****SECÇÃO 1****Requisitos para as organizações que operam FSTD****ORA.FSTD.100 Geral**

- a) Os requerentes de certificados de qualificação de FSTD devem comprovar junto da autoridade competente que estabeleceram um sistema de gestão de acordo com a Secção II da ORA.GEN. Essa demonstração deve garantir que o requerente tem, diretamente ou por via de um contrato, capacidade para manter o nível de desempenho, as funções e as outras características especificadas para o nível de qualificação do FSTD, bem como para controlar a instalação do FSTD.

▼ M1

- b) Se o requerente for titular de um certificado de qualificação emitido de acordo com a presente parte, as especificações do FSTD devem constar:

1. Dos termos do certificado da ATO; ou
2. Do manual de formação, no caso de um titular de um COA.

ORA.FSTD.105 Manutenção da qualificação de FSTD

- a) Para manter a qualificação de FSTD, o titular de um certificado de qualificação deve realizar a série completa de testes constante do guia de testes de qualificação principal (MQTG), assim como testes funcionais e testes subjetivos de maneira progressiva ao longo de um período de 12 meses.
- b) Os resultados dos testes devem ser datados, marcados como analisados e avaliados, e conservados nos termos da Secção ORA.FSTD.240, para demonstrar o cumprimento das normas FSTD.
- c) Deve ser estabelecido um sistema de controlo da configuração para garantir a integridade contínua do *hardware* e do *software* do FSTD qualificado.

ORA.FSTD.110 Alterações

- a) O titular de um certificado de qualificação de FSTD deve estabelecer e manter um sistema para identificar, avaliar e incorporar eventuais alterações importantes no FSTD que opera, nomeadamente:
1. As modificações das aeronaves que sejam essenciais para a formação, os exames e as verificações, impostas ou não por uma diretiva de aeronavegabilidade; e
 2. As modificações de um FSTD, incluindo do seu sistema de movimento e do seu sistema visual, que se revelem essenciais para a formação, os exames e as verificações, como no caso das revisões dos dados.
- b) As modificações do *hardware* e do *software* do FSTD que afetem o manuseamento, o desempenho e o funcionamento dos sistemas ou outras modificações importantes dos sistemas de movimento ou visual devem ser avaliadas para se determinar o impacto nos critérios de qualificação inicial. A organização deve preparar as alterações para os testes de validação afetados. A organização deve testar o FSTD de acordo com os novos critérios.
- c) A organização deve previamente informar a autoridade competente antes de alterações importantes para determinar se os testes realizados são satisfatórios. Na sequência de uma modificação, a autoridade competente determina se é necessário proceder a uma avaliação especial do FSTD antes da sua reutilização na formação.

ORA.FSTD.115 Instalações

- a) O titular de um certificado de qualificação de FSTD deve garantir que:
1. O FSTD está instalado num ambiente adequado e propício à sua operação segura e fiável;
 2. Todos os ocupantes e o pessoal de manutenção do FSTD estão informados sobre a segurança do FSTD, de modo a garantir que conhecem todos os equipamentos e procedimentos de segurança do FSTD em caso de emergência; e

▼ M1

3. O FSTD e as suas instalações cumprem os regulamentos locais em matéria de saúde e segurança.
- b) Os dispositivos de segurança do FSTD, nomeadamente paragens de emergência e luzes de emergência, devem ser sujeitos, no mínimo, a uma verificação anual, que deve constar de um registo.

ORA.FSTD.120 Equipamento adicional

Em caso de instalação de equipamentos adicionais no FSTD, ainda que não sejam exigidos para efeitos de qualificação, estes devem ser avaliados pela autoridade competente de modo a garantir que não afetam negativamente a qualidade da formação.

*SECÇÃO II**Requisitos para a qualificação de FSTD***ORA.FSTD.200 Requerimento para obtenção da qualificação de FSTD**

- a) O requerimento para emissão do certificado de qualificação de FSTD deve ser apresentado na forma e do modo indicados pela autoridade competente:
 1. No caso dos dispositivos de treino básico de instrumentos (BITD), pelo fabricante de BITD;
 2. Nos restantes casos, pela organização que pretende operar o FSTD.
- b) Os requerentes de uma qualificação inicial devem fornecer à autoridade competente todos os documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento. A documentação deve incluir o procedimento estabelecido para garantir a conformidade com as ORA.GEN.130 e ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Especificações de certificação para FSTD

- a) De acordo com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Agência elabora as especificações de certificação como meio normalizado para demonstrar que os FSTD cumprem os requisitos essenciais do anexo III do mesmo regulamento.
- b) As especificações de certificação devem ser suficientemente detalhadas e específicas para informarem os requerentes das condições em que as qualificações serão emitidas.

ORA.FSTD.210 Base de qualificação

- a) A base de qualificação para a emissão de um certificado de qualificação de FSTD consistirá:
 1. Nas especificações de certificação estabelecidas pela Agência que estejam em vigor à data do requerimento para qualificação inicial;

▼ M2

2. Nos dados de validação da aeronave definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional aprovados nos termos do Regulamento (UE) n.º 748/2012, quando aplicável; e

▼ M1

3. Em condições especiais eventualmente estabelecidas pela autoridade competente, caso as especificações de certificação em causa não contenham normas adequadas ou pertinentes para o FSTD, por este apresentar características novas ou diferentes das que serviram de base para as especificações de certificação aplicáveis.
- b) A base de qualificação será aplicável às futuras qualificações recorrentes de FSTD, salvo no caso de este ser reclassificado.

▼ M1**ORA.FSTD.225 Prazo e manutenção da validade**

a) A qualificação do simulador integral de voo (FFS), do dispositivo de treino de voo (FTD) ou do dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT) permanece válida na condição de:

1. O FSTD e a organização que o opera continuarem a cumprir os requisitos aplicáveis;
2. A autoridade competente continuar a ter acesso à organização, nos termos da Secção ORA.GEN.140, para verificar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução; e
3. O certificado de qualificação não ser objeto de renúncia ou de cancelamento.

b) O período de 12 meses previsto na Secção ARA.FSTD.120 b) 1. pode ser prorrogado até um máximo de 36 meses, nos seguintes casos:

1. Se o FSTD tiver sido objeto de uma avaliação inicial e de, pelo menos, uma avaliação periódica, no âmbito da qual tenha sido confirmada a sua conformidade com a base de qualificação;
2. Se o titular do certificado de qualificação de FSTD tiver obtido resultados satisfatórios nas avaliações regulamentares efetuadas nos últimos 36 meses;
3. Se a autoridade competente efetuar uma auditoria formal ao sistema de controlo da conformidade da organização todos os 12 meses, conforme definido na ORA.GEN.200 a) 6.; e
4. Se uma pessoa com experiência adequada designada pela organização examinar as séries normais do guia de testes de qualificação (QTG) e realizar os testes funcionais e os testes subjetivos pertinentes todos os 12 meses, e enviar um relatório com os resultados à autoridade competente.

c) Uma qualificação de BITD permanece válida na condição de a autoridade competente efetuar uma avaliação periódica da observância da base de qualificação aplicável, nos termos da Secção ARA.FSTD.120.

d) Em caso de renúncia ou de cancelamento, o certificado de qualificação de FSTD deve ser devolvido à autoridade competente.

ORA.FSTD.230 Alteração do FSTD qualificado

a) O titular de um certificado de qualificação de FSTD deve informar a autoridade competente de quaisquer propostas de alteração do FSTD, nomeadamente:

1. Alterações importantes;
2. Mudança de localização do FSTD; e
3. Desativação do FSTD.

b) Em caso de melhoria do nível de qualificação do FSTD, a organização apresenta um pedido de avaliação da melhoria à autoridade competente. A organização deve realizar todos os testes de validação para o nível de qualificação requerido. Os resultados de avaliações anteriores não podem ser usados para validar o desempenho de FSTD que sejam objeto de melhorias.

▼ M1

- c) Em caso de transferência de um FSTD para uma nova localização, a organização informa previamente a autoridade competente das atividades planeadas, juntando um calendário dos eventos correspondentes.

Antes de voltar a colocar o FSTD em serviço no novo local, a organização deve realizar, no mínimo, um terço dos testes de validação, bem como testes funcionais e testes subjetivos para garantir que o desempenho do FSTD cumpre as normas da sua qualificação inicial. Deve ser conservada uma cópia da documentação de teste, juntamente com os registos relativos ao FSTD, para análise pela autoridade competente.

A autoridade competente pode efetuar uma avaliação do FSTD após a transferência de local. A avaliação deve ser realizada de acordo com a base de qualificação inicial do FSTD.

- d) Se uma organização planear a retirada de serviço de um FSTD por um longo período de tempo, deve ser notificada a autoridade competente e estabelecidos os controlos adequados para o período durante o qual o FSTD será mantido fora de serviço.

A organização deve acordar com a autoridade competente um plano para a desativação, o eventual armazenamento e a reativação, de modo a garantir que o FSTD possa voltar a ser colocado em serviço no seu nível de qualificação inicial.

ORA.FSTD.235 Possibilidade de transferência de uma qualificação de FSTD

- a) Se a organização que opera o FSTD mudar, a nova organização deve previamente informar a autoridade competente, de modo a acordar um plano de transferência do FSTD.
- b) A autoridade competente pode efetuar uma avaliação de acordo com a base de qualificação inicial do FSTD.
- c) Se o FSTD deixar de estar conforme com a base de qualificação inicial, a organização deve requerer um novo certificado de qualificação do FSTD.

ORA.FSTD.240 Conservação de registos

Os titulares de certificados de qualificação de FSTD devem conservar registos do seguinte:

- a) Todos os documentos que descrevem e comprovam a base de qualificação inicial e o nível do FSTD para o período de duração do seu ciclo de vida; e
- b) Todos os documentos e relatórios recorrentes relativos a cada FSTD e às atividades de controlo da conformidade durante um período de, pelo menos, cinco anos.

SUBPARTE AeMC***CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA******SECÇÃO I******Disposições gerais*****ORA.AeMC.105 Âmbito**

A presente subparte estabelece os requisitos adicionais a cumprir por uma organização para poder requerer a emissão ou a revalidação de uma autorização como centro de medicina aeronáutica (AeMC) e poder emitir certificados médicos, incluindo os certificados médicos iniciais de classe 1.

▼ M1**ORA.AeMC.115 Apresentação de pedidos**

Os pedidos de certificados de AeMC devem:

- a) Cumprir o disposto na Secção MED.D.005; e
- b) Além da documentação necessária para efeitos de homologação de uma organização exigida na Secção ORA.GEN.115, fornecer pormenores sobre os vínculos clínicos ou relação com hospitais ou institutos médicos designados para fins de realização de exames médicos especializados.

ORA.AeMC.135 Manutenção da validade

O certificado de AeMC é emitido por um período ilimitado. Mantém a sua validade na condição de o titular e os examinadores médicos aeronáuticos da organização:

- a) Cumprirem o disposto na Secção MED.D.030; e
- b) Garantirem a manutenção da sua experiência, realizando um número adequado de exames médicos da classe 1 todos os anos.

*SECÇÃO II**Gestão***ORA.AeMC.200 Sistema de gestão**

O AeMC estabelece e mantém um sistema de gestão que deve incluir os elementos previstos na Secção ORA.GEN.200 e, ainda, os processos:

- a) De certificação médica em conformidade com a Parte MED; e
- b) Destinados a garantir o segredo médico em qualquer circunstância.

ORA.AeMC.210 Requisitos para o pessoal

a) O AeMC deve dispor de:

- 1. Um examinador médico aeronáutico (AME) nomeado como chefe do AeMC, com privilégios para emitir certificados médicos da classe 1 e com experiência suficiente em medicina aeronáutica para desempenhar as suas funções; e
- 2. A nível do pessoal, um número adequado de AME, devidamente qualificados, bem como outro pessoal técnico e especializado.

b) O chefe do AeMC é responsável por coordenar a avaliação dos resultados dos exames e assinar os relatórios, certidões e certificados médicos iniciais da classe 1.

ORA.AeMC.215 Requisitos em matéria de instalações

O AeMC deve estar equipado com material médico-técnico adequado para a realização dos exames médicos aeronáuticos necessários ao exercício dos privilégios constantes do âmbito do certificado.

ORA.AeMC.220 Conservação de registos

Além dos registos previstos na Secção ORA.GEN.220, o AeMC deve conservar:

- a) Os registos dos exames médicos e das avaliações realizadas para efeitos de emissão, revalidação ou renovação dos certificados médicos e dos seus resultados, por um período mínimo de 10 anos após a data do último exame; e
- b) Todos os registos médicos de um modo que garanta o respeito pelo segredo médico em qualquer circunstância.

▼ **M7***ANEXO VIII***REQUISITOS PARA AS ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO DECLARADAS (DTO)****[PARTE DTO]****DTO.GEN.100 Geral**

Em conformidade com o artigo 10.º-A, n.º 1, segundo parágrafo, o presente anexo (parte DTO) estabelece os requisitos aplicáveis às organizações de formação de pilotos que ministram a formação referida na secção DTO.GEN.110 com base numa declaração feita em conformidade com a secção DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Autoridade competente

Para efeitos do presente anexo (parte DTO), a autoridade competente a respeito de uma DTO é a autoridade designada pelo Estado-Membro do território onde a DTO tem o seu local de atividade principal.

DTO.GEN.110 Âmbito da formação

a) Na condição de ter apresentado uma declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.115, a DTO fica autorizada a prestar as seguintes formações:

1. Para aviões:

- a) Instrução de conhecimentos teóricos para LAPL(A) e PPL(A);
- b) Instrução de voo para LAPL(A) e PPL(A);
- c) Formação para qualificação de classe para SEP(terra), SEP(mar) e TMG;
- d) Formação para qualificações adicionais: noturno, acrobático, montanha, planador e reboque de publicidade aérea;

2. Para helicópteros:

- a) Instrução de conhecimentos teóricos para LAPL(H) e PPL(H);
- b) Instrução de voo para LAPL(H) e PPL(H);
- c) Qualificação de tipo de monomotor para helicópteros em que a configuração máxima de lugares certificados não exceda cinco lugares;
- d) Formação para qualificação noturna;

▼ **M12**

3. Para planadores, em conformidade com os requisitos do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão:

- a) Instrução de conhecimentos teóricos para SPL;
- b) Instrução de voo para SPL;
- c) Formação com vista a extensão de privilégios a planadores ou TMG, em conformidade com a secção SFCL.150;
- d) Formação para métodos de lançamento adicionais, em conformidade com a secção SFCL.155;
- e) Formação para qualificações e privilégios adicionais: privilégios de voo acrobático básico e avançado, qualificação de reboque de planadores e de publicidade aérea, qualificação de voo noturno em TMG e privilégios conferidos pela operação de planadores em condições de nebulosidade;

▼ M12

- f) Formação para certificado de instrutor de voo para planadores (FI(S));
 - g) Curso de refrescamento para FI(S);
4. Para balões, em conformidade com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão:
- a) Instrução de conhecimentos teóricos para BPL;
 - b) Instrução de voo para BPL;
 - c) Formação para prorrogação de classe ou de grupo, em conformidade com a secção BFCL.150;
 - d) Formação para qualificações adicionais: voo de balões de ar quente cativos, voo noturno e qualificação de operação comercial;
 - g) Formação para certificado de instrutor de voo para balões (FI(B));
 - h) Curso de refrescamento para FI(B);
- b) A DTO fica autorizada igualmente a prestar os cursos de formação de examinadores referidos nas secções BFCL.430 e BFCL.460, alínea b), ponto 1, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão para FE(B), assim como nas secções SFCL.430 e SFCL.460, alínea b), ponto 1, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para FE(S), desde que tenha apresentado uma declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.115 e a autoridade competente tenha autorizado o programa de formação em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c).

▼ M7**DTO.GEN.115 Declaração**

- a) Antes de prestar qualquer formação especificada na secção DTO.GEN.110, uma organização que pretenda prestar essa formação deve apresentar uma declaração à autoridade competente. Essa declaração deve conter, pelo menos, as seguintes informações:
- 1) Designação da DTO;
 - 2) Elementos de contacto do local de atividade principal da DTO e, se for caso disso, elementos de contacto dos aeródromos e locais de operações da DTO;
 - 3) Nomes e elementos de contacto das seguintes pessoas:
 - i) Representante da DTO;
 - ii) Chefe do departamento de formação da DTO; e
 - iii) Todos os subchefes do departamento de formação, se requerido ao abrigo da secção DTO.GEN.250, alínea b), ponto 1);
 - 4) Tipo de formação, tal como se especifica na secção DTO.GEN.110, prestada em cada aeródromo e/ou local de operação;
 - 5) Lista de todas as aeronaves e FSTD que serão utilizados na formação, se for caso disso;
 - 6) Data prevista de início da formação;
 - 7) Declaração onde se confirme que a DTO desenvolveu uma política de segurança que irá aplicar durante as atividades de formação abrangidas pela declaração, em conformidade com a secção DTO.GEN.210, alínea a), ponto 1), subalínea ii);

▼ M12

- 8) Declaração onde se confirme que a DTO cumpre e, durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração, continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento e os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

▼ M7

- b) A declaração, assim como eventuais alterações, deve ser feita utilizando o formulário constante do apêndice 1.
- c) Juntamente com a declaração, a DTO apresenta à autoridade competente o(s) programa(s) de formação que utiliza ou pretende utilizar durante a formação, assim como o respetivo pedido de autorização, sempre que esta é requerida em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c).
- d) Em derrogação da alínea c), uma organização que seja titular de uma autorização emitida em conformidade com o anexo VII (parte ORA), subparte ATO, pode, juntamente com a declaração, apresentar apenas a referência ao manual ou manuais de formação já aprovados.

DTO.GEN.116 Notificação de alterações e cessação de atividades de formação

A DTO deve notificar sem demora a autoridade competente do seguinte:

- a) Eventuais alterações às informações contidas na declaração especificada na secção DTO.GEN.115, alínea a) e ao(s) programa(s) de formação ou manual(ais) de formação aprovado(s) referidos na secção DTO.GEN.115, alíneas c) e d) respetivamente;
- b) Cessação de algumas ou de todas as atividades de formação abrangidas pela declaração.

DTO.GEN.135 Fim da capacidade de prestação de formação

Uma DTO deixa de poder prestar alguma ou a totalidade da formação especificada na sua declaração com base nessa declaração sempre que ocorre uma das seguintes situações:

- a) A DTO notificou a autoridade competente da cessação de algumas ou de todas as atividades de formação abrangidas pela declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.116, alínea b);
- b) A DTO não prestou a formação durante mais de 36 meses consecutivos.

DTO.GEN.140 Acesso

A fim de determinar se uma DTO está a agir em conformidade com a sua declaração, deve facultar o acesso a qualquer momento a todas as instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou quaisquer outros materiais pertinentes para as suas atividades de formação abrangidas pela declaração a qualquer pessoa autorizada pela autoridade competente.

DTO.GEN.150 Constatações

Após a autoridade competente ter comunicado uma constatação a uma DTO em conformidade com a secção ARA.GEN.350, alínea d)-a, ponto 1), a DTO deve tomar as seguintes medidas dentro do prazo determinado pela autoridade competente:

- a) Identificar as causas profundas da não conformidade;
- b) Tomar a medida corretiva necessária para cessar o incumprimento e, sempre que for caso disso, remediar as suas consequências;
- c) Informar a autoridade competente sobre as medidas corretivas tomadas.

▼ M7**DTO.GEN.155 Reação a um problema de segurança**

Em reação a um problema de segurança, a DTO deve aplicar:

- a) As medidas de segurança prescritas pela autoridade competente, nos termos da secção ARA.GEN.135, alínea c);
- b) As instruções de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela Agência, incluindo as diretrizes sobre aeronavegabilidade.

DTO.GEN.210 Requisitos do pessoal

a) A DTO designa:

- 1) Um representante, que deve ser responsável e devidamente mandatado para executar pelo menos o seguinte:
 - i) Assegurar a conformidade da DTO e das respetivas atividades com os requisitos aplicáveis e com a sua declaração;
 - ii) Desenvolver e estabelecer uma política de segurança que garanta uma execução segura das atividades da DTO, assegure que esta cumpre essa política e que toma as medidas necessárias para alcançar os respetivos objetivos;
 - iii) Promover a segurança no âmbito da DTO;
 - iv) Assegurar a disponibilidade de recursos suficientes no quadro da DTO para que as atividades referidas nas subalíneas i), ii) e iii) possam ser realizadas de maneira eficaz.
- 2) Um chefe do departamento de formação, que deve ser responsável e qualificado para assegurar pelo menos o seguinte:

▼ M12

- i) Que a formação prestada cumpre os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/76 da Comissão e o programa de formação da DTO;

▼ M7

- ii) A integração satisfatória do treino de voo numa aeronave ou num dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD) e a instrução teórica;
 - iii) A supervisão dos progressos realizados pelos alunos;
 - iv) No caso referido na secção DTO.GEN.250, alínea b), a supervisão do subchefe ou subchefes do departamento de formação.
- b) A DTO pode designar a mesma pessoa como seu representante e chefe do departamento de formação.
- c) A DTO não deve designar uma pessoa como seu representante ou chefe do departamento de formação caso haja indicações objetivas que demonstrem a inviabilidade dessa pessoa para desempenhar as tarefas enumeradas na alínea a) de uma forma que preserve e reforce a segurança da aviação. O facto de a pessoa ter sido sujeita a uma medida repressiva adotada em conformidade com a secção ARA.GEN.355 nos últimos três anos deve ser considerado como tal indicação objetiva, exceto se a pessoa conseguir demonstrar que a constatação que deu origem a essa medida, devido à sua natureza, dimensão ou impacto na segurança da aviação não é de molde a indicar que não é possível confiar a essa pessoa a execução das referidas tarefas.

▼ M7

d) A DTO deve assegurar que os seus instrutores de conhecimentos teóricos possuem quer uma quer outra das seguintes qualificações:

- 1) Experiência prática de aviação nas áreas pertinentes para a formação ministrada e ter concluído um curso de formação em técnicas de instrução;
- 2) Experiência prévia em instrução teórica e uma formação teórica adequada na matéria sobre a qual incidirá a instrução teórica.

▼ M12

e) Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para o tipo de formação que ministram.

▼ M7**DTO.GEN.215 Requisitos das instalações**

A DTO deve dispor de instalações que permitam a realização e a gestão de todas as suas atividades em conformidade com os requisitos essenciais do anexo III do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente anexo (parte DTO).

DTO.GEN.220 Conservação de registos

a) A DTO deve conservar os seguintes registos, relativos a cada aluno, durante o curso de formação e por um período de três anos após a conclusão da última sessão de formação:

- 1) Dados sobre a formação no solo, de voo e de voo simulado;
- 2) Informações sobre os progressos individuais;
- 3) Informações sobre as licenças e respetivas qualificações pertinentes para a formação ministrada, incluindo datas de expiração de qualificações e certificados médicos.

b) A DTO deve conservar o relatório sobre a análise interna anual e o relatório de atividades referidos na secção DTO.GEN.270, alíneas a) e b), respetivamente por três anos a contar da data em que a DTO elaborou os relatórios.

c) A DTO deve conservar o seu programa de formação durante três anos a contar da data em que prestou o último curso de formação em conformidade com esse programa.

d) A DTO deve, em conformidade com o direito aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, conservar os registos referidos na alínea a) de um modo que garanta a sua proteção através dos instrumentos e dos protocolos adequados e tomar as medidas necessárias para restringir o acesso a esses registos às pessoas devidamente autorizadas a aceder aos mesmos.

DTO.GEN.230 Programa de formação da DTO

a) A DTO deve estabelecer um programa de formação para cada uma das formações referidas na secção DTO.GEN.110 prestadas pela DTO.

▼ M12

b) Os programas de formação devem cumprir os requisitos do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.

▼ M12

- c) A DTO fica autorizada a prestar a formação referida na secção DTO.GEN.110, alínea b), apenas se o seu programa para essa formação, e eventuais alterações a esse programa, foram licenciados pela autoridade competente, na sequência de pedido da DTO, mediante autorização, onde se confirme que o programa de formação e quaisquer alterações cumprem os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável. A DTO deve requerer essa autorização através da apresentação da sua declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.115.

▼ M7

- d) A alínea c) não é aplicável a uma organização igualmente titular de uma autorização emitida em conformidade com a subparte ATO do anexo VII (parte ORA) que inclua privilégios em virtude dessa formação.

DTO.GEN.240 Aeronave de formação e FSTD**▼ M11**

- a) A DTO deve usar uma frota adequada de aeronaves de formação ou FSTD devidamente equipados para os cursos de formação ministrados. A frota de aeronaves deve ser composta de aeronaves que cumpram todos os requisitos definidos no Regulamento (UE) 2018/1139. As aeronaves abrangidas pelas alíneas a), b), c) ou d) do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser utilizadas na formação caso sejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:
1. Durante um processo de avaliação, a autoridade competente tiver confirmado um nível de segurança comparável ao definido por todos os requisitos essenciais estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139;
 2. A autoridade competente tiver autorizado a utilização das aeronaves para fins de formação na DTO.

▼ M7

- b) A DTO deve estabelecer e manter atualizada uma lista de todas as aeronaves usadas nas suas formações, incluindo as respetivas matrículas.

DTO.GEN.250 Aeródromos e locais de operações

- a) Quando ministra treino de voo numa aeronave, a DTO deve usar aeródromos ou locais de operações dotados de instalações e de características adequadas que permitam treinar as manobras pertinentes, tendo em conta a formação ministrada e a categoria e tipo de aeronave utilizada.
- b) Sempre que a DTO utiliza mais do que um aeródromo para prestar alguma das formações especificadas na secção DTO.GEN.110, alínea a), pontos 1) e 2), deve:
1. Para cada aeródromo adicional, designar um subchefe do departamento de formação, que será responsável pelas tarefas referidas na secção DTO.GEN.210, alínea a), ponto 2), subalíneas i) a iii) nesse aeródromo; e
 2. Assegurar a disponibilidade de recursos suficientes para operar com segurança em todos os aeródromos, em conformidade com os requisitos do presente anexo (parte DTO).

DTO.GEN.260 Instrução de conhecimentos teóricos

- a) Ao prover à instrução de conhecimentos teóricos, a DTO pode utilizar a instrução no local ou o ensino à distância.
- b) A DTO deve acompanhar e registar os progressos dos alunos em fase de instrução de conhecimentos teóricos.

▼M7**DTO.GEN.270 Análise interna anual e relatório anual de atividades**

A DTO deve tomar as seguintes medidas:

- a) Levar a efeito uma análise interna anual das tarefas e responsabilidades especificadas na secção DTO.GEN.210 e elaborar um relatório sobre essa análise;
- b) Elaborar um relatório anual de atividades;
- c) Apresentar o relatório sobre a análise interna anual e o relatório anual de atividades à autoridade competente na data determinada pela autoridade competente.

▼ **M7***Apêndice 1 do Anexo VIII (Parte DTO)*

DECLARAÇÃO	
nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão	
☐ Declaração inicial	
☐ Notificação de alterações ⁽¹⁾ — número de referência da DTO:	
1.	Organização de formação declarada (DTO) Designação:
2.	Local de atividade Elementos de contacto (endereço, telefone, correio eletrónico) do local de atividade principal da DTO:
3.	Pessoal Elementos de contacto (endereço, telefone, correio eletrónico) do representante da DTO: Elementos de contacto (endereço, telefone, correio eletrónico) do chefe do departamento de formação da DTO e, se for aplicável, do subchefe:
4.	Âmbito da formação Lista de todas as ações de formação previstas: Lista de todos os programas de formação utilizados para prestar a formação (anexar documentos à presente declaração) ou, no caso referido na secção DTO.GEN.230, alínea d), do anexo VIII (parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, a referência a todos os manuais de formação aprovados para o efeito:
5.	Aeronave de formação e FSTD Lista das aeronaves utilizadas para a formação: Lista dos FSTD qualificados utilizados na formação (se for o caso, incluindo o código alfabético conforme indicado no certificado de qualificação):
6.	Aeródromos e locais de operações Elementos de contacto (endereço, telefone, correio eletrónico) de todos os aeródromos e locais de operação utilizados pela DTO nas ações de formação.
7.	Data prevista de início da formação:
8.	Pedido de homologação de cursos de standardização e seminários de refrescamento para examinadores (se for aplicável) ☐ A DTO requer pela presente a homologação dos programas de formação anteriormente referidos respeitantes a cursos destinados a examinadores de planadores e balões em conformidade com as secções DTO.GEN.110, alínea b), e DTO.GEN.230, alínea c), do anexo VIII (parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
9.	Declaração A DTO desenvolveu uma política de segurança em conformidade com o anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, nomeadamente a secção DTO.GEN.210, alínea a), ponto 1, subalínea ii), e aplicará essa política durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração. A DTO cumpre e, durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração, continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, e os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão. Confirma-se que todas as informações incluídas na presente declaração, incluindo os seus anexos (se for aplicável), são completas e corretas. Nome, data e assinatura do representante da DTO. Nome, data e assinatura do chefe do departamento de formação da DTO.

▼ **M7**

⁽¹⁾ Caso haja alterações, só precisam de ser preenchidos os campos alterados e o ponto 1.