

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas ...
C

Projecto de

REGULAMENTO (CE) n.º .../.. DA COMISSÃO

de [...]

relativo a requisitos de pessoal

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Projecto de

REGULAMENTO (CE) n.º .../.. DA COMISSÃO

de [...]

relativo a requisitos de pessoal

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE¹, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009², (doravante denominado «Regulamento de Base») e, em particular, o seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- 1) O Regulamento de Base estabelece requisitos essenciais comuns de forma a garantir um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil e de protecção ambiental; obriga a Comissão a elaborar as regras de execução necessárias para assegurar a sua aplicação uniforme; cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (doravante designada a «Agência») para assistir a Comissão na preparação das regras de execução.
- 2) Afigura-se necessária a adopção de requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns no domínio da concessão de licenças de pilotos, ao abrigo do Regulamento de Base. Tais requisitos e procedimentos deverão especificar as condições para a concessão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação das licenças e certificados em causa.
- 3) Ao adoptar medidas para a aplicação de requisitos essenciais comuns no domínio da concessão de licenças de piloto, a Comissão deve assegurar-se que reflecte o estado da arte, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico no domínio da formação de pilotos.
- 4) A necessidade de assegurar uma aplicação uniforme dos requisitos comuns relativos à concessão da licença de piloto exige que as autoridades competentes dos Estados-Membros sigam procedimentos comuns e, se for caso disso, que a Agência avalie o cumprimento desses requisitos. A Agência deverá desenvolver meios de conformidade aceitáveis e outros documentos de orientação para facilitar a necessária uniformidade legislativa.
- 5) É necessário permitir uma transição suave para o novo quadro de regulação da Agência de modo a garantir que se mantém um nível elevado e uniforme de segurança na aviação civil na Comunidade. É necessário conceder tempo suficiente para que a indústria aeronáutica e as administrações dos Estados-Membros se adaptem a este novo quadro e para o

¹ JO L 79 de 13.03.08, p.1.

² JO L 309 de 24.11.2009, p. 51.

reconhecimento da continuidade da validade das licenças e certificados emitidos antes da entrada em vigor deste regulamento, em conformidade com o artigo 69.º do Regulamento de Base.

- 6) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no parecer emitido pela Agência, em conformidade com o n.º 2, alínea b), do artigo 17.º e o n.º 1 do artigo 19.º do Regulamento de Base.
- 7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, criado pelo n.º 3 do artigo 54.º do Regulamento de Base,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece requisitos técnicos comuns para:

1. a concessão de licenças, o treino e o teste de pilotos envolvidos na operação de aeronaves referidas no n.º 1, alíneas b) e c), do artigo 4.º do Regulamento de Base;
2. a certificação de pessoal responsável por ministrar treino de voo ou treino de simulação de voo e por avaliar as capacidades do piloto.
3. a concessão de licenças, o treino e o teste de pilotos envolvidos na operação de aeronaves referidas na subalínea ii) da alínea a) e nas alíneas d) e h) do Anexo II do Regulamento de Base, quando utilizadas em transporte aéreo comercial.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento:

1. «Anexo 1 da OACI», é o Anexo 1 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;
2. «JAA» são as Autoridades Comuns da Aviação;
3. «Licença de Piloto para Aeronaves Ligeiras (LAPL)» é a licença de piloto de recreio em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento de Base;
4. «Parte-21» é o anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção;
5. «Parte-AR» são as regras de execução para o Regulamento de Base que estabelece os requisitos para as autoridades competentes;
6. «Parte-OR», são as regras de execução para o Regulamento de Base que estabelece os requisitos para as organizações.

Artigo 3.º

Concessão de licenças de piloto

O pessoal referido no artigo 1.º deverá estar qualificado em conformidade com as disposições do Anexo I do presente regulamento, doravante designado como Parte-FCL.

Artigo 4.º

Licenças nacionais de piloto

1. As licenças nacionais de piloto, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas, emitidas ou reconhecidas por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos e os procedimentos das JAA antes da entrada em vigor do presente regulamento, devem ser consideradas como tendo sido emitidas em conformidade com o presente regulamento.
2. À data de aplicabilidade das disposições relacionadas com a Parte-FCL, em conformidade com o artigo 10.º, os portadores de licenças nacionais de piloto, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas, devem ter as suas licenças de piloto nacionais convertidas para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL por parte da autoridade competente do Estado-Membro que emitiu a licença nacional de piloto.
3. Licenças nacionais de piloto, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas:
 - a) para aviões e helicópteros, devem ser convertidas para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, de acordo com as disposições do Anexo II do presente regulamento.
 - b) para outras categorias de aeronaves, devem ser convertidas para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, de acordo com os princípios estipulados no relatório de conversão.
4. O relatório de conversão mencionado na alínea b) do número 3 deve:
 - a) ser desenvolvido pela autoridade competente do Estado-Membro que emitiu a licença nacional de piloto, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas, bem como aprovado pela Agência;
 - b) descrever as normas nacionais com base nas quais as licenças nacionais de piloto foram emitidas;
 - c) descrever o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;
 - d) indicar para que requisitos da Parte-FCL devem ser atribuídos créditos;
 - e) indicar quaisquer limitações que possam ter de ser incluídas nas licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, e quais os requisitos que o piloto poderá ter de cumprir para remover essas mesmas limitações;
 - f) incluir cópias de todos os documentos necessários para provar os elementos acima mencionados, incluindo cópias dos requisitos e procedimentos nacionais relevantes.
5. O âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos cujas licenças nacionais de piloto, incluindo quaisquer qualificações, certificados e/ou habilitações associadas, sejam

convertidas para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL deve abranger pelo menos o âmbito de actividades que os pilotos estão a desempenhar à data da entrada em vigor do presente regulamento, desde que o nível de segurança não seja afectado.

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 e na alínea a) do n.º 3, os portadores de certificado de instrutor ou de examinador de qualificação de classe que possuam privilégios para aeronaves complexas de piloto único e de alto desempenho devem converter esses privilégios para um certificado de instrutor ou de examinador de qualificação do tipo para aeronaves de piloto único.

Artigo 5.º

Pilotos de ensaio de voo

1. Sem prejuízo do artigo 4.º, os pilotos que à data de entrada em vigor do presente regulamento tenham efectuado ensaios de voo de categoria 1 e 2 conforme definido na Parte-21, ou que tenham ministrado instrução para pilotos de ensaio de voo, devem converter as suas qualificações de ensaio de voo nacionais para qualificações de ensaio de voo e, quando aplicável, certificados de instrutor de ensaios de voo em conformidade com a Parte-FCL, por parte da autoridade competente do Estado-Membro que emitiu as qualificações de ensaio de voo nacionais.
2. Esta conversão deve ser efectuada em conformidade com os princípios de um relatório de conversão que cumpra os requisitos dos números 4 e 5 do artigo 4.º, à data de aplicabilidade das disposições relacionadas com a parte-FCL, em conformidade com o artigo 10.º.

Artigo 6.º

Mecânicos de voo

1. Os portadores de licenças nacionais de mecânico de voo, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas, emitidas em conformidade com o Anexo 1 da OACI, que queiram converter as suas licenças nacionais de mecânico de voo para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL devem candidatar-se junto da autoridade competente do Estado-Membro que emitiu a licença nacional de mecânico de voo.
2. As licenças nacionais de mecânico de voo, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações associadas, podem ser convertidas para licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, de acordo com o relatório de conversão que cumpra os requisitos dos números 4 e 5 do artigo 4.º e, quando o candidato desejar candidatar-se à Licença de Piloto de Linha Aérea (ATPL) para aviões, devem cumprir as disposições de atribuição de créditos da alínea c) do n.º 2 em FCL.510.A da Parte-FCL.

Artigo 7.º

Licenças de países terceiros

1. Sem prejuízo do artigo 1.º, os Estados-Membros podem aceitar licenças de países terceiros, incluindo quaisquer qualificações, certificados, autorizações e/ou habilitações e atestados médicos associados emitidos por ou em nome de países

terceiros, em conformidade com as disposições do Anexo III do presente regulamento.

2. Os candidatos a licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL que já sejam portadores de pelo menos uma licença equivalente emitida por um país terceiro em conformidade com o Anexo 1 da OACI devem cumprir todos os requisitos da Parte-FCL, com exceção dos requisitos relacionados com a duração de curso, número de lições e número de horas de treino específico, que podem ser reduzidos.

O crédito atribuído ao candidato será determinado pela autoridade competente do Estado-Membro ao qual o piloto se candidata com base numa recomendação de uma entidade de formação certificada.

3. Aos portadores de uma ATPL emitida por ou em nome de um país terceiro em conformidade com o Anexo 1 da OACI e que tenham completado os requisitos de experiência para a emissão de uma ATPL na categoria de aeronave relevante estipulada na Subparte F da Parte-FCL poderá ser atribuída a totalidade dos créditos, sujeita ao cumprimento de requisitos que prevejam um curso de formação antes de realizar os exames de conhecimentos teóricos e um teste de capacidades, caso a licença do país terceiro contenha uma qualificação de tipo válida para a aeronave a ser utilizada no teste de capacidades para a ATPL.
4. As qualificações de tipo de avião ou helicóptero podem ser emitidas a portadores de licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL que cumpram os requisitos para a emissão dessas qualificações estipuladas por um país terceiro.

As referidas qualificações serão restritas às aeronaves registadas no país terceiro em questão.

Esta restrição pode ser removida caso o piloto cumpra os requisitos do número C.1 do Anexo III do presente regulamento.

Artigo 8.º

Créditos pela formação

1. A formação iniciada antes da entrada em vigor do presente regulamento, em conformidade com os requisitos e os procedimentos das JAA, deverá ser creditada na totalidade tendo em vista a emissão de licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, desde que a formação e os testes sejam realizados até *(4 anos antes da entrada em vigor do presente regulamento)*.
2. A formação iniciada antes da entrada em vigor do presente regulamento, em conformidade com o Anexo 1 da OACI, poderá ser creditada tendo em vista a emissão de licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL, com base num relatório de atribuição de crédito desenvolvido pela autoridade competente e aprovado pela Agência.

O relatório deve descrever o âmbito da formação, indicar para que requisitos da Parte-FCL é atribuído o crédito e, quando aplicável, quais os requisitos que os candidatos têm de cumprir para a emissão de licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL.

O relatório deverá incluir cópias de todos os documentos necessários para provar o âmbito da formação e os regulamentos e procedimentos nacionais em conformidade com os quais a formação foi iniciada.

Artigo 9.º

Crédito pelo serviço militar

1. Os membros de tripulações de voos militares que pretendam obter licenças e qualificações ou certificados associados em conformidade com a Parte-FCL devem candidatar-se junto da autoridade competente do Estado-Membro onde tenham servido.
2. O conhecimento, a experiência e as capacidades adquiridas durante o serviço militar devem ser creditadas tendo em vista os requisitos relevantes da Parte-FCL em conformidade com os princípios de um relatório de atribuição de crédito desenvolvido pela autoridade competente e aprovado pela Agência.

O relatório de atribuição de crédito deverá:

- a) descrever as normas nacionais com base nas quais as licenças militares, qualificações, certificados, autorizações e/ou qualificações foram emitidas;
- b) descrever o âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos;
- c) indicar para que requisitos da Parte-FCL devem ser atribuídos créditos;
- d) indicar quaisquer limitações que possam ter de ser incluídas nas licenças e qualificações ou certificados associados de acordo com a Parte-FCL, e quais os requisitos que os pilotos poderão ter de cumprir para remover essas mesmas limitações;
- f) incluir cópias de todos os documentos necessários para provar os elementos acima mencionados, acompanhados de cópias dos requisitos e procedimentos nacionais relevantes.

Artigo 10.º

Entrada em vigor e aplicabilidade

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* e é aplicável a partir de 8 de Abril de 2012.
2. Em derrogação ao disposto no n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as seguintes disposições da Parte-FCL até (*3 anos depois da entrada em vigor da presente regulamento*):
 - a) as disposições relacionadas com licenças e qualificações ou certificados associados de pilotos de aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos, balões e planadores;
 - b) as disposições da Subparte B (*LAPL*) e secção 2 (*LAFI*), secção 8 (*MCCI*), no caso de helicópteros, secção 10 (*instructor de montanha*) e secção 11 (*instructor de ensaio de voo*) da Subparte J;
 - c) as disposições dos números FCL.800 (*qualificações para voo acrobático*), FCL.805 (*qualificações de planadores de reboque e de publicidade aérea*),

FCL.815 (*qualificações para operações na montanha*) e FCL.820 (*qualificações de ensaio de voo*).

3. Em derrogação ao disposto no n.º 2 do artigo 4.º, os Estados-Membros poderão decidir não converter as suas licenças nacionais para aviões e helicópteros até (2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento).

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

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

Feito em Bruxelas, [...]

Pela Comissão
[...]
Membro da Comissão

ANEXO I
PARA O REGULAMENTO DE EXECUÇÃO
PARTE-FCL
SUBPARTE A
REQUISITOS GERAIS

FCL.001 Autoridade competente

Para efeitos da presente Parte, a autoridade competente deverá ser uma autoridade designada pelo Estado-Membro ao qual uma pessoa se candidata para a emissão de licenças de piloto e qualificações ou certificados associados.

FCL.005 Âmbito

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

FCL.010 Definições

Para efeitos da presente Parte entende-se por:

«Voo acrobático», uma manobra intencional que envolve uma mudança abrupta no comportamento da aeronave, uma atitude anormal, uma aceleração anormal, não necessariamente para voo normal ou para a instrução para licenças ou qualificações que não as de qualificação para voo acrobático.

«Avião», uma aeronave a motor com asas fixas, mais densa do que o ar e que é mantida em voo pela reacção dinâmica do ar contra as suas asas.

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

«Aeronave», qualquer máquina que consiga obter suporte na atmosfera pelas reacções do ar além das reacções do ar contra a superfície do solo.

«Perícia de voo», a utilização coerente de uma boa capacidade de julgamento e conhecimentos, capacidades e atitudes bem desenvolvidas para cumprir os objectivos de voo.

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

«Balão», aeronave menos densa do que o ar que não é accionada por motor e mantém o voo através da utilização de gás ou do aquecimento de ar. Para efeitos da presente Parte, um aeróstato de ar quente, mesmo que movido a motor, também é considerado como um balão.

«Dispositivo de Treino Básico de Instrumentos (BITD)», um aparelho de treino terrestre que representa o posto de pilotagem de uma classe de aeronaves do aluno piloto. Pode utilizar painéis de instrumentos em monitores e comandos de voo carregados por mola, permitindo uma plataforma de treino para pelo menos os aspectos processuais de voo por instrumentos.

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

«Classe de avião», uma categorização de aviões de piloto único que não necessitem de uma qualificação de tipo.

«Classe de balão», uma categorização de balões tendo em conta os meios de elevação utilizados para suportar o voo.

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

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

«Elemento de competência», uma acção que constitui uma tarefa que tem um acto 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 opera além do piloto em comando, numa aeronave em que é necessário mais do que um piloto, mas excluindo um piloto que esteja presente numa aeronave com o propósito único de receber instrução de voo para uma licença ou qualificação.

«Crédito», o reconhecimento de experiência ou qualificações prévias.

«Voo de treino através do país», um voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota pré-planeada e utilizando procedimentos de navegação específicos.

«Co-piloto de cruzeiro de substituição», um piloto que substitui o co-piloto nas suas tarefas nos comandos durante a fase de cruzeiro de um voo em operações multipiloto acima de 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 às intenções ou expectativas organizacionais ou de voo.

«Gestão de erros», o processo de identificação e resposta a erros com contramedidas que reduzem ou eliminam as consequências de erros, bem como mitigam a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave.

«Simulador de Voo Completo (FFS)», uma réplica em tamanho real de um tipo ou de uma marca, um modelo e uma série de cabina de pilotagem específica de uma aeronave, incluindo a montagem de todos os equipamentos e programas informáticos necessários para representar as operações em terra e em voo da aeronave, um sistema visual que permite uma vista fora da cabina de pilotagem, bem como um sistema de sinalização de potência e de movimento.

«Tempo de voo»:

para aviões, planadores com motor fixo e de descolagem vertical, significa o tempo total desde o momento em que a aeronave se move com o propósito de descolar até ao momento da imobilização 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 aeróstatos, significa o tempo total desde que um aeróstato é desengatado do mastro com o propósito de descolar até ao momento da imobilização do aeróstato no fim do voo, e quando é engatado ao mastro.

para planadores, significa o tempo total desde que o planador inicia a corrida no processo de descolagem até ao momento da imobilização do planador no fim do voo;

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

«Tempo de voo ao abrigo de Regras de Voo por Instrumentos (IFR)», todo o tempo de voo durante o qual a aeronave é operada ao abrigo de Regras de Voo por Instrumentos.

«Dispositivo de Treino de Voo (FTD)», uma réplica em tamanho real de instrumentos, equipamentos, painéis e controlos de um tipo de aeronave numa área com cabina de pilotagem aberta ou numa cabina de pilotagem de uma aeronave fechada, incluindo a montagem de equipamento e programas informáticos necessários para representar as condições em terra e em voo da aeronave até ao nível dos sistemas instalados no aparelho. Não necessita de um sistema de sinalização de potência e de movimento ou de um sistema visual, com excepção do caso dos níveis 2 e 3 em helicópteros FTD, onde são necessários sistemas visuais.

«Dispositivo de Treino de Procedimentos de Voo e Navegação (FNPT)», é um dispositivo de treino que representa o ambiente da cabina de pilotagem ou do *cockpit*, incluindo a montagem de equipamento e de programas informáticos necessários para representar um tipo ou classe de aeronave em operações de voo ao ponto dos sistemas funcionarem como numa aeronave.

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

«Helicóptero», uma aeronave mais densa do que o ar suportada em voo principalmente pelas reacções do ar num ou mais rotores motorizados em eixos substancialmente verticais.

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

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

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

«Operação multipiloto»:

para aviões, significa uma operação que necessita de pelo menos 2 pilotos a utilizar a cooperação da tripulação quer em aviões multipiloto quer em aviões de piloto único;

para helicópteros, significa uma operação que necessita de pelo menos 2 pilotos a utilizar a cooperação da tripulação em helicópteros multipiloto.

«Cooperação da tripulação (MCC)», o funcionamento da tripulação de voo como uma equipa de membros cooperantes liderados pelo piloto em comando.

«Aeronave multipiloto»:

para aviões, significa que são aviões certificados para operação com uma tripulação mínima de pelo menos dois pilotos;

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

«Noite», é o período que decorre 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 estabelecido pela autoridade adequada, tal como definido pelo Estado-Membro.

«Outros dispositivos de formação (OTD)», são auxiliares de formação além de simuladores de voo, dispositivos de treino de voo ou dispositivos de treino de procedimentos de voo e navegação que facultem meios para o treino onde um ambiente de cabina de pilotagem completa não seja necessário.

«Critérios de desempenho», uma simples declaração de avaliação sobre o resultado exigido do elemento de competência e uma descrição dos critérios utilizados para determinar se o nível de desempenho exigido foi alcançado.

«Piloto em comando (PIC)», é o piloto designado como estando em comando e encarregue da condução segura do voo.

«Piloto em comando sob supervisão (PICUS)», é o co-piloto a desempenhar, sob a supervisão do piloto em comando, as tarefas e funções de um piloto em comando.

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

«Planador motorizado», uma aeronave equipada com um ou mais motores tendo, com os motores inoperantes, as características de um planador.

«Piloto privado», um piloto portador de uma licença que o proíbe de pilotar uma aeronave em operações para as quais é oferecida remuneração, com a excepção de actividades de instrução ou examinação, tal como estipulado na presente Parte.

«Verificação de proficiência», a demonstração de capacidades para revalidar ou renovar qualificações, incluindo provas orais quando tal for necessário.

«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 para um período alargado consequente específico após o cumprimento dos requisitos especificados.

«Revalidação» (por exemplo, de uma qualificação ou certificado), a acção administrativa realizada durante o período de validade de uma qualificação ou de um certificado que permitem ao portador continuar a exercer os privilégios da qualificação ou do certificado para um período alargado específico consequente após o cumprimento dos requisitos especificados.

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

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

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

«Teste de capacidades», demonstração de capacidades para a emissão de uma licença ou qualificação, incluindo provas orais quando tal for necessário.

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

«Aluno piloto em comando (SPIC)», um aluno piloto a desempenhar funções de piloto em comando num voo com um instrutor onde o último irá somente observar o aluno piloto e não influenciará ou controlará o voo da aeronave.

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

«Gestão de ameaças», o processo de identificação e resposta às ameaças com contramedidas que reduzem ou eliminam as consequências de ameaças, bem como mitigam a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave.

«Planador com motor fixo (TMG)», uma classe específica de planador motorizado que tem um motor montado integralmente e não retráctil e uma hélice não retráctil. Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com a sua própria potência em conformidade com o manual de voo.

«Tipo de aeronave», uma categorização de uma aeronave que requer uma qualificação de tipo como determinado nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, e que inclui todas as aeronaves da mesma concepção básica, incluindo todas as modificações às mesmas, com excepção das modificações que resultem numa alteração das características de manuseamento ou voo.

FCL.015 Candidatura e emissão de licenças, qualificações e certificados

- a) As candidaturas à emissão, revalidação ou renovação de licenças de piloto e qualificações e certificados associados serão apresentadas à autoridade competente na forma estabelecida por esta autoridade. A candidatura deve ser acompanhada por uma prova de que o candidato cumpre os requisitos para a emissão, revalidação ou renovação da licença ou certificado, bem como qualificações ou averbamentos associados, como estipulado na presente Parte e na Parte-Médica.
- b) Qualquer limitação ou alargamento dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado devem ser averbados na licença ou no certificado pela autoridade competente.
- c) Uma pessoa não pode ser portadora, a qualquer altura, de mais do que uma licença por categoria de aeronave emitida em conformidade com a presente Parte.
- d) Uma candidatura para a emissão de uma licença para uma categoria de aeronave diferente, ou para a emissão de mais qualificações ou certificados, bem como uma alteração, revalidação ou renovação dessas mesmas licenças, qualificações ou certificados, deve ser submetida à autoridade competente que emitiu a licença de piloto inicialmente, excepto quando o piloto requer uma alteração da autoridade competente e uma transferência da sua licença e do ficheiro médico para essa mesma autoridade.

FCL.020 Aluno piloto

- a) Um aluno piloto não deve voar como único ocupante excepto quando autorizado a fazê-lo e supervisionado por um instrutor de voo.
- b) Antes do seu primeiro voo como único ocupante um aluno piloto deve ter pelo menos:
 - 1) no caso de aviões, helicópteros e aeróstatos: 16 anos de idade;
 - 2) no caso de planadores e balões: 14 anos de idade.

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

- a) *Responsabilidade do candidato*
 - 1) Os candidatos devem realizar o conjunto total de exames para uma licença ou qualificação específica ao abrigo da responsabilidade de um Estado-Membro.
 - 2) Os candidatos devem apenas realizar o exame quando recomendados pela entidade de formação certificada (ATO) responsável pela sua formação e assim que tenham completado os elementos adequados do curso de formação de instrução de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório.
 - 3) A recomendação por parte de uma ATO é válida por um período de 12 meses. Caso o candidato tenha reprovado em pelo menos um dos exames de conhecimentos teóricos

durante o período de validade, a necessidade de formação adicional será determinada pela ATO, com base nas necessidades do candidato.

b) *Patamares de aprovação*

- 1) Será concedida uma aprovação num exame a um candidato que alcance pelo menos 75% da pontuação do exame. Não há penalizações.
- 2) Excepto quando determinado em contrário na presente Parte, um candidato realizará com sucesso o exame de conhecimentos teóricos necessários para a licença de piloto ou qualificação adequada quando for aprovado em todos os exames necessários num período de 18 meses a começar no fim do mês civil em que o candidato realizou o primeiro exame.
- 3) Caso um candidato tenha reprovado num dos exames após quatro tentativas, ou caso não tenha sido aprovado em todos os exames após seis tentativas ou no período de tempo mencionado no n.º 2, deverá voltar a realizar o conjunto completo de exames.

Antes de voltar a realizar os exames, o candidato terá de cumprir formação adicional junto de uma ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária serão determinados pela entidade de formação, com base nas necessidades do candidato.

c) *Período de validade*

- 1) A realização com sucesso dos exames de conhecimentos teóricos será válida:
 - i) para a emissão de uma licença de piloto para aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto de planador ou licença de piloto de balão por um período de 24 meses;
 - ii) para a emissão de licença de piloto comercial ou qualificação de instrumentos (IR) por um período de 36 meses;
 - iii) os períodos referidos nas alíneas i) e ii) serão contados a partir do dia em que o piloto realiza os exames de conhecimentos teóricos com sucesso, em conformidade com o n.º 2, alínea b).
- (2) A realização com sucesso do exame de conhecimentos teóricos para a licença de piloto de linha aérea será válida para a emissão de uma ATPL por um período de sete anos contado a partir da última data de validade de:
 - i) uma IR inscrita na licença; ou
 - ii) no caso de helicópteros, uma qualificação de tipo para helicópteros inscrita na licença.

FCL.030 Teste de capacidades práticas

- a) Antes da realização de um teste de capacidades para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o candidato deverá ter sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos necessários, excepto no caso dos candidatos que estejam a frequentar um curso de formação de voo integrado.

Em qualquer caso, a instrução de conhecimentos teóricos terá sempre que ser completada antes da realização dos testes de capacidades.

- b) Com excepção da emissão de uma licença de piloto de linha aérea, o candidato a um teste de capacidades terá de ser recomendado para o teste pela entidade/pessoa responsável pela formação uma vez terminada a formação. Os registos de formação devem ser disponibilizados pelo examinador.

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

a) Atribuição de créditos de tempo de voo

- 1) Excepto quando especificado na presente Parte, o tempo de voo a ser creditado numa licença, qualificação ou certificado terá que ter sido voado na mesma categoria de aeronave para a qual a licença ou a qualificação é solicitada.
- 2) Piloto em comando ou sob instrução
 - i) A um candidato a uma licença, qualificação ou certificado será creditado na totalidade todo o tempo de voo como único ocupante, instrução em duplo comando ou PIC, tendo em vista o tempo de voo total necessário para a licença, a qualificação ou o certificado.
 - ii) Um graduado de um curso de formação integrado ATP tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos como aluno piloto em comando, 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 graduado 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 em comando, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença de piloto comercial e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor.
- 3) Tempo de voo como co-piloto. Excepto quando determinado em contrário na presente Parte, o portador de uma licença de piloto, quando desempenhar funções de co-piloto ou co-piloto sob supervisão, tem direito a que lhe seja creditado todo o tempo de co-piloto tendo em vista o tempo de voo total necessário para uma graduação superior da licença de piloto.

b) Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos

- 1) A um candidato que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de linha aérea devem ser creditados os requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença de piloto para aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto comercial e, excepto no caso de helicópteros, IR na mesma categoria de aeronave.
- 2) A um candidato que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto comercial deve ser creditado o requisito dos conhecimentos teóricos para uma licença de piloto para aeronaves ligeiras ou uma licença de piloto privado para a mesma categoria de aeronave.
- 3) A um portador de uma IR ou um candidato que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos de instrumentos para uma categoria de aeronave devem ser creditados na totalidade os requisitos para a instrução e a examinação de conhecimentos teóricos para uma IR em outra categoria de aeronave.
- 4) Ao portador de uma licença de piloto devem ser creditados os requisitos para a instrução e a examinação de conhecimentos teóricos para uma licença em outra categoria de aeronave em conformidade com o Apêndice 1 da presente Parte.

A atribuição de créditos também se aplica aos candidatos a uma licença de piloto que tenham já realizado com sucesso os exames de conhecimentos teóricos para a emissão

dessa licença numa outra categoria de aeronave, desde que esteja dentro do período de validade especificado na alínea c) em FCL.025.

FCL.040 Exercício dos privilégios decorrentes das licenças

O exercício dos privilégios conferidos por uma licença dependerá da validade das qualificações nela inscritas, quando aplicável, e do atestado médico.

FCL.045 Obrigação de porte e apresentação de documentos

- a) Quando usar os privilégios da licença, o piloto deverá ser sempre portador de uma licença e de um atestado médico válidos.
- b) O piloto deverá também ser portador de um documento de identificação pessoal com uma fotografia sua.
- c) Um piloto e um aluno piloto devem apresentar, assim que possível, o registo do seu tempo de voo para inspecção após pedido por um representante autorizado de uma autoridade competente.
- d) Um aluno piloto deve ser portador da prova de autorização de todos os voos de treino através do país como único ocupante, tal como requerido na alínea a) em FCL.020.

FCL.050 Registo de tempo de voo

O piloto deve guardar um registo fiável com os detalhes de todos os voos efectuados numa forma e de um modo que esteja de acordo com o estipulado pela autoridade competente.

FCL.055 Competência linguística

- a) Aspectos gerais. Os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de descolagem vertical e aeróstatos que necessitem de utilizar o radiotelefone não deverão usar os privilégios das suas licenças e qualificações, excepto quando têm um averbamento de competência linguística na sua licença em língua inglesa ou na língua utilizada para a comunicação de rádio envolvida no voo. O averbamento deverá indicar a língua, o nível de competência e a data de validade.
- b) O candidato a um averbamento de proficiência linguística deverá demonstrar, em conformidade com o Apêndice 2 da presente Parte, pelo menos um nível operacional de competência linguística quer em termos de utilização de fraseologia quer de utilização da língua corrente. Para tal, o candidato deverá ser capaz de:
 - 1) comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais frente a frente;
 - 2) comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;
 - 3) utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;
 - 4) resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
 - 5) utilizar um dialecto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.
- c) Excepto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir competência linguística de nível superior, em conformidade com o Apêndice 2 da presente Parte, o averbamento linguístico será reavaliado a cada:
 - 1) quatro anos, se o nível demonstrado for um nível operacional; ou

- 2) seis anos, se o nível demonstrado for de nível avançado.
- d) Requisitos específicos para portadores de qualificação de instrumentos (IR). Sem prejuízo dos números supra, os portadores de uma IR devem demonstrar a capacidade de utilizar a língua inglesa a um nível que lhes permita:
- 1) compreender toda a informação relevante para a realização de todas as fases de um voo, incluindo a preparação de voo;
 - 2) utilizar radiotelefonia em todas as fases de voo, incluindo situações de emergência;
 - 3) comunicar com outros membros da tripulação durante todas as fases de voo, incluindo a preparação de voo.
- e) A demonstração de competência linguística e a utilização da língua inglesa por parte de portadores de uma IR deverá ser efectuada através de um método de avaliação estipulado pela autoridade competente.

FCL.060 Experiência recente

- a) Balões. Um piloto não deverá operar um balão em transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiro excepto quando tiver realizado nos 180 dias anteriores:
- 1) pelo menos três voos como piloto a pilotar um balão, sendo que pelo menos um dos voos seja num balão de classe ou grupo relevante; ou
 - 2) um voo na classe ou grupo de balões relevante sob a supervisão de um instrutor qualificado em conformidade com a Subparte J.
- b) Aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos e planadores. Um piloto não deverá operar uma aeronave em transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros:
- 1) como PIC ou co-piloto, excepto quando tenha efectuado, nos 90 dias precedentes, pelo menos três descolagens, aproximações e aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe. As três descolagens e aterragens devem ser efectuadas quer em operações multipiloto quer em operações de piloto único, dependendo dos privilégios que o piloto possuir; e
 - 2) como PIC à noite excepto quando:
 - i) tenha efectuado, nos 90 dias precedentes, pelo menos uma descolagem, aproximação e aterragem à noite como piloto a voar numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe; ou
 - ii) for portador de uma IR;
 - 3) como co-piloto de cruzeiro de substituição, excepto quando:
 - i) tiver cumprido os requisitos na alínea b) do número 1; ou
 - ii) tiver efectuado, nos 90 dias precedentes, pelo menos três sectores como co-piloto de cruzeiro de substituição no mesmo tipo ou classe de aeronave; ou
 - iii) tiver efectuado formação recente e de reactualização de capacidades de voo num FFS em intervalos inferiores a 90 dias. Esta formação de reactualização poderá ser combinada com a formação de reactualização do operador estabelecida na Parte-OR.OPS.

- 4) Quando o piloto tiver o privilégio para operar mais do que um tipo de helicóptero não complexo com características de manuseamento e operação similares, tal como definido em conformidade com a Parte-21, as três descolagens, aproximações e aterragens estipuladas no n.º 1 podem ser desempenhadas em apenas um dos tipos, desde que o piloto tenha completado pelo menos duas horas de voo em cada um dos tipos de helicópteros durante os seis meses precedentes.
- c) Requisitos específicos para o transporte aéreo comercial
- 1) No caso de transporte aéreo comercial, o período de 90 dias estipulado na supracitada alínea b), subalíneas 1 e 2, poderá ser alargado até um máximo de 120 dias desde que o piloto efectue voos de linha sob a supervisão de um instrutor ou de um examinador de qualificação de tipo.
 - 2) Quando o piloto não cumprir os requisitos da subalínea 1 deverá realizar um treino de voo na aeronave ou no FFS do tipo de aeronave a ser utilizada que deverá incluir pelo menos os requisitos descritos, na alínea b), subalíneas 1 e 2, antes de poder usar os seus privilégios.

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

- a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O portador de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos não poderá desempenhar funções de piloto numa aeronave que execute transporte aéreo comercial, excepto:
- 1) como membro de uma tripulação multipiloto, e
 - 2) desde que o portador seja o único piloto na tripulação de voo que atingiu os 60 anos de idade.
- b) 65 anos. O portador de uma licença de piloto que tenha atingido os 65 anos não poderá desempenhar funções de piloto numa aeronave que execute transporte aéreo comercial.

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

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

SUBPARTE B
LICENÇA DE PILOTO PARA AERONAVES LIGEIRAS - LAPL
SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.100 LAPL – Idade mínima

Os candidatos a uma LAPL deverão:

- a) no caso de aviões e de helicópteros, ter pelo menos 17 anos de idade;
- b) no caso de planadores e balões, ter pelo menos 16 anos de idade.

FCL.105 LAPL — Privilégios e condições

- a) Aspectos gerais. Os privilégios de um portador de uma LAPL consistem em desempenhar funções sem remuneração como PIC em operações não comerciais na categoria de aeronave adequada.
- b) Condições. Os candidatos a uma LAPL deverão ter cumprido os requisitos para a categoria de aeronave relevante e, quando aplicável, para a classe ou o tipo de aeronave utilizada para o teste de capacidades.

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

- a) Aos candidatos a uma LAPL que tenham possuído uma outra licença na mesma categoria de aeronave deverão ser creditados na totalidade os requisitos para uma LAPL na mesma categoria de aeronave.
- b) Sem prejuízo do número supra, e caso a licença tenha caducado, o candidato terá que passar um teste de capacidades em conformidade com o estipulado em FCL.125 para a emissão de uma LAPL na categoria de aeronave adequada.

FCL.115 LAPL — Curso de formação

Os candidatos a uma LAPL deverão realizar um curso de formação numa ATO. O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequada aos privilégios concedidos.

FCL.120 LAPL — Exame de conhecimentos teóricos

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

- a) matérias comuns:
 - Legislação aérea,
 - Desempenho humano,
 - Meteorologia, e
 - Comunicações;
- b) matérias específicas relativamente às diferentes categorias de aeronaves:
 - Princípios de voo,
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves, e

— Navegação.

FCL.125 LAPL — Teste de capacidades

- a) Os candidatos a uma LAPL deverão demonstrar através da realização de um teste de capacidades a sua aptidão para desempenhar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos.
- b) Os candidatos ao teste de capacidades deverão ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave a ser utilizada para o teste de capacidades. Os privilégios serão restritos à classe ou ao tipo utilizado para o teste de capacidades até serem averbadas extensões adicionais na licença, em conformidade com a presente Subparte.
- c) Notas de aprovação
 - 1) O teste de capacidades será dividido 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 candidato reprove toda a secção. Caso o candidato reprove apenas uma secção, terá de repetir apenas essa secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o candidato reprove todo o teste.
 - 3) Quando for necessária a repetição do teste em conformidade com o n.º 2, a reprovação em qualquer secção, incluindo aquelas que foram aprovadas numa tentativa prévia, fará com que o candidato reprove todo o teste.
 - 4) O insucesso na aprovação de todas as secções do teste em duas tentativas requererá formação prática adicional.

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para uma LAPL básica — Avião

FCL.105.BLAPL LAPL básica — Privilégios

Os privilégios de um portador de uma LAPL básica para aviões permitem desempenhar funções de PIC em aviões monomotores de pistão ou TMG com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kgs ou menos, em voos locais a menos de 30 kms (15 NM) de distância do aeródromo de partida, sem aterragens intermédias, e em que, tendo em conta as condições de voo, o piloto tenha sempre a possibilidade de regressar ao aeródromo de partida.

Os privilégios de uma LAPL básica não incluem o transporte de passageiros.

FCL.110.BLAPL LAPL básica – requisitos de experiência e atribuição de créditos

- a) Os candidatos a uma LAPL básica para aviões devem ter realizado pelo menos 20 horas de instrução de voo na classe em que o teste de capacidades será realizado, incluindo pelo menos:
 - 1) dez horas de instrução de voo em duplo comando,
 - 2) quatro horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante,
 - 3) três horas de tempo de voo de treino através do país em duplo comando.

- b) Atribuição de créditos. Os candidatos com experiência prévia como PIC poderão ser creditados tendo em vista os requisitos da alínea a).

A quantidade de créditos será decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base num teste de voo de entrada, mas não poderá em caso algum exceder:

- 1) o tempo de voo total como PIC;
- 2) 50% das horas requeridas na alínea a); e
- 3) não incluir os requisitos das subalíneas 2 e 3 da alínea a).

FCL.135.BLAPL LAPL básica — Extensão dos privilégios a outra classe ou variante

- a) Os privilégios de uma LAPL básica deverão ser limitados à classe em que o teste de capacidades foi realizado. A limitação poderá ser removida quando o piloto tiver realizado numa outra classe:

- 1) três horas de instrução de voo, incluindo:
 - i) dez descolagens e aterragens em duplo comando, e
 - ii) dez descolagens e aterragens supervisionadas como único ocupante.
- 2) um teste de capacidades para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos na nova classe. Durante o teste de capacidades, o candidato deverá também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimento teórico para a outra classe nas seguintes matérias:
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves.

- b) Antes de um portador de uma LAPL básica poder usar os privilégios da licença ou de outra variante de avião que não aquele utilizado para o teste de capacidades o piloto deverá realizar formação em diferenças ou de familiarização. A formação em diferenças deverá ser registada no livro de registos do piloto ou num documento equivalente e assinado pelo instrutor.

FCL.140.BLAPL LAPL básica — Requisitos para apurar o cariz recente ou não

Os portadores de uma LAPL deverão apenas exercer os privilégios da sua licença quando cumprirem os requisitos para apurar o cariz recente ou não, como estipulado em FCL.140.A.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para uma LAPL para aviões — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Privilégios

Os privilégios de um portador de uma LAPL básica para aviões permitem desempenhar funções de PIC em aviões monomotores de pistão ou TMG com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kgs ou menos, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave.

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

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

- 1) 15 horas de instrução de voo em duplo comando na classe em que o teste de capacidades for realizado;
 - 2) seis horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante, incluindo pelo menos três horas de tempo de voo de treino através do país como único ocupante com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 150 kms (80 NM), durante o qual deverá ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida.
- b) Requisitos específicos para candidatos que possuam uma LAPL básica para aviões. Os candidatos a uma LAPL(A) portadores de uma LAPL básica para aviões deverão ter realizado dez horas de instrução de voo, incluindo pelo menos:
- 1) cinco horas de instrução de voo em duplo comando;
 - 2) quatro horas de tempo de voo supervisionado como único piloto, incluindo três horas de tempo de voo de treino através do país como único ocupante com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 150 kms (80 NM), durante o qual deverá ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida.
- c) Requisitos específicos para candidatos que possuam uma LAPL(S) com extensão TMG. Os candidatos a uma LAPL(A) portadores de uma LAPL(S) com extensão TMG deverão ter realizado pelo menos 21 horas de tempo de voo em TMG após o averbamento da extensão TMG e cumprido os requisitos da alínea a) em FCL.135:BLAPL para aviões.
- d) Atribuição de créditos. Os candidatos com experiência prévia como PIC poderão receber créditos tendo em vista os requisitos da alínea a).
- A quantidade de créditos será decidida pela ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base num teste de voo de entrada, mas não poderá em caso algum:
- 1) exceder o tempo de voo total como PIC;
 - 2) exceder 50% das horas requeridas na alínea a);
 - 3) incluir os requisitos da subalínea 2) da alínea a).

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

Os privilégios de uma LAPL(A) deverão ser limitados à classe e variante em que o teste de capacidades foi realizado. Esta limitação poderá ser removida quando o piloto cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.BLAPL.

FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos para apurar o cariz recente ou não

- a) Os portadores de uma LAPL(A) deverão apenas usar os privilégios da sua licença quando realizarem, nos últimos 24 meses, como pilotos de aviões ou TMG:
 - 1) pelo menos 12 horas de tempo de voo como PIC, incluindo 12 descolagens e aterragens; e
 - 2) uma formação de actualização de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor.
- b) Os portadores de uma LAPL(A) que não cumpram os requisitos da alínea a) deverão:

- 1) realizar uma verificação de proficiência com um examinador antes de retomarem o uso dos privilégios da sua licença; ou
- 2) realizar o tempo de voo adicional ou descolagens e aterragens, voo em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencher os requisitos estipulados na alínea a).

SECÇÃO 4

Requisitos específicos para uma LAPL para helicópteros — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Privilégios

Os privilégios de um portador de uma LAPL para helicópteros permitem desempenhar funções de PIC em helicópteros monomotores com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kgs ou menos, 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 atribuição de créditos

- a) Os candidatos a uma LAPL(H) deverão ter completado 40 horas de instrução de voo em helicópteros. Pelo menos 35 horas deverão ter sido voadas no tipo de helicóptero que será utilizado para o teste de capacidades. A instrução de voo deverá incluir pelo menos:

- 1) 20 horas de instrução de voo em duplo comando; e
- 2) dez horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante, incluindo pelo menos cinco horas de tempo de voo de treino através do país como único ocupante com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 150 kms (80 NM), durante o qual deverá ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida.

- b) Atribuição de créditos. Os candidatos com experiência prévia como PIC poderão ser creditados tendo em vista os requisitos da alínea a).

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

- 1) exceder o tempo de voo total como PIC;
- 2) exceder 50% das horas requeridas na alínea a);
- 3) incluir os requisitos da alínea a) do ponto 2).

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

- a) Os privilégios de uma LAPL(H) deverão ser limitados ao tipo e variante específicas de helicóptero em que o teste de capacidades foi realizado. A limitação poderá ser removida quando o piloto tiver realizado:

- 1) cinco horas de instrução de voo, incluindo:
 - i) 15 descolagens, aproximações e aterragens em duplo comando;
 - ii) 15 descolagens, aproximações e aterragens supervisionadas como único ocupante;
 - iii) um teste de capacidades para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos no novo tipo. Durante o teste de capacidades, o

candidato deverá também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para o outro tipo nas seguintes matérias:

- Procedimentos operacionais,
- Desempenho e planeamento de voo,
- Conhecimentos gerais sobre aeronaves.

- b) Antes de um portador de uma LAPL(H) poder exercer os privilégios da licença numa outra variante de helicóptero que não aquela utilizada para o teste de capacidades, o piloto deverá realizar formação em diferenças ou de familiarização, como determinado nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21. A formação em diferenças deverá ser registada no livro de registos do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor.

FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos para apurar o cariz recente ou não

- a) Os portadores de uma LAPL(H) deverão apenas usar os privilégios da sua licença num tipo específico quando, nos últimos 12 meses, realizarem em helicópteros do mesmo tipo:
- 1) pelo menos seis horas de tempo de voo como PIC, incluindo seis descolagens, aproximações e aterragens; e
 - 2) uma formação de reatualização de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor.
- b) Portadores de uma LAPL(H) que não cumpram os requisitos da alínea a) deverão:
- 1) passar uma verificação de proficiência no tipo específico com um examinador antes de retomarem o uso dos privilégios da sua licença; ou
 - 2) realizar o tempo de voo adicional ou descolagens e aterragens, voo em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencher os requisitos estipulados na alínea a).

SECÇÃO 5

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

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

- a) Os privilégios do portador de uma LAPL para planadores permitem desempenhar funções em planadores e planadores motorizados. De modo a exercer os privilégios num TMG, o portador deverá cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.S.
- b) Os portadores de uma LAPL(S) só poderão transportar passageiros depois de completarem, após a emissão da licença, dez horas de tempo de voo ou 30 lançamentos como PIC em planadores ou planadores motorizados.

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

- a) Os candidatos a uma LAPL(S) deverão ter realizado pelo menos 15 horas de instrução de voo em planadores, ou planadores motorizados, incluindo pelo menos:
 - 1) dez horas de instrução de voo em duplo comando;
 - 2) duas horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante;
 - 3) 45 lançamentos e aterragens;
 - 4) um voo de treino através do país como único ocupante de pelo menos 50 kms (27 NM) ou um voo de treino através do país em duplo comando de pelo menos 100 kms (55 NM).
- b) Das 15 horas requeridas na alínea a), um máximo de sete horas deverá ser completado num TMG.
- c) Atribuição de créditos. Os candidatos com experiência prévia como PIC poderão ser creditados tendo em vista os requisitos da alínea a).

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

- 1) exceder o tempo de voo total como PIC;
- 2) exceder 50% das horas requeridas na alínea a);
- 3) incluir os requisitos da alínea a) do n.º 2 à alínea a) do n.º 4.

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

- a) Os privilégios de uma LAPL(S) deverão ser limitados ao método de lançamento incluído no teste de capacidades. A limitação poderá ser eliminada quando o piloto tiver realizado:
 - 1) no caso de um lançamento por guincho ou viatura automóvel, um mínimo de dez lançamentos em instrução de voo em duplo comando, e cinco lançamentos como único ocupante sob supervisão;
 - 2) no caso de um lançamento por reboque de avião ou descolagem autónoma, um mínimo de cinco lançamentos em instrução de voo em duplo comando, e cinco lançamentos como único ocupante sob supervisão. No caso de descolagem autónoma, a instrução em duplo comando poderá ser realizada num TMG;
 - 3) no caso de um lançamento a elástico, um mínimo de três lançamentos em instrução de voo em duplo comando ou como único ocupante sob supervisão.

- b) A realização de lançamentos de treino adicionais deverá ser registada no livro de registos e ser assinada pelo instrutor.
- c) De modo a manter os privilégios em cada método de lançamento, os pilotos deverão realizar um mínimo de cinco lançamentos durante os últimos 24 meses, excepto no caso de lançamento a elástico, caso em que os pilotos devem realizar apenas dois lançamentos.
- d) Quando o piloto não cumprir os requisitos estipulados na alínea c) deverá realizar o número de lançamentos adicionais voando em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor de modo a renovar os privilégios.

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

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

- a) seis horas de instrução de voo em TMG, incluindo:
 - 1) quatro horas de instrução de voo em duplo comando;
 - 2) um voo de treino através do país de pelo menos 150 kms (80 NM), durante o qual deverá ser efectuada uma aterragem com paragem completa num aeródromo diferente do aeródromo de partida;
- b) um teste de capacidades para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos em TMG. Durante o teste de capacidades, o candidato também deverá demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para TMG nas seguintes matérias:
 - Princípios de voo,
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves,
 - Navegação.

FCL.140.S LAPL(S) — Requisitos para apurar o cariz recente ou não

- a) Planadores e planadores motorizados. Os portadores de uma LAPL(S) deverão apenas usar os privilégios da sua licença em planadores ou planadores motorizados quando, nos últimos 24 meses, realizarem em planadores ou planadores motorizados, com excepção de TMG, pelo menos:
 - 1) cinco horas de tempo de voo como PIC, incluindo 15 lançamentos;
 - 2) dois voos de treino com um instrutor;
- b) TMG. Os portadores de uma LAPL(S) deverão usar os privilégios da sua licença em TMG apenas quando:
 - 1) realizarem em TMG nos últimos 24 meses:
 - i) pelo menos 12 horas de tempo de voo como PIC, incluindo 12 descolagens e aterragens; e
 - ii) uma formação de actualização de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor.

- 2) Quando um portador de uma LAPL(S) também tiver privilégios para pilotar aviões, os requisitos estipulados na subalínea 1 poderão ser realizados em aviões.
- c) Os portadores de uma LAPL(S) que não cumpram os requisitos estipulados nas alíneas a) ou b) deverão, antes de retomarem o exercício dos seus privilégios:
- 1) passar um teste de proficiência num planador ou TMG, como for adequado, com um examinador; ou
 - 2) realizar o tempo de voo adicional ou descolagens e aterragens, voo em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencher os requisitos estipulados nas alíneas a) ou b).

SECÇÃO 6

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

FCL.105.B LAPL(B) — Privilégios

Os privilégios de um portador de uma LAPL para balões permitem desempenhar funções de PIC em balões de ar quente ou aerostatos de ar quente com uma capacidade de invólucro máxima de 3 400 m³ ou balões de gás com uma capacidade de invólucro máxima de 1 200 m³, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave.

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

- a) Os candidatos a uma LAPL(B) deverão ter realizado pelo menos 16 horas de instrução de voo em balões do mesmo tipo, incluindo pelo menos:
- 1) 12 horas de instrução de voo em duplo comando;
 - 2) dez enchimentos e 20 descolagens e aterragens; e
 - 3) um voo como único ocupante supervisionado com uma duração mínima de, pelo menos, 30 minutos.
- b) Atribuição de créditos. Os candidatos com experiência prévia como PIC em balões poderão receber créditos tendo em vista os requisitos da alínea a).

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

- 1) exceder o tempo de voo total como PIC em balões;
- 2) exceder 50% das horas requeridas na alínea a);
- 3) não incluir os requisitos das subalíneas 2 e 3 da alínea a).

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

- a) Os privilégios de uma LAPL(B) deverão ser limitados a voos não cativos. Esta limitação poderá ser eliminada quando o piloto tiver realizado pelo menos três voos cativos de instrução.
- b) A realização de treinos adicionais deverá ser registada no livro de registos e ser assinada pelo instrutor.
- c) De modo a manter este privilégio, os pilotos deverão realizar um mínimo de dois voos cativos durante os últimos 24 meses.

- d) Quando o piloto não cumprir os requisitos estipulados na alínea c) deverá realizar o número de voos cativos adicionais a voar em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor de modo a renovar os privilégios.

FCL.135.B LAPL(B) — Extensão de privilégios a outras classes de balões

Os privilégios de uma LAPL(B) deverão ser limitados à classe de balões em que o teste de capacidades foi realizado. Esta limitação poderá ser removida quando o piloto tiver realizado numa outra classe, numa ATO, pelo menos:

- a) cinco voos de instrução em duplo comando; ou
- b) no caso de pretender alargar os privilégios de uma LAPL(B) para balões de ar quente a aeróstatos de ar quente, cinco horas de tempo de instrução de voo em duplo comando; e
- c) um teste de capacidades, durante o qual o candidato deverá demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para a outra classe nas seguintes matérias:
- Princípios de voo,
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo, e
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves.

FCL.140.B LAPL(B) — Requisitos para apurar o cariz recente ou não

- a) Os portadores de uma LAPL(B) deverão apenas usar os privilégios da sua licença quando realizarem, nos últimos 24 meses, numa classe de balões, pelo menos:
- 1) seis horas de tempo de voo como PIC, incluindo dez descolagens e aterragens; e
 - 2) um voo de treino com um instrutor;
 - 3) além disso, caso o piloto esteja qualificado para voar em mais do que uma classe de balões, de modo a usar os seus privilégios numa outra classe, deverá ter realizado pelo menos três horas de tempo de voo na classe nos últimos 24 meses, incluindo três descolagens e aterragens.
- b) Os portadores de uma LAPL(B) que não cumpram os requisitos estipulados na alínea a) deverão, antes de retomar o uso dos seus privilégios:
- 1) passar uma verificação de proficiência na classe adequada com um examinador; ou
 - 2) realizar o tempo de voo adicional ou descolagens e aterragens, voo em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencher os requisitos estipulados na alínea a).

SUBPARTE C

LICENÇA DE PILOTO PRIVADO (PPL), LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR (SPL) E LICENÇA DE PILOTO DE BALÃO (BPL)

SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.200 Idade mínima

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

FCL.205 Condições

Os candidatos à emissão de uma PPL deverão ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada no teste de capacidades, como estipulado na Subparte H.

FCL.210 Curso de formação

Os candidatos a uma BPL, SPL ou PPL deverão realizar um curso de formação numa ATO. O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequada aos privilégios concedidos.

FCL.215 Exame de conhecimentos teóricos

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

- a) matérias comuns:
 - Legislação aérea,
 - Desempenho humano,
 - Meteorologia, e
 - Comunicações;
- b) matérias específicas relativamente às diferentes categorias de aeronaves:
 - Princípios de voo,
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves, e
 - Navegação.

FCL.235 Teste de capacidades

- a) Os candidatos a uma BPL, SPL ou PPL deverão demonstrar através da realização de um teste de capacidades a sua aptidão para desempenhar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos.
- b) Um candidato ao teste de capacidades terá recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave, ou no grupo de balões a ser utilizado para o teste de capacidades.

- c) Notas de aprovação
- 1) O teste de capacidades será dividido 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 candidato reprove toda a secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o candidato reprove todo o teste. Caso o candidato reprove apenas uma secção, terá de repetir apenas essa secção.
 - 3) Quando for necessária a repetição do teste em conformidade com a alínea 2, a reprovação em qualquer secção, incluindo aquelas que foram aprovadas numa tentativa prévia, fará com que o candidato reprove todo o teste.
 - 4) O insucesso na aprovação de todas as secções do teste em duas tentativas requererá formação adicional.

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para uma PPL aviões — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma PPL(A) consistem em desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em aviões ou TMG envolvidos em operações não comerciais.
- b) Sem prejuízo do número supra, o portador de uma PPL(A) com privilégios de instrutor ou examinador poderá receber remuneração por:
 - 1) ministrar instrução de voo para LAPL(A) ou PPL(A);
 - 2) realizar testes de capacidades e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
 - 3) qualificações e certificados afectos a este tipo de licenças.

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

- a) Os candidatos a uma PPL(A) deverão ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em aviões, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:
 - 1) 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
 - 2) dez horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante, incluindo pelo menos cinco horas de tempo de voo de treino através do país como único ocupante com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 270 kms (150 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.
- b) Requisitos específicos para candidatos que possuam uma LAPL(A). Os candidatos a uma PPL(A) que possuam uma LAPL(A) deverão ter realizado pelo menos 15 horas de tempo de voo em aviões após a emissão da LAPL(A), das quais pelo menos dez horas de instrução de voo realizadas num curso de formação numa ATO. Este curso de formação incluirá pelo menos quatro horas de tempo de voo como único ocupante sob supervisão, incluindo pelo menos duas horas de tempo de voo de treino através do país com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 270 kms

(150 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

- c) Requisitos específicos para candidatos que possuam uma LAPL(S) com uma extensão TMG. Os candidatos a uma PPL(A) que possuam uma LAPL(S) com uma extensão TMG deverão ter realizado:
- 1) pelo menos 24 horas de tempo de voo em TMG após o averbamento de extensão TMG; e
 - 2) 15 horas de instrução de voo em aviões num curso de formação numa ATO, incluindo pelo menos os requisitos da subalínea 2 da alínea a).
- d) Atribuição de créditos. Aos candidatos portadores de uma licença de piloto em outra categoria de aeronaves, com excepção de balões, será atribuído 10% do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de dez horas. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir em caso algum os requisitos da subalínea 2 da alínea a).

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para uma PPL helicópteros — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma PPL(H) consistem em desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em helicópteros envolvidos em operações não comerciais.
- b) Sem prejuízo da alínea supra, o portador de uma PPL(H) com privilégios de instrutor ou examinador poderá receber remuneração por:
- 1) ministrar instrução de voo para LAPL(H) ou para PPL(H);
 - 2) realizar testes de capacidades e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
 - 3) qualificações e certificados afectos a este tipo de licenças.

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

- a) Os candidatos a uma PPL(H) deverão ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em helicópteros, cinco das quais podem ter sido realizadas num FNPT ou FFS, incluindo pelo menos:
- 1) 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
 - 2) dez horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante, incluindo pelo menos cinco horas de tempo de voo de treino através do país como único ocupante com pelo menos um voo de treino através do país de pelo menos 185 kms (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 o teste de capacidades.
- b) Requisitos específicos para um candidato portador de uma LAPL(H). Os candidatos a uma PPL(H) portadores de uma LAPL(H) deverão realizar um curso de formação numa ATO. O curso de formação incluirá pelo menos cinco horas de tempo de voo em duplo comando e pelo menos um voo de treino através do país como único

ocupante de pelo menos 185 kms (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

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

SECÇÃO 4

Requisitos específicos para uma PPL aeronaves de descolagem vertical — PPL(PL)

Reservado

SECÇÃO 5

Requisitos específicos para uma PPL aeróstatos — PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) — Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma PPL(As) consistem em desempenhar funções sem remuneração como PIC ou co-piloto em aeróstatos envolvidos em operações não comerciais.
- b) Sem prejuízo do número supra, o portador de uma PPL(As) com privilégios de instrutor ou examinador poderá receber remuneração por:
- 1) ministrar instrução de voo para PPL(As);
 - 2) realizar testes de capacidades e verificações de proficiência para este tipo de licença;
 - 3) qualificações ou certificados afectos a este tipo de licença.

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

- a) Os candidatos a uma PPL(As) deverão 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 treino através do país, incluindo um voo de treino através do país de pelo menos 65 kms (35 NM);
 - ii) três horas de instrução de instrumentos;
 - 2) oito descolagens e aterragens num aeródromo, incluindo processos de fixação ao e libertação do mastro;
 - 3) oito horas de tempo de voo supervisionado como único ocupante.
- b) Aos candidatos portadores de uma BPL e qualificados para pilotar aeróstatos de ar quente será atribuído 10% do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeróstatos até um máximo de cinco horas.

SECÇÃO 6

Requisitos específicos para a licença de piloto de planador—(SPL)

FCL.205.S SPL – Privilégios e condições

- a) Os privilégios do portador de uma SPL permitem desempenhar funções em planadores e planadores motorizados. De modo a usar os privilégios num TMG, o portador terá de cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.S.
- b) Os portadores de uma SPL deverão:
 - 1) apenas transportar passageiros depois de completarem, após a emissão da licença, pelo menos dez horas de tempo de voo ou 30 lançamentos como PIC em planadores ou planadores motorizados;
 - 2) estar restritos a desempenhar funções sem remuneração em operações não comerciais até:
 - i) atingirem os 18 anos de idade;
 - ii) completarem, após a emissão da licença, pelo menos 75 horas de tempo de voo ou 200 lançamentos como PIC em planadores ou planadores motorizados;
 - iii) passarem uma verificação de proficiência com um examinador.
- c) Sem prejuízo da subalínea 2 da alínea b), o portador de uma SPL com privilégios de instrutor ou examinador poderá receber remuneração por:
 - 1) ministrar instrução de voo para LAPL(S) ou para SPL;
 - 2) realizar testes de capacidades e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
 - 3) qualificações e certificados afectos a este tipo de licenças.

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

- a) Os candidatos a uma SPL deverão ter realizado pelo menos 15 horas de instrução de voo em planadores, ou planadores motorizados, incluindo pelo menos os requisitos especificados em FCL.110.S.
- b) Os candidatos a uma SPL portadores de uma LAPL(S) serão creditados na totalidade tendo em vista os requisitos para a emissão de uma SPL.

Os candidatos a uma SPL que possuíram uma LAPL(S) no período de dois anos antes da candidatura serão creditados na totalidade tendo em vista os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos e instrução de voo.
- c) *Atribuição de créditos.* Aos candidatos portadores de uma licença de piloto noutra categoria de aeronaves, com excepção de balões, será atribuído 10% do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de sete horas. A quantidade de créditos atribuídos não poderá incluir em caso algum os requisitos das subalíneas 2 a 4 da alínea a) em FCL.110.S.

FCL.220.S SPL – Métodos de lançamento

Os privilégios de uma SPL serão limitados ao método de lançamento incluído no teste de capacidades. Esta limitação poderá ser eliminada e os novos privilégios poderão ser usados quando o piloto cumprir os requisitos estipulados em FCL.130.S.

FCL.230.S SPL - Requisitos para apurar o cariz recente ou não

Os portadores de uma SPL deverão apenas usar os privilégios da sua licença quando cumprirem os requisitos para apurar o cariz recente ou não como estipulado em FCL.140.S.

SECÇÃO 7

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

FCL.205.B BPL Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um portador de uma BPL consistem em desempenhar funções como PIC em balões e aeróstatos de ar quente.
- b) Os portadores de uma BPL estarão limitados a desempenhar funções sem remuneração em operações não comerciais até:
 - 1) atingirem os 18 anos de idade;
 - 2) completarem 50 horas de tempo de voo e 50 descolagens e aterragens como PIC em balões;
 - 3) passarem uma verificação de proficiência com um examinador num balão, na classe específica.
- c) Sem prejuízo da alínea b), o portador de uma BPL com privilégios de instrutor ou examinador poderá receber remuneração por:
 - 1) ministrar instrução de voo para LAPL(B) ou para BPL;
 - 2) realizar testes de capacidades e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
 - 3) qualificações e certificados afectos a este tipo de licenças.

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

- a) Os candidatos a uma BPL deverão ter realizado pelo menos 16 horas de instrução de voo em balões da mesma classe e grupo, incluindo pelo menos:
 - 1) 12 horas de instrução de voo em duplo comando;
 - 2) dez enchimentos e 20 descolagens e aterragens; e
 - 3) um voo como único ocupante supervisionado com um tempo de voo mínimo de pelo menos 30 minutos.
- b) Os candidatos a uma BPL portadores de uma LAPL(B) serão creditados na totalidade tendo em vista os requisitos para a emissão de uma BPL.

Os candidatos a uma BPL que possuíram uma LAPL(B) no período de dois anos antes da candidatura serão creditados na totalidade tendo em vista os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos e instrução de voo.

FCL.220.B BPL — Extensão de privilégios a voos cativos

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

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

Os privilégios de uma BPL serão limitados à classe e grupo de balões em que o teste de capacidades foi realizado. A limitação poderá ser eliminada quando o piloto:

- a) no caso de uma extensão para outra classe no mesmo grupo, cumprir os requisitos estipulados em FCL.135.B;

- b) no caso de uma extensão para outro grupo na mesma classe de balões, realizar pelo menos:
- 1) dois voos de instrução num balão do grupo relevante; e
 - 2) as horas de tempo de voo seguintes como PIC em balões:
 - i) para balões com uma capacidade de invólucro entre 3 401 m³ e 6 000 m³, pelo menos 100 horas;
 - ii) para balões com uma capacidade de invólucro entre 6 001 m³ e 10 500 m³, pelo menos 200 horas;
 - iii) para balões com uma capacidade de invólucro superior a 10 500 m³, pelo menos 300 horas;
 - iv) para balões de gás com uma capacidade de invólucro superior a 1 260 m³, pelo menos 50 horas.

FCL.230.B BPL - Requisitos para apurar o cariz recente ou não

- a) Os portadores de uma BPL deverão apenas usar os privilégios da sua licença quando realizarem, nos últimos 24 meses, numa classe de balões, pelo menos:
- 1) seis horas de tempo de voo como PIC, incluindo dez descolagens e aterragens; e
 - 2) um voo de treino com um instrutor num balão na classe adequada e com a capacidade de invólucro máxima para a qual possuir privilégios;
 - 3) além disso, no caso de pilotos qualificados para voar em mais do que uma classe de balões, de modo a usar os seus privilégios numa outra classe, quando tiverem realizado pelo menos três horas de tempo de voo nessa classe nos últimos 24 meses, incluindo três descolagens e aterragens.
- b) Os portadores de uma BPL que não cumpram os requisitos estipulados na alínea a) deverão, antes de retomar o uso dos seus privilégios:
- 1) passar uma verificação de proficiência com um examinador num balão na classe adequada e com a capacidade de invólucro máxima para a qual possuem privilégios; ou
 - 2) realizar o tempo de voo adicional ou descolagens e aterragens, voo em duplo comando ou como único ocupante sob a supervisão de um instrutor, de modo a preencher os requisitos estipulados na alínea a).

SUBPARTE D

Licença de Piloto Comercial - CPL

SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.300 CPL – Idade mínima

Um candidato a uma CPL deverá ter pelo menos 18 anos de idade.

FCL.305 CPL — Privilégios e condições

- a) Privilégios. Os privilégios de um portador de uma CPL, na categoria de aeronaves adequada, consistem em:
- 1) usar todos os privilégios de um portador 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 de piloto único sujeita às restrições especificadas em FCL.060 e na presente Subparte;
 - 4) desempenhar funções como co-piloto em transporte aéreo comercial sujeito às restrições especificadas em FCL.060.
- b) Condições. Um candidato à emissão de uma CPL deverá ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada no teste de capacidades.

FCL.310 CPL - Exames de conhecimentos teóricos

Um candidato a uma CPL deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:

- Legislação aérea,
- Conhecimentos gerais sobre aeronaves – estrutura/sistemas/grupo motopropulsor,
- Conhecimentos gerais sobre aeronaves – instrumentação,
- Massa e centragem,
- Desempenho,
- Planeamento e monitorização de voo,
- Desempenho humano,
- Meteorologia,
- Navegação geral,
- Radionavegação,
- Procedimentos operacionais,
- Princípios de voo,
- Comunicações de Regras de Voo à Vista (VFR).

FCL.315 CPL – Curso de formação

Um candidato a uma CPL deverá ter realizado instrução de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o Apêndice 3 da presente Parte.

FCL.320 CPL - Teste de capacidades

Um candidato a uma CPL deverá passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 4 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para desempenhar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para a categoria de avião — CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Condições especiais para portadores de uma MPL

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

- a) 70 horas de tempo de voo:
 - 1) como PIC; ou
 - 2) ter concluído pelo menos dez horas como PIC e o tempo de voo adicional como PIC sob supervisão (PICUS).

Destas 70 horas, 20 devem ser tempo de voo de treino através do país VFR como PIC, ou tempo de voo de treino através do país composto por pelo menos dez horas como PIC e dez horas como PICUS. Devem incluir um voo de treino através do país VFR de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens em dois aeródromos diferentes, e que será realizado como PIC;

- b) os elementos do curso modular de uma CPL(A) especificados na alínea a) do n.º 10 e no n.º 11 do Apêndice 3 E da presente Parte; e
- c) o teste de capacidades CPL(A), em conformidade com o estipulado em FCL.320.

SUBPARTE E

LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA – MPL

FCL.400.A MPL – Idade mínima

Um candidato a uma MPL deverá ter pelo menos 18 anos de idade.

FCL.405.A MPL - Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma MPL consistem em desempenhar funções como co-piloto num avião que requer ser operado com um co-piloto.
- b) Um portador de uma MPL poderá obter os privilégios extras como:
 - 1) um portador de uma PPL(A), desde que cumpra os requisitos para uma PPL(A) especificados na Subparte C;
 - 2) uma CPL(A), desde que cumpra os requisitos especificados em FCL.325.A.
- c) O portador de uma MPL terá os privilégios da sua IR(A) limitados a aviões que requerem ser operados com um co-piloto. Os privilégios de uma IR(A) podem estender-se a operações de piloto único em aviões, desde que o portador da licença tenha realizado a formação necessária para desempenhar funções como PIC em operações de piloto único exercidas apenas com referência aos instrumentos e após passar o teste de capacidade de uma IR(A) como piloto único.

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

- a) Curso. Um candidato a uma MPL deverá ter realizado um curso de formação de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o Apêndice 5 da presente Parte.
- b) Exame. Um candidato a uma MPL deverá ter demonstrado um nível de conhecimentos adequado ao de um portador de uma ATPL(A), em conformidade com o estipulado em FCL.515, e ao de uma qualificação de tipo multipiloto.

FCL.415.A MPL – Capacidades práticas

- a) Um candidato a uma MPL deverá ter demonstrado através de uma avaliação contínua as capacidades necessárias para completar todas as unidades de competência especificadas no Apêndice 5 da presente Parte, como piloto a voar e a não voar, numa aeronave multipiloto e multimotora de turbina, sob as VFR e as IFR.
- b) Após a realização do curso de formação, o candidato a uma CPL deverá passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para desempenhar os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos. O teste de capacidades será realizado 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 candidatos a uma ATPL deverão ter pelo menos 21 anos de idade.

FCL.505 ATPL - Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma ATPL, na categoria de aeronaves adequada, consistem em:
- 1) usar todos os privilégios de um portador de uma LAPL, de uma PPL e de uma CPL;
 - 2) desempenhar funções como PIC de aeronave envolvido em transporte aéreo comercial.
- b) Os candidatos à emissão de uma ATPL deverão ter cumprido os requisitos para a qualificação de tipo para a aeronave utilizada no teste de capacidades.

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

- a) Curso. Os candidatos a uma ATPL deverão 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 candidatos a uma ATPL deverão demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:
- Legislação aérea,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves – estrutura/sistemas/grupo motopropulsor
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves – instrumentação,
 - Massa e centragem,
 - Desempenho,
 - Planeamento e monitorização de voo,
 - Desempenho humano,
 - Meteorologia,
 - Navegação geral,
 - Radionavegação,
 - Procedimentos operacionais,
 - Princípios de voo,
 - Comunicações 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 possuíram uma MPL previamente

Quando o portador de uma ATPL(A) possuiu previamente uma MPL, os privilégios da licença serão restringidos a operações multipiloto, excepto quando o portador tiver cumprido com a subalínea 2 da alínea b) e alínea c) em FCL.405.A para operações de piloto único.

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

- a) Pré-requisitos. Os candidatos a uma ATPL(A) deverão possuir:
- 1) uma MPL; ou
 - 2) uma CPL(A) e uma IR multimotor para aviões. Neste caso, os candidatos deverão também ter recebido instrução em MCC.
- b) Experiência. Os candidatos a uma ATPL(A) deverão ter realizado um mínimo de 1 500 horas de tempo 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 como PIC; ou
 - iii) 250 horas, incluindo pelo menos 70 horas como PIC e as restantes como PIC sob supervisão;
 - 3) 200 horas de tempo de voo de treino através do país, das quais pelo menos 100 horas tenham sido como PIC ou como PIC sob supervisão;
 - 4) 75 horas de tempo de instrumentos, das quais não mais do que 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra; e
 - 5) 100 horas de tempo de voo nocturno como PIC ou co-piloto.
- Das 1 500 horas de tempo de voo, até 100 horas de tempo de voo 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 portadores 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 na alínea b).
 - (2) Os portadores de uma licença de mecânico de voo emitida em conformidade com as regras nacionais aplicáveis serão creditados com 50% do tempo de mecânico de voo até um crédito máximo de 250 horas. Estas 250 horas podem ser creditadas contra o requisito de 1 500 horas da alínea a) e contra o requisito de 500 horas na subalínea 1 da alínea b), desde que o total de crédito atribuído contra qualquer um destes pontos não exceda as 250 horas.

- d) A experiência requerida em b) será completada antes da realização do teste de capacidades para uma ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) — Teste de capacidades

Os candidatos a uma ATPL(A) deverão passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para desempenhar, como PIC, num avião multipiloto ao abrigo das IFR, os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

O teste de capacidades será realizado no avião ou no FFS certificado adequado que represente o mesmo tipo.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para a categoria de helicópteros — ATPL(H)

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

Os candidatos a uma ATPL(H) deverão:

- a) ser portadores de uma CPL(H) ou de uma qualificação de tipo multipiloto para helicóptero e ter recebido instrução em MCC;
- b) ter realizado, como piloto de helicópteros, um mínimo de 1 000 horas de tempo de voo, incluindo pelo menos:
 - 1) 350 horas em helicópteros multipiloto;
 - 2)
 - i) 250 como PIC; ou
 - ii) 100 horas como PIC e 150 horas como PIC sob supervisão; ou
 - iii) 250 horas como PIC sob supervisão em helicópteros multipiloto; neste caso, os privilégios ATPL(H) serão limitados apenas a operações multipiloto, até à realização de 100 horas como PIC;
 - 3) 200 horas de tempo de voo de treino através do país, das quais pelo menos 100 horas tenham sido como PIC ou como PIC sob supervisão;
 - 4) 30 horas de tempo de instrumentos, das quais não mais do que dez horas podem ser tempo de instrumentos em terra; e
 - 5) 100 horas de tempo de voo nocturno como PIC ou como co-piloto.

Das 1 000 horas terá sido realizado um máximo de 100 horas num FSTD, das quais não mais de 25 horas podem ter sido realizadas num FNPT.
- c) O tempo de voo em aviões deve ser creditado até 50% contra os requisitos de tempo de voo da alínea b).
- d) A experiência requerida em b) será completada antes da realização do teste de capacidades para uma ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) — Teste de capacidades

Os candidatos a uma ATPL(H) deverão passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para desempenhar, como PIC num helicóptero multipiloto, os procedimentos e manobras relevantes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

O teste de capacidades será realizado no helicóptero ou no FFS certificado adequado que represente o mesmo tipo.

SUBPARTE G
QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS - IR
SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.600 IR – Aspectos gerais

As operações ao abrigo das IFR num avião, helicóptero, aeróstato ou aeronave de descolagem vertical serão apenas conduzidas por portadores de uma PPL, CPL, MPL e ATPL com uma IR adequada à categoria de aeronave ou aquando da realização de teste de capacidades ou instrução em duplo comando.

FCL.605 IR - Privilégios

- a) Os privilégios de um portador de uma IR consistem em pilotar aeronaves sob as IFR com uma altura de decisão mínima de 200 pés (60 m).
- b) No caso de uma IR multimotor, estes privilégios podem estender-se a alturas de decisão inferiores a 200 pés (60 m) quando o candidato realizar formação específica numa ATO e passar a secção 6 do teste de capacidades, previsto no Apêndice 9 da presente Parte, numa aeronave multipiloto.
- c) Os portadores de uma IR poderão usar os seus privilégios em conformidade com as condições estabelecidas no Apêndice 8 da presente Parte.
- d) Apenas helicópteros. Para usar privilégios como PIC ao abrigo das IFR em helicópteros multipiloto, o portador de uma IR(H) terá pelo menos 70 horas de tempo de instrumentos, das quais até 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra.

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

Os candidatos a uma IR devem:

- a) possuir:
 - 1) pelo menos uma PPL na categoria de aeronaves adequada, e:
 - i) os privilégios para pilotar à noite, em conformidade com o estipulado na alínea i) em FCL.880, ou
 - ii) uma ATPL em outra categoria de aeronaves, ou
 - 2) uma CPL, na categoria de aeronaves adequada.
- b) ter realizado pelo menos 50 horas de tempo de voo de treino através do país como PIC em aviões, helicópteros ou aeróstatos, das quais pelo menos dez ou, no caso de aeróstatos, 20 horas devem ter sido realizadas na categoria de aeronaves relevante.
- c) Apenas helicópteros. Os candidatos que tenham realizado um curso de formação integrado ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) estarão isentos dos requisitos da alínea b).

FCL.615 IR – Conhecimentos teóricos e instrução de voo

- a) Curso. Os candidatos a uma IR deverão ter recebido um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. O curso será:
 - 1) um curso de formação integrado que inclui formação para a IR, em conformidade com o Apêndice 3 da presente Parte; ou
 - 2) um curso modular, em conformidade com o Apêndice 6 da presente Parte.
- b) Exame. Os candidatos deverão demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:
 - Legislação aérea,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves – instrumentação,
 - Desempenho e monitorização de voo,
 - Desempenho humano,
 - Meteorologia,
 - Radionavegação,
 - Comunicações IFR;

FCL.620 IR - Teste de capacidades

- a) Os candidatos a uma IR deverão passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 7 da presente parte, para demonstrar a sua aptidão para desempenharem os procedimentos e manobras relevantes com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos.
- b) Para uma IR multimotor, o teste de capacidades será realizado numa aeronave multipiloto. Para uma IR monomotor, o teste de capacidades será realizado numa aeronave monomotora. Um avião multimotor de impulso central será considerado um avião monomotor para efeitos do presente número.

FCL.625 IR – Validade, revalidação e renovação

- a) Validade. A IR será válida por um ano.
- b) Revalidação.
 - 1) A IR será revalidada nos três meses imediatamente precedentes à data de expiração da qualificação.
 - 2) Os candidatos que reprovem a secção relevante da verificação de proficiência de IR antes da data de expiração da IR não poderão usar os privilégios da IR enquanto não passarem a verificação de proficiência.
- c) Renovação. Caso uma IR expire, de modo a renovar os privilégios os candidatos deverão:
 - 1) realizar formação de reactualização numa ATO para atingir o nível de proficiência necessário para passar o elemento de instrumentos do teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte; e
 - 2) realizar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte, na categoria de aeronaves relevante.

- d) Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos precedentes, o portador terá de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos e o teste de capacidades da IR.

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para a categoria de aviões

FCL.625.A IR(A) - Revalidação

- a) *Revalidação.* Os candidatos à revalidação de uma IR(A):
- 1) quando combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou tipo, terão de passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte;
 - 2) quando não combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou tipo, deverão:
 - i) para aviões de piloto único, realizar a secção 3b e as partes da secção 1 relevantes para o voo pretendido, da verificação de proficiência prevista no Apêndice 9 da presente Parte; e
 - ii) para aviões multimotores, realizar a secção 6 da verificação de proficiência para aviões de piloto único, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte, apenas com referência aos instrumentos.
 - 3) No caso da sublínea 2 poderá ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave relevante, mas pelo menos cada verificação de proficiência alternativa para a revalidação de uma IR(A) nestas circunstâncias terá de ser realizada num avião.
- b) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o Apêndice 8 da presente Parte.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

FCL.625.H IR(H) - Revalidação

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

FCL.630.H IR(H) – Extensão dos privilégios de helicópteros monomotores para multimotores

Os portadores de uma IR(H) válida para helicópteros monomotores que pretendam estendê-la pela primeira vez a IR(H) para helicópteros multimotores deverão realizar:

- a) um curso de formação numa ATO que consista em pelo menos cinco horas de tempo 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 do teste de capacidades em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte em helicópteros multimotores.

SECÇÃO 4

Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de descolagem vertical

Reservado

SECÇÃO 5

Requisitos específicos para a categoria de aeróstatos

FCL.625.As IR(As) - Revalidação

Os candidatos à 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 relevante.
- 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 relevantes para o voo pretendido em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte. Neste caso, poderá ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero relevante, mas pelo menos cada verificação de proficiência alternativa 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 necessárias**

- a) Com excepção dos casos de uma LAPL, SPL ou BPL, os portadores de uma licença de piloto não podem em situação alguma desempenhar funções como pilotos de uma aeronave a não ser quando possuírem uma qualificação de classe ou de tipo válida e adequada, excepto quando realizarem testes de capacidades, ou verificações de proficiência para a renovação de qualificações de classe ou de tipo, ou receberem instrução de voo.
- b) Sem prejuízo da alínea a), no caso de voos relacionados com a introdução ou modificação de tipos de aeronaves, os pilotos podem ser portadores de um certificado especial atribuído pela autoridade competente, autorizando-os a realizar os voos. Esta autorização terá de ter a sua validade limitada aos voos específicos.
- c) Sem prejuízo das alíneas a) e b), no caso de voos relacionados com a introdução e a modificação de tipos de aeronaves levada a cabo por organizações de concepção ou produção no âmbito dos seus privilégios, bem como voos de instrução para a emissão de uma qualificação para ensaios de voo, quando os requisitos da presente Subparte não puderem ser cumpridos os pilotos poderão ser portadores de uma qualificação de ensaios de voo emitida em conformidade com o estipulado em FCL.820.

FCL.705 **Privilégios de um portador de uma qualificação de classe ou de tipo**

Os privilégios de um portador de uma qualificação de classe ou de tipo consistem em desempenhar funções como piloto na classe ou no tipo de aeronave especificado na qualificação.

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

- a) De modo a alargar os seus privilégios para outra variante de aeronave numa qualificação de classe ou de tipo, o piloto deverá realizar formação em diferenças ou de familiarização. No caso de variantes numa qualificação de tipo, a formação em diferenças ou de familiarização incluirá os elementos relevantes definidos nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21.
- b) Caso a variante não tenha sido pilotada num período de dois anos no seguimento da formação em diferenças, pode ser necessária formação em diferenças adicional ou uma verificação de proficiência na mesma variante de modo a manter os privilégios, excepto para tipos ou variantes das qualificações de classe de monomotores de pistão e TMG.
- c) A formação em diferenças deverá ser registada no livro de registos do piloto ou num registo equivalente e ser assinada pelo instrutor.

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

- a) *Curso de formação.* Um candidato a uma qualificação de classe ou de tipo terá de realizar um curso de formação numa ATO. O curso de formação da qualificação de tipo incluirá os elementos de formação obrigatórios para o tipo relevante como

definido nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21.

- b) *Exame de conhecimentos teóricos.* O candidato a uma qualificação de classe ou de tipo terá de passar um exame de conhecimentos teóricos organizado por uma ATO de modo a demonstrar o nível de conhecimentos teóricos necessários para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicável.
- 1) Para 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) Para aeronaves multipiloto e multimotoras, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e o número de perguntas de escolha múltipla dependerá da complexidade da aeronave.
 - 3) Para aeronaves monomotoras, o exame de conhecimentos teóricos será efectuado oralmente pelo examinador durante o teste de capacidades para determinar se foi ou não atingido um nível satisfatório de conhecimentos.
 - 4) Para aeronaves de piloto único classificadas como aviões de alto desempenho, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e terá pelo menos 60 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos principais domínios do programa.
- c) *Teste de capacidades.* Um candidato a uma qualificação de classe ou de tipo terá de passar um teste de capacidades, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte, de modo a demonstrar as capacidades necessárias para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicável.
- O candidato terá de passar o teste de capacidades num período de seis meses após o início do curso de formação da qualificação de classe ou de tipo e num período de seis meses precedente à candidatura para a emissão da qualificação de classe ou de tipo.
- d) Um candidato que já for portador de uma qualificação de tipo para um tipo de aeronave, com o privilégio para operações de piloto único ou de multipiloto, será considerado como tendo já cumprido os requisitos teóricos quando se candidatar a adicionar o privilégio para a outra forma de operação no mesmo tipo de aeronave.
- e) Sem prejuízo das alíneas supra, os pilotos portadores de qualificação para ensaios de voo emitida em conformidade com o estipulado em FCL.820 e que estiveram envolvidos no desenvolvimento, certificação e produção de ensaios de voo para um tipo de aeronave, e que tenham realizado 50 horas de tempo de voo total ou dez horas de tempo de voo como PIC em ensaios de voo no mesmo tipo, podem candidatar-se à emissão da qualificação de tipo relevante desde que cumpram os requisitos de experiência e os pré-requisitos para a emissão da mesma qualificação de tipo, como estipulado na presente Subparte para a categoria de aeronave relevante.

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

- a) O período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, excepto para qualificações de classe de piloto único e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21.

- b) *Renovação.* Caso uma qualificação de classe ou de tipo expire, o candidato deverá:
- 1) realizar formação de actualização numa ATO, quando tal for necessário para atingir o nível de proficiência necessário para operar com segurança a classe ou o tipo de aeronaves relevante; e
 - 2) passar uma verificação de proficiência, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte.

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para a categoria de aviões

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

Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, um candidato a uma qualificação de classe ou de tipo terá de cumprir com os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação relevante.

- a) *Aviões multimotores de piloto único.* Um candidato a uma qualificação de primeira classe ou de tipo para um avião multimotor de piloto único terá de ter realizado pelo menos 70 horas como PIC em aviões.
- b) *Aviões não complexos de piloto único e de alto desempenho.* Antes de iniciar treino de voo, um candidato a uma qualificação de primeira classe ou de tipo para um avião de piloto único classificado como um avião de alto desempenho deverá:
 - 1) ter pelo menos 200 horas de experiência de voo total, das quais 70 horas como PIC em aviões; e
 - 2)
 - i) possuir um certificado de realização satisfatória de um curso para conhecimentos teóricos adicionais efectuado numa ATO; ou
 - ii) ter passado os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com a presente Parte; ou
 - iii) possuir, além da licença emitida em conformidade com a presente Parte, uma ATPL(A) ou uma CPL(A)/IR com créditos de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A), emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
 - 3) além disso, os pilotos que pretendam o privilégio para operar o avião em operações multipiloto têm de cumprir os requisitos da alínea d), n.º 4).
- c) *Aviões complexos de piloto único e de alto desempenho.* Os candidatos à emissão de uma qualificação de primeiro tipo para um avião complexo de piloto único classificado como um avião de alto desempenho deverão, além de cumprir os requisitos da alínea b), possuir uma IR(A) multimotor.
- d) *Aviões multipiloto.* Um candidato a uma qualificação de primeiro tipo para um avião multipiloto terá de ser um aluno piloto actualmente a efectuar treino num curso de formação MPL ou cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) ter pelo menos 70 horas de experiência de voo como PIC em aviões;
 - 2) possuir uma IR(A) multimotor;

- 3) ter passado os exames de conhecimentos teóricos para uma ATPL(A) em conformidade com a presente Parte; e
- 4) excepto quando o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
 - i) possuir um certificado de realização satisfatória de um curso MCC em aviões; ou
 - ii) possuir um certificado de realização satisfatória de MCC em helicópteros e ter mais de 100 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros multipiloto; ou
 - iii) ter pelo menos 500 horas como piloto em helicópteros multipiloto; ou
 - iv) ter pelo menos 500 horas como piloto em operações multipiloto em aviões de piloto único e multimotores, em transporte aéreo comercial, em conformidade com os requisitos aplicáveis a operações aéreas.
- e) *Qualificações adicionais de tipo para aviões complexos de alto desempenho multipiloto e de piloto único.* Um candidato à emissão de qualificações adicionais de tipo para aviões complexos de alto desempenho multipiloto e de piloto único terá de ser portador de uma IR(A) multimotor.
- f) Quando assim determinado nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, o uso de privilégios de uma qualificação de tipo pode ser inicialmente limitado à pilotagem sob a supervisão de um instrutor. As horas de voo sob supervisão deverão ser registadas no livro de registos do piloto ou num registo equivalente que deve ser assinado pelo instrutor. A limitação será eliminada quando o piloto demonstrar que realizou as horas de voo sob supervisão requeridas pelos dados de adequação operacional.

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

Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21:

- a) Aviões multimotores de piloto único.
 - 1) O curso de conhecimentos teóricos para a qualificação de classe de piloto único e multimotor incluirá pelo menos sete horas de instrução de operações em aviões multimotores.
 - 2) O curso de formação de voo para a qualificação de classe ou de tipo de piloto único e multimotor incluirá pelo menos duas horas e 30 minutos de instrução de voo em duplo comando sob condições normais para operações num avião multimotor, e não menos de três horas e 30 minutos de instrução em duplo comando em procedimentos de falha de motor e técnicas de voo assimétricas.
- b) *Hidroaviões de piloto único.* O curso de formação para qualificações para hidroaviões de piloto único incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo. O voo de treino para uma qualificação de classe ou tipo hidro para hidroaviões de piloto único incluirá pelo menos oito horas de instrução de voo em comando duplo caso o candidato possua a versão terrestre da qualificação de classe ou de tipo relevante, ou dez horas caso o candidato não possua tal qualificação.

FCL.730.A Requisitos específicos para pilotos a realizar uma qualificação de tipo tempo de voo zero (ZFTT) - aviões

- a) Um piloto a obter instrução num curso ZFTT deverá ter realizado, num avião multipiloto turbojacto certificado de acordo com as normas CS-25 ou código de aeronavegabilidade equivalente, ou num avião multipiloto turbopropulsor com uma massa máxima à descolagem certificada não inferior a dez toneladas ou uma configuração de assentos de passageiros certificada de mais de 19 passageiros, pelo menos:
- 1) caso um FFS qualificado ao nível CG, C ou C intermediário seja utilizado durante o curso, 1 500 horas de tempo de voo ou 250 sectores de rota;
 - 2) caso um FFS qualificado ao nível DG ou D seja utilizado durante o curso, 500 horas de tempo de voo ou 100 sectores de rota.
- b) Quando um piloto trocar de um avião turbopropulsor para um turbojacto ou de avião turbojacto para um turbopropulsor será necessário treino de simulador adicional.

FCL.735.A Curso de formação de cooperação da tripulação múltipla - aviões

- a) O curso de formação MCC deverá ter pelo menos:
- 1) 25 horas de instrução e exercícios de conhecimentos teóricos; e
 - 2) 20 horas de formação prática MCC, ou 15 horas no caso de alunos pilotos a frequentar 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 poderá ser reduzida até não menos do que dez horas caso o mesmo FFS seja utilizado tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

- b) O curso de formação MCC será realizado em 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 candidato receberá um certificado de conclusão.
- d) Um candidato que tenha realizado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave estará isento do requisito da subalínea 1 da alínea a).

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

- a) *Revalidação de qualificações de classe e de tipo multimotor.* Para revalidação de qualificações de classe e de tipo multimotor o candidato deverá:
- 1) passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte na classe ou no tipo de avião relevante, ou num FSTD que represente essa classe ou esse tipo, nos três meses imediatamente precedente à data de expiração da qualificação; e
 - 2) realizar durante o período de validade da qualificação, pelo menos:
 - i) dez sectores de rota como piloto da classe ou do tipo de avião relevante; ou
 - ii) um sector de rota como piloto da classe ou do tipo de avião relevante ou FFS, pilotado com um examinador. Neste sector da rota poderá pilotar durante a verificação de proficiência.

- 3) Um piloto a trabalhar para um operador certificado de transporte aéreo comercial em conformidade com os requisitos aplicáveis a operações aéreas e que tenha passado a verificação de proficiência dos operadores combinada com a verificação de proficiência para a revalidação da qualificação de classe ou de tipo ficará isento de cumprir o requisito da alínea 2.
 - 4) A revalidação de uma IR(A), quando possuída, poderá ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo.
- b) Revalidação de qualificações de classe de piloto único monomotor.
- 1) *Qualificações de classe de aviões monomotores de pistão e qualificações TMG.* Para revalidação de qualificações de classe de aviões de piloto único e monomotores de pistão ou qualificação de classe TMG o candidato deverá:
 - i) nos três meses precedentes à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência com um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte; ou
 - ii) nos 12 meses precedentes à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de tempo de voo na classe relevante, incluindo:
 - seis horas como PIC;
 - 12 descolagens e 12 aterragens; e
 - um voo de treino de pelo menos uma hora com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os candidatos estarão isentos deste voo caso tenham passado uma verificação de proficiência ou teste de capacidade de uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.
 - 2) Quando os candidatos possuírem tanto uma qualificação de classe de aviões monomotores de pistão como uma qualificação TMG podem preencher os requisitos da alínea 1 em qualquer uma das classes e obter revalidação de ambas as qualificações.
 - 3) *Aviões monomotores turbopropulsores de piloto único.* Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotora turbopropulsora os candidatos terão de passar uma verificação de proficiência com um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte, nos três meses precedentes à data de expiração da qualificação.
- c) Os candidatos que não obtenham aprovação em 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 da mesma qualificação enquanto não obtiverem aprovação na verificação de proficiência.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

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

Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, um candidato à emissão da primeira qualificação de tipo de

helicóptero terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação relevante:

- a) *Helicópteros multipiloto.* Um candidato ao primeiro curso de qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto deverá:
 - 1) ter pelo menos 70 horas como PIC em helicópteros;
 - (2) excepto quando o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
 - i) possuir um certificado de realização 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 multimotores;
 - 3) ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H).
- b) Um candidato ao primeiro curso de qualificação de tipo para o tipo de helicóptero multipiloto que seja um graduado do curso integrado para uma ATP(H)IR, ATP(H), CPL(H)IR ou CPL(H) e não cumpra os requisitos da alínea a), subalínea 1, terá a qualificação de tipo emitida com os privilégios limitados ao exercício de funções apenas como co-piloto. A limitação será eliminada quando o piloto tiver:
 - 1) realizado 70 horas como PIC ou co-piloto em comando sob supervisão de helicópteros;
 - 2) passado o teste de capacidades multipiloto como PIC no tipo de helicóptero aplicável.
- c) *Helicópteros multimotores de piloto único.* Um candidato à emissão da primeira qualificação de tipo para um helicóptero multimotor de piloto único deverá:
 - 1) antes de iniciar o treino de voo:
 - i) ter passado os exames de conhecimentos teóricos ATPL(H); ou
 - ii) possuir um certificado de realização de um curso de pré-entrada levado a cabo numa ATO. O curso irá abranger as seguintes disciplinas do curso de conhecimentos teóricos ATPL(H):
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves: estrutura/sistemas/grupo motopropulsor e instrumentos/electrónica,
 - Desempenho e planeamento de voo, massa e centragem, desempenho;
 - 2) no caso dos candidatos 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 de cooperação de tripulação múltipla – helicópteros

- a) O curso de formação MCC terá pelo menos:
 - 1) para MCC/IR:
 - i) 25 horas de instrução e exercícios de conhecimentos teóricos; e

- ii) 20 horas de formação prática MCC ou 15 horas, no caso de alunos pilotos 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 dez horas caso o mesmo FSTD seja utilizado tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.
- 2) para MCC/VFR:
- i) 25 horas de instrução e exercícios de conhecimentos teóricos; e
 - ii) 15 horas de formação prática MCC ou dez horas, no caso de alunos pilotos 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 o mesmo FSTD seja utilizado tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.
- b) O curso de formação MCC será realizado em seis meses numa ATO.
Será utilizado um FNPT II ou III qualificado para MCC, um FTD 2/3 ou um FFS.
- c) Excepto quando o curso MCC for combinado com o curso de qualificação de tipo multipiloto, após a realização do curso de formação MCC o candidato receberá um certificado de conclusão.
- d) Um candidato que tenha realizado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave estará isento do requisito na alínea a), subalínea 1, ponto i), ou na alínea a), subalínea 2, ponto i), conforme aplicável.
- e) Um candidato a uma formação MCC/IR que tenha realizado formação MCC/VFR estará isento do requisito na alínea a), subalínea 1), ponto i) e terá de completar cinco horas de formação prática MCC/IR.

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

- a) *Revalidação.* Para revalidação de qualificações de tipo para helicópteros o candidato deverá:
- 1) passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte no tipo de helicóptero relevante, ou num FSTD que represente esse tipo, nos três meses imediatamente precedentes à data de expiração da qualificação; e
 - 2) realizar pelo menos duas horas como piloto do tipo de helicóptero relevante durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência poderá ser contada tendo em vista as duas horas.
 - 3) Quando os candidatos possuírem mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotores de pistão poderão obter a revalidação de todas as qualificações de tipo relevantes ao realizarem a verificação de proficiência em apenas um dos tipos relevantes que possuírem, desde que realizem pelo menos duas horas de tempo de voo como PIC nos outros tipos durante o período de validade.

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

- 4) Quando os candidatos possuírem mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotores de turbina, com uma massa máxima à descolagem certificada até 3 175 kgs, poderão obter a revalidação de todas as qualificações de tipo relevantes ao realizarem a verificação de proficiência em apenas um dos tipos relevantes que possuírem, desde que tenham realizado:
 - i) 300 horas como PIC em helicópteros;
 - ii) 15 horas em cada um dos tipos que possuírem; e
 - iii) pelo menos duas horas de tempo de voo PIC em cada um dos outros tipos durante o período de validade.A verificação de proficiência será efectuada cada vez num tipo diferente.
 - 5) Um piloto que realize com sucesso um teste de capacidades para a emissão de uma qualificação de tipo adicional obterá revalidação para as qualificações de tipo relevantes em grupos comuns, em conformidade com os números 3 e 4.
 - 6) A revalidação de uma IR(H), se possuir a mesma, poderá ser combinada com uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo.
- b) O candidato 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 da alínea a), subalíneas 3 e 4, o candidato não poderá usar os seus privilégios em qualquer um dos tipos.

SECÇÃO 4

Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de descolagem vertical

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

Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, um candidato à emissão da primeira qualificação de tipo de aeronave de descolagem vertical terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência:

- a) para pilotos de aviões:
 - 1) possuir uma CPL/IR(A) com conhecimentos teóricos ATPL ou uma ATPL(A);
 - 2) possuir um certificado de conclusão de um curso MCC;
 - 3) ter realizado mais de 100 horas como piloto em aviões multipiloto;
 - 4) ter realizado 40 horas de instrução de voo em helicópteros;
- b) para pilotos de helicópteros:
 - 1) possuir uma CPL/IR(H) com conhecimentos teóricos ATPL ou uma ATPL/IR(H);
 - 2) possuir um certificado de conclusão de um curso MCC;
 - 3) ter realizado mais de 100 horas como piloto em helicópteros multipiloto;
 - 4) ter realizado 40 horas de instrução de voo em aviões;
- c) para pilotos qualificados a pilotar quer aviões quer helicópteros:

- 1) possuir pelo menos uma CPL(H);
- 2) possuir uma IR e conhecimentos teóricos ATPL ou uma ATPL em aviões ou em helicópteros;
- 3) possuir um certificado de conclusão de um curso MCC em helicópteros ou aviões;
- 4) ter realizado pelo menos 100 horas como piloto em helicópteros ou aviões multipiloto;
- 5) ter realizado 40 horas de instrução de voo em aviões ou helicópteros, conforme aplicável, caso o piloto não tenha experiência como 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 tanto na aeronave como no FSTD a representar a aeronave e adequadamente qualificada para este propósito.

FCL.740.PL Revalidação de qualificações de tipo – aeronave de decolagem vertical

- a) *Revalidação.* Para revalidação de qualificações de tipo para aeronaves de decolagem vertical o candidato deverá:
 - 1) passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte no tipo de aeronave de decolagem vertical relevante nos três meses imediatamente precedente à data de expiração da qualificação;
 - 2) realizar durante o período de validade da qualificação pelo menos:
 - i) dez sectores de rota como piloto do tipo de aeronave de decolagem vertical relevante; ou
 - ii) um sector de rota como piloto do tipo de aeronave de decolagem vertical relevante ou FFS, pilotado com um examinador. Este sector de rota poderá ser pilotado durante a verificação de proficiência.
 - 3) Um piloto a trabalhar para um operador certificado de transporte aéreo comercial em conformidade com os requisitos aplicáveis às operações aéreas e que tenha passado a verificação de proficiência dos operadores combinada com a verificação de proficiência para a revalidação da qualificação de tipo estará isento de cumprir o requisito da sublinha 2.
- b) O candidato 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.

SECÇÃO 5

Requisitos específicos para a categoria de aeróstatos

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

Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, um candidato à emissão da primeira qualificação de tipo de aeróstatos terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência:

- a) para aeróstatos multipiloto:
 - 1) ter realizado 70 horas de tempo de voo como PIC em aeróstatos;
 - 2) possuir um certificado de realização satisfatória de um curso MCC em aeróstatos.
 - 3) Um candidato que não cumpra os requisitos da subalínea 2 terá a qualificação de tipo emitida com os privilégios limitados ao exercício de funções apenas como co-piloto. A limitação será eliminada quando o piloto realizar 100 horas de tempo de voo como PIC ou piloto em comando sob supervisão de aeróstatos.

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

- a) O curso de formação MCC terá pelo menos:
 - 1) 12 horas de instrução e exercícios de conhecimentos teóricos; e
 - 2) cinco horas de formação prática MCC;
 - 3) Será utilizado um FNPT II ou III qualificado para MCC, um FTD 2/3 ou um FFS.
- b) O curso de formação MCC será realizado em seis meses numa ATO.
- c) Excepto quando o curso MCC for combinado com o curso de qualificação de tipo multipiloto, após a realização do curso de formação MCC o candidato receberá um certificado de realização.
- d) Um candidato que tenha realizado formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave estará isento do requisito da alínea a).

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

- a) *Revalidação.* Para revalidação de qualificações de tipo para aeróstatos o candidato deverá:
 - 1) passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte no tipo de aeróstato relevante nos três meses imediatamente precedentes à data de expiração da qualificação; e
 - 2) realizar pelo menos duas horas como piloto do tipo de aeróstato relevante durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência poderá ser contada tendo em conta as duas horas;
 - 3) A revalidação de uma IR(As), quando possuída, poderá ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo.
- b) O candidato 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.

SUBPARTE I
QUALIFICAÇÕES ADICIONAIS

FCL.800 Qualificação acrobática

- a) Os portadores de uma licença de piloto para aviões, TMG ou planadores só poderão realizar voos acrobáticos quando possuírem a qualificação adequada.
- b) Os candidatos a uma qualificação acrobática deverão ter realizado:
 - 1) pelo menos 40 horas de tempo de voo ou, no caso de planadores, 120 lançamentos como PIC na categoria de aeronaves adequada, completados após a emissão da licença;
 - 2) um curso de formação numa ATO, incluindo:
 - i) instrução de conhecimentos teóricos adequados à qualificação;
 - ii) pelo menos cinco horas ou 20 voos de instrução acrobática na categoria de aeronave adequada.
- c) Os privilégios da qualificação acrobática serão limitados à categoria de aeronave em que a instrução de voo foi realizada. Os privilégios serão alargados a outra categoria de aeronave caso o piloto seja portador de uma licença para a categoria de aeronave e tenha realizado com sucesso pelo menos três voos de treino em duplo comando abrangendo a plenitude do programa de treino acrobático nessa categoria de aeronave.

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

- a) Os portadores 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 planadores de reboque ou de publicidade aérea.
- b) Os candidatos a uma qualificação de planador de reboque deverão ter realizado:
 - 1) Pelo menos 30 horas de tempo 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, realizadas após a emissão da licença;
 - 2) um curso de formação numa ATO, incluindo:
 - i) instrução de conhecimentos teóricos sobre operações e procedimentos de reboque;
 - ii) pelo menos dez voos de instrução de reboque de planadores, incluindo pelo menos cinco voos de instrução em duplo comando, e
 - iii) excepto para portadores de uma LAPL(S) ou uma SPL, cinco voos de familiarização num planador lançado por um avião.
- c) Os candidatos a uma qualificação de publicidade aérea deverão ter realizado:
 - 1) pelo menos 100 horas de tempo de voo e 200 descolagens e aterragens como PIC em aviões ou TMG, após a emissão da licença. Pelo menos 30 das referidas horas serão em aviões, caso a actividade seja levada a cabo em aviões, ou em TMG, se a actividade for levada a cabo em TMG;
 - 2) um curso de formação numa ATO, incluindo:

- i) instrução de conhecimentos teóricos sobre operações e procedimentos de reboque;
 - ii) pelo menos dez voos de instrução de publicidade, incluindo pelo menos cinco voos em duplo comando.
- d) Os privilégios das qualificações de planadores de reboque e publicidade aérea serão limitados a aviões ou a TMG, dependendo em quais a instrução de voo foi realizada. Os privilégios serão alargados caso o piloto seja portador de uma licença para a categoria de aviões ou TMG e tenha realizado com sucesso pelo menos três voos de treino em duplo comando abrangendo a plenitude do programa de treino de reboque numa das aeronaves, conforme seja relevante.
- e) De modo a usar os privilégios das qualificações de planadores de reboque e publicidade aérea, o portador da licença terá de realizar um mínimo de cinco reboques durante os últimos 24 meses.
- f) Quando o piloto não cumprir os requisitos estipulados na alínea e) antes de retomar o uso dos seus privilégios terá de completar os reboques em falta com ou sob a supervisão de um instrutor.

FCL.810 Qualificação de voo nocturno

- a) Aviões, TMG, aeróstatos.
 - 1) Caso os privilégios de uma LAPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aeróstatos sejam usados em condições VFR à noite, os candidatos deverão ter realizado um curso de formação numa ATO. O curso consistirá em:
 - i) instrução de conhecimentos teóricos;
 - ii) pelo menos cinco horas de tempo de voo nocturno na categoria de aeronave adequada, incluindo pelo menos três horas de instrução em duplo comando com pelo menos uma hora de navegação através do país comportando pelo menos um voo de treino através do país em duplo comando de pelo menos 50 kms e cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens com paragem total como único ocupante.
 - 2) Antes de realizarem a formação nocturna os portadores de uma LAPL deverão ter realizado a formação de voo básica de instrumentos necessária para a emissão da PPL.
 - 3) Quando os candidatos possuírem uma qualificação de classe de aviões (terra) monomotores de pistão e de TMG podem preencher os requisitos da subalínea 1 supra em qualquer uma das classes ou em ambas as classes.
- b) *Helicópteros*. Se os privilégios de uma PPL para helicópteros se destinarem a ser usados em condições VFR à noite, o candidato deverá:
 - 1) ter realizado pelo menos 100 horas de tempo 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 treino através do país;
 - 2) ter realizado um curso de formação numa ATO. O curso deverá ser realizado num período de seis meses e incluirá:
 - i) cinco horas de instrução de conhecimentos teóricos;

- ii) dez horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando em helicópteros; e
 - iii) cinco horas de tempo de voo noturno, incluindo pelo menos três horas de instrução em duplo comando, comportando pelo menos 1 hora de navegação através do país e cinco circuitos noturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.
- 3) A um candidato que é ou foi portador de uma IR em aviões ou TMG serão creditadas cinco horas tendo em vista o requisito da subalínea 2, ponto ii) supra.
- c) *Balões.* Se os privilégios de uma LAPL para balões ou de uma BPL se destinarem a ser usados em condições VFR à noite, os candidatos deverão ter realizado pelo menos dois voos de instrução à noite de uma hora cada um.

FCL.815 Qualificação de voo de montanha

- a) *Privilégios.* Os privilégios de um portador de uma qualificação de voo de montanha consistem em conduzir voos com aviões ou TMG para e de superfícies designadas como necessitando de tal qualificação pelas autoridades adequadas designadas pelos Estados-Membros.

A qualificação de voo de montanha inicial poderá ser obtida em:

- 1) rodas, para atribuir o privilégio de voar para e de tais superfícies quando não estão cobertas de neve; ou
 - 2) esquis, para atribuir o privilégio de voar para e de tais superfícies quando estão cobertas de neve.
 - 3) Os privilégios da qualificação inicial poderão ser alargados quer para privilégios de rodas quer para privilégios de esquis quando o piloto realizar um curso adequado adicional de familiarização, incluindo instrução de conhecimentos teóricos e instrução de voo, com um instrutor de voo de montanha.
- b) *Curso de formação.* Os candidatos a uma qualificação de voo de montanha deverão ter realizado, num período de 24 meses, um curso de instrução de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. O conteúdo do curso será o adequado aos privilégios pretendidos.
- c) *Teste de capacidades.* Após a realização da formação, o candidato terá de passar um teste de capacidades com um FE certificado para esta finalidade. O teste de capacidades incluirá:
- 1) um exame verbal sobre conhecimentos teóricos;
 - 2) seis aterragens em pelo menos duas superfícies distintas, que não a superfície de partida, designadas como necessitando de uma qualificação de voo de montanha.
- d) *Validade.* Uma qualificação de voo de montanha será válida por um período de 24 meses.
- e) *Revalidação.* Para a revalidação de uma qualificação de voo de montanha, o candidato deverá:

- 1) ter realizado pelo menos seis aterragens de montanha nos últimos 24 meses; ou
 - 2) passar uma verificação de proficiência. A verificação de proficiência cumprirá os requisitos da alínea c).
- f) *Renovação*. Caso a qualificação tenha expirado, o candidato deverá cumprir os requisitos da alínea e), subalínea 2.

FCL.820 Qualificação de ensaio de voo

- a) Os portadores de uma licença de pilotos para aviões ou helicópteros só poderão desempenhar funções como PIC nas categorias 1 e 2 de ensaios de voo, como definido na Parte-21, quando possuírem uma qualificação de ensaio de voo.
- b) A obrigação de possuir uma qualificação de ensaio de voo estabelecida na alínea a) só se aplicará a ensaios de voo conduzidos em:
 - 1) helicópteros certificados ou que serão certificados em conformidade com as normas CS-27 ou CS-29 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes; ou
 - 2) aviões certificados ou que serão certificados em conformidade com:
 - i) as normas CS-25 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes; ou
 - ii) as normas CS-23 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, excepto para aviões com uma massa máxima à descolagem inferior a 2 000 kgs.
- c) Os privilégios de um portador de uma qualificação de ensaio de voo consistem em, na categoria de aeronaves relevante:
 - 1) no caso de uma qualificação de ensaio de voo de categoria 1, conduzir todas as categorias de ensaios de voo, como definido na Parte-21, como PIC ou como co-piloto;
 - 2) no caso de uma qualificação de ensaio de voo de categoria 2:
 - i) conduzir ensaios de voo de categoria 1, como definido na Parte-21:
 - como co-piloto; ou
 - como PIC, no caso dos aviões a que é feita referência na alínea b), subalínea 2, ponto ii), com excepção dos inseridos na categoria pendular ou com uma velocidade de cálculo de mergulho acima de 0,6 mach ou tecto máximo acima de 25 000 pés;
 - ii) conduzir todas as outras categorias de ensaios de voo, como definido na Parte-21, como PIC ou como co-piloto;
 - 3) além disso, para ambas as qualificações de ensaio de voo de categoria 1 e 2, poder conduzir voos especificamente relacionados com a actividade de entidades de projecto e produção, no âmbito dos seus privilégios, quando os requisitos da Subparte H possam não ser cumpridos.
- d) Os candidatos à obtenção da primeira emissão de uma qualificação de ensaio de voo deverão:
 - 1) possuir pelo menos uma CPL e uma IR na categoria de aeronave adequada;
 - 2) ter completado pelo menos 1 000 horas de tempo de voo na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos 400 horas como PIC;

- 3) ter realizado um curso de formação numa ATO adequado à aeronave e categoria de voos pretendidos. A formação abrangerá pelo menos as seguintes matérias:
- Desempenho;
 - Estabilidade e qualidades de controlo/manuseamento;
 - Sistemas;
 - Gestão de teste;
 - Gestão de risco/segurança.
- e) Os privilégios de portadores de uma qualificação de ensaio de voo poderão ser alargados a outra categoria de ensaio de voo e a outra categoria de aeronaves quando realizarem um curso de formação adicional numa ATO.

SUBPARTE J

Instrutores

SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.900 **Certificados de instrutor**

- a) Aspectos gerais. Um indivíduo deverá apenas realizar:
- 1) instrução de voo numa aeronave quando possuir:
 - i) uma licença de piloto emitida ou aceite em conformidade com o presente regulamento;
 - ii) um certificado de instrutor adequado à instrução dada, emitido em conformidade com a presente Subparte;
 - 2) instrução de treino artificial ou instrução MCC quando possuir um certificado de instrutor adequado à instrução dada, emitido em conformidade com a presente Subparte.
- b) *Condições especiais*
- 1) No caso de introdução de uma nova aeronave nos Estados-Membros ou na frota do operador, quando não for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente Subparte a autoridade competente poderá emitir um certificado específico a conceder privilégios para a instrução de voo. Tal certificado será limitado a voos de instrução necessários para a introdução do novo tipo de aeronave e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder 1 ano.
 - 2) Os portadores de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), subalínea 1, que pretendam candidatar-se à emissão de um certificado de instrutor terão de cumprir os pré-requisitos e requisitos de revalidação estipulados para essa categoria de instrutor.
- c) Instrução fora do território dos Estados-Membros
- 1) Sem prejuízo da alínea a), no caso da instrução de voo ministrada numa ATO localizada fora do território dos Estados-Membros, a autoridade competente poderá emitir um certificado de instrutor a um candidato portador de uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o Anexo 1 da OACI, desde que o candidato:
 - i) possua pelo menos uma CPL na categoria de aeronave adequada;
 - ii) cumpra os requisitos estipulados na presente Subparte para a emissão do certificado de instrutor relevante;
 - iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras de segurança da aviação europeia de modo a estar capacitado a exercer privilégios de instrução em conformidade com a presente Parte.
 - 2) O certificado será limitado para ministrar instrução de voo:
 - i) em ATO localizadas fora do território dos Estados-Membros;

- ii) a alunos pilotos que tenham conhecimentos suficientes na língua em que a instrução de voo é dada.

FCL.915 Pré-requisitos e requisitos gerais para instrutores

- a) Aspectos gerais. Um candidato a um certificado de instrutor deverá ter pelo menos 18 anos de idade.
- b) *Requisitos adicionais para instrutores que ministram instrução de voo em aeronaves.* Um candidato a ou um portador de um certificado de instrutor com privilégios para ministrar instrução de voo numa aeronave deverá:
 - 1) possuir pelo menos a licença e, quando relevante, a qualificação para a instrução de voo a ser dada;
 - 2) com excepção do caso de instrutor de ensaio de voo:
 - i) ter realizado pelo menos 15 horas de voo como piloto na classe ou no tipo de aeronave em que a instrução de voo será ministrada, das quais um máximo de sete horas podem ter sido realizadas num FSTD que represente a classe ou o tipo de aeronave, quando aplicável; ou
 - ii) ter passado uma avaliação de competências para a categoria de instrutor relevante na classe ou no tipo de aeronave;
 - 3) estar autorizado a desempenhar funções como PIC na aeronave durante tal instrução de voo.
- c) Atribuição de créditos tendo em vista qualificações adicionais com a finalidade de revalidação
 - 1) Aos candidatos a certificados de instrutor adicionais poderão ser creditadas capacidades de ensino e aprendizagem já demonstradas para o certificado de instrutor que possuem.
 - 2) As horas pilotadas como examinador durante os testes de capacidades ou verificações de proficiência serão creditadas na totalidade tendo em vista os requisitos de revalidação para todos os certificados de instrutor possuídos.

FCL.920 Competência e avaliação do instrutor

Todos os instrutores serão formados para obter as seguintes competências:

- Preparação de recursos,
- Criação de um ambiente propício à aprendizagem,
- Apresentação de conhecimentos,
- Gestão Integrada de Ameaças e Erros (TEM) e gestão de recursos de tripulação,
- Gestão de tempo para alcançar os objectivos da formação,
- Facilitação da aprendizagem,
- Avaliação do desempenho do formando,
- Monitorização e avaliação de progressos,
- Avaliação das sessões de formação,
- Relatório de resultados.

FCL.925 Requisitos adicionais para instrutores para a MPL

- a) Os instrutores a ministrar formação para a MPL devem:
 - 1) ter realizado com sucesso o curso de formação para instrutor de MPL numa ATO; e
 - 2) adicionalmente, para as fases básica, intermédia e avançada do curso de formação integrado de MPL:
 - i) ter experiência em operações multipiloto; e
 - ii) ter realizado formação inicial de gestão de recursos de tripulação com um operador certificado de transporte aéreo comercial em conformidade com os requisitos aplicáveis de operações aéreas.
- b) Curso de formação para instrutores de MPL
 - 1) O curso de formação para instrutores de MPL deverá ter pelo menos 14 horas de formação.
 - 2) Após a realização do curso de formação, o candidato terá de efectuar uma avaliação das competências de instrutor e do conhecimento da abordagem de uma formação com base em competências.

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 realização do curso de formação de MPL, a ATO emitirá ao candidato um certificado de qualificação de instrutor de MPL.
- c) De modo a manter os privilégios, o instrutor terá de, nos 12 meses precedentes, levar a cabo num curso de formação de MPL:
 - 1) uma sessão de simulador de pelo menos três horas; ou
 - 2) um exercício aéreo de pelo menos uma hora que consista em pelo menos duas descolagens e aterragens.
- d) Caso o instrutor não tenha preenchido os requisitos da alínea c), antes de exercer os privilégios para levar a cabo instrução de voo para a MPL, deverá:
 - 1) receber treino de actualização numa ATO de modo a atingir o nível de competência necessário para passar a avaliação de competência de instrutor; e
 - 2) passar a avaliação de competências de instrutor estipulada na alínea b), subalínea 2.

FCL.930 Curso de formação

Os candidatos a um certificado de instrutor deverão ter realizado um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO. Além dos elementos específicos estabelecidos na presente Parte para cada categoria de instrutor, o curso incluirá os elementos requeridos em FCL.920.

FCL.935 Avaliação de competências

- a) Com excepção do instrutor de cooperação de tripulação múltipla (MCCI), o instrutor de treino artificial (STI), o instrutor de voo de montanha (MI) e o instrutor de voo de ensaio (FTI), um candidato a um certificado de instrutor terá de passar uma

avaliação de competências na categoria de aeronaves adequada para demonstrar ao examinador qualificado, em conformidade com a Subparte K, a capacidade de instruir um aluno piloto ao nível exigido para a emissão da licença, qualificação ou certificado relevante.

- b) Esta avaliação incluirá:
 - 1) a demonstração de competências descrita em FCL.920, antes do voo, depois do voo e instrução de conhecimentos teóricos;
 - 2) exames teóricos orais em terra, instrução antes e depois do voo e demonstrações em voo durante o teste de capacidades na classe, no tipo ou no FSTD da aeronave adequada;
 - 3) exercícios adequados à avaliação das competências do instrutor.
- c) A avaliação será efectuada na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave ou no FSTD utilizado para a instrução de voo.
- d) Quando for necessária uma avaliação de competências para a revalidação de um certificado de instrutor, um candidato que não obtiver aprovação na avaliação antes da data de expiração de um certificado de instrutor não poderá usar os privilégios do mesmo certificado até que a avaliação tenha sido realizada com sucesso.

FCL.940 Validade dos certificados de instrutor

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

SECÇÃO 2

Requisitos específicos para a instrução de voo de aeronaves ligeiras - LAFI

FCL.905.LAFI LAFI - Privilégios e condições

Os privilégios de uma LAFI consistem em realizar voos de instrução para a emissão, revalidação ou renovação de:

- a) uma LAPL básica, no caso de aviões;
- b) uma LAPL, na categoria de aeronave adequada;
- c) extensões de classe ou de tipo a serem averbadas numa LAPL, na categoria de aeronave adequada;
- d) qualificações de voo nocturno, acrobático e de reboque nas categorias de aeronave adequadas, desde que o instrutor possua a qualificação adequada e tenha demonstrado capacidade para instruir nesse tipo de qualificação a um instrutor qualificado em conformidade com a alínea e);
- e) um certificado LAFI, desde que o instrutor:
 - 1) tenha demonstrado a um examinador de instrutores a capacidade de instruir para um certificado LAFI, durante uma avaliação de competências levando a cabo em conformidade com o estipulado em FCL.935 na categoria de aeronave adequada; e
 - 2) no caso de uma LAFI para planadores, tenha completado pelo menos 50 horas ou 150 lançamentos de instrução de voo em planadores;

- 3) no caso de uma LAFI para balões, tenha completado pelo menos 50 horas ou 50 lançamentos de instrução de voo em balões;
- 4) para todas as outras categorias de aeronave, tenha completado pelo menos 150 horas de instrução de voo na categoria de aeronaves adequada.

FCL.910.LAFI LAFI – Privilégios restritos

- a) Um LAFI terá os seus privilégios limitados a não desempenhar funções de instrutor para os primeiros voos como único ocupante e primeiros voos de navegação como único ocupante e para apenas levar a cabo instrução de voo para a emissão de uma LAPL sob a supervisão de um LAFI ou FI para a mesma categoria de aeronave designada pela ATO para esta finalidade.
- b) As limitações da alínea a) serão removidas do certificado LAFI quando o LAFI tiver realizado:
 - 1) no caso de uma LAFI para aviões, pelo menos 50 horas de instrução de voo num avião monomotor de pistão ou TMG e tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos como único ocupante;
 - 2) no caso de uma LAFI para helicópteros, pelo menos 50 horas de instrução de voo em helicópteros e tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos como único ocupante;
 - 3) no caso de uma LAFI para planadores, pelo menos 15 horas ou 50 lançamentos de instrução de voo abrangendo a totalidade do programa de formação de voo para a emissão de uma LAPL para planadores;
 - 4) no caso de uma LAFI para balões, pelo menos 15 horas ou 50 descolagens de instrução de voo abrangendo a totalidade do programa de formação de voo para a emissão de uma LAPL para balões.

FCL.915.LAFI LAFI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado LAFI deverá:

- a) no caso de um LAFI para aviões:
 - 1) ter realizado pelo menos 20 horas de tempo de voo de treino através do país num avião monomotor de pistão ou num TMG como PIC;
 - 2) ter realizado pelo menos 200 horas de tempo de voo, incluindo 150 horas como PIC em aviões ou TMG;
 - 3) ter realizado pelo menos 30 horas de tempo de voo como PIC num avião monomotor de pistão, quando o candidato pretender dar instrução de voo em aviões monomotores de pistão;
 - 4) ter realizado pelo menos 30 horas de tempo de voo como PIC num TMG, quando o candidato pretender dar instrução de voo em TMG.
- b) no caso de um LAFI para helicópteros:
 - 1) ter recebido pelo menos dez horas de instrução de voo por instrumentos num helicóptero monomotor de pistão, das quais não mais do que cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FSTD;
 - 2) ter realizado pelo menos 20 horas de tempo de voo de treino através do país em helicópteros como PIC;

- 3) ter realizado pelo menos 250 horas de tempo de voo em helicópteros, das quais 200 horas como PIC;
 - 4) ter realizado pelo menos 15 horas de voo no tipo de helicóptero em que a instrução de voo será dada;
- c) no caso de um LAFI para planadores, ter realizado pelo menos 100 horas de tempo de voo como PIC e 200 lançamentos como PIC em planadores e planadores motorizados, excluindo TMG. Além disso, quando o candidato pretender ministrar instrução de voo em TMG, terá de realizar pelo menos 30 horas de tempo de voo como PIC em TMG e realizar uma avaliação de competências adicional, em conformidade com o estipulado em FCL.935, em TMG com um LAFI certificado, em conformidade com o estipulado na alínea e) em FCL.905.LAFI.
- d) no caso de um LAFI para balões, ter realizado pelo menos 75 horas de tempo de voo em balão como PIC, das quais pelo menos 15 horas serão na classe em que a instrução de voo deverá ser ministrada.

FCL.930.LAFI LAFI – Curso de formação

- a) Os candidatos a um certificado LAFI terão de passar um teste de voo de entrada para avaliar as suas capacidades para realizar o curso de formação.
- O teste de voo de entrada será realizado com um LAFI certificado em conformidade com o estipulado na alínea a) em FCL.905.LAFI ou com um FI certificado em conformidade com a alínea i) em FCL.905.FI na categoria de aeronave adequada.
- b) O curso de formação para um LAFI incluirá pelo menos:
- 1) para um LAFI para aviões, TMG ou helicópteros:
 - i) 25 horas de ensino e aprendizagem;
 - ii) 50 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;
 - iii) A) para um LAFI para aviões ou TMG: pelo menos 12 horas de instrução de voo em duplo comando, incluindo uma hora de instrução de voo apenas com referência aos instrumentos. Das 12 horas, uma hora poderá ser levada a cabo num FSTD;
 - B) para um LAFI para helicópteros: pelo menos 25 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais cinco horas podem ser levadas a cabo num FSTD.
 - iv) Aos pilotos portadores de um certificado LAFI(A) ou (H) ou um FI(A), (H) ou (As) serão creditadas 30 horas tendo em vista as 50 horas estipuladas na alínea b), subalínea 1, ponto ii).
 - v) Aos pilotos portadores de um certificado LAFI(S) ou (B) ou um FI(S) ou (B) serão creditadas 18 horas tendo em vista as 50 horas estipuladas na alínea b), subalínea 1, ponto ii).
 - vi) Aos pilotos portadores de um certificado LAFI ou FI para planadores com extensão TMG serão creditadas seis horas tendo em conta os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 1), ponto iii), entrada A);
- 2) para um LAFI para planadores ou balões:

- i) 25 horas de ensino e aprendizagem;
 - ii) 30 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;
 - iii) A) para um LAFI para planadores, pelo menos seis horas de instrução de voo em duplo comando ou pelo menos 20 descolagens;
 - B) para um LAFI para planadores a ministrar formação em TMG, pelo menos seis horas de instrução de voo em duplo comando em TMG;
 - C) para um LAFI para balões, três horas de instrução de voo em duplo comando, incluindo pelo menos três descolagens;
 - D) aos pilotos portadores de um certificado LAFI ou FI em qualquer categoria de aeronave serão creditadas 18 horas tendo em conta os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 2, ponto ii).
- c) Os pilotos que possuíram um certificado FI na mesma categoria de aeronave serão creditados na totalidade tendo em conta os requisitos das alíneas a) e b) supra.

FCL.940.LAFI LAFI – Revalidação e renovação

- a) Para a revalidação de um certificado LAFI o portador terá de cumprir dois dos três seguintes requisitos:
- 1) realizar pelo menos:
 - i) no caso de um LAFI para aviões ou helicópteros, 45 horas ou 120 descolagens de instrução de voo na categoria de aeronave adequada como LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI ou como examinador durante o período de validade do certificado;
 - ii) no caso de um LAFI para planadores, 30 horas ou 60 descolagens de instrução de voo em planadores, planadores motorizados ou TMG como LAFI, FI, ou como examinador durante o período de validade do certificado;
 - iii) no caso de um LAFI para balões, seis horas de instrução de voo em balões como LAFI, FI, ou como examinador durante o período de validade do certificado;
 - 2) frequentar um seminário de reatualização para instrutores no período de validade do certificado;
 - 3) passar uma avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935 nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado LAFI.
- b) Renovação. Caso o certificado LAFI tenha caducado, o candidato terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
- 1) frequentar um seminário de renovação para instrutores;
 - 2) passar uma avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para o instrutor de voo - FI

FCL.905.FI FI - Privilégios e condições

Os privilégios de um FI consistem em realizar voos de instrução para a emissão, revalidação ou renovação de:

- a) uma PPL, SPL, BPL e LAPL, na categoria de aeronaves adequada;
- b) qualificações de classe e de tipo para aeronaves de piloto único e monomotores, excepto para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho; extensões de classe e de grupo para balões e extensões de classe para planadores;
- c) qualificações de tipo para aeronaves de piloto único ou multipiloto;
- d) uma CPL na categoria de aeronave adequada, desde que o FI tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto na mesma categoria de aeronave, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
- e) um certificado de voo nocturno, desde que o FI:
 - 1) esteja certificado a pilotar à noite na categoria de aeronave adequada;
 - 2) tenha demonstrado a capacidade de instruir à noite a um FI certificado em conformidade com a alínea i) abaixo; e
 - 3) cumpra os requisitos de experiência de voo nocturno estipulados na alínea b), subalínea 2, em FCL.060.
- f) uma qualificação de reboque ou de voo acrobático, desde que possua tais privilégios e que o FI tenha demonstrado a capacidade de instruir para essa qualificação a um FI certificado em conformidade com a alínea i) infra;
- g) uma IR na categoria de aeronave adequada, desde que o FI:
 - 1) tenha pelo menos 200 horas de tempo de voo sob IFR, das quais até 50 horas podem ser em instrumentos em terra num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II;
 - 2) tenha realizado como aluno piloto o curso de formação IRI e tenha passado o teste de capacidades para um certificado IRI; e
 - 3) além disso:
 - i) para aviões multimotores, tenha cumprido os requisitos para a emissão de um certificado CRI;
 - ii) para helicópteros multimotores, tenha cumprido os requisitos para a emissão de um certificado TRI.
- h) qualificações de classe ou de tipo piloto único e multimotor, excepto para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, desde que o FI cumpra:
 - 1) no caso de aviões, os pré-requisitos para o curso de formação CRI estipulados na alínea a) em FCL.915.CRI e os requisitos em FCL.930.CRI e FCL.935;
 - 2) no caso de helicópteros, os requisitos estipulados na alínea c), subalínea 1), em FCL.910.TRI e os pré-requisitos para o curso de formação TRI(H) estipulados na alínea b), subalínea 2), em FCL.915.TRI;
 - i) um certificado FI, IRI, CRI, STI, MI ou LAFI, desde que o FI tenha:
 - 3) realizado pelo menos:

- i) no caso de um FI(S), pelo menos 50 horas ou 150 lançamentos de instrução de voo em planadores;
 - ii) no caso de um FI(B), pelo menos 50 horas ou 50 descolagens de instrução de voo em balões;
 - iii) no caso de um FI(A) ou FI(H) a instruir para um LAFI(A) ou (H), 150 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada;
 - iv) em todos os outros casos, 500 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada;
- 4) passado uma avaliação de competências, em conformidade com o estipulado em FCL.935, na categoria de aeronave adequada para demonstrar a um Examinador de Instrutor de Voo (FIE) a capacidade para instruir para um certificado FI;
- i) um MPL, desde que o FI:
- 5) para a fase nuclear de voo da formação, tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
- 6) para a fase básica da formação:
- i) possua uma IR para avião multimotor e o privilégio para instruir para uma IR; e
 - ii) tenha pelo menos 1 500 horas de tempo de voo em operações de tripulação múltipla.
- 7) no caso de um FI já certificado para instruir em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito da alínea 2), subalínea ii), poderá 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 de treino de voo em avião comercial num operador recorrente;
 - v) no conteúdo do curso de instrutor MCCI.

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

FCL.910.FI FI – Privilégios restritos

- a) Um FI terá os seus privilégios limitados à realização de instrução de voo sob a supervisão de um FI para a mesma categoria de aeronave designada pela ATO para este propósito nos seguintes casos:
- 1) para a emissão de uma PPL, SPL, BPL e LAPL;
 - 2) em todos os cursos integrados ao nível PPL, no caso de aviões ou helicópteros;

- 3) para qualificações de classe e de tipo para aeronaves de piloto único e monomotores, extensões de classe e grupo para balões e extensões de classe para planadores;
 - 4) para as qualificações de voo nocturno, de reboque e acrobático.
- b) Enquanto realizar formação sob supervisão, em conformidade com a alínea a), o FI não terá o privilégio de autorizar o aluno piloto a levar a cabo os primeiros voos como único ocupante e os primeiros voos de treino através do país como único ocupante.
- c) As limitações das alíneas a) e b) serão eliminadas do certificado FI quando o FI tiver realizado pelo menos:
- 1) para o FI(A), 100 horas de instrução de voo em aviões ou TMG e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos como único ocupante;
 - 2) para o FI(H), 100 horas de instrução de voo em helicópteros e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos como único ocupante com exercícios aéreos;
 - 3) para FI(As), FI(S) e FI(B), 15 horas ou 50 descolagens de instrução de voo abrangendo a totalidade do programa de formação de voo para a emissão de uma PPL(As), SPL ou BPL na categoria de aeronave adequada.

FCL.915.FI FI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado FI deverá:

- a) no caso do FI(A) e FI(H):
- 1) ter recebido pelo menos dez 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 tempo de voo de treino através do país VFR na categoria de aeronave adequada como PIC; e
- b) além disso, para o FI(A):
- 1) possuir pelo menos uma CPL(A); ou
 - 2) possuir pelo menos uma PPL(A) e:
 - i) ter cumprido os requisitos para os conhecimentos teóricos CPL; e
 - ii) ter completado pelo menos 200 horas de tempo de voo em aviões ou TMG, das quais 150 horas como PIC;
 - 3) ter realizado pelo menos 30 horas em aviões monomotores de pistão, das quais pelo menos cinco horas deverão ter sido realizadas nos seis meses precedentes ao teste de voo de entrada estipulado na alínea a) em FCL.930.FI;
 - 4) ter realizado um voo de treino VFR através do país como PIC, incluindo um voo de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ter sido efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes;
- c) além disso, para o FI(H), ter realizado 250 horas de tempo de voo total como piloto de helicópteros, das quais:

- 1) pelo menos 100 horas como PIC, caso o candidato possua pelo menos um CPL(H); ou
 - 2) pelo menos 200 horas como PIC, caso o candidato possua pelo menos uma PPL(H) e tenha cumprido os requisitos para os conhecimentos teóricos CPL;
- d) para um FI(As), ter realizado 500 horas de tempo de voo em aeróstatos como PIC, das quais 400 horas como PIC portador de uma CPL(As);
- e) para um FI(S), ter realizado 100 horas de tempo de voo e 200 lançamentos como PIC em planadores. Além disso, quando o candidato pretender ministrar instrução de voo em TMG, terá de realizar pelo menos 30 horas de tempo de voo como PIC em TMG e realizar uma avaliação de competências adicional em TMG, em conformidade com o estipulado em FCL.935, com um FI certificado em conformidade com o estipulado na alínea i) em FCL.905.FI.
- f) para um FI(B), ter realizado pelo menos 75 horas de tempo de voo em balão como PIC, das quais pelo menos 15 horas na classe em que a instrução de voo for ministrada.

FCL.930.FI FI – Curso de formação

- a) Os candidatos a um certificado FI deverão ter passado um teste de voo de entrada específico com um FI certificado em conformidade com a alínea i) em FCL.905.FI nos 6 meses precedendo o início do curso, de modo a avaliar a sua capacidade para realizar o curso. Este teste de voo de entrada terá como base a verificação de proficiência para as qualificações de classe e de tipo tal como estipulado no Apêndice 9 da presente Parte.
- b) O curso de formação FI incluirá:
- 1) 25 horas de ensino e aprendizagem;
 - 2)
 - i) no caso de um FI(A), (H) e (As) pelo menos 100 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;
 - ii) no caso de um FI(B) ou (S) pelo menos 30 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;
 - 3)
 - i) no caso de um FI(A) e (H), pelo menos 30 horas de instrução de voo, das quais 25 horas devem ser de instrução de voo em duplo comando, das quais cinco horas podem ser levadas a cabo num FFS, num FNPT I ou II ou num FTD 2/3;
 - ii) no caso de um FI(As), pelo menos 20 horas de instrução de voo, das quais 15 horas devem ser instrução de voo em duplo comando;
 - iii) no caso de um FI(S), pelo menos seis horas ou 20 descolagens de instrução de voo;
 - iv) no caso de um FI(S) a ministrar formação em TMG, pelo menos seis horas de instrução de voo em duplo comando em TMG;
 - v) no caso de um FI(B), pelo menos três horas, incluindo três descolagens de instrução de voo.

- c) Os pilotos que possuem ou que possuíram um certificado LAFI(B) ou (S) serão creditados na totalidade tendo em conta os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) para o certificado FI na mesma categoria de aeronave.
- d) Aos pilotos que possuem ou que possuíram um certificado LAFI(A) ou (H) serão creditadas horas tendo em conta os requisitos estabelecidos na alínea b), subalínea 2, ponto i), e com 12 horas tendo em conta o requisito estabelecido na alínea b), subalínea 3, ponto i), para o certificado FI na mesma categoria de aeronave.
- e) Ao candidatarem-se a um certificado noutra categoria de aeronave, aos pilotos que possuem ou possuíram:
 - 1) um certificado FI(A), (H) ou (As) serão creditadas 55 horas tendo em conta o requisito estipulado na alínea b), subalínea 2, ponto i), ou 18 horas tendo em conta os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 2, ponto i);
 - 2) um certificado LAFI(A) ou (H) serão creditadas 40 horas tendo em conta o requisito estipulado na alínea b), subalínea 2, ponto i), ou 18 horas tendo em conta os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 2, ponto i);
 - 3) um certificado LAFI(B) ou (S), ou um FI(B) ou (S), serão creditadas 18 horas tendo em conta os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 2.

FCL.940.FI FI – Revalidação e renovação

- a) Para a revalidação de um certificado FI o portador terá de cumprir dois dos três seguintes requisitos:
 - 1) concluir:
 - i) no caso de um FI(A) e (H), pelo menos 50 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada durante o período de validade do certificado como LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI ou como examinador. Caso os privilégios de instrução para a IR sejam revalidados, dez das referidas horas deverão ser de instrução de voo para uma IR e deverão ter sido realizadas nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado FI;
 - ii) no caso de um FI(As), 20 horas de instrução de voo em aeróstatos como FI, IRI ou como examinador durante o período de validade do certificado. Caso os privilégios de instrução para a IR sejam revalidados, dez das referidas horas deverão ser de instrução de voo para uma IR e deverão ter sido realizadas nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado FI;
 - iii) no caso de um FI(S), pelo menos 30 horas ou 60 descolagens de instrução de voo em planadores, planadores motorizados ou TMG como LAFI, FI ou como examinador durante o período de validade do certificado;
 - iv) no caso de um FI(B), pelo menos seis horas de instrução de voo em balões como LAFI, FI ou como examinador durante o período de validade do certificado;
 - 2) frequentar um seminário de reatualização para instrutores no período de validade do certificado FI;

- 3) passar uma avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935 nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado FI.
- b) Para pelo menos cada revalidação alternativa subsequente no caso de um FI(A) ou FI(H), ou cada terceira revalidação, no caso de um FI(As), (S) ou (B), o portador terá de passar uma avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935.
- c) *Renovação.* Caso o certificado FI tenha caducado, o candidato terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
 - 1) frequentar um seminário de reactualização para instrutores;
 - 2) passar uma avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935.

SECÇÃO 4

Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de tipo - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilégios e condições

Os privilégios de um TRI consistem em instruir para:

- a) a revalidação e a renovação de IR, desde que o TRI possua uma IR válida;
- b) a emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o portador tenha três anos de experiência como TRI; e
- c) no caso de um TRI para aviões de piloto único:
 - 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho quando o candidato procurar obter privilégios para operar em operações de piloto único.

Os privilégios de um TRI(SPA) podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho em operações multipiloto, desde que o TRI:
 - i) possua um certificado MCCI; ou
 - ii) possua ou tenha possuído um certificado TRI para aviões multipiloto.
 - 2) o curso MPL na fase básica, desde que tenha os privilégios alargados a operações multipiloto e possua ou tenha possuído um certificado FI(A) ou IRI(A).
- d) no caso de um TRI para aviões multipiloto:
 - 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:
 - i) aviões multipiloto;
 - ii) aviões complexos de piloto único e de alto desempenho quando o candidato procurar obter privilégios para operar em operações multipiloto;
 - 2) formação MCC;
 - 3) o curso MPL nas fases básica, intermédia e avançada, desde que, para a fase básica, possua ou tenha possuído 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 possua uma qualificação de tipo multipiloto para helicópteros;
 - 3) O alargamento da IR(H) monomotor para a IR(H) multimotor.
- f) no caso de um TRI para aeronaves de descolagem vertical:
 - 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aeronaves de descolagem vertical;
 - 2) formação MCC.

FCL.910.TRI TRI – Privilégios restritos

- a) *Aspectos gerais.* Caso a formação TRI seja levada a cabo apenas num FFS, os privilégios do TRI serão restringidos à formação em FFS.
Neste caso, o TRI poderá realizar voo de linha sob supervisão, desde que o curso de formação TRI tenha incluído formação adicional para este propósito.
- b) *TRI para aviões e para aeronaves de descolagem vertical – TRI(A) e TRI(PL).* Os privilégios de um TRI estão restringidos ao tipo de avião ou de aeronave de descolagem vertical na qual a formação e a avaliação de competências foram realizadas. Os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos quando o TRI:
 - 1) tiver realizado nos 12 meses precedentes à candidatura pelo menos 15 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais sete sectores podem ter sido realizados num FFS;
 - 2) tiver realizado as partes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI relevante;
 - 3) tiver passado as secções relevantes da avaliação de competências, em conformidade com o estipulado em FCL.935, de modo a demonstrar a um FIE ou a um TRE, certificado em conformidade com a Subparte K, a sua capacidade de instruir um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução antes do voo, depois do voo e de conhecimentos teóricos.
- c) TRI para helicópteros – TRI(H).
 - 1) Os privilégios de um TRI(H) estão restringidos ao tipo de helicóptero no qual foi realizado o teste de capacidades para a emissão do certificado TRI. Os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos quando o TRI:
 - i) tiver realizado a parte técnica do tipo adequado do curso TRI no tipo de helicóptero aplicável ou num FSTD que represente esse tipo;
 - ii) tiver realizado pelo menos 2 horas de instrução de voo no tipo aplicável, sob a supervisão de um TRI(H) adequadamente certificado; e
 - iii) tiver passado as secções relevantes da avaliação de competências, em conformidade com o estipulado em FCL.935, de modo a demonstrar a um FIE ou a um TRE, certificado em conformidade com a Subparte K, a sua capacidade de instruir um piloto ao nível exigido para a emissão de

uma qualificação de tipo, incluindo instrução antes do voo, depois do voo e de conhecimentos teóricos.

- 2) Antes de os privilégios de um TRI(H) serem alargados de piloto único para privilégios multipiloto no mesmo tipo de helicópteros o portador deverá ter pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.
- d) Sem prejuízo dos números supra, os portadores de um certificado TRI a quem foi emitida uma qualificação de tipo em conformidade com o estipulado na alínea e) em FCL.725 estarão autorizados a alargar os seus privilégios TRI a esse novo tipo de aeronave.

FCL.915.TRI TRI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado TRI deverá:

- a) possuir 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 tempo de voo como piloto em aviões multipiloto; e
 - 2) ter realizado, nos 12 meses precedentes à data da candidatura, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC ou co-piloto, no tipo de aeronave aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido realizados num FFS que represente o mesmo tipo;
- c) para um certificado TRI(SPA):
 - 1) ter realizado, nos 12 meses precedentes à data da candidatura, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC, no tipo de aeronave aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido realizados num FFS que represente o mesmo tipo; e
 - 2) i) ter realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões, incluindo 30 horas como PIC no tipo de avião aplicável; ou
ii) possuir ou ter possuído um certificado FI para aviões multimotores com privilégios IR(A);
- d) para TRI(H):
 - 1) para um certificado TRI(H) para helicópteros de piloto único e monomotores, ter realizado 250 horas como piloto em helicópteros;
 - 2) para um certificado TRI(H) para helicópteros de piloto único e multimotores, ter realizado 500 horas como piloto em helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros de piloto único multimotores;
 - 3) para um certificado TRI(H) para helicópteros multipiloto, ter realizado 1 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, incluindo:
 - i) 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto; ou
 - ii) para candidatos que já possuam um certificado TRI(H) para helicópteros de piloto único e multimotores, 100 horas como piloto no referido tipo em operações multipiloto.

- 4) Os portadores de um certificado FI(H) serão creditados na totalidade tendo em vista os requisitos estipulados nos números 1 e 2 no helicóptero de piloto único relevante;
- e) para TRI(PL):
- 1) ter realizado 1 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões multipiloto, aeronaves de decolagem vertical ou helicópteros multipiloto; e
 - 2) ter realizado, nos 12 meses precedentes à candidatura, 30 sectores de rota, incluindo decolagens e aterragens, como PIC ou co-piloto, no tipo de aeronave de decolagem vertical aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido realizados num FFS que represente o mesmo tipo.

FCL.930.TRI TRI – Curso de formação

- a) O curso de formação TRI incluirá, pelo menos:
- 1) 25 horas de ensino e aprendizagem;
 - 2) dez horas de formação técnica, incluindo a revisão de conhecimentos teóricos, a preparação de planos de lição e o desenvolvimento de capacidades de instrução em sala de aulas/simulador;
 - 3) cinco horas de instrução de voo na aeronave adequada ou num simulador que represente a mesma aeronave para aeronaves de piloto único e dez horas para aeronaves multipiloto num simulador que represente a mesma aeronave.
- b) Os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado de instrutor serão creditados na totalidade tendo em conta o requisito da alínea a), subalínea 1.
- c) Um candidato a um certificado TRI que possua um certificado SFI para o tipo relevante será creditado na totalidade tendo em conta os requisitos do presente número para a emissão de um certificado TRI restrito à instrução de voo em simuladores.

FCL.935.TRI TRI - Avaliação de competências

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

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

FCL.940.TRI TRI – Revalidação e renovação

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado TRI o candidato terá de, no período de validade do certificado TRI, cumprir dois dos três seguintes requisitos:
- 1) realizar 50 horas de instrução de voo em cada um dos tipos de aeronave para os quais possuir privilégios de instrução, ou num FSTD que represente os mesmos tipos, das quais pelo menos 15 horas terão de ser realizadas nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado TRI.

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

- 2) receber treino renovador de instrutor como TRI numa ATO;
 - 3) passar a avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935.
- b) Para pelo menos cada revalidação alternativa de um certificado TRI o portador terá de cumprir o requisito estipulado na alínea a), subalínea 3.
 - c) Caso um indivíduo possua um certificado TRI em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competências estipulada no alínea a), subalínea 3 supra, levada a cabo num desses tipos, permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos possuídos na mesma categoria de aeronave.
 - d) *Requisitos específicos para a revalidação de um TRI(H)*. Um TRI(H) que possua um certificado FI(H) no tipo relevante será creditado na totalidade tendo em conta os requisitos estipulados na alínea a) supra. Neste caso, o certificado TRI(H) será válido até à data de expiração do certificado FI(H).
 - e) *Renovação*. Caso o certificado TRI tenha caducado, o candidato terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
 - 1) receber formação renovadora de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos relevantes do curso de formação TRI; e
 - 2) passar a avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935 em cada um dos tipos de aeronave em que é pretendida a renovação dos privilégios de instrução.

SECÇÃO 5

Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de classe - CRI

FCL.905.CRICRI - Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um CRI consistem em instruir para:
 - 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de classe ou de tipo para aviões não complexos de piloto único e sem alto desempenho, quando o candidato procurar obter privilégios para pilotar em operações de piloto único;
 - 2) uma qualificação de reboque ou de voo acrobático para a categoria de avião, desde que o CRI possua a qualificação relevante e tenha demonstrado a capacidade de instruir para essa qualificação a um FI certificado em conformidade com o estipulado na alínea i) em FCL.905.

Os privilégios de um CRI estão restritos à classe ou ao tipo de avião em que a avaliação de competências 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 tempo 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 certificado para essa classe ou esse tipo a ocupar o outro lugar de piloto.

FCL.915.CRICRI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado CRI deverá ter realizado pelo menos:

- a) para aviões multipiloto:
 - 1) 500 horas de tempo de voo como piloto de aviões;
 - 2) 30 horas como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável;
- b) para aviões de piloto único:
 - 1) 300 horas de tempo de voo como piloto de aviões;
 - 2) 30 horas como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável.

FCL.930.CRICRI – Curso de formação

- a) O curso de formação para um CRI incluirá pelo menos:
 - 1) 25 horas de ensino e aprendizagem de instrução;
 - 2) dez horas de formação técnica, incluindo a revisão de conhecimentos teóricos, a preparação de planos de lição e o desenvolvimento de capacidades de instrução em sala de aula/simulador;
 - 3) cinco horas de instrução de voo em aviões multimotores, ou três horas de instrução de voo em aviões monomotores, ministrada por um FI(A) certificado em conformidade com o estipulado na alínea i) em FCL.905.FI.
- b) Os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado de instrutor serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito do alínea a), subalínea 1.

FCL.940.CRICRI – Revalidação e renovação

- a) Para a revalidação de um certificado CRI o candidato terá de, nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado CRI:
 - 1) realizar pelo menos dez horas de instrução de voo na posição de CRI. Caso o candidato tenha privilégios CRI tanto em aviões monomotores como em aviões multimotores, as dez horas de instrução de voo deverão ser divididas igualmente entre aviões monomotores e aviões multimotores; ou
 - 2) receber formação de reatualização como CRI numa ATO; ou
 - 3) ser aprovado na avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935 para aviões multimotores ou monomotores, conforme relevante.
- b) Para pelo menos cada revalidação alternativa de um certificado CRI, o portador terá de cumprir o requisito estipulado na alínea a), subalínea 3.
- c) *Renovação.* Caso o certificado CRI tenha caducado, o candidato terá de, no período de 12 meses antes da renovação:
 - 1) receber formação de reatualização como CRI numa ATO;
 - 2) ser aprovado na avaliação de competências estipulada em FCL.935.

SECÇÃO 6

Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de instrumentos - IRI

FCL.905.IRI IRI - Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um IRI consistem em instruir para a emissão, revalidação e renovação de uma IR na categoria de aeronave adequada.

- b) Requisitos *específicos para o curso MPL*. Para a instrução para a fase básica da formação num curso MPL o IRI(A) deverá:
- 1) possuir uma IR para aviões multipiloto; e
 - 2) ter realizado pelo menos 1 500 horas de tempo de voo em operações de tripulação múltipla.
 - 3) No caso de um IRI já certificado para instruir em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)IR, o requisito da alínea b), subalínea 2), poderá ser substituído pela realização do curso estipulado na alínea j), subalínea 3, em FCL.905.FI.

FCL.915.IRI IRI - Pré-requisitos

Um candidato a um certificado IRI deverá:

- a) para um IRI(A):
- 1) ter realizado pelo menos 800 horas de tempo de voo ao abrigo das IFR, das quais pelo menos 400 horas em aviões; e
 - 2) no caso dos candidatos a um IRI(A) para aviões multimotores, cumprir os requisitos da alínea a) em FCL.915.CRI;
- b) para um IRI(H):
- 1) ter realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo ao abrigo das IFR, das quais pelo menos 250 horas de tempo de voo por instrumentos em helicópteros; e
 - 2) no caso dos candidatos a um IRI(H) para helicópteros multipiloto, cumprir os requisitos da alínea g), subalínea 3, ponto ii), em FCL.905.FI;
- c) para um IRI(As), ter realizado pelo menos 300 horas de tempo de voo ao abrigo das IFR, das quais pelo menos 100 horas de tempo de voo por instrumentos em aeróstatos.

FCL.930.IRI IRI – Curso de formação

- a) O curso de formação para um IRI incluirá pelo menos:
- 1) 25 horas de ensino e aprendizagem de instrução;
 - 2) dez horas de formação técnica, incluindo a revisão de conhecimentos teóricos de instrumentos, a preparação de planos de lição e o desenvolvimento de capacidades de instrução em sala de aula;
 - 3) i) para o IRI(A), pelo menos dez horas de instrução de voo em aviões, FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. No caso de candidatos portadores de um certificado FI(A), estas horas serão reduzidas para cinco;
ii) para o IRI(H), pelo menos dez horas de instrução de voo num helicóptero, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III;
iii) para o IRI(As), pelo menos dez 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 estipulado na alínea i) em FCL.905.FI.

- c) Os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado de instrutor serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), subalínea 1.

FCL.940.IRI IRI – Revalidação e renovação

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

SECÇÃO 7

Requisitos específicos para o instrutor de voo artificial - SFI

FCL.905.SFI SFI - Privilégios e condições

Os privilégios de um SFI consistem em levar a cabo instrução de voo artificial, na categoria de aeronave relevante, para:

- a) a emissão, revalidação e renovação de uma IR, desde que possua ou tenha possuído uma IR na categoria de aeronave relevante e tenha realizado o curso de formação IRI; e
- b) no caso de um SFI para aviões de piloto único:
- 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, quando o candidato procurar obter privilégios para operar em operações de piloto único.
Os privilégios de um SFI(SPA) poderão ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho em operações multipiloto, desde que:
 - i) possua um certificado MCCI; ou
 - ii) possua ou tenha possuído um certificado TRI para aviões multipiloto; e
 - 2) desde que os privilégios do SFI(SPA) tenham sido alargados a operações multipiloto em conformidade com o ponto 1):
 - i) MCC;
 - ii) o curso MPL na fase básica;
- c) no caso de um SFI para aviões multipiloto:
- 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:
 - i) aviões multipiloto;
 - ii) aviões complexos de piloto único e de alto desempenho quando o candidato procurar obter privilégios para operar em operações multipiloto;
 - 2) MCC;
 - 3) o curso MPL nas fases básica, intermédia e avançada, desde que, para a fase básica, possua ou tenha possuído um certificado FI(A) ou IRI(A).
- d) no caso de um SFI para helicópteros:
- 1) a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;

- 2) formação MCC, quando o TRI possuir privilégios para a instrução em helicópteros multipiloto;

FCL.910.SFI SFI – Privilégios restritos

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

Os privilégios poderão ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronave quando o portador tiver:

- a) realizado satisfatoriamente o conteúdo do simulador no curso de qualificação de tipo relevante; e
- b) realizado 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 a satisfação de um TRE certificado para este propósito.

FCL.915.SFI SFI - Pré-requisitos

Um candidato a um certificado SFI deverá:

- a) possuir ou ter possuído uma CPL, MPL ou ATPL na categoria de aeronave adequada;
- b) ter realizado a verificação de competência para a emissão da qualificação de tipo da aeronave especificada num FFS que represente o tipo aplicável, nos 12 meses precedentes à candidatura; e
- c) adicionalmente, para um SFI(A) para aviões multipiloto ou SFI(PL), ter:
 - 1) pelo menos 1 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões multipiloto ou aeronaves de descolagem vertical;
 - 2) realizado, como piloto ou como observador, nos 12 meses precedentes à candidatura, 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 realizadas pela 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 complexos de piloto único e de alto desempenho:
 - 1) ter realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como PIC em aviões de piloto único;
 - 2) possuir ou ter possuído uma qualificação IR(A) multimotor; e
 - 3) cumprir os requisitos estipulados na alínea c), subalínea 2;
- e) adicionalmente, para um SFI(H):
 - 1) ter realizado, como piloto ou como observador, pelo menos uma hora de tempo de voo na cabina de pilotagem do tipo aplicável, nos 12 meses precedentes à candidatura; e

- 2) no caso de helicópteros multipiloto, pelo menos 1 000 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 350 horas como piloto em helicópteros multipiloto;
- 3) no caso de helicópteros de piloto único e multimotores, ter realizado 500 horas como piloto em helicópteros, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros de piloto único e multimotores;
- 4) no caso de helicópteros de piloto único e monomotores, ter realizado 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 FFS do curso de qualificação de tipo aplicável;
 - 2) o conteúdo do curso de formação TRI.
- b) Um candidato a um certificado SFI que possua um certificado TRI para o tipo relevante será creditado na totalidade tendo em vista os requisitos estipulados no presente número.

FCL.940.SFI SFI – Revalidação e renovação

- a) Revalidação. Para a revalidação de um certificado SFI o candidato terá de, no período de validade do certificado SFI, cumprir dois dos três seguintes requisitos:
 - 1) ter realizado 50 horas como instrutor ou examinador em FSTD, das quais pelo menos 15 horas devem ser realizadas nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado SFI;
 - 2) receber treino de reactualização de instrutor como SFI numa ATO;
 - 3) ser aprovado nas secções relevantes da avaliação de competências em conformidade com o estipulado em FCL.935;
- b) Além disso, o candidato deverá ter realizado, num FFS, as verificações de proficiência para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais existem privilégios.
- c) Para pelo menos cada revalidação alternativa de um certificado SFI, o portador terá de cumprir o requisito estipulado na alínea a), subalínea 3.
- d) *Renovação.* Caso o certificado SFI tenha caducado, o candidato terá de, nos 12 meses precedentes à candidatura:
 - 1) concluir o conteúdo do simulador do curso de formação SFI;
 - 2) cumprir os requisitos estabelecidos na alínea a), subalíneas 2 e 3, e alínea c).

SECÇÃO 8

Requisitos específicos para o instrutor de cooperação de tripulação múltipla - MCCI

FCL.905.MCCI MCCI - Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um MCCI consistem em realizar instrução de voo durante:
 - 1) a parte prática dos cursos MCC quando não combinados com formação de qualificação de tipo; e

- 2) no caso do MCCI(A), a fase básica do curso de formação integrado MPL, desde que possua ou tenha possuído um certificado FI(A) ou IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI – Privilégios restritos

Os privilégios do portador de um certificado MCCI serão restringidos ao FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS em que o curso de formação MCCI foi realizado.

Os privilégios poderão ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave quando o portador tiver realizado 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 candidato a um certificado MCCI deverá:

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

FCL.930.MCCI MCCI – Curso de formação

- a) O curso de formação para um MCCI incluirá pelo menos:
 - 1) 25 horas de ensino e aprendizagem de instrução;
 - 2) formação técnica relacionada com o tipo de FSTD em que o candidato pretende instruir;
 - 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 relevante, sob a supervisão de um TRI, SFI ou MCCI nomeado por uma ATO com essa finalidade. Estas horas de instrução de voo sob supervisão incluirão a avaliação das competências do candidato como estipulado em FCL.920.
- b) Os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado FI, TRI, CRI, IRI ou SFI serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), subalínea 1.

FCL.940.MCCI MCCI – Revalidação e renovação

- a) Para a revalidação de um certificado MCCI, o candidato deverá ter preenchido os requisitos estipulados na alínea a), subalínea 3, em FCL.930.MCCI no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS relevante, nos últimos 12 meses do período de validade do certificado MCCI.
- b) *Renovação.* Caso o certificado MCCI tenha caducado, o candidato deverá preencher os requisitos estipulados a alínea a), subalíneas 2 e 3, em FCL.930.MCCI no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS relevante.

SECÇÃO 9

Requisitos específicos para o instrutor de treino artificial - STI

FCL.905.STI STI - Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um STI consistem em levar a cabo 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 de piloto único, com exceção de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho.
- b) *Privilégios adicionais para um STI(A)*. Os privilégios de um STI(A) incluirão a instrução de voo artificial durante a formação nuclear de capacidades de voo do curso de formação integrado MPL.

FCL.910.STI STI – Privilégios restritos

Os privilégios de um STI serão restringidos ao FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS em que o curso de formação STI foi realizado.

Os privilégios poderão ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave quando o portador:

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

FCL.915.STI STI - Pré-requisitos

Um candidato a um certificado STI deverá:

- a) possuir, ou ter possuído nos três anos anteriores à candidatura, uma licença de piloto e privilégios de instrução adequados aos cursos em que é pretendida a instrução;
- b) ter realizado num FNPT a verificação de proficiência relevante para a qualificação de classe ou de tipo, no período de 12 meses precedente à candidatura.

Um candidato a um STI que pretender instruir apenas em BITD terá apenas de realizar os exercícios adequados para um teste de capacidades para a emissão de uma PPL(A);

- c) adicionalmente, para um STI(H), ter realizado pelo menos uma hora de tempo de voo como observador na cabina de pilotagem do tipo de helicóptero aplicável, nos 12 meses precedentes à candidatura.

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 das competências do candidato como estipulado em FCL.920.

Os candidatos a um STI(A) que pretendam instruir apenas em BITD terão de realizar a instrução de voo em BITD.

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

FCL.940.STI Revalidação e renovação do certificado STI

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

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

Para um STI(A) a instruir apenas em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados para um teste de capacidades para a emissão de uma PPL(A).

- b) **Renovação.** Caso o certificado STI tenha caducado, o candidato deverá:

- 1) receber treino de reactualização como STI numa ATO;
- 2) obter aprovação, no FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III em que a instrução de voo é rotineiramente levada a cabo, nas secções da verificação de proficiência aplicáveis, em conformidade com o Apêndice 9 da presente Parte, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para um STI(A) a instruir apenas em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados para um teste de capacidades para a emissão de uma PPL(A).

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

SECÇÃO 10

Instrutor de qualificação de montanha - MI

FCL.905.MI MI - Privilégios e condições

Os privilégios de um MI consistem em levar a cabo instrução de voo para a emissão de uma qualificação de montanha.

FCL.915.MI MI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado MI deverá:

- a) possuir um certificado LAFI, FI, CRI, ou TRI com privilégios para aviões de piloto único;
- b) possuir uma qualificação de montanha.

FCL.930.MI MI – Curso de formação

- a) O curso de formação para o MI incluirá a avaliação das competências do candidato como estipulado em FCL.920.

- b) Antes de frequentarem o curso, os candidatos terão de passar um teste de voo de entrada com um MI portador de um certificado FI para avaliar a sua experiência e as suas capacidades para levar a cabo o curso de formação.

FCL.940.MI Validade do certificado MI

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

SECÇÃO 11

Requisitos específicos para o instrutor de voo de ensaio - FTI

FCL.905.FTI FTI - Privilégios e condições

- a) Os privilégios de um instrutor de voo de ensaio (FTI) consistem em instruir, na categoria de aeronave relevante, para:
- 1) a emissão de qualificações de voo de ensaio de categoria 1 e 2, desde que possua a categoria relevante de qualificação de voo de ensaio;
 - 2) a emissão de um certificado FTI, na categoria relevante de qualificação de voo de ensaio, desde que o instrutor tenha pelo menos dois anos de experiência na instrução para a emissão de qualificações de voo de ensaio.
- b) Os privilégios de um FTI que possua uma qualificação de voo de ensaio na categoria 1 incluem a ministração de instrução de voo também em relação às qualificações de voo de ensaio na categoria 2.

FCL.915.FTI FTI - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado FTI deverá:

- a) possuir uma qualificação de voo de ensaio emitida em conformidade com o estipulado em FCL.820;
- b) ter realizado pelo menos 200 horas de voos de ensaio nas categorias 1 e 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) dez horas de formação técnica, incluindo a revisão de conhecimentos teóricos, a preparação de planos de lição e o desenvolvimento de capacidades de instrução em sala de aulas/simulador;
 - 3) cinco horas de instrução de voo prática sob a supervisão de um FTI certificado em conformidade com o estipulado na alínea b) em FCL.905.FTI. Estas horas de instrução de voo incluirão a avaliação das competências do candidato como estipulado em FCL.920.
- b) Atribuição de créditos
- 1) Os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado de instrutor serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), subalínea 1.
 - 2) Além disso, os candidatos que possuam ou tenham possuído um certificado FI ou TRI na categoria de aeronave relevante serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a), subalínea 2.

FCL.940.FTI FTI – Revalidação e renovação

- a) *Revalidação.* Para a revalidação de um certificado FTI, o candidato terá de, no período de validade do certificado FTI, cumprir um dos seguintes requisitos:
- 1) realizar pelo menos:
 - i) 50 horas de voos de ensaio, das quais pelo menos 15 horas deverão ser realizadas nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado FTI; e
 - ii) cinco horas de instrução de voo em voos de ensaio nos 12 meses precedentes à data de expiração do certificado FTI;ou
 - 2) receber treino renovador como FTI numa ATO. O treino renovador terá como base o elemento prático da instrução de voo no curso de formação FTI, em conformidade com o estipulado na alínea a), subalínea 3, em FCL.930.FTI, e incluirá pelo menos um voo de instrução sob a supervisão de um FTI certificado em conformidade com o estipulado na alínea b) em FCL.905.FTI.
- b) *Renovação.* Caso o certificado FTI tenha caducado, o candidato receberá formação de reactualização como FTI numa ATO. A formação de reactualização cumprirá pelo menos os requisitos estipulados na alínea a), subalínea 3, em FCL.930.FTI.

SUBPARTE K
EXAMINADORES

SECÇÃO 1

Requisitos comuns

FCL.1000 Certificados de examinador

- a) Aspectos gerais. Os portadores de um certificado de examinador deverão:
- 1) possuir uma licença, qualificação ou certificado equivalente àqueles para os quais estão autorizados a realizar testes de capacidades, verificações de proficiência ou avaliações de competências e o privilégio para dar a correspondente instrução;
 - 2) estar qualificados para desempenharem funções como PIC na aeronave durante o teste de capacidades, verificação de proficiência ou avaliação de competência quando levado a cabo na aeronave.
- b) Condições especiais
- 1) No caso de introdução de uma nova aeronave nos Estados-Membros ou na frota do operador, quando não for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente Subparte, a autoridade competente poderá emitir um certificado específico a conceder privilégios para a realização de testes de capacidades e verificações de proficiência. Tal certificado será limitado aos testes de capacidades e verificações de proficiência necessárias para a introdução do novo tipo de aeronave e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder um ano.

Os portadores de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), subalínea 1, que pretendam candidatar-se a um certificado de examinador terão de cumprir os pré-requisitos e exigências de revalidação estipuladas para essa categoria de examinador.

FCL.1005 Limitação dos privilégios no caso de direitos adquiridos

Os examinadores não poderão realizar:

- a) testes de capacidades ou avaliações de competências de candidatos para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado:
- 1) a quem tenham ministrado mais de 25% da instrução de voo necessária para a licença, qualificação ou certificado para o qual o teste de capacidades ou a avaliação de competência for realizada;
 - 2) quando foram responsáveis pela recomendação para o teste de capacidades, em conformidade com o estipulado na alínea b) em FCL.030;
- b) testes de capacidades, verificações de proficiência ou avaliações de competências quando considerarem que a sua objectividade possa ser afectada.

FCL.1010 Pré-requisitos para examinadores

Os candidatos a um certificado de examinador devem demonstrar:

- a) conhecimentos relevantes, preparação anterior e experiência adequada relativamente aos privilégios de um examinador;
- b) que não foram sujeitos a 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 nos últimos três anos.

FCL.1015 Uniformização de examinadores

- a) Os candidatos a um certificado de examinador deverão levar a cabo o curso de uniformização ministrado pela autoridade competente ou pela ATO e aprovado pela autoridade competente.
- b) O curso de uniformização consistirá em instrução teórica e prática e incluirá, pelo menos:
 - 1) a realização de dois testes de capacidades, verificações de proficiência ou avaliações de competências para as licenças, qualificações ou certificados para os quais o candidato pretende obter o privilégio para realizar testes e verificações;
 - 2) instrução sobre os requisitos aplicáveis na presente parte e os requisitos de operações aéreas aplicáveis, a realização de testes de capacidades, verificações de proficiência e avaliações de competências, e a sua documentação e comunicação;
 - 3) uma sessão de informação sobre os procedimentos administrativos nacionais, requisitos para a protecção de dados pessoais, responsabilidade, seguro contra acidentes e taxas.
- c) Os portadores de um certificado de examinador não poderão realizar testes de capacidades, verificações de proficiência ou avaliações de competências a um candidato para o qual a autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador, excepto quando:
 - 1) informarem a autoridade competente sobre o candidato, a sua intenção de realizar o teste de capacidades, a verificação de proficiência ou a avaliação de competências e o âmbito dos seus privilégios como examinadores;
 - 2) tiverem recebido instruções da autoridade competente do candidato sobre os elementos mencionados na alínea b), subalínea 3.

FCL.1020 Avaliação de competências de examinadores

Os candidatos a um certificado de examinador terão 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 do examinador através da realização de um teste de capacidades, verificação de proficiência ou avaliação de competências no papel de examinador para o qual pretendam obter privilégios, incluindo instruções, realização de teste de capacidades, verificação de proficiência ou avaliação de competências, além de uma avaliação do indivíduo a quem for efectuado o teste, a verificação ou a avaliação, bem como um balanço e registo da documentação.

FCL.1025 Validade, revalidação e renovação de certificados de examinador

- a) Validade. O certificado de examinador será válido por três anos.

- b) Revalidação. O certificado de examinador deverá ser revalidado quando o portador tiver, durante o período de validade do certificado:
- 1) realizado pelo menos dois testes de capacidades, verificações de proficiência e avaliações de competências em cada ano;
 - 2) frequentado um seminário de reactualização para examinadores ministrado pela autoridade competente ou pela ATO, e aprovado pela autoridade competente, durante o último ano do período de validade.
 - 3) Um dos testes de capacidades ou verificações de proficiência realizado durante o último ano do período de validade em conformidade com o n.º 1 deverá ter sido avaliado por um inspector da autoridade competente ou por um examinador sénior especificamente autorizado para tal pela autoridade competente responsável pelo certificado de examinador.
 - 4) Quando o candidato à revalidação possuir privilégios para mais do que uma categoria de examinador, a revalidação combinada de todos os privilégios de examinador poderá ser alcançada quando o candidato cumprir os requisitos estipulados na alínea b), subalíneas 1 e 2, em FCL.1020 para uma das categorias do certificado de examinador possuído, em conformidade com a autoridade competente.
- c) *Renovação.* Caso o certificado tenha expirado, os candidatos terão de cumprir os requisitos estipulados na alínea b), subalínea 2, em FCL.1020 antes de poderem retomar o uso dos privilégios.
- d) Um certificado de examinador só poderá ser revalidado ou renovado caso o candidato demonstre o cumprimento contínuo dos requisitos estipulados em FCL.1010 e FCL.1030.

FCL.1030 Realização de testes de capacidades, verificações de proficiência e avaliações de competências

- a) Na realização de testes de capacidades, verificações de proficiência e avaliações de competências os examinadores deverão:
- 1) garantir que a comunicação com o candidato pode ser estabelecida sem quaisquer barreiras linguísticas;
 - 2) verificar se o candidato cumpre todos os requisitos relativos à qualificação, formação e experiência na presente Parte para a emissão, revalidação ou renovação da licença, qualificação e certificado para o qual é realizado o teste de capacidades, verificação de proficiência ou avaliação de competências.
 - 3) fazer com que o candidato tome consciência das consequências de prestar informações incompletas, incorrectas ou falsas relacionadas com a sua experiência de formação e de voo.
- b) Após a realização do teste de capacidades ou da verificação de proficiência, o examinador deverá:
- 1) informar o candidato do resultado do teste. No caso de uma aprovação parcial ou reprovação, o examinador informará o candidato que não poderá usar os privilégios da qualificação até obter uma aprovação total. O examinador deverá detalhar qualquer exigência de formação e explicar o direito de recurso do candidato;

- 2) no caso de aprovação numa verificação de proficiência ou numa avaliação de competências para a revalidação ou renovação, deverá averbar a licença ou certificado do candidato com a nova data de expiração da qualificação ou do certificado, se especificamente autorizado para esse propósito pela autoridade competente responsável pela licença do candidato;
- 3) facultar ao candidato um relatório assinado do teste de capacidades ou da verificação de competências e submeter, sem demoras, cópias do relatório à autoridade competente responsável pela licença do candidato, bem como à autoridade competente que emitiu o certificado de examinador. O relatório incluirá:
 - i) a declaração de que o examinador recebeu informação por parte do candidato quanto à sua experiência e instrução e considerou essa experiência e instrução em consonância com os requisitos aplicáveis na presente Parte;
 - ii) a confirmação de que todas as manobras e exercícios exigidos foram realizados, bem como informação sobre o exame verbal de conhecimentos teóricos, quando aplicável. Caso tenha reprovado num item, o examinador registará as razões para essa avaliação;
 - iii) o resultado do teste, verificação ou avaliação de competências.
- c) Os examinadores deverão manter registos por cinco anos com os detalhes de todos os testes de capacidades, verificações de proficiência e avaliações de competências realizados e os seus resultados.
- d) Após pedido por parte da autoridade competente responsável pelo certificado do examinador, ou pela autoridade competente responsável pela licença do candidato, os examinadores terão de submeter todos os registos e relatórios, e qualquer outra informação, como é exigido para actividades supervisionadas.

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 consistem em realizar:
 - 1) testes de capacidades para a emissão da PPL(A) e testes de capacidades e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo piloto único, com excepção de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de tempo de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 2) testes de capacidades para a emissão da CPL(A) e testes de capacidades e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo piloto único, com excepção de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de tempo de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 3) testes de capacidades e verificações de proficiência para a LAPL(A), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo

como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 100 horas de instrução de voo;

- 4) testes de capacidades para a emissão de uma qualificação de montanha, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões ou TMG, incluindo pelo menos 500 descolagens e aterragens de instrução de voo para qualificação de montanha.
- b) *FE(H)*. Os privilégios de um FE para helicópteros consistem em realizar:
- 1) testes de capacidades para a emissão da PPL(H) e testes de capacidades e verificações de proficiência para as qualificações de tipo para helicópteros de piloto único e monomotores inscritas numa PPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 2) testes de capacidades para a emissão da CPL(H) e testes de capacidades e verificações de proficiência para as qualificações de tipo para helicópteros de piloto único e monomotores inscritas numa CPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 250 horas de instrução de voo;
 - 3) testes de capacidades e verificações de proficiência para qualificações de tipo para helicópteros de piloto único e multimotores inscritos numa PPL(H) ou numa CPL(H), desde que o examinador tenha cumprido os requisitos previstos nas subalíneas 1 ou 2, conforme aplicável, e seja portador de uma CPL(H) ou ATPL(H) e, quando aplicável, uma IR(H);
 - 4) testes de capacidades e verificações de proficiência para a LAPL(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 150 horas de instrução de voo.
- c) *FE(As)*. Os privilégios de um FE para aeróstatos consistem em realizar testes de capacidades para a emissão da PPL(As) e CPL(As) e testes de capacidades e verificações de proficiência para as qualificações associadas de tipo para aeróstatos, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 horas de tempo de voo como piloto em aeróstatos, incluindo pelo menos 100 horas de instrução de voo.
- d) *FE(S)*. Os privilégios de um FE para planadores consistem em realizar:
- 1) testes de capacidades e verificações de proficiência para a SPL e a LAPL(S), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 300 horas de tempo de voo como piloto em planadores, incluindo pelo menos 150 horas ou 300 lançamentos em instrução de voo;
 - 2) verificações de proficiência para o alargamento dos privilégios da SPL para operações comerciais, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 300 horas de tempo de voo como piloto em planadores ou planadores motorizados, incluindo 90 horas de instrução de voo;
 - 3) testes de capacidades para a extensão dos privilégios da SPL ou da LAPL(S) para TMG, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 300 horas de tempo de voo como piloto em planadores ou planadores motorizados, incluindo 50 horas de instrução de voo em TMG.

- e) *FE(B)*. Os privilégios de um FE para balões consistem em realizar:
- 1) testes de capacidades para a emissão da BPL e da LAPL(B) e testes de capacidades e verificações de proficiência para a extensão dos privilégios para outra classe ou outro grupo de balões, desde que o examinador tenha realizado 250 horas de tempo de voo como piloto em balões, incluindo 50 horas de instrução de voo;
 - 2) verificações de proficiência para a extensão dos privilégios da BPL para operações comerciais, desde que o examinador tenha realizado 300 horas de tempo de voo como piloto em balões, das quais 50 horas no mesmo grupo de balões em que é pretendido o alargamento. As 300 horas de tempo de voo incluirão 50 horas de instrução de voo.

FCL.1010.FEFE - Pré-requisitos.

Um candidato a um certificado FE deverá possuir:

- a) uma LAPL e um certificado LAFI na categoria de aeronave adequada, no caso de candidatos que pretendem realizar exames apenas para a LAPL;
- b) em todos os outros casos, possuir um certificado FI na categoria de aeronave adequada.

SECÇÃO 3

Requisitos específicos para examinadores de qualificação de tipo - TRE

FCL.1005.TRE TRE - Privilégios e condições

- a) *TRE(A)* e *TRE(PL)*. Os privilégios de um TRE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical consistem em realizar:
- 1) testes de capacidades para a emissão inicial de qualificações de tipo para aviões ou aeronaves de descolagem vertical, conforme aplicável;
 - 2) verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de tipo e IR;
 - 3) testes de capacidades para a emissão de ATPL(A);
 - 4) testes de capacidades para a emissão de MPL, desde que o examinador tenha cumprido os requisitos estipulados em FCL.925;
 - 5) avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado TRI ou SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que o examinador tenha realizado pelo menos três anos como TRE.
- b) *TRE(H)*. Os privilégios de um TRE(H) consistem em realizar:
- 1) testes de capacidades e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;
 - 2) verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, ou para a extensão da IR(H) de helicópteros monomotores para helicópteros multimotores, desde que o TRE(H) possua uma IR(H) válida;
 - 3) testes de capacidades para a emissão de ATPL(H);
 - 4) avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado TRI(H) ou SFI(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos três anos como TRE.

FCL.1010.TRE TRE - Pré-requisitos.

- a) *TRE(A) e TRE(PL)*. Os candidatos a um certificado TRE para aviões e aeronaves de decolagem vertical deverão:
- 1) no caso de aviões ou aeronaves de decolagem vertical multipiloto, ter realizado pelo menos 1 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões ou aeronaves de decolagem vertical multipiloto, conforme aplicável, das quais pelo menos 500 horas devem ser como PIC;
 - 2) no caso de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, ter realizado 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões de piloto único, das quais pelo menos 200 horas devem ter sido como PIC;
 - 3) possuir uma CPL ou ATPL e um certificado TRI para o tipo aplicável;
 - 4) para a emissão de um certificado TRE, ter realizado 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 candidatos a um certificado TRE(H) para helicópteros deverão:
- 1) possuir um certificado TRI(H) ou, no caso de helicópteros de piloto único e monomotores, um certificado FI(H) válido, para o tipo aplicável;
 - 2) para a emissão inicial de um certificado TRE, ter realizado 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, possuir uma CPL(H) ou ATPL(H) e ter realizado pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em helicópteros multipiloto, das quais pelo menos 500 horas devem ter sido como PIC;
 - 4) no caso de helicópteros de piloto único e multimotores:
 - i) ter realizado 1 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, das quais 500 horas como PIC;
 - ii) possuir uma CPL(H) ou ATPL(H) e, quando aplicável, uma IR(H) válida;
 - 5) no caso de helicópteros de piloto único e monomotores:
 - i) ter realizado 750 horas de voo como piloto em helicópteros, das quais 500 horas devem ter sido como PIC;
 - ii) possuir uma licença de piloto de helicópteros profissional.
 - 6) Antes de os privilégios de um TRE(H) serem alargados de piloto único multimotor para privilégios multipiloto multimotor no mesmo tipo de helicóptero o portador deverá ter pelo menos 100 horas em operações multipiloto no mesmo tipo.
 - 7) No caso de candidatos para o primeiro certificado TRE multipiloto e multimotor, as 1 500 horas de experiência de voo em helicópteros multipiloto exigidas na alínea b), subalínea 3, podem ser consideradas como cumpridas caso os candidatos tenham realizado as 500 horas de tempo 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 consistem em realizar, para aviões de piloto único, com exceção de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho:

- a) testes de capacidades para a emissão de qualificações de classe e de tipo;
- b) verificações de proficiência para:
 - 1) revalidação e renovação de qualificações de classe e de tipo;
 - 2) revalidação e renovação de IR, desde que o CRE cumpra os requisitos estipulados na alínea a) em FCL.1010.IRE.

FCL.1010.CRE CRE - Pré-requisitos

Os candidatos a um certificado CRE deverão:

- a) possuir uma CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) com privilégios de piloto único ou ter possuído essa licença e possuírem agora uma PPL(A);
- b) possuir um certificado CRI para a classe ou o tipo aplicável;
- c) ter realizado 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões.

SECÇÃO 5

Requisitos específicos para Examinadores de Qualificação de Instrumentos - IRE

FCL.1005.IRE IRE - Privilégios

Os privilégios do portador de um certificado IRE consistem em realizar testes de capacidades para a emissão e verificações de proficiência para a revalidação e a renovação de IR.

FCL.1010.IRE IRE - Pré-requisitos

- a) *IRE(A)*. Os candidatos a um certificado IRE para aviões devem possuir um IRI(A) e ter realizado:
 - 1) 2 000 horas de tempo de voo como piloto em aviões; e
 - 2) 450 horas de tempo de voo nos termos das IFR, das quais 250 como instrutores.
- b) *IRE(H)*. Os candidatos a um certificado IRE para helicópteros devem possuir um IRI(H) e ter realizado:
 - 1) 2 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros; e
 - 2) 300 horas de tempo de voo com instrumentos em helicópteros, das quais 200 horas como instrutor.
- c) *IRE(As)*. Os candidatos a um certificado IRE para aeróstatos devem possuir um IRI(As) e ter realizado:
 - 1) 500 horas de tempo de voo como piloto em aeróstatos; e
 - 2) 100 horas de tempo de voo por instrumentos em aeróstatos, das quais 50 horas como instrutor.

SECÇÃO 6

Requisitos específicos para Examinadores de Voo Artificial - SFE

FCL.1005.SFE SFE - Privilégios e condições

- a) SFE(A) e SFE(PL). Os privilégios de um SFE para aviões ou para aeronaves de decolagem vertical consistem em realizar num FFS:
- 1) testes de capacidades e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões ou aeronaves de decolagem vertical multipiloto, conforme aplicável;
 - 2) verificação de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, desde que o SFE cumpra os requisitos estipulados em FCL.1010.IRE. para a categoria de aeronave aplicável;
 - 3) testes de capacidades para a emissão de ATPL(A);
 - 4) testes de capacidades para a emissão de MPL, desde que o examinador tenha cumprido os requisitos estipulados em FCL.925;
 - 5) avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI na categoria de aeronave relevante, desde que o examinador tenha realizado pelo menos três anos como SFE.
- b) *SFE(H)*. Os privilégios de um SFE para helicópteros consistem em realizar num FFS:
- 1) testes de capacidades e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo; e
 - 2) verificações de proficiência para a revalidação e renovação de IR, desde que o SFE cumpra os requisitos estipulados na alínea b) em FCL.1010.IRE.;
 - 3) testes de capacidades para a emissão de ATPL(H);
 - o) testes de capacidades e verificações de proficiência para a emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos três anos como SFE.

FCL.1010.SFE SFE - Pré-requisitos

- a) *SFE(A)*. Os candidatos a um certificado SFE para aviões deverão:
- 1) possuir uma ATPL(A), uma qualificação de classe ou de tipo e um certificado SFI(A) para a categoria de avião aplicável;
 - 2) ter pelo menos 1 500 horas de tempo de voo como piloto em aviões multipiloto;
 - 3) para a emissão inicial de um certificado SFE, ter realizado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como SFI(A) no tipo aplicável.
- b) *SFE(H)*. Os candidatos a um certificado SFE para helicópteros deverão:
- 1) possuir uma ATPL(H), uma qualificação de classe ou de tipo e um certificado SFI(H) para a categoria de helicóptero aplicável;
 - 2) ter pelo menos 1 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros multipiloto;
 - 3) para a emissão inicial de um certificado SFE, ter realizado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como SFI(H) no tipo aplicável.

SECÇÃO 7

Requisitos específicos para o examinador do instrutor de voo - FIE

FCL.1005.FIE FIE - Privilégios e condições

- a) *FIE(A)*. Os privilégios de um FIE para aviões consistem em realizar avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados para LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) e TRI(A) em aviões de piloto único, desde que seja apresentado o certificado de instrutor relevante.
- b) *FIE(H)*. Os privilégios de um FIE para helicópteros consistem em realizar avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados para LAFI(H), FI(H), IRI(H) e TRI(H) em helicópteros de piloto único, desde que seja apresentado o certificado de instrutor relevante.
- c) *FIE (As), (S), (B)*. Os privilégios de um FIE para planadores, aeronaves de descolagem vertical, balões e aeróstatos consistem em realizar avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados de instrutor na categoria de aeronave aplicável, desde que seja apresentado o certificado de instrutor relevante.

FCL.1010.FIE FIE - Pré-requisitos

- a) *FIE(A)*. Os candidatos a um certificado FIE para aviões deverão:
 - 1) No caso de candidatos que pretendam realizar avaliações de competências apenas para a LAFI(A):
 - i) possuir o certificado de instrutor relevante, conforme aplicável;
 - ii) ter realizado 750 horas de tempo de voo como PIC em aviões ou TMG;
 - iii) ter realizado pelo menos 50 horas de tempo de voo na instrução de candidatos para um certificado LAFI(A);
 - 2) em todos os outros casos:
 - i) possuir o certificado de instrutor relevante, conforme aplicável;
 - ii) ter realizado 2 000 horas de tempo de voo como piloto em aviões ou TMG; e
 - iii) ter pelo menos 100 horas de tempo de voo na instrução de candidatos para um certificado de instrutor.
- b) *FIE(H)*. Os candidatos a um certificado FIE para helicópteros deverão:
 - 1) no caso de candidatos que pretendem realizar avaliações de competências apenas para a LAFI(H):
 - i) possuir o certificado de instrutor relevante, conforme aplicável;
 - ii) ter realizado 750 horas de tempo de voo em helicópteros;
 - iii) ter realizado pelo menos 50 horas de tempo de voo na instrução de candidatos para um certificado LAFI(H);
 - 2) em todos os outros casos:
 - i) possuir o certificado de instrutor relevante, conforme aplicável;

- ii) ter realizado 2 000 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros;
 - iii) ter pelo menos 100 horas de tempo de voo na instrução de candidatos para um certificado de instrutor.
- c) *FIE(As)*. Os candidatos a um certificado FIE para aeróstatos deverão:
 - 1) ter realizado 500 horas de tempo de voo como piloto em aeróstatos;
 - 2) ter pelo menos 20 horas de tempo de voo na instrução de candidatos para um certificado FI(As);
 - 3) possuir o certificado de instrutor relevante.
- d) *FIE(S)*. Os candidatos a um certificado FIE para planadores deverão:
 - 1) possuir o certificado de instrutor relevante;
 - 2) ter realizado 500 horas de tempo de voo como piloto em planadores ou planadores motorizados;
 - 3) ter realizado:
 - i) para candidatos que pretendem realizar avaliações de competências em TMG, dez horas ou 30 descolagens na instrução de candidatos para um certificado de instrutor em TMG;
 - ii) em todos os outros casos, dez horas ou 30 lançamentos na instrução de candidatos para um certificado de instrutor.
- e) *FIE(B)*. Os candidatos a um certificado FIE para balões deverão:
 - 1) possuir o certificado de instrutor relevante;
 - 2) ter realizado 350 horas de tempo de voo como piloto em balões;
 - 3) ter realizado dez horas na instrução de candidatos para um certificado de instrutor.

APÊNDICE 1

Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos

A. Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos para a emissão de uma licença de piloto noutra categoria de aeronave – Ligação de requisitos de instrução e examinação

1. LAPL, PPL, BPL e SPL

- 1.1. Para a emissão de uma LAPL, o portador de uma LAPL noutra categoria de aeronave será creditado na totalidade ao nível dos conhecimentos teóricos nas matérias comuns estipuladas na alínea a) em FCL.120.
- 1.2. Sem prejuízo do número supra, para a emissão de uma LAPL, PPL, BPL e SPL o portador de uma licença noutra categoria de aeronave receberá instrução de conhecimentos teóricos e deverá passar em exames de conhecimentos teóricos ao nível adequado nas seguintes matérias:
 - Princípios de voo,
 - Procedimentos operacionais,
 - Desempenho e planeamento de voo,
 - Conhecimentos gerais sobre aeronaves, navegação.
- 1.3. Para a emissão de uma PPL, BPL ou SPL, o portador de uma LAPL na mesma categoria de aeronave será creditado na totalidade tendo em vista os requisitos de instrução e exame de conhecimentos teóricos.

2. CPL

- 2.1. Um candidato a uma CPL que seja portador de uma CPL noutra categoria de aeronave deverá ter recebido instrução de ligação de conhecimentos teóricos num curso aprovado em conformidade com as diferenças identificadas entre os programas CPL para diferentes categorias de aeronave.
- 2.2. O candidato deverá passar os exames de conhecimentos teóricos como estabelecido na presente Parte nas seguintes matérias na categoria de aeronave adequada:
 - 021 — Conhecimentos gerais sobre aeronaves: estrutura e sistemas, electrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência
 - 022 — Conhecimentos gerais sobre aeronaves: instrumentação
 - 032/034 — Aviões ou helicópteros de desempenho, conforme aplicável
 - 070 — Procedimentos operacionais, e
 - 080 — Princípios de voo.
- 2.3. A um candidato a uma CPL que tenha passado os exames teóricos relevantes para uma IR na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:
 - Desempenho humano,
 - Meteorologia.

3. ATPL

- 3.1. Um candidato a uma ATPL que seja portador de uma ATPL noutra categoria de aeronave deverá ter recebido instrução de ligação de conhecimentos teóricos numa ATO em

conformidade com as diferenças identificadas entre os programas ATPL para diferentes categorias de aeronave.

3.2. O candidato deverá passar os exames de conhecimentos teóricos como estabelecido na presente Parte nas seguintes matérias na categoria de aeronave adequada:

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

022 — Conhecimentos gerais sobre aeronaves: instrumentação

032 — Desempenho

070 — Procedimentos operacionais, e

080 — Princípios de voo.

3.3. A um candidato a uma ATPL(A) que tenha passado os exames teóricos relevantes para uma CPL(A) serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos na matéria de comunicações VFR.

3.4. A um candidato a uma ATPL(H) que tenha passado os exames teóricos relevantes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

— Legislação aérea;

— Princípios de voo (helicóptero);

— Comunicações VFR.

3.5. A um candidato a uma ATPL(A) que tenha passado o exame teórico relevante para uma IR(A) serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos na matéria de comunicações IFR.

3.6. A um candidato a uma ATPL(H) com uma IR(H) que tenha passado os exames teóricos relevantes para uma CPL(H) serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

— Princípios de voo (helicóptero);

— Comunicações VFR.

4. IR

4.1. A um candidato a uma IR que tenha passado os exames teóricos relevantes para uma CPL na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos tendo em vista os requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

— Desempenho humano;

— Meteorologia.

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

— Legislação aérea;

— Planeamento de voo e monitorização de voo;

— Radionavegação;

— Comunicações IFR.

APÊNDICE 2

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

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÃO
Superior (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 subtilezas 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	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintácticos. Tenta estruturas complexas,	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais.. Recurso sistemático e	Capaz de manter conversas prolongadas com relativa facilidade sobre temas familiares, mas incapaz de variar o débito do discurso como instrumento	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	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere eficazmente a relação falante/ouvinte.

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÃO
	compreensão.	mas comete erros que, por vezes, prejudicam o sentido.	correcto a paráfrases. O vocabulário é por vezes idiomático.	estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores e articuladores do discurso.	mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Capaz de compreender uma série de variedades de discurso (dialectos e/ou sotaques) ou registos.	
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 suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Capaz, muitas vezes, de utilizar com êxito paráfrases, na falta de vocabulário, em circunstâncias excepcionais ou imprevistas.	Capaz de produzir enunciados 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	A compreensão é geralmente correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando o sotaque ou a variedade de discurso utilizada 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	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.

NÍVEL	PRONÚNCIA	ESTRUTURA	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERACÇÃO
				discurso. A utilização de bordões linguísticos não é factor de distração.	ser mais lenta ou exigir estratégias de clarificação.	

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

APÊNDICE 3

Cursos de formação para a emissão de uma CPL e uma ATPL

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

A. Curso integrado ATP - Aviões

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado ATP(A) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como pilotos em aviões multipiloto e multimotores no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(A)/IR.
2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado ATP(A) deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante em PPL(A) ou PPL(H) devem ser creditadas 50% das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 45 horas caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno em aviões, situação em que podem ser contabilizadas até 20 horas tendo em vista os requisitos para tempo de voo de instrução em duplo comando.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos ATPL(A);
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos; e
 - c) formação em MCC para a operação de aviões multipiloto.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso ATP(A) poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

8. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma ATPL(A).

FORMAÇÃO DE VOO

9. A formação de voo, sem a inclusão da formação de qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 195 horas, de modo a incluir todos os testes de progresso,

das quais até 55 horas da totalidade do curso podem ser em tempo de instrumentos em terra. No total das 195 horas os candidatos deverão realizar pelo menos:

- a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais não mais do que 55 horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
- b) 70 horas como PIC, incluindo voo VFR e tempo de voo por instrumentos como aluno piloto em comando (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 treino através do país como PIC, incluindo um de treino através do país VFR de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) cinco horas de tempo de voo devem ser realizadas à noite, incluindo três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação de treino através do país e cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens de paragem completa como único ocupante; e
- e) 115 horas de tempo de instrumentos que consistem em, pelo menos:
 - 1) 20 horas como SPIC;
 - 2) 15 horas MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS ou FNPT II;
 - 3) 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:
 - i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I, ou
 - ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até dez horas podem ser realizadas num FNPT I.

A um candidato portador de um certificado de realização de um curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico serão creditadas até dez horas tendo em vista o tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas.
- f) cinco horas a serem realizadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas e com uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.

TESTE DE CAPACIDADES

10. Após a realização da formação de voo relativa, o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(A) num avião monomotor ou num avião multimotor e o teste de capacidades para a IR num avião multimotor.

B. Curso modular ATP - Aviões

1. Os candidatos a uma ATPL(A) que realizam a sua instrução de conhecimentos teóricos num curso modular deverão:
 - a) possuir pelo menos uma PPL(A) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI; e
 - b) realizar pelo menos as seguintes horas de instrução de conhecimentos teóricos:
 - 1) para candidatos que possuam uma PPL(A): 650 horas;

- 2) para candidatos que possuam uma CPL(A): 400 horas;
- 3) para candidatos que possuam uma IR(A): 500 horas;
- 4) para candidatos que possuam uma CPL(A) e uma IR(A): 250 horas.

A instrução de conhecimentos teóricos deverá ser efectuada antes da realização do teste de capacidades para uma ATPL(A).

C. Curso integrado CPL/IR - Aviões

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado CPL(A) e IR(A) consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como pilotos em aviões de piloto único e monomotores ou multimotores no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(A)/IR.
2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(A)/IR deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante em PPL(A) ou PPL(H) devem ser creditadas 50% das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 45 horas caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno em aviões, situação em que podem ser contabilizadas até 20 horas tendo em vista os requisitos para tempo de voo de instrução em duplo comando.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(A) e IR; e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL/IR(A) poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(A) e uma IR.

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo, sem a inclusão da formação de qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 180 horas, de modo a incluir todos os testes de progresso, das quais até 40 horas da totalidade do curso podem ser em tempo de instrumentos em terra. No total das 180 horas os candidatos deverão realizar pelo menos:
 - a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais não mais do que 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra;

- b) 70 horas como PIC, incluindo voo VFR e tempo de voo por instrumentos, que podem ser voadas como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;
- c) 50 horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um de treino através do país VFR de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) cinco horas de tempo de voo devem ser realizadas à noite, incluindo três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens de paragem completa como único ocupante; e
- e) 100 horas de tempo de instrumentos que consistem em, 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 dez horas podem ser realizadas num FNPT I.

A um candidato que possua um certificado de realização de curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico serão creditadas até 10 horas tendo em vista os requisitos de tempo de instrução de instrumentos. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas.
- f) cinco horas a serem realizadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas e com uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.

TESTES DE CAPACIDADES

10. Após a realização da formação de voo relativa o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(A) e o teste de capacidades IR num avião multimotor ou num avião monomotor.

D. Curso integrado CPL - Aviões

ASPECTOS GERAIS

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 candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(A) deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante em PPL(A) ou PPL(H), devem ser creditadas 50% das horas voadas antes do curso, até um máximo de 40 horas de experiência de voo, ou 45 horas caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno em aviões, situação em que podem ser contabilizadas até 20 horas tendo em vista os requisitos para tempo de voo de instrução em duplo comando.

4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(A); e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(A) poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(A).

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo, sem a inclusão da formação de qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 150 horas, de modo a incluir todos os testes de progresso, das quais até cinco horas da totalidade do curso podem ser em tempo de instrumentos em terra. No total das 150 horas os candidatos deverão realizar pelo menos:
 - a) 80 horas de instrução em duplo comando, das quais não mais do que cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
 - b) 70 horas como PIC;
 - c) 20 horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
 - d) cinco horas de tempo de voo que devem ser realizadas à noite, incluindo três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação através do país, cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens de paragem completa como único ocupante;
 - e) dez horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. A um candidato que possua um certificado de realização de curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico serão creditadas até dez horas tendo em vista os requisitos de tempo de instrução de instrumentos. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas;
 - f) cinco horas a serem realizadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas e com uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.

TESTE DE CAPACIDADES

9. Após a realização da formação de voo relativa, o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(A) num avião monomotor ou multimotor.

E. Curso modular CPL - Aviões

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso modular CPL(A) consiste em treinar portadores 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), um candidato deverá ser portador de uma PPL(A) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI.
3. Antes de iniciar a formação de voo o candidato deverá:
 - a) ter realizado 150 horas de tempo de voo;
 - b) ter cumprido os pré-requisitos para a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para aviões multimotores em conformidade com a Subparte H, caso um avião multimotor seja utilizado no teste de capacidades.
4. Um candidato que pretenda realizar um curso modular CPL(A) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínuo preparado por uma ATO. A instrução de conhecimentos teóricos poderá ser ministrada por uma ATO que realize apenas instrução de conhecimentos teóricos.
5. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(A); e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(A).

FORMAÇÃO DE VOO

8. Os candidatos sem uma IR deverão receber pelo menos 25 horas de instrução em duplo comando, incluindo dez horas de instrução em instrumentos, das quais até cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra em BITD, FNPT I ou II, FTD 2 ou FFS.
9. Os candidatos portadores de uma IR(A) válida serão creditados na totalidade tendo em vista o tempo de instrução de instrumentos. Os candidatos portadores de uma IR(H) válida serão creditados até cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, caso em que deverão ser recebidas pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num avião. A um candidato portador de um Certificado de Realização de Curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico serão creditadas até dez horas tendo em vista o tempo de instrução de instrumentos exigido.
10.
 - a) Os candidatos com uma IR válida receberão pelo menos 15 horas de instrução de voo à vista em duplo comando.
 - b) Os candidatos sem uma qualificação de voo nocturno para aviões deverão receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo

menos uma hora de navegação através do país, cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens de paragem completa como único ocupante.

11. Pelo menos cinco horas de instrução de voo serão realizadas num avião certificado para o transporte de pelo menos quatro pessoas e com uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.

EXPERIÊNCIA

12. Os candidatos a uma CPL(A) deverão ter realizado pelo menos 200 horas de tempo de voo, incluindo pelo menos:
 - a) 100 horas como PIC, das quais 20 horas de voo de treino através do país como PIC, que devem incluir um voo de treino através do país VFR de pelo menos 540 kms (300 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
 - b) cinco horas de tempo de voo devem ser realizadas à noite, incluindo três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação através do país, cinco descolagens como único ocupante e cinco aterragens de paragem completa como único ocupante; e
 - c) dez horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I, FNPT II ou FFS. Um candidato que possua um certificado de realização de curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico será creditado até dez horas tendo em conta os requisitos de tempo de instrução de instrumentos. As horas efectuadas num BITD não serão creditadas;
 - d) seis horas de tempo de voo serão realizadas num avião multimotor.
 - e) Horas como PIC de outras categorias de aeronave poderão ser contabilizadas tendo em conta as 200 horas de tempo de voo nos seguintes casos:
 - i) 30 horas em helicóptero, caso o candidato possua uma PPL(H); ou
 - ii) 100 horas em helicópteros, caso o candidato possua uma CPL(H); ou
 - iii) 30 horas em TMG ou planadores; ou
 - iv) 30 horas em aeróstatos, caso o candidato possua uma PPL(As); ou
 - v) 60 horas em aeróstatos, caso o candidato possua uma CPL(As).

TESTE DE CAPACIDADES

13. Após a realização da formação de voo e cumprimento dos requisitos de experiência relevantes, o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(A) num avião monomotor ou multimotor.

F. Curso integrado ATP/IR – Helicópteros

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado ATP(H)/IR consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como pilotos em helicópteros multipiloto e multimotores no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(H)/IR.

2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado ATP(H)/IR deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante em PPL(H), será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais não mais do que 20 horas podem ser em instrução em duplo comando; ou
 - b) 50 horas, das quais não mais do que 25 horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos ATPL(H) e IR;
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos; e
 - c) formação em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso ATP(H)/IR poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

8. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma ATPL(H) e uma IR.

FORMAÇÃO DE VOO

9. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 195 horas, de modo a incluir os testes de progresso. No total das 195 horas, os candidatos deverão realizar 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 helicóptero FNPT II/III; ou
 - iv) 20 horas num avião ou TMG.
 - 2) 50 horas de instrução de instrumentos podem incluir:

- i) até 20 horas num helicóptero FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II/III; ou
 - ii) dez horas pelo menos num helicóptero ou num avião FNPT 1.
- 3) 15 horas MCC, para as quais poderá ser utilizado um helicóptero FFS ou um helicóptero FTD 2,3 (MCC) ou FNPT II/III(MCC).

Caso o helicóptero utilizado para a formação de voo seja de um tipo diferente de helicóptero FFS utilizado para a formação visual, o crédito máximo será limitado ao atribuído para o helicóptero FNPT II/III.

- b) 55 como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser realizadas pelo menos 14 horas de voo diurno como ocupante único e uma hora de voo nocturno como ocupante único.
- c) 50 horas de voo de treino através do país, incluindo pelo menos dez horas de voo de treino através do país como SPIC e um voo de treino através do país VFR de pelo menos 185 kms (100 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo nocturno em helicóptero, incluindo três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando consistindo em:
 - i) dez horas de tempo de instrução básica de instrumentos; e
 - ii) 40 horas de treino IR, que deverá incluir pelo menos dez horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

TESTES DE CAPACIDADES

10. Após a realização da formação de voo afim o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(H) num helicóptero e o teste de capacidades para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR e deverá cumprir os requisitos para a formação MCC.

G. Curso integrado ATP – Helicópteros

ASPECTOS GERAIS

- 1. O objectivo de um curso integrado ATP(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como pilotos em helicópteros multipiloto e multimotores, limitados aos privilégios VFR, no transporte aéreo comercial e para obterem uma CPL(H).
- 2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado ATP(H) deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
- 3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante em PPL(H) será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais não mais do que 20 horas podem ser em instrução em duplo comando; ou

- b) 50 horas, das quais não mais do que 25 horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
- a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos 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 candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso ATP(H) pode candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso de conhecimentos teóricos ATP(H) consistirá em pelo menos 650 horas de instrução.
7. Um curso MCC consistirá em pelo menos 20 horas de exercícios de instrução de conhecimentos teóricos.

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

8. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma ATPL(H).

FORMAÇÃO DE VOO

9. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 150 horas, de modo a incluir os testes de progresso. No total das 150 horas, os candidatos deverão realizar 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 helicóptero FFS, nível C/D; ou
 - 2) 25 horas num helicóptero FTD 2,3; ou
 - 3) 20 horas num helicóptero FNPT II/III; ou
 - 4) 20 horas num avião ou TMG.
 - ii) dez horas de instrução básica de instrumentos podem incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT 1 ou num avião;
 - iii) dez horas MCC, para as quais um helicóptero: FFS ou FTD 2,3 (MCC) ou FNPT II/III(MCC) poderá ser utilizado.

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

- b) 55 como PIC, das quais 40 horas podem ser como SPIC. Deverão ser realizadas pelo menos 14 horas de voo diurno como ocupante único e uma hora de voo nocturno como ocupante único;

- c) 50 horas de voo de treino através do país, incluindo pelo menos dez horas de voo de treino através do país como SPIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 185 kms (100 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo nocturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

TESTES DE CAPACIDADES

10. Após a realização da formação de voo, o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(H) num helicóptero multimotor e cumprir os requisitos MCC.

H. Curso modular ATP – Helicópteros

1. Os candidatos a uma ATPL(H) que realizarem a instrução de conhecimentos teóricos num curso modular deverão possuir pelo menos uma PPL(H) e realizar pelo menos as seguintes horas de instrução num período de 18 meses:
 - a) para candidatos que possuam uma PPL(A) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI: 550 horas;
 - b) para candidatos que possuam uma CPL(H): 300 horas.
2. Os candidatos a uma ATPL(H)/IR que realizarem a instrução de conhecimentos teóricos num curso modular deverão possuir pelo menos uma PPL(H) e realizar pelo menos as seguintes horas de instrução:
 - a) para candidatos que possuam uma PPL(H): 650 horas;
 - b) para candidatos que possuam uma CPL(H): 400 horas;
 - c) para candidatos que possuam uma IR(H): 500 horas;
 - d) para candidatos que possuam uma CPL(H) e uma IR(H): 250 horas.

I. Curso integrado CPL/IR – Helicópteros

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado CPL(H)/IR consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como pilotos em helicópteros de piloto único e multimotores e para obterem uma CPL(H)/IR para helicópteros multimotores.
2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(H)/IR deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante que possua uma PPL(H) será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais não mais do que 20 horas podem ser em instrução em duplo comando; ou

- b) 50 horas, das quais não mais do que 25 horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para helicópteros.
4. O curso consistirá em:
- a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(H) e IR, bem como a qualificação de tipo inicial para helicópteros multimotores; e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(H)/IR poderá candidatar-se junto da autoridade competente ao exame de conhecimentos teóricos e ao teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(H) e uma IR.

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 180 horas, incluindo os testes de progresso. Nessas 180 horas os candidatos deverão realizar 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 helicóptero FFS, nível C/D; ou
 - 2) 25 horas num helicóptero FTD 2,3; ou
 - 3) 20 horas num helicóptero FNPT II/III; ou
 - 4) 20 horas num avião ou TMG.
 - ii) 50 horas de instrução de instrumentos, que podem incluir:
 - 1) até 20 horas num helicóptero FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III; ou
 - 2) dez horas pelo menos num helicóptero FNPT 1 ou num avião.

Caso o helicóptero utilizado para a formação de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para a formação visual, 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 realizadas pelo menos 14 horas de voo diurno como ocupante único e uma hora de voo nocturno como ocupante único;
 - c) dez horas de voo de treino através do país em duplo comando;
 - d) dez horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 185 kms (100 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

- e) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo noturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, com pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos noturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- f) 50 horas de tempo de instrumentos em duplo comando consistindo em:
 - i) dez horas de tempo de instrução básica de instrumentos; e
 - ii) 40 horas de treino IR, que deverão incluir pelo menos dez horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

TESTE DE CAPACIDADES

- 9. Após a realização da formação de voo afim o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(H) num helicóptero multimotor ou monomotor e o teste de capacidades para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR.

J. Curso integrado CPL – Helicópteros

ASPECTOS GERAIS

- 1. O objectivo de um curso integrado CPL(H) é treinar pilotos para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(H).
- 2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(H) deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.
- 3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante que possua uma PPL(H) será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) 40 horas, das quais não mais do que 20 horas podem ser em instrução em duplo comando; ou
 - b) 50 horas, das quais não mais do que 25 horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno para helicópteros.
- 4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(H); e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
- 5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(H) poderá candidatar-se junto da autoridade competente ao exame de conhecimentos teóricos e ao teste de capacidades para a licença com menos privilégios, caso sejam 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 candidato seja o portador de uma PPL.

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

- 7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(H).

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 135 horas, de modo a incluir todos os testes de progresso, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra. No total das 135 horas os candidatos deverão realizar 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 helicóptero FFS, nível C/D; ou
 - 2) 25 horas num helicóptero FTD 2,3; ou
 - 3) 20 horas num helicóptero FNPT II/III; ou
 - 4) 20 horas num avião ou TMG.
 - ii) até dez horas podem ser de instrução de instrumentos e podem incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FNPT 1 ou um avião.

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

- b) 50 como PIC, das quais 35 horas podem ser como SPIC. Deverão ser realizadas pelo menos 14 horas de voo diurno como ocupante único e uma hora de voo nocturno como ocupante único;
- c) dez horas de voo de treino através do país em duplo comando;
- d) dez horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 185 kms (100 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- e) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo nocturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- f) dez horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, incluindo pelo menos cinco horas num helicóptero.

TESTE DE CAPACIDADES

9. Após a realização da formação de voo o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(H).

K. Curso modular CPL – Helicópteros

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso modular CPL(H) consiste em treinar portadores de uma PPL(H) para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(H).
2. Antes de iniciar o curso modular CPL(H) um candidato deverá ser portador de uma PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI.
3. Antes de iniciar a formação de voo o candidato deverá:

- a) ter realizado 155 horas de tempo de voo como piloto em helicópteros, incluindo 50 horas como PIC, das quais dez horas deverão ter sido em voo de treino através do país;
 - b) ter cumprido com o estipulado em FCL.725 e em FCL.720 caso um helicóptero multimotor seja utilizado no teste de capacidades.
4. Um candidato que pretenda realizar um curso modular CPL(H) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínuo preparado por uma ATO. A instrução de conhecimentos teóricos poderá ser ministrada por uma ATO que realize apenas instrução de conhecimentos teóricos.
5. O curso consistirá em:
- a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(H); e
 - b) formação 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 DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(H).

FORMAÇÃO DE VOO

8. Os candidatos sem 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, que pode incluir cinco horas num helicóptero FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III; e
 - b) dez horas de instrução de instrumentos, que podem incluir cinco horas em pelo menos um helicóptero FTD 1 ou FNPT 1 ou num avião.
9. Os candidatos portadores de uma IR(H) válida serão creditados na totalidade tendo em vista o tempo de instrução de instrumentos. Os candidatos portadores de uma IR(A) válida deverão realizar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num helicóptero.
10. Os candidatos numa qualificação de voo nocturno para helicópteros deverão receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, inclusive pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

EXPERIÊNCIA

11. O candidato a uma CPL(H) deverá ter realizado pelo menos 185 horas de tempo de voo, incluindo 50 horas como PIC, das quais dez horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 185 kms (100 NM), durante o qual deverão ser efectuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

Horas como piloto em comando de outras categorias de aeronave poderão ser contabilizadas, tendo em conta as 185 horas de tempo de voo, nos seguintes casos:

- a) 20 horas em aviões, caso o candidato possua uma PPL(A); ou
- b) 50 horas em aviões, caso o candidato possua uma CPL(A); ou
- c) dez horas em TMG ou planadores; ou
- d) 20 horas em aeróstatos, caso o candidato possua uma PPL(As); ou
- e) 50 horas em aeróstatos, caso o candidato possua uma CPL(As).

TESTE DE CAPACIDADES

12. Após a realização da formação de voo e experiência de voo relacionadas o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(H).

L. Curso integrado CPL/IR – Aeróstatos

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As)/IR consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir operarem aeróstatos e obterem uma CPL(As)/IR.
2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(As)/IR deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínua preparado por uma ATO.
3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante que possua uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) dez horas, das quais não mais do que cinco horas podem ser em instrução em duplo comando; ou
 - b) 15 horas, das quais não mais do que sete horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(As) e IR, bem como a qualificação de tipo inicial para aeróstatos, e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL/IR(As) poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

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

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(As) e uma IR.

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 80 horas, incluindo os testes de progresso. Nas 80 horas, os candidatos deverão realizar 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 aeróstato FFS; ou
 - 2) dez horas num aeróstato FTD; ou
 - 3) oito horas num aeróstato FNPT II/III; ou
 - 4) oito horas num avião, helicóptero ou TMG.
 - ii) 30 horas de instrução de instrumentos que podem incluir:
 - 1) até 12 horas num aeróstato FFS ou FTD ou FNPT II,III; ou
 - 2) seis horas pelo menos num aeróstato FTD 1 ou FNPT 1 ou num avião.

Caso o aeróstato utilizado para a formação de voo seja de um tipo diferente do FFS utilizado para a formação de voo à vista, o crédito máximo será limitado a oito horas.

- b) 20 horas como PIC, das quais cinco horas podem ser como SPIC. Deverão ser realizadas pelo menos 14 horas de voo diurno como ocupante único e uma hora de voo nocturno como ocupante único;
- c) cinco horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 90 kms (50 NM), durante o qual deverão ser efectuadas duas aterragens de paragem completa no aeródromo de destino;
- d) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo nocturno em aeróstatos, incluindo três horas de instrução em duplo comando e pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
- e) 30 horas de tempo de instrumentos em duplo comando consistindo em:
 - i) dez horas de tempo de instrução básica de instrumentos; e
 - ii) 20 horas de Formação IR, que deve incluir pelo menos dez horas num aeróstato multimotor certificado IFR.

TESTE DE CAPACIDADES

9. Após a realização da formação de voo afim o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(As) num aeróstato multimotor ou monomotor e o teste de capacidades para a IR num aeróstato multimotor certificado IFR.

M. Curso integrado CPL – Aeróstatos

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado CPL(As) consiste em treinar pilotos para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado CPL(As) deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo preparado por uma ATO.

3. Um candidato poderá ser admitido numa formação como principiante *ab initio* ou como portador de uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI. No caso de um principiante que possua uma PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), será creditada 50% da experiência relevante, até um máximo de:
 - a) dez horas, das quais não mais do que cinco horas podem ser em instrução em duplo comando; ou
 - b) 15 horas, das quais não mais do que sete horas podem ser em instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(As); e
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos.
5. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso CPL(As) pode candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios, caso sejam 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 candidato seja o portador de uma PPL.

EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(As).

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 50 horas, de modo a incluir todos os testes de progresso, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra. No total das 50 horas, os candidatos deverão realizar pelo menos:
 - a) 30 horas de instrução em duplo comando, das quais não mais do que cinco horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
 - b) 20 horas como PIC;
 - c) cinco horas de voo de treino através do país em duplo comando;
 - d) Cinco horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 90 kms (50 NM), durante o qual deverão ser efectuadas duas aterragens de paragem completa no aeródromo de destino;
 - e) Deverão ser realizadas cinco horas de tempo de voo nocturno em aeróstatos, incluindo três horas de instrução em duplo comando, com pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem;
 - f) dez horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, incluindo pelo menos cinco horas num aeróstato.

TESTE DE CAPACIDADES

9. Após a realização da formação de voo, o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(As).

N. Curso modular CPL – Aeróstatos

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso modular CPL(As) consiste em treinar portadores de uma PPL(As) para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma CPL(As).
2. Antes de iniciar um curso modular CPL(As) um candidato deverá:
 - a) possuir uma PPL(As) emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
 - b) ter realizado 200 horas de tempo de voo como piloto em aeróstatos, incluindo 100 horas como PIC, das quais 50 horas devem ter sido em voo de treino através do país.
3. Um candidato que pretenda realizar um curso modular CPL(As) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínuo preparado por uma ATO. A instrução de conhecimentos teóricos poderá ser ministrada por uma ATO que realize apenas instrução de conhecimentos teóricos.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos CPL(As); e
 - b) formação 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 DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um candidato deverá demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao portador de uma CPL(As).

FORMAÇÃO DE VOO

7. Os candidatos sem uma IR receberão pelo menos 20 horas de instrução de voo em duplo comando, das quais:
 - a) dez horas de instrução visual, que poderão incluir cinco horas num aeróstato FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II,III; e
 - b) dez horas de instrução de instrumentos, que podem incluir cinco horas em pelo menos um aeróstato FTD 1 ou FNPT 1 ou um avião.
8. Os candidatos portadores de uma IR(As) válida serão creditados na totalidade tendo em vista o tempo de instrução de instrumentos. Os candidatos portadores de uma IR válida noutra categoria de aeronave deverão realizar pelo menos cinco horas de tempo de instrução de instrumentos em duplo comando num aeróstato.
9. Os candidatos sem uma qualificação de voo nocturno para aeróstatos deverão receber adicionalmente pelo menos cinco horas de instrução de voo nocturno, incluindo três horas de instrução em duplo comando, com pelo menos uma hora de navegação através do país e cinco circuitos nocturnos como único ocupante. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

EXPERIÊNCIA

10. O candidato a uma CPL(As) deverá ter realizado pelo menos 250 horas de tempo de voo em aeróstatos, incluindo 125 horas como PIC, das quais 50 horas de voo de treino através do país como PIC, incluindo um voo de treino através do país VFR de pelo menos 90 kms (50 NM), durante o qual deverá ser efectuada uma aterragem de paragem completa no aeródromo de destino.

Horas como PIC de outras categorias de aeronave poderão ser contabilizadas tendo em vista as 185 horas de tempo de voo nos seguintes casos:

- a) 30 horas em aviões ou helicópteros, caso o candidato possua uma PPL(A) ou PPL(H) respectivamente; ou
- b) 60 horas em aviões ou helicópteros, caso o candidato possua uma CPL(A) ou CPL(H) respectivamente; ou
- c) dez horas em TMG ou planadores; ou
- d) dez horas em balões.

TESTE DE CAPACIDADES

11. Após a realização da formação de voo e experiência de voo relacionadas o candidato terá de realizar o teste de capacidades para CPL(As).

APÊNDICE 4

Teste de capacidades para a emissão de uma CPL

A. Aspectos gerais

1. Um candidato a um teste de capacidades para uma CPL deverá ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que será utilizada para o teste.
2. O candidato deverá passar todas as secções relevantes do teste de capacidades. Caso reprove em algum item numa secção, reprova em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste novamente. Um candidato que reprove em apenas uma secção terá apenas de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção do teste de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o candidato tenha de repetir o teste na totalidade novamente. Todas as secções relevantes do teste de capacidades terão de ser realizadas em seis meses. O insucesso na aprovação de todas as secções relevantes do teste em duas tentativas requererá formação adicional.
3. A formação adicional poderá ser necessária na sequência da reprovação em qualquer teste de capacidades. Não há limite quanto ao número de testes de capacidades que podem ser realizados.

REALIZAÇÃO DO TESTE

4. Caso o candidato opte por terminar o teste de capacidades por motivos considerados como inadequados pelo Examinador de Voo (FE), o candidato terá de repetir o teste de capacidades na sua totalidade. Caso o teste seja terminado por motivos considerados como adequados pelo FE, apenas as secções não realizadas serão testadas num próximo voo.
5. À discricção do FE, qualquer manobra ou procedimento do teste poderá ser repetido uma vez pelo candidato. O FE poderá parar o teste em qualquer altura caso se considere que a demonstração de capacidades de voo por parte do candidato exige um teste de repetição completo.
6. Poderá ser exigido ao candidato que pilote a aeronave a partir de uma posição em que as funções de PIC podem ser desempenhadas e para realizar o teste como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
7. Um candidato deverá indicar ao FE as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação de serviços de rádio. As verificações deverão ser realizadas em conformidade com a lista de verificações da aeronave em que o teste é realizado. Durante a preparação pré-voo para o teste será exigido ao candidato que determine as definições de potência e velocidades. Os dados de desempenho para a descolagem, aproximação e aterragem deverão ser calculados pelo candidato em conformidade com o manual de operações ou manual de voo para a aeronave utilizada.
8. O FE não deverá tomar parte na operação da aeronave, excepto se a sua intervenção for necessária no interesse da segurança ou para evitar uma demora inaceitável para outro tráfego.

B. Conteúdo do teste de capacidades para a emissão de uma CPL - Aviões

1. O avião utilizado para o teste de capacidades terá de cumprir os requisitos para os aviões de formação, deverá estar certificado para o transporte de pelo menos quatro pessoas e possuir uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retráctil.
2. A rota a ser voada será escolhida pelo FE e o destino será um aeródromo controlado. O candidato será responsável pelo planeamento de voo e assegurará que todo o equipamento e documentação para a execução do voo estão a bordo. A duração do voo será de pelo menos 90 minutos.
3. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar o avião dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - c) usar uma boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e
 - e) manter sempre o controlo do avião de modo a que o sucesso de um procedimento ou de uma manobra nunca seja seriamente colocado em causa.

TOLERÂNCIAS EM ENSAIOS DE VOO

4. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho da aeronave utilizada.

Altura

voo normal ± 100 pés

com falha de motor simulada ± 150 pés

Sintonia de ajudas de rádio $\pm 5^\circ$

Direcção

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 DO TESTE

5. Os itens na alínea c) e na alínea e), subalínea iv), da secção 2 e a totalidade das secções 5 e 6 podem ser realizadas 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 anti-gelo/degelo e os princípios de gestão de ameaça e erro aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES PRÉ-VOO E DE PARTIDA

a	Pré-voo, incluindo: Planeamento de voo, documentação, determinação de massa e centragem, instruções sobre o tempo, NOTAMS
b	Inspeção e assistência de aviões
c	Circulação no aeroporto e descolagem
d	Considerações e condições de desempenho
e	Operações de padronização de aeródromos e tráfego
f	Procedimento de partida, configuração de altímetro, evitar colisão (observação)
g	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 2 TRABALHO AÉREO GERAL	
a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo plano e nivelado, subida, descida, observação
b	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente baixas, incluindo o reconhecimento e a recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais.
c	Viragens, incluindo viragens em configuração de aterragem. Viragens acentuadas de 45°
d	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente altas, incluindo o reconhecimento e a recuperação de voo picado em espiral
e	Voo com referência apenas a instrumentos, incluindo: i) posição de voo, configuração de cruzeiro, controlo de direcção, altitude e velocidade do ar ii) viragens de subida e descida com inclinações de 10°-30° iii) recuperações de atitudes invulgares iv) painel de instrumentos limitado
f	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS EM MARCHA	

a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo configuração cruzeiro Considerações de alcance/resistência
b	Orientação, leitura de mapa
c	Altitude, velocidade, controlo de direcção, observação
d	Configuração do altímetro. Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de curso e restabelecimento de curso correcto
f	Observação de condições atmosféricas, avaliação de rumo, planeamento de desvio
g	Definição de curso, posicionamento (NDB ou VOR), identificação de instalações (voo por instrumentos). Implementação de plano de desvio para um aeródromo alternativo (voo à vista)
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM	
a	Procedimento de chegada, configuração de altímetro, verificações, observação
b	Ligação ATC - cumprimento, procedimentos R/T
c	Acção de volta de pista a baixa altura
d	Aterragem normal, aterragem com vento lateral (com condições adequadas)
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com potência reactiva (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de <i>flaps</i>
h	Acções pós-voo
SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA	
Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 4	

a	Falha de motor simulada após descolagem (a uma altitude de segurança), exercício de incêndio
b	Mau funcionamento de equipamento incluindo extensão alternativa do trem de aterragem, falha eléctrica de travões
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Ligação ATC - cumprimento, procedimentos R/T
e	Perguntas orais
SECÇÃO 6 – VOO ASSIMÉTRICO SIMULADO E ITENS DE CLASSE OU DE TIPO RELEVANTES	
Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5	
a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude de segurança excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação e volta de pista assimétricas
c	Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total
d	Paragem e arranque do motor
e	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T, perícia de voo
f	Como determinado pelo FE – qualquer item relevante do teste de capacidades de qualificação de classe ou de tipo inclui, quando aplicável: i) sistemas de avião, incluindo o manuseamento do piloto automático ii) operação do sistema de pressurização iii) utilização do sistema de degelo e anti-gelo
g	Perguntas orais

C. Conteúdo do teste de capacidades para a emissão de uma CPL - Helicópteros

1. O helicóptero utilizado para o teste de capacidades terá de cumprir os requisitos para os helicópteros de formação.

2. A área e a rota a serem voadas serão escolhidas pelo FE e todo o trabalho no solo e de aproximação será num aeródromo/local aprovado. 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. O teste de capacidades poderá ser realizado em dois voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 90 minutos.
3. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar o helicóptero dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - c) empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e
 - e) manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja seriamente colocado em causa.

TOLERÂNCIAS EM ENSAIOS DE VOO

4. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho do helicóptero utilizado.

Altura

voo normal ± 100 pés
 emergência maior simulada ± 150 pés

Sintonia de ajudas de rádio $\pm 10^\circ$

Direcção

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

Desvio no solo

T.O. estacionamento I.G.E. ± 3 pés
 aterragem sem movimentos laterais ou retrógrados

CONTEÚDO DO TESTE

5. Os itens na secção 4 poderão ser efectuados num helicóptero FNPT ou num helicóptero FFS. A utilização das listas de verificação do helicóptero, a perícia de voo, o controlo do helicóptero por referência visual externa, os procedimentos anti-gelo e os princípios de gestão de ameaça e erro aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 — VERIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS PRÉ-VOO E PÓS-VOO	
a	Conhecimentos sobre o helicóptero (por exemplo registo técnico, combustível, massa e centragem, desempenho), planeamento de voo, documentação, NOTAMS, condições atmosféricas

b	Inspecção/acção pré-voos, localização e finalidade das peças
c	Inspecção do <i>cockpit</i> , procedimento de arranque
d	Verificações dos equipamentos de comunicação e de navegação, selecção e configuração de frequências
e	Procedimento pré-descolagem, procedimento R/T , ligação ATC – cumprimento
f	Estacionamento, paragem e procedimento pós-voos
SECCÃO 2 – Manobras de estacionamento, manuseamento avançado e áreas restritas	
a	Descolagem e aterragem (largada e impacto)
b	Táxi, helicóptero táxi
c	Suspensão estacionária com vento frontal/transversal/de retaguarda
d	Viragens de suspensão estacionária, 360° à esquerda e à direita (voltas no local)
e	Manobras de suspensão frontal, lateral e retrógrada
f	Falha de motor simulada na suspensão
g	Paragens rápidas contra e a favor do vento
h	Aterragens e descolagens em terreno inclinado/local sem preparação
i	Descolagens (vários perfis)
j	Descolagem com vento lateral, a favor do vento (quando aplicável)
k	Descolagem com massa máxima à descolagem (real ou simulada)
l	Aproximações (vários perfis)
m	Descolagens e aterragens com potência limitada
n	Auto-rotações (o FE selecciona dois itens entre – básico, alcance, baixa velocidade e voltas de 360°)
o	Aterragem auto-rotativa
p	Prática de aterragem forçada com recuperação de potência
q	Verificações de potência, técnica de reconhecimento, técnica de aproximação e partida
SECCÃO 3 – NAVEGAÇÃO – PROCEDIMENTOS EM MARCHA	
a	Navegação e orientação a várias altitudes/alturas, leitura de mapa

b	Altitude/altura, velocidade, controlo de direcção, observação do espaço aéreo e configuração de altímetro
c	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, consumo de combustível, resistência, ETA, avaliação de erro de curso e restabelecimento de curso correcto, monitorização de instrumentos
d	Observação de condições atmosféricas, planeamento de desvio
e	Definição de curso, posicionamento (NDB e/ou VOR), identificação de instalações
f	Ligação ATC e observância dos regulamentos, etc.
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS E MANOBRAS DE VOO POR REFERÊNCIA ÚNICA AOS INSTRUMENTOS	
a	Posição de voo, controlo de direcção, altitude/altura e velocidade
b	Viragens de nível de categoria 1 para direcções específicas, de 180° para 360° à esquerda e à direita
c	Subida e descida, incluindo viragens de categoria 1 para direcções específicas
d	Recuperação de atitudes invulgares
e	Viragens com inclinação de 30°, mudanças de direcção até 90° à esquerda e à direita
SECÇÃO 5 – Procedimentos anormais e de emergência (simulados quando adequado)	
Nota 1): Quando um teste é realizado num helicóptero multimotor será incluindo no teste um exercício de falha de motor simulada, incluindo uma aproximação e aterragem em monomotor.	
Nota 2): O FE seleccionará 4 itens entre os seguintes:	
a	Mau funcionamento do motor, incluindo falha do regulador, congelamento do carburador/motor, sistema de óleo, como adequado
b	Mau funcionamento do sistema de combustível
c	Mau funcionamento do sistema eléctrico
d	Mau funcionamento do sistema hidráulico, incluindo aproximação e aterragem sem hidráulica, conforme aplicável
e	Rotor principal e/ou mau funcionamento do sistema anti-torque (FFS ou discussão apenas)
f	Exercícios de incêndio, incluindo controlo e remoção de fumo, conforme aplicável

g	<p>Outros procedimentos anormais e de emergência delineados no manual de voo adequado, incluindo para helicópteros multimotores:</p> <p style="padding-left: 40px;">Falha de motor simulada na decolagem:</p> <p style="padding-left: 80px;">decolagem rejeitada em ou antes de TDP ou aterragem forçada em segurança em ou antes de DPATO, imediatamente depois de TDP ou DPATO.</p> <p style="padding-left: 40px;">Aterragem com falha de motor simulada:</p> <p style="padding-left: 80px;">aterragem ou aproximação na sequência de falha de motor antes de LDP ou DPBL,</p> <p style="padding-left: 80px;">na sequência de falha de motor após LDP ou aterragem forçada em segurança após DPBL.</p>
---	--

D. Conteúdo do teste de capacidades para a emissão de uma CPL - Aeróstatos

1. O aeróstato utilizado para o teste de capacidades deverá cumprir os requisitos para os aeróstatos de formação.
2. A área e a rota a voar serão escolhidas pelo FE. 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. O teste de capacidades poderá ser realizado em dois voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 60 minutos.
3. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar o aeróstato dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - c) empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e
 - e) manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja seriamente colocado em causa.

TOLERÂNCIAS EM ENSAIOS DE VOO

4. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho do aeróstato utilizado.

Altura

voo normal ± 100 pés
emergência maior simulada ± 150 pés

Sintonia de ajudas de rádio $\pm 10^\circ$

Direcção

voo normal $\pm 10^\circ$
emergência maior simulada $\pm 15^\circ$

CONTEÚDO DO TESTE

5. Os itens nas secções 5 e 6 poderão ser efectuados num aeróstato FNPT ou num aeróstato FFS. 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 ameaça e erro aplicam-se em todas as secções.

SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES PRÉ-VOO E DE PARTIDA	
a	Pré-voo, incluindo: Planeamento de voo, documentação, determinação de massa e centragem, instruções sobre o tempo, NOTAMS
b	Inspecção e assistência do aeróstato
c	Procedimento de libertação do mastro, manobras em terra e descolagem
d	Considerações e condições de desempenho
e	Operações de padronização de aeródromos e tráfego
f	Procedimento de partida, configuração de altímetro, evitar colisão (observação)
g	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 2 — TRABALHO AÉREO GERAL	
a	Controlo do aeróstato por referência visual externa, incluindo plano e nivelado, subida, descida, observação
b	Voo em altura de pressão
c	Viragens
d	Descidas e subidas íngremes
e	Voo com referência apenas a instrumentos, incluindo: i) posição de voo, controlo de direcção, altitude e velocidade do ar ii) viragens em descidas e subidas iii) recuperações de atitudes invulgares iv) painel de instrumentos limitado
f	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS EM MARCHA

a	Controlo do aeróstato por referência visual externa, Considerações de alcance/resistência
b	Orientação, leitura de mapa
c	Altitude, velocidade, controlo de direcção, observação
d	Configuração de altímetro, ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de curso e restabelecimento de curso correcto
f	Observação de condições atmosféricas, avaliação de rumo, planeamento de desvio
g	Definição de curso, posicionamento (NDB ou VOR), identificação de instalações (voo por instrumentos). Implementação de plano de desvio para um aeródromo alternativo (voo à vista)

SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM

a	Procedimento de chegada, configuração de altímetro, verificações, observação
b	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
c	Acção de volta de pista a baixa altura
d	Aterragem normal
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com potência reactiva (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de <i>flaps</i>
h	Acções pós-voo

SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 4	
a	Falha de motor simulada após descolagem (a uma altitude de segurança), exercício de incêndio
b	Mau funcionamento de equipamento
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Perguntas orais
SECÇÃO 6 –ITENS RELEVANTES DE CLASSE OU DE TIPO	
Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5	
a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude de segurança excepto quando realizada num FFS)
b	Aproximação e volta de pista com falha de motor(es)
c	Aproximação e aterragem de paragem total com falha de motor(es)
d	Mau funcionamento no sistema de pressão do invólucro
e	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T, perícia de voo
f	Como determinado pelo FE – qualquer item relevante do teste de capacidades de qualificação de classe ou de tipo inclui, quando aplicável: i) sistemas do aeróstato ii) operação do sistema de pressão do invólucro
g	Perguntas orais

APÊNDICE 5

Curso de formação integrado MPL

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso integrado MPL consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação como co-pilotos em aviões multimotores multipiloto de turbina para transporte aéreo segundo as VFR e as IFR e para obterem uma MPL.
2. A aprovação para um curso de formação MPL só será atribuída a uma ATO que faça parte de um operador certificado de transporte aéreo comercial em conformidade com a Parte-MS e com os requisitos de operações aéreas aplicáveis ou tendo um acordo específico com um operador. A licença será restringida ao operador específico até à realização do curso de conversão do operador de linha aérea.
3. Um candidato que pretenda realizar um curso integrado MPL deverá realizar todas as fases de instrução num curso de formação contínuo numa ATO. A formação será com base em competências e realizada num ambiente operacional de tripulação múltipla.
4. Apenas candidatos *ab initio* serão admitidos no curso.
5. O curso consistirá em:
 - a) instrução sobre conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos ATPL(A);
 - b) formação de voo à vista e por instrumentos;
 - c) formação em MCC para a operação de aviões multipiloto; e
 - d) formação de qualificação de tipo.
6. Um candidato que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso MPL poderá candidatar-se junto da autoridade competente para o exame de conhecimentos teóricos e para o teste de capacidades para a licença com menos privilégios e uma IR, caso sejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

7. Um curso aprovado de conhecimentos teóricos MPL consistirá em pelo menos 750 horas de instrução para o nível de conhecimentos teóricos ATPL(A), bem como as horas exigidas para a instrução de conhecimentos teóricos para a qualificação de tipo relevante, em conformidade com a Subparte H.

FORMAÇÃO DE VOO

8. A formação de voo consistirá num total de pelo menos 240 horas, compostas por horas como PF e PNF, em voo real e simulado, e abrangendo as seguintes 4 fases de formação:
 - a) Fase 1 — Capacidades de voo nucleares
Formação básica específica para piloto único em avião.
 - b) Fase 2 — Básica
Introdução de operações de tripulação múltipla e voo por instrumentos.
 - c) Fase 3 — Intermédia

Aplicação de operações de tripulação múltipla num avião multimotor de turbina certificado como avião de alto desempenho em conformidade com a Parte-21.

d) Fase 4 — Avançada

Formação de qualificação de tipo num ambiente orientado para uma linha aérea.

Experiência de voo em voo real que incluirá todos os requisitos de experiência da Subparte H, formação de recuperação após perda de controlo, voo nocturno, voo apenas com referência aos instrumentos e a experiência necessária para alcançar a perícia de voo relevante.

Os requisitos MCC serão incorporados nas fases relevantes supracitadas.

A formação em voo assimétrico será ministrada num avião ou num FFS.

9. Cada fase de treino no programa de instrução de voo consistirá tanto em instrução dos conhecimentos de base como em segmentos de formação prática.
10. O curso de formação incluirá um processo de avaliação contínua do programa de formação e uma avaliação contínua dos alunos de acordo com o programa. A avaliação deverá garantir que:
 - a) as competências e a avaliação associada são relevantes para a tarefa de um co-piloto num avião multipiloto; e
 - b) os alunos adquirem as competências necessárias de um modo progressivo e satisfatório.
11. O curso de formação incluirá pelo menos 12 descolagens e aterragens para assegurar a competência. Estas descolagens e aterragens serão realizadas sob a supervisão de um instrutor num avião para o qual a qualificação de tipo será emitida.

NÍVEL DE AVALIAÇÃO

12. O candidato a uma MPL deverá ter demonstrado o seu desempenho em todas as 9 unidades de competência especificadas no n.º 13 infra, 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 confirmará que o controlo do avião ou da situação é sempre mantido, de modo a garantir o resultado bem-sucedido de um procedimento ou de uma manobra. O candidato deverá demonstrar consistentemente os conhecimentos, as capacidades e os comportamentos necessários para a operação segura do tipo de avião aplicável, em conformidade com os critérios de desempenho MPL.

UNIDADES DE COMPETÊNCIA

13. O candidato deverá demonstrar competência nas seguintes 9 unidades de competência:
 - 1) aplicar princípios de desempenho humano, incluindo princípios de gestão de ameaça e erro;
 - 2) realizar operações aéreas em terra;
 - 3) realizar descolagem;
 - 4) realizar subida;
 - 5) realizar cruzeiro;
 - 6) realizar descida;

- 7) realizar aproximação;
- 8) realizar aterragem; e
- 9) realizar operações pós-aterragem e pós-voos em avião.

VOO SIMULADO

14. Requisitos mínimos para FSTD:

a) Fase 1 — Capacidades de voos nucleares

E-training e aparelhos para tarefas específicas certificados pela autoridade competente e com as seguintes características:

- envolve acessórios para além daqueles normalmente associados com computadores de secretária, tais como réplicas funcionais de um quadrante da alavanca de aceleração, um controlador *side-stick* ou um teclado FMS; e
- envolve actividade psicomotora com a aplicação adequada de força e temporização de respostas.

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 requer a operação com um co-piloto e certificado a uma norma equivalente ao nível B, incluindo 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 em ambiente ATC.

d) Fase 4 — Avançada

Um FFS totalmente equivalente ao nível D ou nível C com um sistema de visualização diurna incorporado, incluindo simulação em ambiente ATC.

APÊNDICE 6

Cursos de formação modulares para a IR

A. IR(A) – Curso de formação de voo modular

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso de formação de voo modular IR(A) consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de aviões de acordo com as IFR e em IMC. O curso consiste em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:

- a) Módulo de Voo por Instrumentos Básico

Consiste em dez horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II ou FFS. Após a realização do Módulo de Voo por Instrumentos Básico será emitido ao candidato um Certificado de Realização de Curso.

- b) Módulo de Voo Processual por Instrumentos

Consiste no resto do programa de formação para a IR(A), 40 horas de tempo de instrução sob instrução em monomotores ou 45 horas em multimotores, e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(A).

2. Um candidato a um curso modular IR(A) deverá ser portador de uma PPL(A) ou de uma CPL(A), incluindo os privilégios para voar à noite. Um candidato para o Módulo de Voo Processual por Instrumentos que não possua um CPL(A) deverá ser portador de um Certificado de Realização de Curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico.

A ATO assegurará que o candidato a um curso IR(A) multimotor, que não tenha possuído uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor, recebeu a formação em multimotores especificada na Subparte H antes de iniciar o curso de formação de voo para a IR(A).

3. Um candidato que pretenda realizar o Módulo de Voo por Instrumentos Processual de um curso modular IR(A) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Voo Processual por Instrumentos, a ATO assegurará a competência do candidato no que respeita a capacidades de voo por instrumentos. Deverá ser ministrada formação de actualização quando necessário.

4. O curso de instrução teórica deve ser realizado em 18 meses. O Módulo de Voo Processual por Instrumentos e o teste de capacidades terão de ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.

5. O curso consistirá em:

- a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos IR;
- b) instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(A) aprovado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução de conhecimentos teóricos.

FORMAÇÃO DE VOO

7. Um curso IR(A) monomotor consistirá em pelo menos 50 horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais até 20 horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I ou até 35 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de dez horas de tempo de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS poderá ser realizado num FNPT I.
8. Um curso IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 55 horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais até 25 horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I ou até 40 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de dez horas de tempo 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 multimotores.
9. O portador de uma IR(A) monomotor que também possua 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 consista em pelo menos cinco horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotores, das quais três horas podem ser realizadas num FFS ou FNPT II.
- 10.1 O portador de uma CPL(A) ou de um Certificado de Realização de Curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico pode ver reduzido em dez horas o total de formação exigida nos números 7 e 8 supracitados.
- 10.2 O portador de uma IR(H) pode ver reduzido em dez horas o total de formação exigida nos números 7 e 8 supracitados.
- 10.3 O total da instrução de voo por instrumentos em aviões deverá estar em conformidade com os números 7 e 8, conforme adequado.
11. Os exercícios de voo para o teste de capacidades IR(A) deverão consistir em:
 - a) Módulo de Voo por Instrumentos Básico: Procedimentos e manobras para o voo por instrumentos básicos abrangendo pelo menos:
 - i) voo por instrumentos básico sem referências visuais externas:
 - voo horizontal,
 - subida,
 - descida,
 - viragens em níveis de voo, subida, descida.
 - ii) modelo de instrumentos;
 - iii) viragem acentuada;
 - iv) radionavegação;
 - v) recuperação de atitudes invulgares;
 - vi) painel limitado;
 - vii) reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais;
 - b) Módulo de Voo Processual por Instrumentos:
 - i) procedimentos pré-voo para voo IFR, incluindo a utilização do manual de voo e de documentos adequados de serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo IFR;

- ii) procedimentos e manobras para operação IFR em condições normais, anormais e de emergência abrangendo pelo menos:
 - a transição de voo à vista para instrumentos na descolagem,
 - partidas e chegadas padrão por instrumentos,
 - procedimentos IFR em marcha,
 - procedimentos de espera,
 - aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
 - procedimentos de aproximação falhada,
 - aterragens a partir de aproximações por instrumentos, incluindo voo em círculo;
- iii) manobras em voo e características de voo particulares;
- iv) caso seja necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do avião apenas com referência aos instrumentos com a simulação de motor inoperante e paragem e arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude de segurança, excepto quando realizado num FFS ou FNPT II).

B. IR(H) – Curso de formação de voo modular

1. O objectivo de um curso de formação de voo modular IR(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de helicópteros segundo as IFR e em IMC.
2. Um candidato a um curso modular IR(H) será um portador de uma PPL(H) com qualificação de voo nocturno, ou uma CPL(H) ou ATPL(H). Antes de dar início à fase de instrução da aeronave do curso IR(H), o candidato será o portador de uma qualificação de tipo de helicóptero utilizado no teste de capacidades IR(H), ou deverá ter realizado uma formação de qualificação de tipo aprovada no mesmo tipo. O candidato deverá possuir um certificado de realização satisfatória de MCC caso o teste de capacidades seja realizado em condições multipiloto.
3. Um candidato que pretenda realizar um curso modular IR(H) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado.
4. O curso de instrução teórica deverá ser realizado em 18 meses. A instrução de voo e o teste de capacidades deverão ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos IR;
 - b) instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(A) aprovado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução.

FORMAÇÃO DE VOO

7. Um curso IR(A) monomotor consistirá em pelo menos 50 horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais:

- a) até 20 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de tempo de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de tempo de instrução para IR(H) num avião, aprovado para este curso; ou
- b) até 35 horas podem ser de tempo de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.

A instrução de voo por instrumentos incluirá pelo menos dez horas num helicóptero certificado IFR.

8. Um curso IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 55 horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais:

- a) até 20 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de tempo de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de tempo de instrução para IR(H) num avião, aprovado para este curso, ou
- b) até 40 horas podem ser de tempo de instrumentos num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.

A instrução de voo por instrumentos incluirá pelo menos dez horas num helicóptero multimotor certificado IFR.

9.1 Os portadores de uma ATPL(A) devem ter as horas de instrução de conhecimentos teóricos reduzidas em 50 horas.

9.2 O portador de uma IR(A) deverá ver reduzida em dez horas a quantidade de formação exigida.

10. Os exercícios de voo para o teste de capacidades IR(H) deverão consistir em:

- a) procedimentos pré-voo para voo IFR, incluindo a utilização do manual de voo e de documentos adequados de serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo IFR;
- b) procedimentos e manobras para operação IFR em condições normais, anormais e de emergência abrangendo pelo menos:
 - i) a transição de voo à vista para instrumentos na descolagem,
 - ii) partidas e chegadas padrão por instrumentos,
 - iii) procedimentos IFR em marcha,
 - iv) procedimentos de espera,
 - v) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
 - vi) procedimentos de aproximação falhada,
 - vii) aterragens a partir de aproximações por instrumentos, incluindo voo em círculo;
- c) manobras em voo e características de voo particulares;
- d) caso seja necessário, a operação de um helicóptero multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do helicóptero apenas com referências aos instrumentos com a simulação de motor inoperante e paragem e arranque do motor (o último exercício será realizado num FFS, FNPT II ou FTD 2/3).

C. IR(As) – Curso de formação de voo modular

ASPECTOS GERAIS

1. O objectivo de um curso de formação de voo modular IR(As) consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de aeróstatos segundo as IFR e em IMC. O curso consiste em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:
 - a) **Módulo de Voo por Instrumentos Básico**

Consiste em dez horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais até cinco horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II ou FFS. Após a realização do Módulo de Voo por Instrumentos Básico será emitido ao candidato um Certificado de Realização de Curso.
 - b) **Módulo de Voo Processual por Instrumentos**

Consiste no resto do programa de formação para a IR(A), 25 horas de tempo de instrumentos sob instrução e no curso de conhecimentos teóricos para a IR(As).
2. Um candidato a um curso modular IR(As) deverá ser portador de uma PPL(As) incluindo os privilégios para voar à noite ou uma CPL(As). Um candidato para o Módulo de Voo Processual por Instrumentos que não possua um CPL(As) será portador de um Certificado de Realização de Curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico.
3. Um candidato que pretenda realizar o Módulo de Voo Processual por Instrumentos e um curso modular IR(As) deverá realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Voo Processual por Instrumentos a ATO assegurará a competência do candidato no que respeita a capacidades de voo por instrumentos. Deverá ser ministrada formação de reatualização quando necessário.
4. O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Voo Processual por Instrumentos e o teste de capacidades deverão ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.
5. O curso consistirá em:
 - a) instrução de conhecimentos teóricos para o nível de conhecimentos IR;
 - b) instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

6. Um curso modular IR(As) aprovado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução de conhecimentos teóricos.

FORMAÇÃO DE VOO

7. Um curso IR(As) consistirá em pelo menos 35 horas de tempo de instrumentos sob instrução, das quais até 15 horas podem ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I ou até 20 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de cinco horas de tempo de instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
8. O portador de uma CPL(As) ou de um Certificado de Realização de Curso para o Módulo de Voo por Instrumentos Básico pode ver reduzido em dez horas o total de formação exigido no n.º 7. O total da instrução de voo por instrumentos em aeróstatos deverá estar em conformidade com o n.º 7.

9. Caso o candidato seja o portador de uma IR noutra categoria de aeronave, o total de instrução de voo necessário poderá ser reduzido para 10 horas em aeróstatos.
10. Os exercícios de voo para o teste de capacidades IR(As) deverão consistir em:
- a) Módulo de Voo por Instrumentos Básico:
- Procedimentos e manobras para o voo por instrumentos básicos abrangendo pelo menos:
- i) voo por instrumentos básico sem referências visuais externas:
 - voo horizontal,
 - subida,
 - descida,
 - viragens em níveis de voo, subida, descida;
 - ii) modelo de instrumentos;
 - iii) radionavegação;
 - iv) recuperação de atitudes invulgares;
 - v) painel limitado.
- b) Módulo de Voo Processual por Instrumentos:
- i) procedimentos pré-voo para voo IFR, incluindo a utilização do manual de voo e os documentos adequados de serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo IFR;
 - ii) procedimentos e manobras para operação IFR em condições normais, anormais e de emergência abrangendo pelo menos:
 - transição de voo à vista para instrumentos na descolagem,
 - partidas e chegadas padrão por instrumentos,
 - procedimentos IFR em marcha,
 - procedimentos de espera,
 - aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,
 - procedimentos de aproximação falhada,
 - aterragens a partir de aproximações por instrumentos, incluindo circuito;
 - iii) manobras em voo e características de voo particulares;
 - iv) a operação de um aeróstato nos exercícios supracitados, incluindo a operação do aeróstato apenas com referência aos instrumentos com a simulação de motor inoperante e paragem e arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude de segurança excepto quando realizado num FFS ou FNPT II).

APÊNDICE 7
TESTE DE CAPACIDADES IR

1. Um candidato a uma IR deverá ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que será utilizada no teste.
2. O candidato deverá passar todas as secções relevantes do teste de capacidades. Caso reprove em algum item numa secção, reprova em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste novamente. Um candidato que reprove apenas numa secção terá apenas de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção do teste de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o candidato tenha de repetir o teste na totalidade novamente. Todas as secções relevantes do teste de capacidades terão de ser realizadas em seis meses. O insucesso na aprovação de todas as secções relevantes do teste em duas tentativas requererá formação adicional.
3. A formação adicional poderá ser necessária na sequência da reprovação de um teste de capacidades. Não há limite quanto ao número de testes de capacidades que podem ser realizados.

REALIZAÇÃO DO TESTE

4. O teste visa a simulação de um voo prático. A rota a voar será escolhida pelo examinador. Um elemento essencial é a capacidade do candidato em planear e realizar o voo a partir de material de instruções de rotina. O candidato realizará o planeamento de voo e assegurará que todo o equipamento e documentação para a execução do voo estão a bordo. A duração do voo será de pelo menos uma hora.
5. Caso o candidato opte por terminar o teste de capacidades por motivos considerados como inadequados pelo examinador, o candidato terá de repetir o teste de capacidades na sua totalidade. Caso o teste seja terminado por motivos considerados como adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num próximo voo.
6. À discrição do examinador, qualquer manobra ou procedimento do teste poderá ser repetido uma vez pelo candidato. O examinador poderá parar o teste em qualquer altura caso considere que a demonstração de capacidades de voo por parte do candidato exigem um teste de repetição completo.
7. Um candidato deverá pilotar a aeronave a partir de uma posição em que as funções de PIC podem ser desempenhadas e para realizar o teste como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. O examinador não deverá tomar parte na operação da aeronave, excepto quando a sua intervenção for necessária no interesse da segurança ou para evitar uma demora inaceitável para outro 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 serão determinados pelo candidato e aprovados pelo examinador.
9. Um candidato a uma IR deverá indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação de serviços de rádio. As verificações deverão ser realizadas em conformidade com a lista de verificações autorizada da aeronave em

que o teste é realizado. Durante a preparação pré-voos para o teste será exigido ao candidato que determine as definições de potência e velocidades. Os dados de desempenho para a descolagem, aproximação e aterragem deverão ser calculados pelo candidato em conformidade com o manual de operações ou manual de voo para a aeronave utilizada.

TOLERÂNCIAS EM ENSAIOS DE VOO

10. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
- operar a aeronave dentro das suas limitações;
 - realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - aplicar conhecimentos aeronáuticos; e
 - manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja seriamente colocado em causa.
11. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho da aeronave utilizada.

Altura

Geralmente ± 100 pés
 Iniciar uma volta de pista a altura/altitude de decisão +50 pés/-0 pés
 Altura/MAP/altitude de descida mínima +50 pés/-0 pés

Sintonia

de ajudas de rádio $\pm 5^\circ$
 Aproximação de precisão desvio médio da escala, azimute e trajectória de descida

Direcção

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

CONTEÚDO DO TESTE

Aviões

SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES PRÉ-VOO E DE PARTIDA

A utilização da lista de verificações, perícia de voo, procedimentos anti-gelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo de desempenho a/c, massa e centragem
---	--

b	Utilização do documento dos Serviços de Tráfego Aéreo, documento sobre as condições atmosféricas
c	Preparação de plano de voo ATC, plano/registo de voo IFR
d	Inspeção pré-voo
e	Condições atmosféricas mínimas
f	Circulação no aeroporto
g	Instruções pré-descolagem, descolagem
h°	Transição para voo por instrumentos
i°	Procedimentos de partida com instrumentos, configuração de altímetro
j°	Ligação ATC - cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 2 — CONTROLO GERAL	
a	Controlo do avião com referência apenas aos instrumentos, incluindo: posição de voo a várias velocidades, compensação
b	Viragens de subida e descida com viragem sustentada de categoria 1
c	Recuperações de atitudes invulgares, incluindo viragens sustentadas com inclinação de 45° e viragens íngremes na descida
d*	Recuperação de aproximação para perda em voo nivelado, viragens de subida/descida e configuração de aterragem – aplicável apenas a aviões
e	Painel limitado: subida ou descida estabilizada, viragens de nível de categoria 1 para direcções específicas, recuperação de atitudes invulgares - aplicável apenas a aviões
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS IFR EM MARCHA	
a	Sintonia, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV

b	Utilização de ajudas de rádio
c	Voo nivelado, controlo de direcção, altitude e velocidade do ar, definições de potência, técnica de compensação
d	Configurações de altímetro
e	Calendarização e revisão de ETA (marcha em espera, se necessário)
f	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de protecção contra o gelo, simulado se necessário
h	Ligação ATC - cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO	
a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de serviços
b	Procedimento de chegada, verificações do altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d+	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de direcção (aproximação estabilizada)
h+	Acção de volta de pista
i+	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO-PRECISÃO

a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de instalações
b	Procedimento de chegada, configurações de altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d+	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de direcção (aproximação estabilizada)
h+	Acção de volta de pista
i+	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERANTE (apenas aviões multimotores)

a	Falha de motor simulada após a descolagem ou na volta de pista
b	Aproximação, volta de pista e aproximação falhada processual com um motor inoperante
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperante
d	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

- * Poderá ser efectuada num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.
- + Poderá ser efectuada tanto na secção 4 como na secção 5.
- ° Terá de ser efectuada apenas com referência aos instrumentos.

Helicópteros

SECÇÃO 1 — PARTIDA

A utilização da lista de verificações, arte de aviação, procedimentos anti-gelo/degelo, etc., aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo de desempenho da aeronave; massa e centragem
b	Utilização do documento dos Serviços de Tráfego Aéreo, documento sobre as condições atmosféricas
c	Preparação de plano de voo ATC, plano/registo de voo IFR
d	Inspecção pré-voo
e	Condições atmosféricas mínimas
f	Circulação no aeroporto/deslocação no ar em conformidade com as ATC ou com as instruções do instrutor
g	Instruções, procedimentos e verificações pré-descolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de partida com instrumentos

SECÇÃO 2 — CONTROLO GERAL

a	Controlo do helicóptero com referência apenas aos instrumentos, incluindo:
b	Viragens de subida e descida com viragem sustentada de categoria 1
c	Recuperações de atitudes invulgares, incluindo viragens sustentadas com inclinação de 30° e viragens íngremes na descida

SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS IFR EM MARCHA

a	Sintonia, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas de rádio

c	Voo nivelado, controlo de direcção, altitude e velocidade do ar, definições de potência
d	Configurações de altímetro
e	Calendarização e revisão de ETA
f	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de protecção contra o gelo, simulado se necessário e se aplicável
h	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 4 – APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO	
a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de instalações
b	Procedimento de chegada, verificações do altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d*	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de direcção (aproximação estabilizada)
h*	Acção de volta de pista
i*	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
* A ser efectuado na secção 4 ou na secção 5.	
SECÇÃO 5 – APROXIMAÇÃO DE NÃO-PRECISÃO	

a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de instalações
b	Procedimento de chegada, verificações do altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d*	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Altitude, velocidade, controlo de direcção (aproximação estabilizada)
h*	Acção de volta de pista
i*	Procedimento de aproximação falhada*/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

* A ser efectuado na secção 4 ou na secção 5.

SECÇÃO 6 – PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5. O teste deverá ter em atenção o controlo do helicóptero, identificação do motor avariado, acções imediatas (procedimentos por gestos indicadores), acções e verificações de controlo e exactidão de voo nas seguintes situações:

a	Falha de motor simulada após a descolagem e na/durante a aproximação* (a uma altitude de segurança excepto quando realizada num FFS ou FNPT II/III, FTD 2,3) *Apenas helicóptero multimotor.
b	Avaria dos aparelhos de aumento da estabilidade/sistema hidráulico (se aplicável)
c	Painel limitado
d	Autorotação e recuperação a uma altitude predefinida

e	Aproximação de precisão manual sem director de voo* Aproximação de precisão manual com director de voo* *Testar apenas um item.
---	---

Aeróstatos

SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES PRÉ-VOO E DE PARTIDA

A utilização da lista de verificações, perícia de voo, cumprimento da ligação ATC e procedimentos R/T aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), nomeadamente no cálculo de desempenho a/c, massa e centragem
b	Utilização do documento dos Serviços de Tráfego Aéreo, documento sobre as condições atmosféricas
c	Preparação de plano de voo ATC, plano/registo de voo IFR
d	Inspeção pré-voo
e	Condições atmosféricas mínimas
f	Instruções pré-descolagem, procedimento de libertação do mastro, manobras em terra
g	Descolagem
h	Transição para voo por instrumentos
i	Procedimentos de partida com instrumentos, configuração de altímetro
j	Ligação ATC - cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 2 — CONTROLO GERAL

a	Controlo do aeróstato com referência apenas a instrumentos
b	Viragens de subida e descida com viragem sustentada de categoria

c	Recuperações de atitudes invulgares
d	Painel limitado
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS IFR EM MARCHA	
a	Sintonia, incluindo intercepção, por exemplo NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas de rádio
c	Voo nivelado, controlo de direcção, altitude e velocidade do ar, definições de potência, técnica de compensação
d	Configurações de altímetro
e	Calendarização e revisão de ETA
f	Monitorização de progresso de voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO	
a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de instalações
b	Procedimento de chegada, verificações de altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d+	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Aproximação estabilizada (altitude, velocidade e controlo de direcção)

h+	Acção de volta de pista
i+	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO DE NÃO-PRECISÃO	
a	Configuração e verificação de ajudas à navegação, identificação de instalações
b	Procedimento de chegada, configurações do altímetro
c	Instruções de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem
d+	Procedimento de espera
e	Cumprimento com o procedimento de aproximação publicado
f	Temporização da aproximação
g	Aproximação estabilizada (altitude, velocidade e controlo de direcção)
h+	Acção de volta de pista
i+	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
j	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERANTE	
Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5. O teste deverá ter em atenção o controlo do aeróstato, a identificação do motor avariado, acções imediatas, acções de seguimento, verificações e exactidão de voo nas seguintes situações:	
a	Falha de motor simulada após a descolagem ou na volta de pista
b	Aproximação e volta de pista processual com um motor inoperante
c	Aproximação e aterragem, procedimento de aproximação falhada, com um motor

	inoperante
d	Ligação ATC – cumprimento, procedimentos R/T

+ Poderá ser efectuado tanto na secção 4 como na secção 5.

APÊNDICE 8

EQUIVALÊNCIA DE CRÉDITOS DA PARTE IR DE UMA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA DE UMA QUALIFICAÇÃO DE CLASSE OU DE TIPO

A. Aviões

Os créditos serão atribuídos apenas quando o portador estiver a revalidar os privilégios IR para aviões monomotores e multimotores de piloto único, conforme adequado.

Quando uma verificação de proficiência incluindo uma IR for realizada, e o portador tiver válida uma:	O crédito é válido tendo em vista a parte IR de uma verificação de proficiência para:
Qualificação de tipo MP; Qualificação de tipo de avião complexo de alto desempenho	Classe SE* e qualificação de tipo SE*, e classe SP ME, e qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho, apenas créditos para a secção 3B do teste de capacidades do Apêndice 9 para aviões complexos de piloto único e sem alto desempenho.*
Qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho, operados como piloto único	Classe SP ME*, e Qualificação de tipo SP ME para aviões com alto desempenho, e qualificação de classe e de tipo SE*
Qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho, restringida à operação MP	a. Classe SP ME*, e b. Qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho*, e c. qualificação de classe e de tipo SE*
Qualificação de classe SP ME operado como piloto único	Qualificação de classe e de tipo SE, e Classe SP ME, e Qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho
Qualificação de classe SP ME restringida à operação MP	Qualificação de classe e de tipo SE*, e Classe SP ME*, e Qualificação de tipo SP ME para aviões complexos sem alto desempenho*
Qualificação de classe SP ME	Qualificação de classe e de tipo SE
Qualificação de tipo SP ME	Qualificação de classe e de tipo SE

* Desde que, nos 12 meses precedentes, o candidato tenha pilotado pelo menos em três partidas e aproximações IFR num avião de classe ou de tipo SP em operações de piloto único, ou, para aviões não complexos multimotores e sem alto desempenho, o candidato tenha passado a secção 6 do teste de capacidades para aviões não complexos de piloto único e sem alto desempenho pilotados apenas com referência aos instrumentos em operação de piloto único.

B. Helicópteros

Os créditos serão atribuídos apenas quando o portador estiver a revalidar os privilégios IR para helicópteros monomotores e multimotores de piloto único, conforme adequado.

Quando uma verificação de proficiência, incluindo a verificação de IR, é realizada e o portador tem válida:	O crédito é válido tendo em vista a parte IR numa verificação de proficiência para:
qualificação de tipo MPH	qualificação de tipo SE*, e qualificação de tipo SP ME. *
qualificação de tipo SP ME, operada em pista	qualificação de tipo SE, qualificação de tipo SP ME.
qualificação de tipo SP ME, restringida a categoria de piloto multipiloto	qualificação de tipo SE, * qualificação de tipo SP ME. *

* Desde que, nos 12 meses precedentes, tenham sido realizadas pelo menos 3 partidas e aproximações IFR num helicóptero de tipo SP numa operação SP.

APÊNDICE 9

FORMAÇÃO, TESTE DE CAPACIDADES E VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA MPL, ATPL, QUALIFICAÇÕES DE TIPO E DE CLASSE E VERIFICAÇÕES DE PROFICIÊNCIA PARA IRS

A. Aspectos gerais

- Um candidato a um teste de capacidades deverá ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que será utilizada no teste.
- O insucesso na aprovação de todas as secções do teste em duas tentativas requererá formação adicional.
- Não há limite quanto ao número de testes de capacidades que podem ser realizados.

CONTEÚDO DA FORMAÇÃO, DO TESTE DE CAPACIDADES/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

- Excepto quando determinado em contrário pelos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21, o programa de instrução de voo estará em conformidade com o presente Apêndice. O programa poderá ser reduzido de modo a atribuir créditos para experiência prévia em tipos de aeronave similares, como estipulado nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21.
- Com excepção do caso dos testes de capacidades para emissão de uma ATPL, quando assim estipulado nos dados de adequação operacional estipulados em conformidade com a Parte-21 para o tipo específico, poderão ser atribuídos créditos para itens do teste de capacidades comuns a outros tipos ou variantes em que o piloto é qualificado.

REALIZAÇÃO DO TESTE/DA VERIFICAÇÃO

6. O examinador poderá escolher entre diferentes cenários de teste de capacidades ou de verificação de competências que contenham a simulação de operações relevantes desenvolvidas ou aprovadas pela autoridade competente. Simuladores de voo completo e outros dispositivos de formação, quando disponíveis e independentemente da sua localização, deverão ser utilizados como estipulado na presente Parte. A duração do teste/da verificação será de pelo menos:
 - a) 120 minutos para MPL, ATPL, qualificações de tipo multipiloto e qualificações de tipo para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho; e
 - b) 60 minutos para IR e qualificações de classe ou de tipo de piloto único.
7. Durante a verificação de competências, o examinador deverá verificar que o portador da qualificação de classe ou de tipo mantém um nível adequado de conhecimentos teóricos.
8. Caso o candidato opte por terminar o teste de capacidades por motivos considerados como inadequados pelo examinador, o candidato terá de repetir o teste de capacidades na sua totalidade. Caso o teste seja terminado por motivos considerados como adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num próximo voo.
9. À discricção do examinador, qualquer manobra ou procedimento do teste poderá ser repetido uma vez pelo candidato. O examinador poderá parar o teste em qualquer altura caso se considerar que a demonstração de capacidades de voo por parte do candidato exige um teste de repetição completo.
10. Poderá ser exigido ao candidato que pilote a aeronave a partir de uma posição em que as funções de PIC ou de co-piloto podem ser desempenhadas e para realizar o teste como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação, caso o teste/a verificação seja efectuado em condições de piloto único. A responsabilidade pelo voo será atribuída em conformidade com os regulamentos nacionais.
11. Durante a preparação pré-voo para o teste será exigido ao candidato que determine as definições de potência e velocidades. O candidato deverá indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação de serviços de rádio. As verificações deverão ser realizadas em conformidade com a lista de verificações da aeronave em que o teste é realizado e, quando aplicável, com o conceito MCC. Os dados de desempenho para a descolagem, aproximação e aterragem deverão ser calculados pelo candidato em conformidade com o manual de operações ou manual de voo para a aeronave utilizada. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada serão aprovados com o examinador.
12. O examinador não deverá tomar parte na operação da aeronave excepto se a sua intervenção for necessária no interesse da segurança ou para evitar uma demora inaceitável para outro tráfego.

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA O TESTE DE CAPACIDADES/A VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AERONAVES MULTIPILOTO, QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, QUANDO OPERADOS EM OPERAÇÕES MULTIPILOTO, PARA MPL E ATPL

13. O teste de capacidades para uma aeronave multipiloto ou para um avião de piloto único quando operado em operações multipiloto será realizado num ambiente de

tripulação múltipla. Outro candidato ou outro piloto com outra qualificação de tipo poderá funcionar como segundo piloto. Caso seja utilizada uma aeronave, o segundo piloto será o examinador ou o instrutor.

14. O candidato deverá operar como PF durante todas as secções do teste de capacidades, excepto nos procedimentos anormais ou de emergência, os quais podem ser realizados como PF ou PNF em conformidade com o MCC. O candidato à emissão inicial de uma qualificação de tipo para aeronave multipiloto ou de uma ATPL deverá também demonstrar a capacidade para desempenhar funções como PNF. O candidato poderá escolher para o teste de capacidades o lugar de piloto do lado esquerdo ou o lugar de piloto do lado direito caso todos os itens possam ser executados a partir do lugar seleccionado.
15. As matérias seguintes serão especialmente verificadas pelo examinador nos candidatos para uma ATPL ou para uma qualificação de tipo para uma aeronave multipiloto, ou para operações multipiloto num avião de piloto único com o alargamento de tarefas de um PIC, independentemente de o candidato desempenhar funções como PF ou PNF:
 - a) gestão da cooperação da tripulação;
 - b) manter uma vigilância geral da operação da aeronave através de uma supervisão adequada; e
 - c) estabelecer prioridades e tomar decisões em conformidade com os aspectos de segurança e regras e regulamentos relevantes adequados à situação operacional, incluindo emergências.
16. O teste/a verificação deverá ser alcançado/a segundo as IFR, caso a qualificação IR esteja incluída, e na medida do possível ser alcançado/a num ambiente simulado de transporte aéreo comercial. Um elemento essencial a ser verificado é a capacidade de planear e realizar o voo a partir de material de instruções de rotina.
17. Quando o curso de qualificação de tipo tiver incluído menos de duas horas de formação de voo na aeronave, o teste de capacidades poderá ser realizado num FFS e poderá ser completado antes da formação de treino na aeronave. Nesse caso, um certificado de realização do curso de qualificação de tipo, incluindo a formação de voo na aeronave, deverá ser enviado à autoridade competente antes da qualificação de novo tipo ser averbada na licença do candidato.

B. Requisitos específicos para a categoria de avião

NOTAS DE APROVAÇÃO

1. No caso de aviões de piloto único, com a excepção de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, o candidato deverá passar todas as secções do teste de capacidades ou da verificação de proficiência. Caso reprove em algum item numa secção, reprova em toda a secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste ou toda a verificação novamente. Qualquer candidato que reprove apenas numa secção terá de repetir a secção em que reprovou. A reprovação em qualquer secção do teste de repetição ou da verificação de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o candidato tenha de repetir o teste ou a verificação na totalidade novamente. Para aviões multimotores de piloto único, o candidato terá de obter aprovação na secção 6 do teste ou verificação relevante, no que diz respeito ao voo assimétrico.

2. No caso de aviões complexos multipiloto ou de piloto único e de alto desempenho, o candidato deverá passar todas as secções do teste de capacidades ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste ou toda a verificação novamente. Qualquer candidato que reprova em cinco ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item do teste de repetição ou da verificação de repetição, incluindo os itens em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, fará com que o candidato tenha de repetir a verificação ou o teste na totalidade novamente. A secção 6 não faz parte do teste de capacidades para uma ATPL ou MPL. Caso o candidato apenas reprova ou não efectue a secção 6, a qualificação de tipo será emitida sem os privilégios CAT II ou CAT III. De modo a alargar os privilégios da qualificação de tipo para CAT II ou CAT III, o candidato terá de passar a secção 6 no tipo de aeronave adequada.

TOLERÂNCIA EM ENSAIOS DE VOO

3. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
- operar o avião dentro das suas limitações;
 - realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - aplicar conhecimentos aeronáuticos;
 - manter sempre o controlo do avião de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra esteja sempre assegurado;
 - compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e incapacitação de tripulação, quando aplicáveis; e
 - comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, quando aplicável.
4. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho da aeronave utilizada:

Altura

Geralmente ± 100 pés

Iniciar uma volta de pista à altura de decisão $+ 50$ pés/ -0 pés

Altura/altitude de descida mínima $+ 50$ pés/ -0 pés

Sintonia

de ajudas de rádio $\pm 5^\circ$

Aproximação de precisão desvio médio da escala, azimute e trajectória de descida

Direcção

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

CONTEÚDO DA FORMAÇÃO/DO TESTE DE CAPACIDADES/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

5. Aviões de piloto único, com excepção de aviões complexos de alto desempenho
- a) Os seguintes símbolos significam:
- P= Formação como PIC ou co-piloto e como piloto a voar (PF) e piloto a não voar (PNF) X= Os simuladores de voo deverão ser utilizados para este exercício, quando disponíveis, e caso contrário deverá ser utilizado um avião, se adequado, para a manobra ou processo
- P#= A formação deverá ser complementada por uma inspecção supervisionada do avião
- b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de formação identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (---->)
- As seguintes abreviaturas serão utilizadas para indicar o equipamento de formação utilizado:
- A =Avião
- FFS =Simulador de Voo Completo
- FTD =Dispositivo de Treino de Voo (incluindo FNPT II para qualificação de classe ME)
- c) Os itens com asterisco (*) da secção 3B e, para multimotores, da secção 6, devem ser pilotados apenas tomando como referência os instrumentos caso esteja incluída a revalidação/renovação de uma IR num teste de capacidades ou numa verificação de competências. Caso os itens com asterisco (*) não sejam pilotados apenas com referência aos instrumentos durante o teste de capacidades ou a verificação de proficiência, e se não houver atribuição de créditos a privilégios IR, a qualificação de classe ou de tipo será restringida apenas a VFR.
- d) A secção 3A será realizada para revalidar uma qualificação de tipo ou de classe multimotor apenas em VFR em que a experiência exigida de dez sectores de rotas não foi realizada nos 12 últimos meses. A secção 3A não será necessária caso a secção 3B seja realizada.
- e) Quando aparecer a letra «M» na coluna do teste de capacidades ou da verificação de proficiência tal indicará o exercício obrigatório ou uma opção quando aparecer mais do que um exercício.
- f) Um FFS ou um FNPT II será utilizado para a formação prática para qualificações de tipo ou de classe multimotor caso façam parte de um curso certificado de uma qualificação de classe ou de tipo. As seguintes considerações aplicar-se-ão à aprovação do curso:
- a qualificação do FFS ou FNPT II como estipulada na Parte-OR;
 - as qualificações dos instrutores;
 - a quantidade de formação de FFS ou FNPT II ministrada durante o curso;
- e

- iv) as qualificações e experiência prévia do piloto em tipos similares em formação.
- g) Quando um teste de capacidades ou verificação de proficiência forem realizados em operações multipiloto, a qualificação de tipo será restrita a operações multipiloto.

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em FFS A	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
Manobras/procedimentos	FTD	FFS	A			
SECÇÃO 1						
1 Partida						
1.1 Pré-voo, incluindo: Documentação Massa e centragem Instruções sobre condições atmosféricas NOTAM						
1.2 Verificações pré-início						
1.2.1 Externas	P#		P			
1.2.2 Internas			P		M	
1.3 Arranque do motor: Mau funcionamento normal	P---->	---->	---->		M	
1.4 Circulação no aeroporto		P---->	---->		M	

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEPÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
1.5 Verificações pré-partida Aceleração de motor (quando aplicável)	P---->	---->	---->		M	
1.6 Procedimento de descolagem Normal com as configurações de <i>flap</i> do Manual de Voo Descolagem com vento lateral (se as condições estiverem disponíveis)		P---->	---->			
1.7 Subida: Vx/Vy Viragens para direcções Nivelado		P---->	---->		M	
1.8 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T						
SECÇÃO 2						
2 Trabalho aéreo (VMC) 2.1 Voo directo e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem <i>flaps</i> (incluindo aproximação a VMCA quando aplicável)		P---->	---->			

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.2 Viragens íngremes (360° à esquerda e à direita com inclinação de 45°)		P---- >	---->		M	
2.3 Perdas de velocidade e recuperação: i) Perda de velocidade clara ii) Aproximação a perda de velocidade em viragem de descida com ângulo com configuração e potência de aproximação iii) Aproximação a perda de velocidade em configuração e potência na aterragem iv) Aproximação a perda de velocidade, viragem de subida com <i>flap</i> na descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)		P---- >	---->		M	
2.4 Controlo utilizando o piloto automático e o director de voo (poderá ser realizado na secção 3) quando aplicável		P---- >	---->		M	
2.5 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T						

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECÇÃO 3A						
3A Procedimentos VFR em marcha, (ver alíneas c) e d) do ponto B.5) 3A.1 Plano de voo, velocidade estimada e leitura de mapa						
3A.2 Manutenção de altitude, direcção e velocidade						
3A.3 Orientação, calendarização e revisão de ETA						
3A.4 Utilização de ajudas de navegação por rádio (quando aplicável)						
3A.5 Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)						
3A.6 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T						
SECÇÃO 3B						

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B Voo por instrumentos 3B.1 * Partida IFR		P----> >	---->		M	
3B.2 * IFR em marcha		P----> >	---->		M	
3B.3 * Procedimentos de espera		P----> >	---->		M	
3B.4 * De ILS para DH/A de 200' (60 m) ou para procedimentos mínimos (o piloto automático poderá ser utilizado para interceptação de desvio)		P----> >	---->		M	
3B.5 * Aproximação de não precisão para MDH/A e MAP		P----> >	---->		M	
3B.6 * Exercícios de voo, incluindo avaria simulada da bússola e do indicador de atitude: viragens de categoria 1 recuperações de atitudes invulgares	P---->	---->	---->		M	
3B.7 * Avaria no localizador ou do pendente de descida	P---->	---->	---->			

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B.8 Ligação ATC – Cumprimento, *						
Intencionalmente deixado em branco						
SECÇÃO 4						
4 Chegada e aterragem 4.1 Procedimento de chegada no aeródromo		P---- >	---->		M	
4.2 Aterragem normal		P---- >	---->		M	
4.3 Aterragem sem <i>flaps</i>		P---- >	---->		M	
4.4 Aterragem com vento lateral (com condições adequadas)		P---- >	---->			
4.5 Aproximação e aterragem com potência reactiva a mais de 2 000' acima da pista (apenas avião monomotor)		P---- >	---->			
4.6 Volta de pista a uma altura mínima		P---- >	---->		M	

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEPÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
4.7 Volta de pista e aterragem nocturnas (quando aplicável)	P---->	---->	---->			
4.8 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T						
SECÇÃO 5						
5 Procedimentos anormais e de emergência (Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 4)						
5.1 Descolagem rejeitada a uma velocidade razoável		P---->	---->		M	
5.2 Falha de motor simulada após a descolagem (apenas aviões monomotores)			P		M	
5.3 Aterragem forçada simulada sem potência (apenas aviões monomotores)			P		M	

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.4 Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo ii) mau funcionamento dos sistemas, conforme adequado	P---->	---->	---->			
5.5 Paragem e arranque do motor (apenas em teste de capacidades ME) (a uma altitude de segurança se realizado na aeronave)	P---->	---->	---->			
5.6 Ligação ATC – Cumprimento, procedimento R/T						
SECÇÃO 6						
6 Voo assimétrico simulado 6.1* (Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5) Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude de segurança excepto quando realizada num FFS ou FNPT II)	P---->	---->	---> >X		M	
6.2* Aproximação e volta de pista assimétrica	P---->	---->	---->		M	

AVIÕES DE PILOTO ÚNICO, COM EXCEÇÃO DE AVIÕES COMPLEXOS DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES / VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM QUALIFICAÇÕES DE TIPO OU DE CLASSE	
Manobras/procedimentos				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
	FTD	FFS	A		FFS A	
6.3* Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total	P---->	---->	---->		M	
6.4 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T						

6. Aviões complexos multipiloto e de piloto único de alto desempenho

a) Os seguintes símbolos significam:

P= Formação como PIC ou co-piloto e (PF) e (PNF) para a emissão de uma qualificação de tipo conforme aplicável.

X= Os simuladores deverão ser utilizados para este exercício, quando disponíveis; caso contrário deverá ser utilizada uma aeronave, se adequada, para a manobra ou processo.

P#= A formação deverá ser complementada por uma inspeção supervisionada do avião.

b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de formação identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (---->).

As seguintes abreviaturas serão utilizadas para indicar o equipamento de formação utilizado:

A =Avião

FFS =Simulador de Voo Completo

FTD =Dispositivo de Treino de Voo

OTD =Outros dispositivos de formação

c) Os itens com asterisco (*) serão pilotados apenas com referência a instrumentos. Caso esta condição não seja cumprida durante o teste de capacidades ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será restrita a VFR apenas.

- d) Quando aparecer a letra «M» na coluna do teste de capacidades ou da verificação de proficiência tal indicará o exercício obrigatório.
- e) Será utilizado um FFS para a formação e para o teste prático caso o FFS faça parte de um curso aprovado de qualificação de tipo. As seguintes considerações aplicar-se-ão à aprovação do curso:
 - i) a qualificação do FFS ou FNPT II;
 - ii) as qualificações dos instrutores;
 - iii) a quantidade de formação de FFS ou FNPT II ministrada durante o curso;
e
 - iv) as qualificações e experiência prévia do piloto em tipos similares em formação.
- f) As manobras e os procedimentos incluirão MCC para aviões multimotores e para aviões complexos de piloto único e de alto desempenho em operações multipiloto.
- g) As manobras e os procedimentos serão realizados como piloto único em aviões complexos de piloto único e de alto desempenho em operações de piloto único.
- h) No caso de aviões complexos de piloto único e de alto desempenho, quando um teste de capacidades ou uma verificação de proficiência for realizada em operações multipiloto, a qualificação de tipo será restringida a operações multipiloto. Caso sejam pretendidos privilégios de piloto único, as manobras/os procedimentos nas secções 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 e pelo menos uma manobra/um procedimento da secção 3.4 devem ser realizados adicionalmente como piloto único.

AVIÕES COMPLEXOS MULTIPILOTO E DE PILOTO ÚNICO DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA					TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM ATPL/MPL/QUA LIFICAÇÕES DE TIPO	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verific ado em	Iniciais de examinado r quando o teste for realizado
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECÇÃO 1							
1 Preparação de voo 1.1 Cálculo de desempenho	P						
1.2 Inspeção visual externa ao avião, localização de cada item e finalidade da inspeção	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, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P----- >	----->	----->	----->		M	

AVIÕES COMPLEXOS MULTIPILOTO E DE PILOTO ÚNICO DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA					TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM ATPL/MPL/QUA LIFICAÇÕES DE TIPO	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verific ado em	Iniciais de examinado r quando o teste for realizado
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.5 Circulação no aeroporto em conformidade com o controlo de tráfego aéreo ou com as instruções do instrutor			P----- >	----->			
1.6 Verificações antes da decolagem		P----- >	----->	----->		M	
SECÇÃO 2							
2 Descolagens 2.1 Descolagens normais com diferentes configurações de <i>flap</i> , incluindo decolagem acelerada			P----- >	----->			
2.2* Descolagem com instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a decolagem			P----- >	----->			
2.3 Descolagem com vento lateral			P----- >	----->			

AVIÕES COMPLEXOS MULTIPILOTO E DE PILOTO ÚNICO DE ALTO DESEMPENHO	FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA EM ATPL/MPL/QUA LIFICAÇÕES DE TIPO		
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verific ado em	Iniciais de examinado r quando o teste for realizado
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4 Descolagem com massa máxima à descolagem (massa máxima à descolagem real ou simulada)			P----- >	----->			
2.5 Descolagens com falha de motor simulada: 2.5.1* logo após atingir V2			P----- >	----->			

(Em aviões que não estejam certificados na categoria de transporte ou na categoria pendular de aviões, a falha de motor não deverá ser simulada até ser alcançada uma altura mínima de 500 pés acima do fim da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa de descolagem e densidade de altitude, o instrutor poderá simular a falha de motor logo após atingir V2).							
2.5.2* entre V1 e V2			P	X		M FFS Apenas	
2.6 Descolagem rejeitada a uma velocidade razoável antes de atingir V1			P----- >	----->X		M	
SECÇÃO 3							
3 Manobras e procedimentos de voo 3.1 Viragens com e sem <i>spoilers</i>			P----- >	----->			

3.2 Descida abaixo de <i>Mach</i> e batidas <i>Mach</i> após atingir um número <i>Mach</i> crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo Balanço Holandês)			P----- >	----->X Uma aeronave poderá não ser utilizada neste exercício			
3.3 Operação normal de sistemas e controlos do painel mecânico	P----- >	----->	----->	----->			
Operações normais e anormais dos seguintes sistemas:						M	Um mínimo obrigatório de 3 sistemas anormais será escolhido entre 3.4.0 e 3.4.14 inclusive
3.4.0 Motor (em caso de necessidade a hélice)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.1 Pressurização; e climatização	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Sistemas de pitoto/estático	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.3 Sistema de combustível	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.4 Sistema eléctrico	P----- >	----->	----->	----->			

3.4.5 Sistema hidráulico	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.6 Sistema de controlo de voo e compensação	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.7 Sistema anti-gelo/degelo, aquecimento da protecção contra o encadeamento	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.8 Piloto automático/Director de voo	P----- >	----->	----->	----->		M (piloto único apenas)	
3.4.9 Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de evitação de perda, e dispositivos de aumento de estabilidade	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.10 Sistemas de aviso de proximidade do solo, quer seja radar, radioaltímetro, respondedores		P----- >	----->	----->			
3.4.11 Rádio, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão de voo	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.12 Trem de aterragem e travão	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.13 Sistema <i>Slat</i> e <i>flap</i>	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.14 Unidade de potência auxiliar	P----- >	----->	----->	----->			

Intencionalmente deixado em branco							
3.6 Procedimentos anormais e de emergência:						M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido entre 3.6.1 e 3.6.9 inclusive
3.6.1 Exercícios de incêndio, por exemplo no motor, APU, cabina, compartimento de carga, cabina de pilotagem, asa e incêndios eléctricos incluindo evacuação		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Controlo e remoção de fumo		P----- >	----->	----->			
3.6.3 Falhas no motor, paragem e arranque a altura de segurança		P----- >	----->	----->			
3.6.4 Descarga de combustível (simulada)		P----- >	----->	----->			
3.6.5 Corte do vento na descolagem/aterragem			P	X		FFS Apenas	
3.6.6 Falha na pressão de cabina/descida de emergência simulada			P----- >	----->			
3.6.7 Incapacitação de um membro da tripulação de voo		P----- >	----->	----->			

3.6.8 Outros procedimentos de emergência como descritos no Manual de Voo do Avião adequado		P----- >	----->	----->			
3.6.9 Evento ACAS		P----- >	----->	----->	Uma aeronave poderá não ser utilizada	FFS Apenas	
3.7 Viragens acentuadas com inclinação de 45°, 180° a 360° à esquerda e à direita		P----- >	----->	----->			
3.8 Reconhecimento precoce e contramedidas em perda na aproximação (até à activação do dispositivo de aviso de perda) na configuração de descolagem (<i>flaps</i> na posição de descolagem), na configuração de voo de cruzeiro e na configuração de aterragem (<i>flaps</i> na posição de aterragem, trem de aterragem descido)				P----- >			
3.8.1 Recuperação de perda total ou após activação do dispositivo de aviso de perda na configuração de subida, cruzeiro e aproximação			P	X			
3.9 Procedimentos de voo por instrumentos							
3.9.1* Cumprimento com as rotas de partida e de chegada e com as instruções ATC		P----- >	----->	----->		M	

3.9.2* Procedimentos de espera		P----- >	----->	----->			
3.9.3* Aproximações de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60m (200 pés)							
3.9.3.1* manual, sem director de voo			P----- >	----->			M (Teste de capacidades apenas)
3.9.3.2* manual, com director de voo			P----- >	----->			
3.9.3.3* com piloto automático			P----- >	----->			
3.9.3.4* manual, com a simulação de um motor inoperante; a falha do motor terá de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) até ao impacto ou através do procedimento de aproximação falhada Em aviões não certificados como aviões na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou aviões de categoria pendular (SFAR 23), a aproximação com falha de motor simulada e a subsequente volta de pista deverão ser iniciadas em conjunção com a aproximação de não precisão estipulada em 3.9.4. A volta de pista será iniciada ao atingir a altura livre de obstáculos publicada			P----- >	----->			M

<p>(OCH/A), no entanto não mais tarde do que ao atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da elevação da soleira de pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa de descolagem e densidade de altitude, o instrutor poderá simular a falha de motor em conformidade com o estipulado em 3.9.3.4.</p>							
<p>3.9.4* Aproximação de não precisão até MDH/A</p>			<p>P*--- ></p>	<p>-----></p>		<p>M</p>	
<p>3.9.5 Aproximação em circuito nas seguintes condições:</p> <p>(a)* aproximação à altitude mínima autorizada de aproximação em circuito no aeródromo em questão em conformidade com as instalações locais de aproximação com instrumentos em condições de voo por instrumentos simulado;</p> <p>seguido de:</p> <p>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.</p> <p>Nota: caso as alíneas a) e b) não sejam possíveis devido a motivos ATC, poderá ser efectuada uma amostra simulada de baixa visibilidade.</p>			<p>P*--- ></p>	<p>-----></p>			
<p>SECÇÃO 4</p>							

4 Procedimentos de aproximação falhada, 4.1 Volta de pista com todos os motores operacionais*, após uma aproximação ILS ao atingir a altura de decisão			P*--- >	----->			
4.2 Outros procedimentos de aproximação falhada			P*--- >	----->			
4.3* Volta de pista manual com o motor crítico simulado inoperante após uma aproximação com instrumentos ao atingir DH, MDH ou MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Aterragem rejeitada a 15 m (50 pés acima da soleira de pista e volta de pista			P----- >	----->			
SECÇÃO 5							
5 Aterragens 5.1 Aterragens normais* também após uma aproximação ILS com transição para voo à vista ao atingir DH			P				
5.2 Aterragem com a simulação do estabilizador horizontal bloqueado em qualquer posição fora de compensação			P----- >	Uma aeronave não pode ser utilizada para este exercício			
5.3 Aterragens com vento lateral, a (a/c, quando aplicável)			P----- >	----->			

5.4 Circuito de pista e aterragem sem <i>flaps</i> e <i>slats</i> estendidos ou parcialmente estendidos			P----- >	----->			
5.5 Aterragem com motor crítico simulado inoperante			P----- >	----->		M	
5.6 Aterragem com dois motores inoperantes: - aviões com 3 motores: o motor central e 1 motor fora de borda conforme praticável em conformidade com os dados de AFM; - aviões com 4 motores: 2 motores de um lado			P	X		M FFS apenas (Teste de capacidades apenas)	
<p>Notas gerais:</p> <p>Requisitos especiais para a extensão de uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 200 pés (60 m), por exemplo em operações Cat II/III.</p>							
<p>SECÇÃO 6</p>							

<p>Autorização adicional para uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 60 m (200 pés) (CAT II/III)</p> <p>As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos de formação mínimos para permitir aproximações por instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés). Durante as seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximações falhadas deverá ser utilizado todo o equipamento de avião necessário para a certificação de tipo para aproximações de instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés).</p>							
<p>6.1* Descolagem rejeitada a uma RVR mínima autorizada</p>			<p>P*---- -></p>	<p>---->X Uma aeronave poderá não ser utilizada para este exercício</p>		<p>M*</p>	

<p>6.2* Aproximações ILS: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Serão observados procedimentos padrão de coordenação de tripulação (partilha de tarefas, procedimentos de intervenção, vigilância mútua, troca de informação e apoio)</p>			<p>P----- ></p>	<p>-----></p>		<p>M</p>	
<p>6.3* Volta de pista: após aproximações como indicado em 6.2 ao atingir DH. A formação deverá também incluir uma volta de pista devido a RVR insuficiente (simulado), corte do vento, desvio do avião em excesso dos limites de aproximação para uma aproximação bem sucedida, e falha no equipamento de terra/voo antes de atingir DH e volta de pista com a falha simulada de equipamento de voo</p>			<p>P----- ></p>	<p>-----></p>		<p>M*</p>	
<p>6.4* Aterragem(ns): com referência visual estabelecida em DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo específico, deverá ser realizada uma aterragem automática</p>			<p>P----- ></p>	<p>-----></p>		<p>M</p>	

NOTA: As operações CAT II/III deverão ser realizadas em conformidade com os requisitos aplicáveis de operações aéreas.

7. Qualificações de classe - hidro

A secção 6 será realizada para revalidar uma qualificação de classe hidro multimotor, apenas com VFR, em que a experiência exigida de dez rotas de sectores não foi realizada nos 12 últimos meses.

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE - HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
SECÇÃO 1		
1 Partida		
1.1 Pré-voo, incluindo: Documentação Massa e centragem, Relatório sobre as condições atmosféricas NOTAM		
1.2 Verificações pré-arranque Externas/internas		
1.3 Arranque e paragem do motor Mau funcionamento normal		
1.4 Circulação em pista		
1.5 Circulação faseada em pista		
1.6 Amarração: Praia Cais Bóia		
1.7 Navegação com motor parado		
1.8 Verificações pré-partida Aceleração de motor (quando aplicável)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
1.9 Procedimento de descolagem: Normal com as configurações de <i>flap</i> do Manual de Voo Vento lateral (se as condições estiverem disponíveis)		
1.10 Subida Viragens para direcções Nivelado		
1.11 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 2		
2 Trabalho aéreo (VFR) 2.1 Voo directo e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem <i>flaps</i> (incluindo aproximação a VMCA quando aplicável)		
2.2 Viragens íngremes (360° à esquerda e à direita com inclinação de 45°)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
2.3 Perdas de velocidade e recuperação: i) perda de velocidade clara; ii) aproximação a perda de velocidade em viragem de descida com ângulo com configuração e potência de aproximação; iii) aproximação a perda de velocidade em configuração e potência na aterragem; iv) aproximação a perda de velocidade, viragem de subida com <i>flap</i> na descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)		
2.4 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 3		
3 Procedimentos VFR em marcha 3.1 Plano de voo, velocidade estimada e leitura de mapa		
3.2 Manutenção de altitude, direcção e velocidade		
3.3 Orientação, calendarização e revisão de ETA		
3.4 Utilização de ajudas de navegação por rádio (quando aplicável)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
3.5 Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)		
3.6 Ligação 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 <i>flaps</i>		
4.4 Aterragem com vento lateral (com condições adequadas)		
4.5 Aproximação e aterragem com potência reactiva a mais de 2 000' acima da água (apenas avião monomotor)		
4.6 Volta de pista a uma altura mínima		
Aterragem em águas calmas Aterragem em águas agitadas		
4.8 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 5		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
5 Procedimentos anormais e de emergência (Esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 4) 5.1 Descolagem rejeitada a uma velocidade razoável		
5.2 Falha de motor simulada após a descolagem (apenas avião monomotor)		
5.3 Aterragem forçada simulada sem potência (apenas avião monomotor)		
5.4 Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo ii) mau funcionamento dos sistemas, conforme adequado		
5.5 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T		
SECÇÃO 6		
6 Voo assimétrico simulado (esta secção poderá ser combinada com as secções 1 a 5) 6.1 Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude de segurança excepto quando realizada num FFS e FNPT II)		

QUALIFICAÇÃO DE CLASSE – HIDRO	FORMAÇÃO PRÁTICA	
Manobras/Procedimentos	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
6.2 Paragem e arranque do motor (teste de capacidades ME apenas)		
6.3 Aproximação e volta de pista assimétrica		
6.4 Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total		
6.5 Ligação ATC – Cumprimento, procedimentos R/T		

C. Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

1. No caso do teste de capacidades ou da verificação de proficiência para qualificações de tipo e ATPL, o candidato terá de passar nas secções 1 a 4 e 6 (conforme aplicável) do teste de capacidades ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste ou toda a verificação novamente. Um candidato que reprova em cinco ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item do teste de repetição ou da verificação de repetição ou reprovação em itens em que tinha sido obtida aprovação fará com que o candidato tenha de repetir o teste ou a verificação na totalidade novamente. Todas as secções do teste de capacidades ou da verificação de competências terão de ser realizadas em seis meses.
2. No caso de uma verificação de proficiência para uma IR, o candidato terá de passar na secção 5 da verificação de proficiência. A reprovação em mais de três itens fará com que o candidato tenha de realizar toda a secção 5 novamente. Um candidato que reprova em três ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item da verificação de repetição ou reprovação em itens da secção 5 em que tinha sido obtida aprovação fará com que o candidato tenha de repetir a verificação na totalidade novamente.

TOLERÂNCIA EM ENSAIOS DE VOO

3. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar o helicóptero dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - c) empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos;
 - e) manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja colocado em causa;
 - f) compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e incapacitação de tripulação, quando aplicáveis; e
 - g) comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, quando aplicável.
4. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho da aeronave utilizada.
 - a) limites de voo IFR

Altura:

Geralmente ± 100 pés

Iniciar uma volta de pista a altura/altitude de decisão $+50$ pés/ -0 pés

Altura/altitude de descida mínima $+50$ pés/ -0 pés

Sintonia:

das ajudas de rádio $\pm 5^\circ$

Aproximação de precisão desvio médio da escala, azimute e trajectória de descida

Direcção:

Operações normais $\pm 5^\circ$

Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$

Velocidade:

Geralmente ± 10 nós

Com falha de motor simulada +10 nós/-5 nós

b) limites de voo VFR

Altura:

Geralmente ± 100 pés

Direcção:

Operações normais $\pm 5^\circ$

Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$

Velocidade:

Geralmente ± 10 nós

Com falha de motor simulada +10 nós/-5 nós

Desvio no solo:

T.O. estacionamento I.G.E. ± 3 pés

Aterragem ± 2 pés (com 0 pés de retaguarda ou voo lateral)

CONTEÚDO DA FORMAÇÃO/DO TESTE DE CAPACIDADES/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

ASPECTOS GERAIS

5. Os seguintes símbolos significam:

P= Formado como PIC para a emissão de qualificação de tipo para SPH ou formado como PIC ou co-piloto e como PF e PNF para a emissão de uma qualificação de tipo para MPH.

6. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de formação identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (---->).

As seguintes abreviaturas serão utilizadas para indicar o equipamento de formação utilizado:

FFS = Simulador de Voo Completo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

H = Helicóptero

7. Os itens com asterisco (*) devem ser pilotados em IMC real ou simulado apenas por candidatos que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou para alargar privilégios da mesma qualificação para outro tipo.

8. Os procedimentos de voo por instrumentos (secção 5) deverão ser realizados apenas por candidatos que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou para alargar privilégios da mesma qualificação para outro tipo. Um FFS ou FTD 2/3 poderá ser utilizado para esta finalidade.
9. Quando aparecer a letra «M» na coluna do teste de capacidades ou da verificação de proficiência tal indicará o exercício obrigatório.
10. Será utilizado um FSTD para a formação e o teste prático caso o FSTD faça parte de um curso de qualificação de tipo. As seguintes considerações aplicar-se-ão ao curso:
 - a) a qualificação do FSTD como estipulada na Parte-OR;
 - b) as qualificações do instrutor e do examinador;
 - c) a quantidade de formação em FSTD ministrada durante o curso;
 - d) as qualificações e experiência prévia do piloto em tipos similares em formação;
 - e) a quantidade de experiência de voo supervisionada ministrada após a emissão da nova qualificação de tipo.

HELICÓPTEROS MULTIPILOTO

11. Os candidatos ao teste de capacidades para a emissão de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto e ATPL(H) deverão realizar apenas as secções 1 a 4 e, conforme aplicável, a secção 6.
12. Os candidatos à verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para helicóptero multipiloto deverão realizar apenas as secções 1 a 4 e, conforme aplicável, a secção 6.

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos		FTD	FFS	H	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
						FFS H	
SECÇÃO 1 – Preparações e verificações pré-voo							
1.1	Inspecção visual exterior ao helicóptero, localização de cada item e finalidade da inspecção			P		M (caso seja realizado no helicóptero)	

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
1.2	Inspecção da cabina de pilotagem;		P	---->		M	
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P		---->	---->	M	
1.4	Circulação no aeroporto/no ar em conformidade com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou com as instruções de um instrutor		P	---->		M	
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem	P		---->	---->	M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo							
2.1	Descolagens (vários perfis)		P	---->		M	
2.2	Descolagens e aterragens em terreno em declive ou com vento lateral		P	---->			
2.3	Descolagem com massa máxima à descolagem (massa máxima à descolagem real ou simulada)	P		---->	---->		

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.4	Descolagem com falha de motor simulada imediatamente antes de atingir TDP ou DPATO		P	---->		M	
2.4.1	Descolagem com falha de motor simulada imediatamente após atingir TDP ou DPATO		P	---->		M	
2.5	Viragens de subida e descida para direcções específicas	P	---->	---->		M	
2.5.1	Viragens com inclinação de 30°, 180° a 360° à esquerda e à direita, apenas com referência aos instrumentos	P	---->	---->		M	
2.6	Descida autorotativa	P	---->	---->		M	
2.6.1	Aterragem autorotativa (apenas SEH) ou recuperação de potência		P	---->		M	
2.7	Aterragens, vários perfis		P	---->		M	
2.7.1	Volta de pista ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes de LDP ou DPBL		P	---->		M	

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.7.2	Aterragem na sequência de falha de motor simulada após LDP ou DPBL		P	---->		M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos							
3	Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos:					M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido nesta secção
3.1	Motor	P	---->	---->			
3.2	Ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	---->	---->			
3.3	Sistemas de pitoto/estático	P	---->	---->			
3.4	Sistema de combustível	P	---->	---->			
3.5	Sistema eléctrico	P	---->	---->			
3.6	Sistema hidráulico	P	---->	---->			

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	---->	---->			
3.8	Sistema anti-gelo e de degelo	P	---->	---->			
3.9	Piloto automático/director de voo	P	--->	--->			
3.10	Dispositivos de aumento de estabilidade	P	---->	---->			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, respondedor	P	---->	---->			
3.12	Sistema de navegação de área	P	---->	---->			
3.13	Sistema do trem de aterragem	P	----->	----->			
3.14	Unidade de potência auxiliar	P	---->	---->			
3.15	Rádio, equipamento de navegação, sistema de gestão de voo por instrumentos	P	---->	---->			
SECÇÃO 4 – Procedimentos anormais e de emergência							

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
4	Procedimentos anormais e de emergência					M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido nesta secção
4.1	Exercícios de incêndio (incluindo evacuação conforme aplicável)	P	---->	---->			
4.2	Controlo e remoção de fumo	P	---->	---->			
4.3	Falhas no motor, paragem e arranque a altura de segurança	P	---->	---->			
4.4	Descarga de combustível (simulada)	P	---->	---->			
4.5	Falha no controlo do rotor de cauda (conforme aplicável)	P	---->	---->			

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5.1	Perda do rotor de cauda (conforme aplicável)	P	---->	Um helicóptero não pode ser utilizado para este exercício			
4.6	Incapacitação de um membro da tripulação – MPH apenas	P	---->	----			
4.7	Mau funcionamento na transmissão	P	---->	----			
4.8	Outros procedimentos de emergência como descritos no manual de voo adequado	P	---->	----			
SECÇÃO 5 — Procedimentos de Voo por Instrumentos (a serem realizados em IMC ou IMC simulado)							
5.1	Descolagem com instrumentos: transição para voo por instrumentos é necessária o mais rápido possível após a decolagem	P*	---->*	----			

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.1.1	Falha do motor simulada durante a partida	P*	---- >*	---->*		M*	
5.2	Cumprimento das rotas de partida e de chegada e das instruções ATC	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Procedimentos de espera	P*	---- >*	---->*			
5.4	Aproximações ILS até uma altura de decisão CAT I	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Manual, sem director de voo	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Aproximação de precisão manual, com ou sem director de voo	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Com piloto automático acoplado	P*	---- >*	---->*			
5.4.4	Manual, com um motor simulado inoperante. (a falha do motor terá de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior [OM] até ao impacto ou até à realização do procedimento de aproximação falhada)	P*	---- >*	---->*		M*	

HELICÓPTEROS DE PILOTO ÚNICO/MULTIPILOTO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos					Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.5	Aproximação de não-precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Volta de pista com todos os motores operantes ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Volta de pista com um motor simulado inoperante ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotação IMC com recuperação de potência	P*	---- >*	---->*		M*	
5.8	Recuperação de atitudes invulgares	P*	---- >*	---->*		M*	
SECÇÃO 6 — Utilização de Equipamento Opcional							
6	Utilização de equipamento opcional	P	---->	---->			

D. Requisitos específicos para a categoria de aeronaves de decolagem vertical

- No caso dos testes de capacidades ou das verificações de proficiência para qualificações de tipo para aeronaves de decolagem vertical, o candidato terá de passar as secções 1 a 5 e 6 (conforme aplicável) do teste de capacidades ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste ou toda a verificação novamente. Um

candidato que reprove em cinco ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item do teste de repetição ou da verificação de repetição ou reprovação em itens em que tinha sido obtida aprovação fará com que o candidato tenha de repetir o teste ou a verificação novamente na totalidade. Todas as secções do teste de capacidades ou da verificação de competências terão de ser realizadas em seis meses.

TOLERÂNCIA EM ENSAIOS DE VOO

2. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar a aeronave de descolagem vertical dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;
 - c) empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos;
 - e) manter sempre o controlo da aeronave de descolagem vertical de modo a que o resultado bem-sucedido de um procedimento ou de uma manobra nunca seja colocado em causa;
 - f) compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e incapacitação de tripulação; e
 - g) comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
3. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho da aeronave de descolagem vertical utilizada.

- a) limites de voo IFR:

Altura:

Geralmente ± 100 pés

Iniciar uma volta de pista a altura/altitude de decisão $+50$ pés/ -0 pés

Altura/altitude de descida mínima $+50$ pés/ -0 pés

Sintonia:

de ajudas de rádio $\pm 5^\circ$

Aproximação de precisão desvio médio da escala, azimute e trajectória de descida

Direcção:

Operações normais $\pm 5^\circ$

Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$

Velocidade:

Geralmente ± 10 nós

Com falha de motor simulada $+10$ nós/ -5 nós

- b) limites de voo VFR:

Altura:

Geralmente ± 100 pés

Direcção:

Operações normais $\pm 5^\circ$

Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$

Velocidade:

Geralmente ± 10 nós

Com falha de motor simulada +10 nós/-5 nós

Desvio no solo:

T.O. estacionamento I.G.E. ± 3 pés

Aterragem ± 2 pés (com 0 pés de retaguarda ou voo lateral)

CONTEÚDO DA FORMAÇÃO/DO TESTE DE CAPACIDADES/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

4. Os seguintes símbolos significam:

P= Formação como PIC ou co-piloto e (PF) e (PNF) para a emissão de uma qualificação de tipo conforme aplicável.

5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de formação identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (---->).

6. As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de formação utilizado:

FFS = Simulador de Voo Completo

FTD = Dispositivo de Treino de Voo

OTD = Outro Dispositivo de Formação

PL = Aeronave de descolagem vertical

a) Os candidatos ao teste de capacidades para a emissão de uma qualificação de tipo para aeronave de descolagem vertical deverão realizar as secções 1 a 5 e, conforme aplicável, a secção 6.

b) Os candidatos à verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para uma aeronave de descolagem vertical deverão realizar as secções 1 a 5 e, conforme aplicável, a secção 6 e/ou 7.

c) Os itens com asterisco (*) serão pilotados apenas por instrumentos. Caso esta condição não seja cumprida durante o teste de capacidades ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será restrita a VFR apenas.

7. Quando aparecer a letra «M» na coluna do teste de capacidades ou da verificação de proficiência tal indicará o exercício obrigatório.

8. Serão utilizados Dispositivos de Formação de Simulação de Voo para a formação e o teste prático caso façam parte de um curso aprovado de qualificação de tipo. As seguintes considerações aplicar-se-ão à aprovação do curso:

a) a qualificação dos dispositivos de formação de simulação de voo como estipulada na Parte-OR;

b) as qualificações do instrutor.

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECÇÃO 1 – Preparações e verificações pré-vo								
1.1	Inspeção visual exterior da aeronave de descolagem vertical; localização de cada item e finalidade da inspeção				P			
1.2	Inspeção da cabina de pilotagem;	P	---->	---->	---->			
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Circulação no aeroporto em conformidade com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou com as instruções de um instrutor		P	---->	---->			

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1.5	Procedimentos e verificações pré-descolagem, incluindo verificação de potência	P	---->	---->	---->		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo								
2.1	Perfis de descolagem VFR normal; Operações de pista (STOL e 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 rejeitada: durante operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações ao nível do solo		P	---->			M	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
		OTD	FTD	FFS	PL		Verificado em FFS PL	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos								
2.3.2	Descolagens com falha de motor simulada após passar o ponto de decisão: durante operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações ao nível do solo		P	---->			M	
2.4	Descida autorotativa em modo helicóptero até ao solo (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	---->	---->			M FFS apenas	
2.4.1	Descida com aeromotor em modo de avião (não deve ser utilizada uma aeronave para este exercício)		P	---->			M FFS apenas	
2.5	Perfis de aterragem VFR normal; operações de pista (STOL e VTOL) heliportos elevados heliportos ao nível do solo		P	---->	---->		M	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS PL	
		OTD	FTD	FFS	PL			
2.5.1	Aterragem com falha de motor simulada após alcançar o ponto de decisão: durante operações de pista durante operações em heliporto elevado durante operações ao nível do solo							
2.6	Volta de pista ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes do ponto de decisão		P	---->			M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos:								
3	Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):						M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido nesta secção
3.1	Motor	P	---->	---->				

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
		OTD	FTD	FFS	PL	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos							FFS PL	
3.2	Pressurização e ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	---->	---->				
3.3	Sistemas de pitoto/estático	P	---->	---->				
3.4	Sistema de combustível	P	---->	---->				
3.5	Sistema eléctrico	P	---->	---->				
3.6	Sistema hidráulico	P	---->	---->				
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	---->	---->				
3.8	Sistema anti-gelo e de degelo, aquecimento da protecção contra o encadeamento (se instalado)	P	---->	---->				
3.9	Piloto automático/director de voo	P	--->	--->				
3.10	Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de evitação de perda, e dispositivos de aumento de estabilidade	P	---->	---->				

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA					TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, respondedor, sistemas de aviso de proximidade do solo (se instalado)	P	---->	---->				
3.12	Sistema do trem de aterragem	P	---->	---->				
3.13	Unidade de potência auxiliar	P	---->	---->				
3.14	Rádio, equipamento de navegação, instrumentos e sistema de gestão de voo	P	---->	---->				
3.15	Sistema de <i>flaps</i>	P	---->	---->				
SECÇÃO 4 – Procedimentos anormais e de emergência								
4	Procedimentos anormais e de emergência (podem ser realizados num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido nesta secção

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.1	Exercícios de incêndio, motor, APU, compartimento de carga, cabina de pilotagem e incêndios eléctricos incluindo evacuação conforme aplicável	P	---->	---->				
4.2	Controlo e remoção de fumo	P	---->	---->				
4.3	Falhas do motor, paragem e arranque do motor (não poderá ser utilizada uma aeronave para este exercício) incluindo conversão OEI de modo helicóptero para modo avião e vice-versa	P	---->	---->			FFS apenas	
4.4	Descarga de combustível (simulada)	P	---->	---->				
4.5	Corte do vento na descolagem e na aterragem (não poderá ser utilizada uma aeronave para este exercício)			P			FFS apenas	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.6	Falha na pressão de cabina/descida de emergência simulada (não poderá ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	---->	---->			FFS apenas	
4.7	Evento ACAS (não poderá ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	---->	---->			FFS apenas	
4.8	Incapacitação de um membro da tripulação	P	---->	---->				
4.9	Mau funcionamento na transmissão	P	---->	---->			FFS apenas	
4.10	Recuperação de uma perda total (com motor e sem motor) ou após activação dos dispositivos de aviso de perda nas configurações de subida, cruzeiro e aproximação (não poderá ser utilizada uma aeronave para este exercício)	P	---->	---->			FFS apenas	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL			
4.11	Outros procedimentos de emergência como detalhado no Manual de Voo adequado	P	---->	---->				
SECÇÃO 5 — Procedimentos de Voo por Instrumentos (a serem realizados em IMC ou IMC simulado)								
5.1	Descolagem com instrumentos: transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a decolagem	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Falha do motor simulada durante a partida após o ponto de decisão	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Cumprimento das rotas de partida e de chegada e das instruções 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*	---->*	---->*				

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4.1	Manual, sem director de voo	P*	---->*	---->*			M* (Teste de capacidades apenas)	
5.4.2	Manual, com director de voo	P*	---->*	---->*				
5.4.3	Com utilização do piloto automático	P*	---->*	---->*				
5.4.4	Manual, com a simulação de um motor inoperante; a falha do motor terá de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) e continuada até ao impacto, ou através da realização do procedimento de aproximação falhada	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Aproximação de não-precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6	Volta de pista com todos os motores operantes ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	---->*	---->*				
5.6.2	Volta de pista com um motor simulado inoperante ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotação 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 invulgares (esta dependerá da qualidade do FFS)	P*	---->*	---->*			M*	

SECÇÃO 6 — Autorização adicional para uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 60 m (CAT II/III)

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
						Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	
		OTD	FTD	FFS	PL		
6	<p>Autorização adicional para uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 60 m (CAT II/III)</p> <p>As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos de formação mínimos para permitir aproximações por instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés). Durante as seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximações falhadas deverá ser utilizado todo o equipamento de aeronave de descolagem vertical necessário para a certificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés)</p>						
6.1	Descolagem rejeitada a uma RVR mínima autorizada		P	---->			M*

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
						Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	
		OTD	FTD	FFS	PL		
6.2	Aproximações ILS em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados procedimentos padrão de coordenação de tripulação (SOP)		P	---->	---->		M*
6.3	Volta de pista após aproximações como indicado em 6.2 ao atingir DH. A formação deverá também incluir uma volta de pista devido a RVR insuficiente (simulado), corte do vento, desvio da aeronave em excesso dos limites de aproximação para uma aproximação bem sucedida, falha no equipamento de terra/voo antes de atingir DH, e volta de pista com a falha simulada de equipamento de voo		P	---->	---->		M*

CATEGORIA DE AERONAVE DE DESCOLAGEM VERTICAL		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais de examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	PL	FFS PL		
6.4	<p>Aterragem(ns) com referência visual estabelecida em DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo específico deverá ser realizada uma aterragem automática</p>		P	---->			M*	
Secção 7 – Equipamento opcional								
7	Utilização de equipamento opcional		P	---->	---->			

E. Requisitos específicos para a categoria de aeróstatos

1. No caso dos testes de capacidades ou das verificações de proficiência para qualificações de tipo para aeróstatos, o candidato terá de passar as secções de 1 a 5 e 6 (conforme aplicável) do teste de capacidades ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens fará com que o candidato tenha de realizar todo o teste/toda a verificação novamente. Um candidato que reprova em cinco ou menos itens terá de repetir os itens em que reprovou. A reprovação em qualquer item do teste de repetição/da verificação de repetição ou reprovação em itens em que tinha sido obtida aprovação fará com que o candidato tenha de repetir o teste/a verificação na totalidade novamente. Todas as secções do teste de capacidades ou da verificação de competências deverão ser realizadas em seis meses.

TOLERÂNCIA EM ENSAIOS DE VOO

2. O candidato deverá demonstrar capacidade para:
 - a) operar o aeróstato dentro das suas limitações;
 - b) realizar todas as manobras com suavidade e exactidão;

- c) empregar boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
 - d) aplicar conhecimentos aeronáuticos;
 - e) manter sempre o controlo do aeróstato de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca seja colocado em causa;
 - f) compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e incapacitação de tripulação; e
 - g) comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação.
3. Deverão aplicar-se os limites que se seguem, corrigidos para permitir tolerância a condições de turbulência e a qualidades de manuseamento e desempenho do aeróstato utilizado.
- a) limites de voo IFR:
 - Altura:
 - Geralmente ± 100 pés
 - Iniciar uma volta de pista a altura/altitude de decisão $+50$ pés/ -0 pés
 - Altura/altitude de descida mínima $+50$ pés/ -0 pés
 - Sintonia:
 - de ajudas de rádio $\pm 5^\circ$
 - Aproximação de precisão desvio médio da escala, azimute e trajectória de descida
 - Direcção:
 - Operações normais $\pm 5^\circ$
 - Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$
 - b) limites de voo VFR:
 - Altura:
 - Geralmente ± 100 pés
 - Direcção:
 - Operações normais $\pm 5^\circ$
 - Operações anormais/emergências $\pm 10^\circ$

CONTEÚDO DA FORMAÇÃO/DO TESTE DE CAPACIDADES/DA VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA

- 4. Os seguintes símbolos significam:
 - P= Formação como PIC ou co-piloto e (PF) e (PNF) para a emissão de uma qualificação de tipo conforme aplicável.
- 5. A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de formação identificado como (P), ou poderá ser realizada em qualquer equipamento de nível mais elevado identificado pela seta (---->).
- 6. As seguintes abreviaturas serão utilizadas para indicar o equipamento de formação utilizado:

FFS= Simulador de Voo Completo

FTD= Dispositivo de Treino de Voo

OTD= Outro Dispositivo de Formação

As= Aeróstato

- a) Os candidatos ao teste de capacidades para a emissão de uma qualificação de tipo para aeróstato deverão realizar as secções 1 a 5 e, conforme aplicável, a secção 6.
 - b) Os candidatos à verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para aeróstato deverão realizar as secções 1 a 5 e, conforme aplicável, a secção 6.
 - c) Os itens com asterisco (*) serão pilotados apenas com referência a instrumentos. Caso esta condição não seja cumprida durante o teste de capacidades ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será restrita a VFR apenas.
7. Quando aparecer a letra «M» na coluna do teste de capacidades ou da verificação de proficiência tal indicará o exercício obrigatório.
8. Serão utilizados Dispositivos de Formação de Simulação de Voo para a formação e o teste prático caso façam parte de um curso de qualificação de tipo. As seguintes considerações aplicar-se-ão ao curso:
- a) a qualificação dos dispositivos de formação de treino de voo como estipulada na Parte-OR;
 - b) as qualificações do instrutor.

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS	As
SECÇÃO 1 – Preparações e verificações pré-voos								
1.1	Inspecção pré-voos				P			
1.2	Inspecção da cabina de pilotagem;	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
1.3	Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação		P	---->	---->		M	
1.4	Procedimento sem 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 com peso > 0 (Pesado T/O)			P	---->			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
2.4	Descolagem com peso < 0 (Ligeiro/TO)			P	---->			
2.5	Procedimento de subida normal			P	---->			
2.6	Subida para altura de pressão			P	---->			
2.7	Reconhecimento de altura de pressão			P	---->			
2.8	Voo a ou perto 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 com peso > 0 (Pesado Ldg.)			P	---->		M	
2.12	Aterragem com peso < 0 (Ligeiro Ldg.)			P	---->		M	
	Intencionalmente deixado em branco							

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECÇÃO 3 — Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos								
3	Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício):						M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será escolhido nesta secção
3.1	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2	Pressurização do invólucro	P	---->	---->	---->			
3.3	Sistemas de pitoto/estático	P	---->	---->	---->			
3.4	Sistema de combustível	P	---->	---->	---->			
3.5	Sistema eléctrico	P	---->	---->	---->			
3.6	Sistema hidráulico	P	---->	---->	---->			
3.7	Sistema de controlo de voo e compensação	P	---->	---->	---->			
3.8	Sistema de balonetes	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.9	Piloto automático/director de voo	P	---->	---->	---->			
3.10	Dispositivos de aumento de estabilidade	P	---->	---->	---->			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, respondedor, sistemas de aviso de proximidade do solo (conforme adequado)	P	---->	---->	---->			
3.12	Sistema do trem de aterragem	P	---->	---->	---->			
3.13	Unidade de potência auxiliar	P	---->	---->	---->			
3.14	Rádio, equipamento de navegação, instrumentos e sistema de gestão de voo	P	---->	---->	---->			
	Intencionalmente deixado em branco							
SECÇÃO 4 – Procedimentos anormais e de emergência								

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
		OTD	FTD	FFS	As			
4	Procedimentos anormais e de emergência (podem ser realizadas num FSTD, se qualificado para o exercício)						M	Um mínimo obrigatório de três itens será escolhido nesta secção
4.1	Exercícios de incêndio, motor, APU, compartimento de carga, cabina de pilotagem e incêndios eléctricos incluindo evacuação conforme aplicável	P	---->	---->	---->			
4.2	Controlo e remoção de fumo	P	---->	---->	---->			
4.3	Falhas do motor, paragem e arranque do motor Em fases específicas do voo, inclusive falha de múltiplos motores	P	---->	---->	---->			
4.4	Incapacitação de um membro da tripulação	P	---->	---->	---->			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
4.5	Mau funcionamento na transmissão/caixa de transmissão	P	---->	---->	---->		FFS apenas	
4.6	Outros procedimentos de emergência como descritos no manual de voo adequado	P	---->	---->	---->			
SECÇÃO 5 — Procedimentos de Voo por Instrumentos (a serem realizados em IMC ou IMC simulado)								
5.1	Descolagem com instrumentos: transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a decolagem	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Falha do motor simulada durante a partida	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Cumprimento das rotas de partida e de chegada e das instruções ATC	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Procedimentos de espera	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado	
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
5.4	Aproximação de precisão até uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Manual, sem director de voo	P*	---->*	---->*	---->*		M* (Teste de capacidades apenas)	
5.4.2	Manual, com director de voo	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	Com utilização de piloto automático	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Manobras/Procedimentos		Iniciais de instrutor quando a formação for realizada
		OTD	FTD	FFS	As	FFS As		
5.4.4	Manual, com a simulação de um motor inoperante; a falha do motor terá de ser simulada durante a aproximação final antes de passar o marcador exterior (OM) e continuada quer até ao impacto quer até à realização do procedimento de aproximação falhada	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Aproximação de não-precisão até à altitude mínima de descida MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Volta de pista com todos os motores operantes ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	---->*	---->*	---->*			

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA		
						Verificado em		Iniciais do examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos		OTD	FTD	FFS	As	Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As	
5.6.2	Volta de pista com um motor simulado inoperante ao atingir DA/DH ou MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Recuperação de atitudes invulgares (este dependerá da qualidade do FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
SECÇÃO 6 — Autorização adicional para uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 60 m (CAT II/III)								

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As
		OTD	FTD	FFS	As		
6	<p>Autorização adicional para uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão de menos de 60 m (CAT II/III)</p> <p>As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos de formação mínimos para permitir aproximações por instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés). Durante as seguintes aproximações de instrumentos e procedimentos de aproximações falhadas deverá ser utilizado todo o equipamento de aeróstato necessário para a certificação de tipo para aproximações de instrumentos até uma DH de menos de 60 m (200 pés).</p>						
6.1	<p>Descolagem rejeitada a uma RVR mínima autorizada</p>		P	---->			M*

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA				TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
						Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	FFS As
		OTD	FTD	FFS	As		
6.2	<p>Aproximações ILS</p> <p>Em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados procedimentos padrão de coordenação de tripulação (SOP)</p>		P	---->			M*
6.3	<p>Volta de pista</p> <p>Após aproximações como indicado em 6.2 ao atingir DH.</p> <p>A formação deverá também incluir uma volta de pista devido a RVR insuficiente (simulado), corte do vento, desvio do aeróstato em excesso dos limites de aproximação para uma aproximação bem sucedida, e falha no equipamento de terra/voo antes de atingir DH e, volta de pista com a falha simulada de equipamento de voo</p>		P	---->			M*

CATEGORIA AERÓSTATO		FORMAÇÃO PRÁTICA					TESTE DE CAPACIDADES OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA	
Manobras/Procedimentos						Iniciais de instrutor quando a formação for realizada	Verificado em	Iniciais do examinador quando o teste for realizado
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	<p>Aterragem(ns)</p> <p>Com referência visual estabelecida em DH na sequência de uma aproximação por instrumentos.</p> <p>Dependendo do sistema de orientação de voo específico, deverá ser realizada uma aterragem automática</p>		P	---->			M*	
SECÇÃO 7 – Equipamento opcional								
7	Utilização de equipamento opcional		P	---->				

ANEXO II
PARA OS REQUISITOS DO REGULAMENTO DE EXECUÇÃO PARA A
CONVERSÃO DE LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES NACIONAIS PARA AVIÕES E
HELICÓPTEROS

A. AVIÕES

1. Licenças de piloto

Uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertida numa licença em conformidade com a Parte-FCL desde que o candidato cumpra os seguintes requisitos:

- a) Para uma ATPL(A) e CPL(A), realizar através de uma verificação de proficiência os requisitos de revalidação da Parte-FCL para uma qualificação de tipo/classe e instrumentos, relevante para os privilégios da licença que possuir;
- b) demonstrar conhecimentos das partes relevantes da Parte-OPS e da Parte-FCL;
- c) demonstrar competências linguísticas em conformidade com o estipulado em FCL.055;
- d) cumprir os requisitos estipulados na tabela abaixo:

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1 500 como PIC em aviões multipiloto	Nenhuma	ATPL(A)	Não aplicável	a)
ATPL(A)	>1 500 em aviões multipiloto	Nenhuma	Tal como na alínea c), subalínea 4.	Tal como na alínea c), subalínea 5.	b)
ATPL(A)	>500 em aviões multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento e desempenho de voo como estipulado em FCL.515	ATPL(A), com qualificação de tipo restrita a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC como estipulado pelo Apêndice 9 da Parte-FCL	c)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) e ter passado um teste teórico ATPL da OACI no Estado-Membro que emitiu a licença		<p>i) demonstrar conhecimentos de planeamento e desempenho de voo como estipulado em FCL.310 e na alínea b) em FCL.615</p> <p>ii) cumprir os restantes requisitos na alínea c) em FCL.720.A</p>	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	d)
CPL/IR(A)	>500 em aviões multipiloto, ou em operações multipiloto em aviões de piloto único CS-23 da categoria pendular ou equivalente em conformidade com os requisitos da Parte-OPS para o transporte aéreo comercial	<p>i) passar um exame para conhecimentos ATPL(A) no Estado-Membro que emitiu a licença*</p> <p>ii) cumprir os restantes requisitos na alínea c) em FCL.720.A</p>	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	e)
CPL/IR(A)	>500 como PIC em aviões de piloto único	Nenhuma	CPL/IR(A), com qualificação de tipo/classe restrita a aviões de piloto único		f)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	<500 como PIC em aviões de piloto único	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo para o nível CPL/IR	Como no número 4, alínea f)	Obter uma qualificação de tipo multipiloto em conformidade com a Parte_FCL	g)
CPL(A)	>500 como PIC em aviões de piloto único	Qualificação de voo nocturno, conforme aplicável	CPL(A), com qualificação de tipo/classe restringida a aviões de piloto único		h)
CPL(A)	<500 como PIC em aviões de piloto único	i) qualificação de voo nocturno, conforme aplicável; ii) demonstrar conhecimentos de desempenho e planeamento de voo como estipulado em FCL.310	Como no número 4, alínea h)		i)
PPL/IR(A)	≥75 em conformidade com as IFR	Qualificação de voo nocturno caso os privilégios para voar à noite não estejam incluídos na qualificação de instrumentos	PPL/IR(A)(a IR restrita à PPL)	Demonstrar conhecimentos de desempenho e planeamento de voo como estipulado na alínea b) em FCL.615	j)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥70 em aviões	Demonstrar a utilização de sistemas de auxílio para radionavegação	PPL(A)		k)

* Os portadores de uma CPL que já possuam uma qualificação de tipo para avião multipiloto não necessitam de passar um exame para conhecimentos teóricos ATPL(A) desde que continuem a operar o mesmo tipo de avião, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos ATPL(A) para a licença em conformidade com a Parte-FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um avião multipiloto diferente, terão de cumprir com o disposto na coluna 3, linha e), alínea i) da tabela acima.

2. Certificados de instrutor

Um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o candidato cumpra os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios possuídos	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado em conformidade com a Parte-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Como estipulado na Parte-FCL para o certificado relevante	Não disponível	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certificado SFI

Um certificado SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o portador cumpra os seguintes requisitos:

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado em conformidade com a Parte-FCL

(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 horas como piloto de MPA	i) possuir ou ter possuído uma CPL, MPL ou ATPL para aviões emitida por um Estado-Membro; ii) ter realizado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 anos de experiência recente como SFI	ter realizado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(A)

A conversão será válida por um período máximo de três anos. A revalidação estará sujeita ao cumprimento dos requisitos relevantes estipulados na Parte-FCL.

4. Certificado STI

Um certificado STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais desse Estado poderá ser convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o portador cumpra os requisitos estipulados na tabela abaixo:

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 horas como piloto em SPA	i) possuir ou ter possuído uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter realizado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte-FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(A)
STI(A)	3 anos de experiência recente como STI	ter realizado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte-FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(A)

A revalidação do certificado estará sujeita ao cumprimento dos requisitos relevantes estipulados na Parte-FCL.

B. HELICÓPTEROS

1. Licenças de piloto

Uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertida numa licença em conformidade com a Parte-FCL desde que o candidato cumpra os seguintes requisitos:

- a) realize através de uma verificação de proficiência os requisitos de revalidação da Parte-FCL para uma qualificação de tipo e instrumentos, relevante para os privilégios da licença que possuir;
- b) demonstre conhecimentos das partes relevantes da Parte-OPS e da Parte-FCL;
- c) demonstre competências linguísticas em conformidade com o estipulado em FCL.055;
- d) cumpra os requisitos estipulados na tabela abaixo:

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) válida IR(H)	>1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	nenhuma	ATPL(H) e IR	Não aplicável	a)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	>1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	nenhuma	ATPL(H)		b)
ATPL(H) válida IR(H)	>1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhuma	ATPL(H), e IR com qualificação de tipo restrita a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC como estipulado pelo Apêndice 9 da Parte-FCL	c)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	>1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhuma	Qualificação de tipo ATPL(H) restringida a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC como estipulado pelo Apêndice 9 da Parte-FCL	d)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) válida IR(H)	>500 em helicópteros multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo como estipulado em FCL.515 e na alínea b) em FCL.615	Como no número 4, alínea c)	Como no número 5, alínea c)	e)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	>500 em helicópteros multipiloto	Como no número 3, alínea e)	Como no número 4, alínea d)	Como no número 5, alínea d)	f)
CPL/IR(H) e ter passado um teste teórico ATPL(H) da OACI no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo como estipulado em FCL.310 e na alínea b) em FCL.615; ii) cumprir os restantes requisitos na alínea b) em FCL.720.H	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H), desde que o teste teórico ATPL(H) da OACI seja avaliado como estando ao nível ATPL da Parte-FCL	Não aplicável	g)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	>500 horas em helicópteros multipiloto	i) passar um exame para conhecimentos teóricos ATPL(H) para a Parte-FCL no Estado-Membro que emitiu a licença* ii) cumprir os restantes requisitos na alínea b) em FCL.720.H	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H) para a Parte-FCL	Não aplicável	h)
CPL/IR(H)	>500 como PIC em helicópteros de piloto único	Nenhuma	CPL/IR(H), com qualificação de tipo restrita a helicópteros de piloto único	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido na Parte-FCL	i)
CPL/IR(H)	<500 como PIC em helicópteros de piloto único	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo como estipulado em FCL.310 e na alínea b) em FCL.615	Como no número 4, alínea i)		j)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	>500 como PIC em helicópteros de piloto único	Qualificação de voo nocturno	CPL(H), com qualificação de tipo restrita a helicópteros de piloto único		k)
CPL(H)	<500 como PIC em helicópteros de piloto único	Qualificação de voo nocturno - demonstrar conhecimentos de desempenho e planeamento de voo como estipulado em FCL.310	Como no número 4, alínea k)		l)
CPL(H) Sem qualificação de voo nocturno	>500 como PIC em helicópteros de piloto único		Como no número 4, alínea k), e restringido a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido na Parte-FCL e uma	m)
CPL(H) Sem qualificação de voo nocturno	<500 como PIC em helicópteros de piloto único	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e desempenho de voo como estipulado em FCL.310	Como no número 4, alínea k), e restringido a operações diurnas VFR	qualificação de voo nocturno	n)

Licença nacional possuída	Total de horas de experiência de voo	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de licença em conformidade com a Parte-FCL e condições (quando aplicável)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(H)	≥75 em conformidade com as IFR	Qualificação de voo nocturno caso os privilégios para voar à noite não estejam incluídos na qualificação de instrumentos	PPL/IR(H) (a IR restrita à PPL)	Demonstrar conhecimentos de desempenho e planeamento de voo como estipulado na alínea b) em FCL.615	o)
PPL(H)	≥75 em helicópteros	Demonstrar a utilização de sistemas de auxílio para radionavegação	PPL(H)		p)

* Os portadores de uma CPL que já possuam uma qualificação de tipo para avião multipiloto não necessitam de passar um exame para conhecimentos teóricos ATPL(H) desde que continuem a operar o mesmo tipo de helicóptero, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos ATPL(H) para a licença em conformidade com a Parte-FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto diferente terão de cumprir o disposto na coluna 3, linha h), alínea i) da tabela acima.

2. Certificados de instrutor

Um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o candidato cumpra os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios possuídos	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Como estipulado na Parte-FCL para		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

	o certificado relevante		
--	-------------------------	--	--

A revalidação do certificado estará sujeita ao cumprimento dos requisitos relevantes estipulados na Parte-FCL.

3. Certificado SFI

Um certificado SFI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais será convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o portador cumpra os seguintes requisitos:

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 horas como piloto de MPH	i) possuir ou ter possuído uma CPL, MPL ou ATPL emitida por um Estado-Membro; ii) ter realizado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 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 estará sujeita ao cumprimento dos requisitos relevantes estipulados na Parte-FCL.

4. Certificado STI

Um certificado STI emitido por um Estado-Membro em conformidade com os requisitos nacionais desse Estado poderá ser convertido num certificado em conformidade com a Parte-FCL desde que o portador cumpra os requisitos estipulados na tabela abaixo:

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)

Certificado nacional possuído	Experiência	Quaisquer requisitos adicionais	Substituição de certificado
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 horas como piloto em SPH	i) possuir ou ter possuído uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) ter realizado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da Parte-FCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)
STI(H)	3 anos de experiência recente como STI	Ter realizado 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 estará sujeita ao cumprimento dos requisitos relevantes estipulados na Parte-FCL.

ANEXO III
PARA OS REQUISITOS DO REGULAMENTO DE EXECUÇÃO
PARA A ACEITAÇÃO DE LICENÇAS EMITIDAS POR OU EM NOME DE PAÍSES
TERCEIROS

A. VALIDADE DAS LICENÇAS

Aspectos gerais

1. Uma licença de piloto emitida em conformidade com os requisitos do Anexo 1 da OACI por um país terceiro poderá ser validada pela autoridade competente de um Estado-Membro.

Os pilotos deverão candidatar-se à autoridade competente do Estado-Membro onde residem ou onde estão estabelecidos, ou, caso não estejam a residir em território dos Estados-Membros, onde o operador para o qual estão a voar ou pretendem voar tiver o seu principal local de negócio.

2. O período de validade de uma licença não deverá exceder 1 ano, desde que a licença de base permaneça válida.

Este período só poderá ser prorrogado uma vez pela autoridade competente que estabeleceu a validade quando, durante o período de validade, o piloto se candidatar, ou estiver a realizar formação, para a emissão de uma licença em conformidade com a Parte-FCL. Esta prorrogação deverá abranger o período de tempo necessário para a licença ser emitida em conformidade com a Parte-FCL.

Os portadores de uma licença aceite por um Estado-Membro deverão usar os seus privilégios em conformidade 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 portador deverá cumprir os seguintes requisitos:

- a) respeitar, através de um teste de capacidades, os requisitos de revalidação de qualificação de tipo ou de classe da Parte-FCL relevante para os privilégios da licença que possuir;
- b) demonstrar que adquiriu conhecimentos nas partes relevantes da Parte-OPS e da Parte-FCL;
- c) demonstrar que adquiriu conhecimentos de língua inglesa em conformidade com o estipulado em FCL.055;
- d) possuir um atestado médico de classe 1, emitido em conformidade com a Parte-Médica;
- e) no caso de aviões, cumprir com os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

Licença possuída	Total de horas de experiência de voo	de Privilégios
------------------	--------------------------------------	----------------

(1)

(2)

(3)

ATPL(A)	>1 500 horas como PIC em aviões multipiloto	Transporte aéreo comercial em aviões	a)
---------	---	--------------------------------------	----

		multipiloto como PIC	
ATPL(A) ou CPL(A)/IR*	>1 500 horas como PIC ou co-piloto em aviões multipiloto em conformidade 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 de piloto único como PIC	c)
CPL(A)/IR	>1 000 horas como PIC ou como co-piloto em aviões de piloto único em conformidade com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões de piloto único como co-piloto em conformidade com a Parte-OPS	d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	> 700 horas em aviões, com exceção de TMG, incluindo 200 horas no papel de actividade para o qual é pretendida aceitação, e 50 horas nesse papel nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em aviões em operações que não de transporte aéreo comercial	e)

* Os portadores de uma CPL(A)/IR em aviões multipiloto devem ter demonstrado um nível de conhecimentos ATPL(A) da OACI antes da aceitação.

f) no caso de helicópteros, cumprir com os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

Licença possuída	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) e 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) com privilégios IR	>1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto em operações VFR e IFR	c)
ATPL(H) sem privilégios IR	>1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto em operações VFR	d)
CPL(H)/IR*	>1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como co-piloto	e)
CPL(H)/IR	>1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter privilégios IR	Transporte aéreo comercial em helicópteros de piloto único como PIC	f)
ATPL(H) com ou sem privilégios IR, CPL(H)//IR, CPL(H)	>> 700 horas em helicópteros que não aqueles certificados sob CS-27/29 ou equivalente, incluindo 200 horas no papel de actividade para o qual é pretendida aceitação, e 50 horas nesse papel nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em helicópteros em operações que não de transporte aéreo comercial	g)

* Os portadores de uma CPL(H)/IR em helicópteros multipiloto devem ter demonstrado um nível de conhecimentos ATPL(H) da OACI antes da aceitação.

Licenças de piloto para actividades não comerciais com qualificação de instrumentos

4. No caso de licenças de piloto privado com uma qualificação de instrumentos, ou licenças CPL e ATPL com qualificação de instrumentos em que o piloto pretenda apenas exercer os privilégios de piloto privado, o portador terá de cumprir os seguintes requisitos:
- realizar o teste de capacidades para a qualificação de instrumentos e a qualificação de tipo ou de classe relevante para os privilégios da licença possuída, em conformidade com o Apêndice 7 e Apêndice 9 da Parte-FCL;
 - demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea, códigos aeronáuticos de clima, planeamento de voo e desempenho (IR) e desempenho humano;
 - demonstrar que adquiriu conhecimentos de língua inglesa em conformidade com o estipulado em FCL.055;

- d) possuir pelo menos um atestado médico de Classe 2, emitido em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
- f) possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas de tempo de voo por instrumentos como piloto em comando na categoria de aeronave relevante.

Licenças de piloto para actividades não comerciais sem uma qualificação de instrumentos

5. No caso de licenças de piloto privado ou licenças CPL e ATPL sem uma qualificação de instrumentos em que o piloto pretenda apenas exercer os privilégios de piloto privado, o portador deverá cumprir os seguintes requisitos:
- a) demonstrar que adquiriu conhecimentos de legislação aérea e desempenho humano;
 - b) passar o teste de capacidades PPL como estipulado na Parte-FCL;
 - c) cumprir os requisitos relevantes da Parte-FCL para a emissão de uma qualificação de tipo ou de classe relevante para os privilégios da licença que possuir;
 - d) possuir pelo menos um atestado médico de Classe 2, emitido em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
 - e) demonstrar que adquiriu competências linguísticas em conformidade com o estipulado em FCL.055;
 - f) possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas como piloto na categoria de aeronave relevante.

Validade de licenças de piloto para tarefas específicas de duração limitada

6. Sem prejuízo do disposto nos números supra, no caso de voos de fabricantes, os Estados-Membros poderão aceitar uma licença emitida em conformidade com o Anexo 1 da OACI por um país terceiro para um máximo de 12 meses para tarefas específicas de duração limitada, tais como voos de instrução para entrada inicial em serviço, demonstração, *ferry* ou voos de teste, desde que o candidato cumpra os seguintes requisitos:
- a) possua uma licença adequada, atestado médico e qualificações associadas ou qualificações emitidas em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
 - b) trabalhe, directa ou indirectamente, para um fabricante de aviões.

Neste caso, os privilégios do portador deverão estar limitados à realização de instrução de voo e teste para a emissão inicial de qualificações de tipo, à supervisão de voo de linha por pilotos do operador, a voos de entrega ou *ferry*, a voos de linha inicial, a demonstrações de voo ou a voos de teste.

B. CONVERSÃO DE LICENÇAS

1. Uma licença PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL emitida em conformidade com os requisitos do Anexo 1 da OACI por um país terceiro poderá ser convertida para uma PPL/BPL/SPL em conformidade com a Parte-FCL com uma qualificação de classe ou de tipo de piloto único pela autoridade competente de um Estado-Membro.

O piloto deverá candidatar-se à autoridade competente do Estado-Membro onde reside ou onde está estabelecido.

2. O portador de uma licença deverá cumprir os seguintes requisitos mínimos, para a categoria de aeronave relevante:
- a) passar um exame escrito em legislação aérea e desempenho humano;
 - b) passar o teste de capacidades PPL, BPL ou SPL, conforme relevante, como estipulado na Parte-FCL;
 - c) cumprir os requisitos para a emissão da qualificação de classe ou de tipo relevante, em conformidade com a Subparte H;
 - d) possuir pelo menos um atestado médico de classe 2, emitido em conformidade com a Parte-Médica;
 - e) demonstrar que adquiriu competências linguísticas em conformidade com o estipulado em FCL.055;
 - f) ter realizado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto.

C. ACEITAÇÃO DE QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO

1. Uma qualificação de classe ou de tipo válida presente numa licença emitida por um país terceiro pode ser inserida numa licença em conformidade com a Parte-FCL desde que o candidato:
- a) cumpra 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 o teste de capacidades relevante para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a Parte-FCL;
 - b) esteja actualmente em formação de voo;
 - c) não tenha menos do que:
 - 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 monomotores 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.