

DEFESA NACIONAL

Autoridade Aeronáutica Nacional

Regulamento n.º 687/2024

Sumário: Aprova o regulamento que estabelece os requisitos aplicáveis ao licenciamento de pilotos militares.

Requisitos aplicáveis ao licenciamento de pilotos militares

Em conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947 e ratificada em 28 de abril de 1948, as aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais são consideradas aeronaves de Estado, encontrando-se excluídas do seu âmbito de aplicação. Contudo, nos termos da mesma Convenção, os Estados contratantes comprometem-se a ter na devida conta a segurança da navegação aérea civil ao estabelecer os regulamentos aplicáveis às suas aeronaves de Estado.

Por sua vez, o Regulamento (UE) n.º 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, determina que os Estados-Membros devem assegurar que as atividades e os serviços realizados pelas aeronaves de Estado têm em consideração os objetivos de segurança previstos neste Regulamento, garantindo a separação entre as mesmas e as restantes aeronaves, onde apropriado.

Desta forma, apesar de estar afastada a aplicação direta das regras da aviação civil às aeronaves de Estado e, concomitantemente, aos pilotos militares, os Estados devem regulamentar a atividade das aeronaves de Estado e dos seus tripulantes de forma a salvaguardar a segurança da navegação aérea, na observância do previsto na Convenção de Chicago e no supracitado regulamento.

Neste contexto, o estabelecimento de um sistema de certificação de pilotos militares, deve adotar, sempre que possível, a regulamentação internacional da aviação civil em benefício da segurança de todos os utilizadores do espaço aéreo, e contribuir para a obtenção dos respetivos títulos profissionais civis na prossecução da estratégia para o alinhamento das qualificações da defesa nacional com as profissões e atividades regulamentadas.

A este propósito, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, que foi tido em consideração na elaboração deste regulamento, prevê, no seu artigo 10.º, que sejam creditados os conhecimentos, experiência e perícia adquiridos no serviço militar para efeitos de obtenção das licenças previstas no mesmo.

A Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN) é a entidade responsável pela regulação, inspeção e supervisão das atividades de âmbito aeronáutico na área da defesa nacional, nomeadamente no que concerne à certificação de pessoal que desempenha funções aeronáuticas, onde se inserem os pilotos militares.

Por conseguinte, este regulamento estabelece os requisitos aplicáveis ao licenciamento de pilotos militares, incluindo organizações de formação, pessoal devidamente certificado e condições específicas para a emissão, manutenção e validade das respetivas licenças.

O presente regulamento foi objeto de audição dos interessados, nos termos do artigo 100.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, alterado pela Lei n.º 72/2020, de 16 de novembro.

Assim, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º conjugado com a alínea h) do artigo 7.º da Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, aprovo o seguinte Regulamento:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

O presente regulamento estabelece os requisitos, no âmbito da defesa nacional, para:

1 – A emissão de licenças de piloto militar, qualificações ou certificados associados, bem como as condições da sua utilização e validade;

- 2 – A certificação do pessoal responsável pela formação e avaliação dos pilotos militares;
- 3 – A certificação das organizações de formação, incluindo os dispositivos de treino de simulação de voo, quando aplicável;
- 4 – A conversão das atuais qualificações, certificados, autorizações ou habilitações dos pilotos militares para licenças Parte MFCL, como aplicável.

Artigo 2.º

Siglas, acrónimos, abreviaturas e definições

Para efeitos do presente regulamento, adotam-se as seguintes definições, siglas, acrónimos e abreviaturas.

1 – Siglas, acrónimos e abreviaturas – entende-se por:

- «AAN», Autoridade Aeronáutica Nacional;
- «ANAC» Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- «EASA», (*European Union Aviation Safety Agency*) Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação;
- «FSTD» (*Flight simulation training device*) dispositivo de treino de simulação de voo;
- «GAAN» Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional;
- «LAP» Licença de Aluno Piloto Militar;
- «LP-I», Licença de Piloto Militar Categoria I;
- «LP-II», Licença de Piloto Militar Categoria II;
- «LP-III» Licença de Piloto Militar Categoria III;
- «MARA» (*Military Authority Requirements for Aircrew*), Requisitos da autoridade para os pilotos militares;
- «MATO» (*Military Approved Training Organization*), Organização de formação militar autorizada;
- «MDTO» (*Military Declared Training Organization*), Organização de formação militar declarada;
- «MFCL» (*Military Flight Crew Licence*), Licença de piloto militar;
- «MORA» (*Military Organisation Requirements for Aircrew*), Requisitos para as organizações de formação de pilotos militares;
- «OACI» Organização da Aviação Civil Internacional;
- «OTAN» Organização do Tratado do Atlântico Norte;
- «UE» União Europeia.

2 – Definições – entende-se por:

- «Aeronave militar», toda a aeronave comandada por um militar, para esse fim nomeado pelo Estado;
- «Autorização», documento que autoriza o respetivo titular a desempenhar determinadas funções, nos termos definidos pela AAN;
- «Averbamento», a autorização inscrita numa licença que atesta a competência do respetivo titular para:

Ministrar formação na qualidade de instrutor, no caso dos averbamentos FI, TRI, CRI, IRI, SFI, MCCI, STI;

Realizar avaliações para a emissão de licenças, qualificações e averbamentos, no caso dos Averbamentos FE, TRE, CRE, IRE, SFE, FIE;

Pilotar aeronaves militares para as quais detenha os averbamentos de classe ou tipo adequados:

Em missões que envolvam manobras de acrobacia, no caso do averbamento de voo acrobático;

Em conformidade com as regras de voo por instrumentos, no caso do averbamento de IR;

Em missões de combate a incêndios, no caso do averbamento de FF;

Em zonas de montanha, no caso do averbamento de VM;

Em voos de ensaio categoria 1 ou 2, no caso do averbamento de voos de ensaio.

Atestar a competência linguística do respetivo titular, no caso do “Averbamento linguístico”.

«Certificação», uma forma de reconhecimento, em conformidade com o presente regulamento, com base numa avaliação adequada, de que uma pessoa singular ou coletiva, produto, peça, equipamento não instalado, equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada, aeródromo, equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, sistema ou componente ATM/ANS ou dispositivo de treino de simulação de voo cumprem os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, mediante a emissão de um certificado que atesta essa conformidade;

«Certificado», uma aprovação, uma licença, uma autorização, um atestado ou outro documento emitido na sequência de um processo de certificação que atesta o cumprimento dos requisitos aplicáveis;

«Crédito», o reconhecimento da experiência ou de habilitações anteriores;

«Declaração», uma declaração escrita apresentada em conformidade com o presente regulamento exclusivamente sob a responsabilidade de uma pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento e que confirma que são cumpridos os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, no respeitante a uma pessoa singular ou coletiva, produto, peça, equipamento não instalado, equipamento de controlo remoto de uma aeronave não tripulada, equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, sistema ATM/NS, componente ATM//ANS ou dispositivo de treino de simulação de voo;

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

«Dispositivo de treino de simulação de voo» (FSTD), um dispositivo de treino que seja:

No caso das aeronaves, um simulador de voo integral (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD), um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT) ou um BITD;

No caso dos helicópteros, um FFS, um dispositivo de treino de voo (FTD) ou um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT);

«Cooperação em tripulação múltipla», o funcionamento da tripulação de voo como uma equipa, cujos membros mutuamente cooperam, sob a direção do piloto comandante;

«Especificações de certificação» (CS) — as normas técnicas adotadas pela EASA, que estabelecem os meios que podem ser utilizados por uma organização para fins de certificação;

«Guia de testes de qualificação» (QTG), um documento destinado a demonstrar que as qualidades de um FSTD, em matéria de performance e de manuseamento, representam as de uma aeronave, classe de avião ou tipo de helicóptero simulado dentro dos limites prescritos, e que todos os requisitos aplicáveis foram cumpridos. O referido guia inclui, ainda, quer os dados da aeronave, a classe de avião ou o tipo de helicóptero, quer os dados do FSTD utilizados para apoiar a validação.

«Instrutor de voo» (FI), um instrutor com privilégios para ministrar formação a bordo de uma aeronave, de acordo com o Anexo I, subparte H (Parte MFCL) do presente regulamento;

«Licença Parte MFCL», uma licença de piloto militar que satisfaz os requisitos do Anexo I.

«Meios de conformidade aceitáveis» (AMC), as normas não vinculativas adotadas pela AAN para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o presente regulamento;

«Meios de conformidade alternativos» (AltMOC), os meios que propõem alternativas a um AMC existente ou que propõem novos meios de estabelecer a conformidade com o presente regulamento, para os quais a AAN não adotou AMC correspondentes;

«Organização militar de formação autorizada» (MATO), uma organização habilitada a ministrar formação aos pilotos militares com base numa autorização concedida em conformidade com o artigo 5.º

«Organização militar de formação declarada» (MDTO), uma organização habilitada a ministrar formação aos pilotos militares com base numa declaração emitida em conformidade com o artigo 5.º

«Piloto militar», a designação geral do tripulante militar que frequente ou tenha concluído um curso de pilotagem, estando em vias de ou tendo adquirido uma competência de base para o desempenho da função de pilotagem das aeronaves militares, de acordo com o tipo de aeronave e das exigências impostas pela sua certificação para operação, em conformidade com o previsto no presente regulamento;

«Qualificação de FSTD», o nível de capacidade técnica de um FSTD conforme definido no documento de conformidade relativo ao FSTD em questão.

«Relatório de conversão», um relatório com base no qual as qualificações, os averbamentos, as autorizações e/ou as habilitações dos pilotos militares podem ser convertidos numa licença Parte MFCL.

«Relatório de formação», o documento destinado a registar os créditos relativos à formação iniciada antes da data de produção de efeitos do presente regulamento, para fins da emissão de licença Parte MFCL.

«Rota ATS», uma rota específica designada para orientar os fluxos de tráfego, conforme necessário para a prestação de serviços de tráfego aéreo.

«Tripulante de voo», o elemento qualificado e designado para exercer funções essenciais à operação segura da aeronave durante todo o tempo de voo;

«Local de atividade principal» – os serviços centrais ou a sede social da organização, onde são exercidas as principais funções e o controlo operacional das atividades referidas no presente regulamento.

«Programa de formação MDTO» – o documento estabelecido por uma MDTO, onde se descreve em pormenor o curso de formação ministrado por essa MDTO.

Artigo 3.º

Atuais competências dos pilotos militares

1 – As qualificações, os certificados, as autorizações e as habilitações dos pilotos militares válidas à data de entrada em vigor do presente regulamento, são convertidas em licenças Parte MFCL pela AAN, como aplicável.

2 – A conversão referida no número anterior deve ser efetuada de acordo com um relatório de conversão, a submeter pelo Ramo das Forças Armadas ao qual pertencem os pilotos militares à AAN, contendo os seguintes elementos:

a) Os requisitos com base nos quais as qualificações, os certificados, as autorizações e/ou as habilitações dos pilotos militares foram emitidas;

b) O âmbito dos privilégios concedidos aos pilotos militares;

c) Os requisitos do Anexo I (Parte MFCL) aos quais deverá ser concedido crédito;

d) As eventuais restrições que tenham de ser incluídas nas licenças Parte MFCL e os requisitos que o piloto militar tem de cumprir para eliminar essas mesmas restrições.

3 – O relatório de conversão deve incluir cópias de todos os documentos necessários para demonstrar os elementos referidos nas alíneas a) a d) do número anterior, incluindo comprovativos dos requisitos e procedimentos pertinentes.

Artigo 4.º

Crédito pela formação iniciada antes da aplicação do presente regulamento

1 – A formação iniciada antes da data em que o presente regulamento produz efeitos será creditada, para fins da emissão de licenças Parte MFCL, com base num relatório de formação elaborado pelo Ramo das Forças Armadas ao qual pertencem os pilotos militares.

2 – O relatório de formação deve descrever o âmbito da mesma, indicar para que requisitos das licenças Parte MFCL é requerido o crédito e, se aplicável, quais os requisitos que os requerentes têm de cumprir para obterem as licenças Parte MFCL.

3 – O relatório referido no n.º 1 deve incluir comprovativos de todos os documentos necessários para demonstrar o âmbito da formação e dos regulamentos e procedimentos em conformidade com os quais a formação foi iniciada.

Artigo 5.º

Organizações de formação

As organizações de formação devem cumprir com os requisitos estabelecidos nos Anexos IV e V, respetivamente Parte MATO e Parte MDTO do presente regulamento, como aplicável.

Artigo 6.º

Dispositivos de treino de simulação de voo

Os dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), utilizados na formação de pilotos militares e na realização dos exames e verificações, à exceção dos dispositivos de treino de desenvolvimento usados nos voos de ensaio, devem cumprir os requisitos e os procedimentos administrativos previstos no Anexo IV (Parte MATO) e (Parte FSTD).

Artigo 7.º

Crédito das qualificações e certificados obtidos pelos pilotos militares, decorrentes da formação efetuada no estrangeiro ou em organizações de formação civis nacionais

1 – A formação realizada no estrangeiro, bem como as qualificações e os certificados emitidos no estrangeiro, serão creditados para fins da emissão de licenças Parte MFCL, mediante submissão da seguinte documentação à AAN:

a) Relatório de formação elaborado pelo Ramo das Forças Armadas a que o piloto em causa pertence;

b) Comprovativo emitido pela entidade nacional competente, militar ou civil, ou pela EASA, que certifica a organização de formação para ministrar o curso para o qual é solicitada a emissão da Licença Parte MFCL.

2 – As qualificações e os certificados emitidos por organizações de formação civis nacionais serão creditados para fins da emissão de licenças Parte MFCL, mediante a submissão da seguinte documentação à AAN:

a) Relatório de formação elaborado pelo Ramo das Forças Armadas a que o piloto em causa pertence.

b) Comprovativo emitido pela ANAC, ou pela EASA, que certifica a organização de formação para ministrar o curso para o qual é solicitada a emissão da licença Parte MFCL.

3 – O relatório de formação referido nos números anteriores deve:

a) Descrever o âmbito da formação, indicar para que requisitos das licenças Parte MFCL é requerido o crédito e, se aplicável, quais os requisitos que os requerentes têm de cumprir para obterem as licenças Parte MFCL;

b) Incluir comprovativos de todos os documentos necessários para demonstrar que a formação foi concluída com sucesso, assim como, o âmbito da mesma e dos regulamentos e procedimentos em conformidade com os quais a formação foi ministrada.

4 – Sempre que necessário, a AAN poderá solicitar ao respetivo Ramo das Forças Armadas informações adicionais, antes de proceder à emissão de qualquer licença ou averbamento.

Artigo 8.º

Pilotos militares estrangeiros

1 – O desempenho de funções de piloto a bordo de aeronaves militares nacionais por pilotos militares estrangeiros, requer autorização prévia da AAN.

2 – O processo com vista à referida autorização deve ser instruído com toda a documentação referente à formação e qualificações prévias de cada militar, podendo a AAN solicitar esclarecimentos ou elementos adicionais.

3 – A documentação referida no número anterior é submetida à AAN pelo Ramo das Forças Armadas em cuja aeronave aquele piloto irá desempenhar as respetivas funções.

Artigo 9.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Diário da República* e produz efeitos 365 dias após a sua data de publicação, com exceção do previsto no Artigo 3.º e no Artigo 4.º, os quais produzem efeitos à data de entrada em vigor deste regulamento.

21 de fevereiro de 2024. – A Autoridade Aeronáutica Nacional, João Guilherme Rosado Cartaxo Alves, General.

ANEXO I

PARTE MFCL

SUBPARTE A REQUISITOS GERAIS

MFCL.001 – Autoridade competente

A AAN é a autoridade competente para a emissão das licenças de piloto militar e das respetivas qualificações, autorizações e certificados.

MFCL.005 – Âmbito

A presente Parte estabelece os requisitos para a emissão de licenças de piloto militar, LP-I, LP-II e LP-III para avião e para helicóptero, qualificações ou certificados associados, bem como as condições da sua validade e utilização.

MFCL.010 – Siglas, acrónimos, abreviaturas e definições

1 – Para efeitos do presente Anexo (Parte MFCL), siglas, acrónimos e abreviaturas – entende-se por:

«ACAS» (*Airborne Collision Avoidance System*), Sistema de prevenção de colisão no ar;

«AFM» (*Aircraft Flight Manual*), Manual de voo do avião;

- «AltMoC» (*Alternative Means of Compliance*), Meios de conformidade alternativos;
- «AMC» (*Acceptable Means of Compliance*) Meios de conformidade aceitáveis;
- «APU» (*Auxiliary Power Unit*), Unidade auxiliar de potência;
- «ATC» (*Air Traffic Control*), Controlo de tráfego aéreo;
- «ATS» (*Air Traffic Services*), Serviços de tráfego aéreo;
- «BITD» (*Basic Instrument Training Device*), Dispositivo de treino básico de instrumentos;
- «CDI» (*Course Deviation Indicator*), Indicador de desvio de rumo;
- «CFI» (*Chief Flight Instructor*), Instrutor de voo-chefe;
- «CMA» Centro de Medicina Aeronáutica;
- «COA» Certificado de Operador Aéreo;
- «CRE» (*Class Rating Examiner*), Instrutor de qualificação de classe;
- «CRI» (*Class Rating Instructor*), Instrutor de qualificação de classe;
- «CRM» (*Crew Resource Management*), Gestão de recursos de tripulações;
- «CS» (*Certification Specifications*), Especificações de certificação;
- «CTKI» (*Chief Theoretical Knowledge Instructor*), Instrutor de conhecimentos teóricos-chefe;
- «DH» (*Decision Height*), Altura de decisão;
- «DOA» (*Design Organisation Approvals*), Aprovação de organização de projeto;
- «DPATO» (*Defined Point After Take-off*), Ponto definido após a descolagem;
- «DPBL» (*Defined Point Before Landing*), Ponto definido antes da aterragem;
- «ELT» (*Emergency Locator Transmitter*), Transmissor de localização de emergência;
- «ETA» (*Estimated Time of Arrival*), Hora estimada de chegada;
- «FE» (*Flight Examiner*), Examinador de voo;
- «FF» (*Fire Fighting*), Qualificação em Combate a Incêndios;
- «FFI» (*Fire Fighting Instructor*), Instrutor de qualificação de combate a incêndios;
- «FFS» (*Full Flight simulator*), Simulador de voo integral;
- «FI» (*Flight Instructor*), Instrutor de voo;
- «FIE» (*Flight Instructor Examiner*) Examinador de instrutor de voo;
- «FL» (*Flight Level*), Nível de voo;
- «FMS» (*Flight Management System*), Sistema de gestão do voo;
- «FNPT» (*Flight and Navigation Procedures Trainer*), Dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação;
- «FTD» (*Flight Training Device*) Dispositivo de treino de voo;
- «FTI» (*Flight Test Instructor*) Instrutor de voo de ensaio;

- «GLS» *Ground Based Augmentation Landing System*;
- «GNSS» (*Global Navigation Satellite System*), Sistema de navegação global por satélite;
- «HP» (*High Performance*), Alta performance;
- «HT» (*Head of Training*), Diretor de instrução;
- «H/V» Horas de voo;
- «IFR» (*Instrument Flight Rules*), Regras de voo por instrumentos;
- «I.G.E» (*In-Ground-Effect*), Efeito de solo;
- «ILS» *Instrument Landing System*;
- «IR» (*Instrument Rating*), Qualificação de voo por instrumentos;
- «IRE» (*Instrument Rating Examiner*), Examinador de qualificação de instrumentos;
- «IRI» (*Instrument Rating Instructor*), Instrutor de qualificação de instrumentos;
- «LDP» (*Landing Decision Point*), Ponto de decisão de aterragem;
- «LIFUS» (*Line Flying Under Supervision*), Voo de linha sob supervisão;
- «LNAV» (*Lateral Navigation*), Navegação lateral;
- «LPV» (*Localizer Performance with Vertical Guidance*), Desempenho de localizador com guiamento vertical;
- «MAPt» *Missed Approach Point*;
- «MCC» (*Multi-crew Cooperation*), Cooperação em tripulação múltipla;
- «MCCI» (*Multi-crew Cooperation Instructor*), Instrutor de cooperação em tripulação múltipla;
- «MDA» (*Minimum Descent Altitude*), Altura de descida mínima;
- «MDH» (*Minimum Descent Height*), Altura de descida mínima;
- «ME» (*Multi-engine*), Multimotor;
- «MEH» (*Multi-engine helicopter*), Helicóptero multimotor;
- «MEP» (*Multi-engine Piston*), Aviões multimotor de pistões;
- «MI» (*Mountain Rating Instructor*), Instrutor de voo de montanha;
- «MPA» (*Multi-pilot Aircraft*), Aeronave multipiloto;
- «MPH» (*Multi-pilot Helicopter*), Helicóptero multipiloto;
- «MQTG» (*Master Qualification Test Guide*), Guia de testes de qualificação principal;
- «MTOW» (*Maximum Take-off Weight*), Peso máximo à decolagem;
- «NDB», *Non-directional Beacon*;
- «NM» (*Nautical Miles*), Milhas náuticas;
- «NOTAM» *Notice to Airmen*;
- «MLS», *Microwave Landing System*;
- «OCH» (*Published Obstacle Clearance Height/Altitude*), Altura/Altitude livre de obstáculos publicada;

- «OSD» (*Operational Suitability Data*), Dados de adequação operacional;
- «OTD» (*Other Training Devices*), Outros dispositivos de treino;
- «PBN» (*Performance Based Navigation*), Navegação baseada no desempenho;
- «PIC» (*Pilot-in-Command*), Piloto comandante;
- «PICUS» (*Pilot-in-command under supervision*), Piloto comandante sob supervisão;
- «PF» *Pilot Flying*;
- «PL» (*Powered-lift Aircraft*), Aeronave de descolagem vertical;
- «PM» *Pilot Monitoring*;
- «PMAR» *Portuguese Military Airworthiness Requirements*;
- «QTG» (*Qualification Test Guide*), Guia de testes de qualificação;
- «RNP» (*Required Navigation Performance*), Requisitos de navegação por desempenho;
- «RNAV» (*Area Navigation*), Navegação de precisão de área;
- «SBAS», (*Satellite Based Augmentation System*);
- «SDF» (*Step Down Fixes*), Fixos de descida;
- «SE» (*Single-engine*), Monomotor;
- «SEH» (*Single-engine helicopter*), Helicóptero monomotor;
- «SEP» (*Single-engine Piston*), Aviões monomotor de pistões;
- «SET» (*Single-engine Turbine*), Aviões monomotor de turbina;
- «SFE» (*Synthetic Flight Examiner*), Examinador de voo artificial;
- «SFI» (*Synthetic Flight Instructor*), Instrutor de voo artificial;
- «SP» (*Single-pilot*), Monopiloto;
- «SPA» (*Single-pilot Airplane*), Avião monopiloto;
- «SPH» (*Single-pilot helicopter*), Helicóptero monopiloto;
- «SPIC» (*Student pilot-in-command*), Aluno piloto comandante;
- «STANAG», (*Standardization Agreement*);
- «STC» (*Supplemental Type Certificate*), Certificado de tipo suplementar;
- «STI» (*Synthetic Training Instructor*), Instrutor de treino artificial;
- «TAWS» (*Terrain Awareness and Warning System*);
- «TC» (*Type Certificate*), Certificado de tipo;
- «TDP» (*Take-off Decision Point*), Ponto de decisão de descolagem;
- «TEM» (*Threat and Error Management*), Gestão de ameaças e erros;
- «TRE» (*Type Rating Examiner*), Examinador de qualificação de tipo;
- «TRI» (*Type Rating Instructor*), Instrutor de qualificação de tipo;

«UPRT» (*Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training*), Formação em prevenção da perda do controlo e recuperação do controlo;

«VAV» Velocidade Ar Verdadeira;

«VFR» (*Visual Flight Rules*), Regras de voo visual;

«VM» Voo de Montanha;

«VMC» (*Visual Meteorological Conditions*), Condições meteorológicas visuais;

«Vm_{cg}» (*Velocity, minimum control (ground)*), Velocidade mínima de controlo no solo;

«V_{mu}» *Minimum Unstick Speed*;

«VNAV» Navegação vertical;

«VOR» (*Very High Frequency Omnidirectional Range*);

«ZFTT» (*Zero Flight Time Type*), Qualificação tipo sem tempo de voo.

2 – Definições – entende-se por:

«Acessível», um dispositivo que pode ser utilizado:

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

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

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

«Aeronave multipiloto»:

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

Para helicópteros, trata-se de helicópteros certificados que devem ser operados com um copiloto tal como especificado no manual de voo ou pelo certificado da aeronave.

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

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

«Ameaça», situação ou erro que ocorre sem influência da tripulação de voo, que aumenta a complexidade operacional e que deve ser gerida de modo a manter a margem de segurança.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Erro», uma ação ou inação efetuada pela tripulação de voo que origina desvios em relação às intenções ou expectativas organizacionais ou de voo.

«Formação em prevenção da perda do controlo e recuperação do controlo» (UPRT), a formação em:

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

«FSTD disponível», qualquer FSTD que esteja disponível para uso do operador do FSTD ou do cliente, independentemente de quaisquer considerações de tempo.

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

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

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

«Lista de aprovações e de qualificações de tipo», uma lista publicada pela AAN onde constam classes de aviões e tipos de aeronaves para efeitos de licenciamento da tripulação de voo.

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

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

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

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

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

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

«Operação multipiloto», para:

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

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

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

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

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

«Operador», Ramo das Forças Armadas Portuguesas.

«OSD», *Operational Suitability Data*, Dados de Adequação Operacional estabelecidos em conformidade com o PMAR21.

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

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

«PF» (*Pilot Flying*), o piloto responsável pela operação da aeronave durante a totalidade ou parte do voo.

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

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

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

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

«PM» (*Pilot Monitoring*), o piloto responsável por monitorizar a gestão do voo e as ações do PF, enquanto desempenha tarefas de apoio.

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

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

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

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

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

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

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

«Tempo de instrução em duplo comando», horas de voo ou horas de voo em FSTD durante o qual um piloto recebe instrução de voo por parte de um instrutor devidamente autorizado.

«Tempo de instrumentos», horas de voo por instrumentos ou horas de voo de instrumentos em FSTD.

«Tempo de instrumentos em terra», o tempo durante o qual um piloto recebe instrução de voo por instrumentos em FSTD.

«Tempo de voo», para:

Aviões, o tempo total desde o momento em que a aeronave se começa a movimentar, com o propósito de descolar, até ao momento em que se imobiliza definitivamente no fim do voo;

Helicópteros, 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.

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

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

«Tipo de aeronave», uma categorização de uma aeronave que exige uma qualificação de tipo e que inclui todas as aeronaves com as mesmas características básicas, incluindo todas as modificações às mesmas, com exceção das modificações que resultem numa alteração das características de manobra ou de voo.

«Transporte aéreo militar», transporte aéreo de passageiros, carga ou correio efetuado nas aeronaves que integram o dispositivo das Forças Armadas.

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

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

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

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

«Voo de montanha», o voo conduzido de acordo com as regras de voo visual (VFR), em área montanhosa, o qual segue o contorno da superfície terrestre em níveis abaixo da elevação dos picos circundantes.

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

«Voo IFR em rota», a fase de um voo IFR que tem início após a conclusão de um procedimento de partida IFR e que termina quando se inicia um procedimento de aproximação IFR.

«Voo com painel de instrumentos parcial», a interpretação da atitude por referência à interpretação por instrumentos de reserva após perda do sistema de referência principal de atitude e de rumo.

«Zona montanhosa», uma zona de perfil de terreno variável em que as variações de altitude do terreno excedem 900 m (3 000 pés) numa distância de 18,5 km (10,0 NM).

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

1 – Os pedidos de emissão, revalidação ou renovação de licenças de piloto e qualificações e certificados associados, assim como quaisquer alterações que lhes sejam feitas, são apresentados pelo respetivo Ramo das Forças Armadas à AAN na forma e do modo por esta estabelecidos. O pedido deve ser acompanhado da prova de que os militares em causa cumprem os requisitos para a emissão, revalidação ou renovação das qualificações ou averbamentos associados, como preceituado no presente Anexo (Parte MFCL).

2 – Salvo especificação em contrário no presente Anexo, qualquer limitação ou extensão dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado deve ser averbada na licença ou no certificado da AAN.

3 – Os pilotos não podem ser titulares, em momento algum, de mais do que uma licença por categoria de aeronave, emitida em conformidade com a presente Parte.

4 – Compete ao Ramo das Forças Armadas ao qual o militar titular de uma licença pertence apresentar os pedidos à AAN, nos termos do anterior n.º 1.

5 – Para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o pedido deve ser submetido, o mais tardar, seis meses após ter concluído com aproveitamento a prova de perícia ou a avaliação de competência.

MFCL.020 – Aluno piloto

1 – Antes do seu primeiro voo a solo, um aluno piloto deve ter pelo menos 18 anos de idade.

2 – Antes de iniciar a instrução de voo necessário para a emissão inicial de uma LP-I, LP-II ou, no caso de cursos integrados, de uma LP-II/IR ou LP-III, sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação, a organização de formação deve solicitar à AAN a emissão de uma Licença de Aluno Piloto Militar (LAP) com referência à respetiva classe ou tipo de aeronave militar.

3 – Um aluno piloto apenas poderá efetuar voos a solo, após ter sido emitida a necessária autorização da organização de formação e sob a supervisão de um instrutor de voo.

4 – Quando o aluno piloto terminar com aproveitamento o curso de pilotagem, a LAP, em conjunto com a cópia da avaliação final, permite àquele piloto exercer os privilégios que correspondem à formação frequentada, até que seja rececionada a correspondente licença de piloto militar emitida pela AAN, ou por 30 dias seguidos, o que ocorrer primeiro.

5 – A LAP deve ser devolvida à AAN após a receção da licença de piloto militar emitida por aquela Autoridade.

MFCL.025 – Exames de conhecimentos teóricos para a emissão de licenças e qualificações

1 – Obrigações da MATO ou MDTO

a) O piloto militar realiza o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para uma licença ou qualificação específicas sob a responsabilidade da MATO ou MDTO, depois de ter completado os elementos adequados do curso de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório;

b) Se o piloto militar não obtiver aprovação nos exames de conhecimentos teóricos, a MATO ou a MDTO determinam a necessidade de formação suplementar, com base nas necessidades do piloto.

2 – Critérios de aprovação

a) É concedida aprovação num exame de conhecimentos teóricos a um piloto militar que obtenha, pelo menos, 75 % dos pontos atribuídos a esse exame;

b) Salvo especificação em contrário na presente Parte, o piloto militar obtém aprovação no conjunto total de exames de conhecimentos teóricos necessário para a licença de piloto ou para a qualificação adequada, se obtiver aprovação em todos os exames exigidos, num período de 18 meses a contar do fim do mês civil em que realizou o exame pela primeira vez, exceto se a formação teórica decorrer no âmbito do Curso de Mestrado Integrado em Aeronáutica Militar, em que a duração é superior;

c) Se o piloto sujeito a exame de conhecimentos teóricos, relativo à LP-III ou à emissão de uma licença LP-II, ou de uma qualificação de voo por instrumentos (IR), não obtiver aprovação num dos exames de conhecimentos teóricos, após quatro tentativas, ou se não obtiver aprovação conjunto total de exames de conhecimentos teóricos, após seis sessões de exame, ou no período de tempo mencionado na anterior alínea b), deve repetir o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos;

d) Se o piloto sujeito a exame de conhecimentos teóricos, relativo à emissão de uma licença LP-I reprovar num exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar no conjunto total de exames de conhecimentos teóricos no período de tempo mencionado na anterior alínea b), deve repetir conjunto total de exames de conhecimentos teóricos;

e) Antes de repetir o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos, o piloto deve seguir uma formação suplementar numa MATO ou numa MDTO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela MATO ou pela MDTO, com base nas necessidades dos pilotos.

3 – Período de validade

a) A aprovação no conjunto total de exames de conhecimentos teóricos é válida:

i) Por um período de 24 meses, para a emissão de LP-II;

ii) Por um período de 36 meses, para a emissão de uma LP-III, ou IR;

iii) Os períodos referidos nas subalíneas i) e ii) são contados a partir do dia em que o piloto conclui com sucesso conjunto total de exames de conhecimentos teóricos, em conformidade a alínea do n.º 2.

b) A aprovação no conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para a LP-III permanece válida por um período de sete anos contado a partir da última data de validade:

i) De uma qualificação IR averbada na licença, ou

ii) No caso de helicópteros, de uma qualificação de tipo para helicópteros averbada na dita licença.

MFCL.030 – Prova prática de perícia

1 – Antes da realização de uma prova de perícia para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o piloto deve ter obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos exigidos, exceto se estiver a frequentar um curso a instrução de voo integrado.

2 – Em qualquer caso, a instrução de conhecimentos teóricos tem sempre de ser finalizada antes da realização das provas de perícia.

3 – Exceto para a emissão de uma LP-III, a realização de uma prova de perícia deve ser efetuada pela MATO responsável pela formação, após a conclusão da mesma. Os registos de formação devem ser disponibilizados ao examinador.

MFCL.035 – Atribuição de créditos de tempo de voo e de conhecimentos teóricos

1 – Atribuição de créditos de tempo de voo:

a) Salvo especificação em contrário na presente Parte, o tempo de voo a ser creditado, para a obtenção de uma licença ou de uma qualificação, deve ter sido realizado na mesma categoria de aeronave para a qual a licença, a qualificação ou certificado é requerido;

b) PIC ou sob instrução:

i) O tempo de voo a solo, de instrução em duplo comando ou como PIC necessário para a licença, qualificação ou certificado, é creditado na totalidade;

ii) Um piloto que tenha completado um curso de formação LP-III tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 H/V de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma LP-III, uma licença de piloto LP-II e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor;

iii) Um piloto que tenha completado um curso de formação integrado LP-II/IR tem direito a que lhe sejam creditadas até 50 H/V de tempo de instrumentos como aluno piloto comandante, tendo em vista o tempo PIC necessário para a emissão de uma licença LP-II e uma qualificação de tipo ou de classe multimotor.

c) Tempo de voo como copiloto ou Piloto Comandante Sob Supervisão (PICUS). Salvo determinação em contrário na presente Parte, o titular de uma licença de piloto militar, quando desempenhar funções de copiloto ou de PICUS, tem direito a que lhe seja creditado todo o tempo de copiloto, tendo em vista o tempo de voo total necessário para uma graduação superior da licença de piloto militar.

2 – Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos:

a) Ao piloto que tenha sido aprovado no exame de conhecimentos teóricos, para uma licença LP-III, devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença LP-I, licença LP-II e, exceto no caso de helicópteros, IR na mesma categoria de aeronave;

b) Ao piloto que tenha sido aprovado no exame de conhecimentos teóricos, para uma licença LP-II, devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença LP-I na mesma categoria de aeronave;

c) Ao titular de uma IR ou ao piloto que tenha sido aprovado nos exames de conhecimentos teóricos de IR, para uma categoria de aeronave, devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e de exame teóricos para uma IR noutra categoria de aeronave;

d) Ao titular de uma licença de piloto militar devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e exame teóricos para uma licença noutra categoria de aeronave, em conformidade com o Apêndice I da presente Parte. Este crédito também se aplica ao requerente de uma licença de piloto que já tenha obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos para a emissão da dita licença noutra categoria de aeronave, desde que o exame de conhecimentos teóricos esteja dentro do período de validade especificado no n.º 3 do ponto MFCL.025.

MFCL.040 – Exercício dos privilégios das licenças

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

MFCL.045 – Obrigação de porte e apresentação de documentos

1 – O piloto militar deve ser sempre portador de uma licença e de um certificado médico válidos quando exerce os privilégios da licença.

2 – A pedido da AAN, os Ramos das Forças Armadas deverão apresentar, o mais depressa possível, o registo do tempo de voo de um piloto militar ou um aluno piloto para efeitos de inspeção.

3 – Um aluno piloto deve, em todos os voos de navegação a solo, ser portador de uma LAP e de um certificado médico válidos, em conformidade com o ponto MFCL.020.

MFCL.050 – Registo do tempo de voo

Os Ramos das Forças Armadas devem estabelecer um sistema de conservação de registos que assegure um arquivamento e uma acessibilidade adequada, assim como um rastreio eficaz dos detalhes de todos os voos efetuados.

MFCL.055 – Proficiência linguística

1 – Os pilotos militares têm de ter um averbamento de proficiência linguística em língua portuguesa e em língua inglesa.

2 – O nível de proficiência em língua inglesa é determinado de acordo com os parâmetros definidos no Apêndice II do presente Anexo, os quais acompanham os critérios da OTAN, considerando exclusivamente o nível atribuído para o parâmetro “Speaking”.

3 – A equivalência dos níveis de proficiência linguística em língua inglesa, relativamente ao estabelecido no Apêndice II do Anexo I (Parte MFCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, de 3 de novembro de 2011, é definida pela tabela I do Apêndice II do presente Anexo.

4 – Para o averbamento de proficiência linguística em língua inglesa deve ser demonstrado que o piloto militar atingiu, pelo menos, o nível 2+ (operacional) de proficiência, em conformidade com o Apêndice II do presente Anexo. Para tal, o piloto tem de demonstrar aptidão para:

a) Comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais;

- b) Comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;
- c) Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;
- d) 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
- e) Utilizar um dialeto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

5 – A proficiência linguística em língua inglesa é demonstrada por documento que atesta o resultado da avaliação.

6 – Exceto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir proficiência linguística de nível superior (4, 4+ e 5), em conformidade com o Apêndice II do presente anexo, o averbamento de proficiência linguística será reavaliado a cada:

- a) Quatro anos, para o nível operacional (2+);
- b) Seis anos, para o nível avançado (3 e 3+);

7 – O nível de proficiência linguística em língua portuguesa é avaliado de forma contínua, durante a formação associada à emissão da primeira licença terá de cumprir, no mínimo, os requisitos do nível 4 no parâmetro “Speaking”. Assim, o piloto deve ser capaz de:

- a) Utilizar a linguagem com grande precisão e fluência para todos os fins profissionais, incluindo a defesa de uma orientação oficial ou ponto de vista;
- b) Executar tarefas de linguagem altamente sofisticadas, incluindo assuntos gerais, técnico-profissionais, ou com os quais está pouco familiarizado;
- c) Adaptar facilmente o uso da língua para comunicar de forma eficaz com todos os tipos de público;
- d) Demonstrar os conhecimentos linguísticos necessários para aconselhar ou persuadir os outros;
- e) Definir o tom dos intercâmbios verbais profissionais e não profissionais com uma grande variedade de falantes;
- f) Mudar facilmente o assunto e o tom e adaptar-se a essas mudanças iniciadas por outros oradores;
- g) Comunicar de forma muito eficaz em situações tais como conferências, negociações, palestras, apresentações e debates sobre assuntos em que se verifique em desacordo;
- h) Dissertar sobre conceitos abstratos e defender uma posição nestas circunstâncias de forma prolongada. Os tópicos podem ser provenientes de áreas como economia, cultura, ciência e tecnologia, bem como do seu campo profissional;
- i) Organizar corretamente o seu discurso, de forma a transmitir uma ideia de forma eficaz, e usar recursos de discurso estilisticamente apropriados;
- j) Expressar nuances e fazer referências culturalmente apropriadas;
- k) Falar sem esforço e de forma fluida, controlando vários níveis de estilo.

8 – A proficiência linguística em língua portuguesa é demonstrada através do seu registo no certificado do curso de formação, emitido pela MATO ou pela MDTO.

9 – O averbamento de proficiência linguística em língua portuguesa tem validade ilimitada.

10 – Exceto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir proficiência linguística de nível superior (4, 4+ e 5), em conformidade com o Apêndice II do presente anexo, o averbamento de proficiência linguística será reavaliado a cada:

- a) Quatro anos, para o nível operacional (2+);
- b) Seis anos, para o nível avançado (3 e 3+);

11 – Os averbamentos de proficiência linguística devem ser revalidados após a conclusão da avaliação da proficiência linguística, que deve ser efetuada nos três meses imediatamente anteriores à respetiva data de termo da validade. Nestes casos, o novo prazo de validade deve ser contado a partir dessa data de termo da validade.

12 – Se o averbamento de proficiência linguística for revalidado, antes do prazo de três meses previsto no número anterior, o seu novo prazo de validade terá início 30 dias após a data da conclusão, com aproveitamento, da avaliação da proficiência linguística.

13 – Quando cessa a validade de um averbamento de proficiência linguística, o titular da licença deve concluir, com aproveitamento, uma avaliação de proficiência linguística para renovar o averbamento.

MFCL.060 – Experiência recente

1 – No caso de uma aeronave militar de transporte, a experiência recente exigida ao piloto é a seguinte:

a) Como PIC ou copiloto ter efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos 3 descolagens, aproximações e aterragens numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave. As 3 descolagens e aterragens devem ser efetuadas quer em operações multipiloto, quer em operações monopiloto, dependendo dos privilégios que o piloto possuir; e

b) Como PIC à noite, se:

i) Tiver efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos 1 descolagem, aproximação e aterragem à noite numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave, ou

ii) For titular de uma IR.

c) Se possuir o privilégio para operar mais do que um tipo de avião, com características de manobra e operação similares, as 3 descolagens, aproximações e aterragens exigidas na alínea a) podem ser realizadas conforme definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o PMAR21;

d) Se possuir o privilégio para operar mais do que um tipo de helicóptero não complexo com características de manobra e operação similares, tal como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o PMAR21, as 3 descolagens, aproximações e aterragens exigidas na alínea a) podem ser realizadas em apenas um dos tipos, desde que o piloto tenha completado pelo menos 2 H/V em cada um dos tipos de helicóptero durante os seis meses anteriores;

2 – A experiência requerida no número anterior, pode ter as seguintes exceções:

a) O período de 90 dias estabelecido nas alíneas a) e b) do n.º 1, pode ser alargado até um máximo de 120 dias desde que o piloto efetue os voos sob a supervisão de um instrutor ou de um examinador de qualificação de tipo;

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

MFCL.065 – Revogação, suspensão e limitação de licenças e qualificações

1 – Idades entre os 60 e os 64 anos: o titular de uma licença de piloto militar que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo militar, exceto como membro de uma tripulação multipiloto.

2.65 anos: os titulares de uma licença de piloto militar que tenham atingido os 65 anos não podem desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo militar.

MFCL.070 – Revogação, suspensão e limitação de licenças, qualificações e certificados

1 – As licenças, qualificações e certificados emitidos em conformidade com a presente Parte poderão ser limitados, suspensos ou revogados pela AAN quando o piloto não cumprir os requisitos nela prescritos.

2 – Quando o piloto militar tiver a sua licença suspensa ou revogada, o respetivo Ramo das Forças Armadas deve devolver imediatamente a licença ou certificado à AAN.

MFCL.075 – Certificados médicos

1 – A emissão de uma licença só se verificará se o respetivo piloto possuir um certificado médico válido e adequado aos privilégios da licença requerida, o qual deve ser emitido por uma entidade de medicina aeronáutica certificada.

2 – Para emissão das licenças de aluno piloto, LP-I, LP-II, LP-II/IR ou LP-III, os titulares das mesmas têm de possuir um certificado médico classe 1, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, de 3 de novembro de 2011, Anexo IV, Part-MED.

3 – O titular de uma licença de piloto militar não pode ser titular de mais do que um certificado médico aeronáutico.

SUBPARTE B

Licença de Piloto Militar Categoria I – LP-I

SECÇÃO I

MFCL.200 Idade mínima

Para a emissão de uma LP-I, os pilotos militares devem ter, pelo menos, 18 anos de idade.

MFCL.205 Condições

A emissão de uma LP-I exige o cumprimento dos requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada na prova de perícia.

MFCL.210 Curso de formação

1 – A emissão de uma LP-I exige que tenha sido concluído o respetivo curso de formação numa MATO ou numa MDTO.

2 – O curso inclui conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da LP-I requerida.

3 – A instrução de conhecimentos teóricos e a instrução de voo podem ser realizadas numa MATO ou numa MDTO diferentes daquela onde os pilotos tenham iniciado a sua formação.

MFCL.215 Exames de conhecimentos teóricos

A emissão de uma LP-I requer a demonstração de um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através dos seguintes exames:

1 – Matérias comuns:

Direito aéreo,

Performance humana,

Meteorologia,
Comunicações e
Navegação.

2 – Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves: Princípios de voo, Procedimentos operacionais, e Conhecimentos gerais sobre a aeronave.

MFCL.235 Prova de perícia

1 – A realização de uma prova de perícia demonstrando a competência para a execução dos procedimentos e das manobras pertinentes como PIC, numa categoria de aeronave adequada, é condição essencial para a emissão de uma LP-I.

2 – A realização da prova de perícia deve ser precedida de instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave a ser utilizada para a prova de perícia.

3 – Critérios de aprovação:

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

b) A reprovação em qualquer item de uma secção implica a inaptidão em toda a secção. A não aprovação em, apenas, uma secção implica a repetição da mesma. A não aprovação em mais de uma secção, implica a reprovação em toda a prova;

c) Quando for necessária a repetição da prova, em conformidade com a alínea b), a não aprovação em qualquer secção, incluindo aquelas em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, implica novamente a reprovação em toda a prova;

d) A reprovação da prova em duas tentativas exige treino adicional.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para uma LP-I aviões – LP-I(A)

MFCL.205.A LP-I(A) – Privilégios

1 – Os privilégios dos titulares de uma LP-I(A) habilitam-no a desempenhar funções como PIC ou copiloto em aviões monomotor de pistões (SEP).

2 – Adicionalmente, o titular de uma LP-I(A) com privilégios de instrutor ou examinador, pode:

a) Ministrando instrução de voo para LP-I(A);

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

c) Realizar formação, exames e verificações das qualificações associadas a este tipo de licenças.

MFCL.210.A LP-I(A) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos

1 – Os candidatos militares a uma LP-I(A) devem ter realizado pelo menos 45 H/V de instrução em aviões, 5 das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

a) 25 H/V de instrução em duplo comando, e

b) 10 H/V a solo sob supervisão, incluindo pelo menos 5 H/V de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de, no mínimo, 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

2 – Atribuição de créditos. Aos militares titulares de uma licença de piloto noutra categoria de aeronaves, à exceção de balões, será atribuído 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de 10 H/V. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir, em caso algum, os requisitos previstos na alínea b) do n.º 1.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para uma LP-I helicópteros – LP-I(H)

MFCL.205.H LP-I(H) – Privilégios

1 – Os privilégios dos titulares de uma LP-I(H) habilitam-no a desempenhar funções como PIC ou copiloto em helicópteros militares.

2 – Adicionalmente, o titular de uma LP-I(H) com privilégios de instrutor ou examinador pode:

- a) Ministrando instrução de voo para LP-I(H);
- b) Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
- c) Realizar formação, exames e verificações das qualificações associadas a este tipo de licenças.

MFCL.210.H LP-I(H) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos

1 – Os candidatos militares a uma LP-I(H) devem ter realizado pelo menos 45 H/V de instrução em helicópteros, 5 das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

- a) 25 H/V de instrução em duplo comando, e
- b) 10 H/V a solo sob supervisão, incluindo pelo menos 5 H/V de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de, no mínimo, 185 km (100 NM), com a realização de aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- c) 35 das 45 H/V de instrução devem ser realizadas no mesmo tipo de helicóptero que o utilizado para a prova de perícia.

2 – Aos candidatos titulares de uma licença de piloto militar, para outra categoria de aeronaves, é atribuído 10 % do tempo total de voo como PIC no mesmo tipo de aeronave, até um máximo de 6 H/V. A quantidade de créditos atribuídos não pode incluir, em caso algum, os requisitos previstos na alínea b) do anterior n.º 1.

SUBPARTE C

Licença de piloto militar categoria II – LP-II

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.300 LP-II – Idade mínima

Para a emissão de uma LP-II, os pilotos militares devem ter, pelo menos, 18 anos de idade.

MFCL.305 LP-II – Privilégios e condições

1 – Privilégios. O titular de uma LP-II está habilitado a:

- a) Exercer todos os privilégios de um titular de uma LP-I;

b) Desempenhar funções como PIC ou copiloto de qualquer aeronave militar, sob reserva das restrições especificadas em MFCL.060 e na presente subparte;

2 – Condições. A emissão de uma LP-II exige o cumprimento dos requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada na prova de perícia.

MFCL.310 LP-II – Exames de conhecimentos teóricos

A emissão de uma LP-II requer a demonstração de um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através dos seguintes exames:

Direito aéreo;

Conhecimentos gerais sobre a aeronave – célula/sistemas/motores;

Conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação;

Massa e centragem;

Performance;

Planeamento e monitorização de voo;

Performance humana;

Meteorologia;

Navegação geral;

Radionavegação;

Procedimentos operacionais;

Princípios de voo;

Comunicações.

MFCL.315 LP-II – Curso de formação

A emissão de uma LP-II exige que tenha sido concluído o respetivo curso de formação de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa MATO, em conformidade com o Apêndice III da presente Parte.

MFCL.320 LP-II – Prova de perícia

Um candidato a uma LP-II deve passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice IV da presente Parte, na qual demonstrará a sua aptidão para executar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para a categoria de avião – LP-II(A)

MFCL.315.A LP-II – Curso de formação

Os conhecimentos teóricos e a instrução de voo para a emissão de uma LP-II devem incluir Formação em Prevenção da Perda do Controlo e Recuperação do Controlo (UPRT).

SUBPARTE D

Licença de Piloto Militar Categoria III – LP-III

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.500 LP-III – Idade mínima

Para a emissão de uma LP-III, os pilotos militares devem ter, pelo menos, 21 anos de idade.

MFCL.505 LP-III – Privilégios

1 – Privilégios. O titular de uma LP-III está habilitado a:

- a) Exercer todos os privilégios de um titular de uma LP-I e de uma LP-II;
- b) Desempenhar funções de PIC em aeronaves envolvidas em missões de transporte.

2 – Condições. A emissão de uma LP-III exige o cumprimento dos requisitos para a qualificação de tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.

MFCL.515 LP-III – Curso de formação e exames de conhecimentos teóricos

1 – Curso. Os candidatos a uma LP-III devem ter realizado um curso de formação, integrado ou um curso modular, numa MATO, em conformidade com o Apêndice III do presente Anexo (Parte MFCL).

2 – Exame. Os candidatos à emissão de uma LP-III devem demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:

- Direito aéreo;
- Conhecimentos gerais sobre a aeronave – célula/sistemas/motores;
- Conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação;
- Massa e centragem;
- Performance;
- Planeamento e monitorização de voo;
- Performance humana;
- Meteorologia;
- Navegação geral;
- Radionavegação;
- Procedimentos operacionais;
- Princípios de voo;
- Comunicações.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para a categoria de avião – LP-III(A)

MFCL.510.A LP-III(A) – Pré-requisitos, experiência e atribuição de créditos

1 – Pré-requisitos. Os candidatos a uma LP-III(A) devem ser titulares de uma LP-II(A) e de uma IR multimotor para aviões, bem com o curso de Cooperação em Tripulação Múltipla (MCC).

2 – Experiência. Os candidatos de uma LP-III devem ter realizado um mínimo de 1.500 H/V em aviões, incluindo pelo menos:

- a) 500 H/V em operações multipiloto em aviões;
- b) 500 H/V como PICUS, ou 250 H/V como PIC, ou 250 H/V, incluindo pelo menos 70 H/V como PIC e as restantes como PICUS;
- c) 200 H/V de navegação, das quais, pelo menos 100 H/V como PIC ou como PICUS;
- d) 75 H/V de instrumentos, das quais, não mais do que 30 H/V podem ser realizadas em FSTD, e
- e) 100 H/V noturno como PIC ou copiloto;
- f) Das 1.500 H/V, até 100 H/V podem ter sido realizadas num FFS ou num FNPT. Dessas H/V, apenas um máximo de 25 H/V podem ser completadas num FNPT;

3 – Atribuição de créditos:

- a) Os titulares de uma licença de piloto para outras categorias de aeronaves serão creditados com tempo de voo até um máximo de:
 - i) Planadores: 30 H/V voadas como PIC;
 - ii) Helicópteros: 50 % de todos os requisitos de tempo de voo previstos no anterior n.º 2.

4 – A experiência exigida no n.º 2 deve ser completada antes da realização da prova de perícia para a LP-III(A).

MFCL.520.A LP-III(A) – Prova de perícia

1 – Os candidatos a uma LP-III(A) devem superar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte, que demonstre a sua aptidão para executarem, como PIC de um avião multipiloto em IFR, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.

2 – A prova de perícia deve ser realizada num avião ou num FFS devidamente certificado que represente o mesmo tipo.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para a categoria de helicóptero – LP-III(H)

MFCL.510.H LP-III(H) – Pré-requisitos, experiência e atribuição de créditos

1 – Pré-requisitos. Os candidatos a uma LP-III(H) devem ser titulares de uma LP-II(H) e ter recebido instrução em MCC, em conformidade com o ponto MFCL.735.H;

2 – Experiência. Os candidatos a uma LP-III(H) devem ter realizado um mínimo de 1.000 H/V em helicópteros, incluindo, pelo menos:

- a) 350 H/V em helicópteros multipiloto;
- b) 250 H/V como PIC, ou
- c) 100 H/V como PIC e 150 H/V como PICUS, ou
- d) 250 H/V como PICUS em helicópteros multipiloto. Neste caso, os privilégios LP-III(H) serão limitados apenas a operações multipiloto, até à realização de 100 H/V como PIC;
- e) 200 H/V de navegação, das quais pelo menos 100 H/V como PIC ou como PIC sob supervisão;
- f) 30 H/V de instrumentos, das quais não mais do que 10 H/V podem ser em FSTD, e
- g) 100 H/V noturno como PIC ou como copiloto;

h) Das 1.000 H/V, um máximo de 100 H/V pode ter sido realizado num FSTD, das quais não mais de 25 H/V podem ser realizadas num FNPT;

i) A experiência requerida nas alíneas anteriores deve ser completada antes da realização da prova de perícia para uma LP-III(H);

3 – Atribuição de créditos:

a) O tempo de voo em aviões será creditado até 50 % nos requisitos de tempo de voo expressos no anterior n.º 2;

b) Os candidatos a uma LP-III(H) recebem um crédito total para efeitos do requisito do n.º 2 se cumprirem o disposto na subalínea ii) da alínea b) do n.º 1 do ponto MFCL.720.H, e tiverem concluído com sucesso o curso MCC, conforme o ponto MFCL.735.H.

MFCL.520.H LP-III(H) – Prova de perícia

1 – Os candidatos a uma LP-III(H) devem passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte, para demonstrarem a sua aptidão para executar, como PIC num helicóptero multipiloto, os procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios a conceder.

2 – A prova de perícia deve ser realizada no helicóptero ou num FFS devidamente certificado que represente o mesmo tipo.

SUBPARTE E

Qualificação de Instrumentos – IR

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.600 IR – Geral

As operações em IFR num avião ou helicóptero, apenas podem ser realizadas por titulares de uma LP-I, LP-II ou LP-III que tenha averbada uma IR adequada à categoria de aeronave ou, se não estiver disponível uma IR adequada à categoria de aeronave, apenas durante a realização da prova de perícia ou sob instrução em duplo comando.

MFCL.605 IR – Privilégios

1 – Os privilégios de um titular de uma IR habilitam-no a pilotar aeronaves segundo as regras IFR até uma altura de decisão mínima não inferior a 200 pés (60 m).

2 – No caso de uma qualificação IR multimotor, os privilégios podem estender-se a alturas de decisão inferiores a 200 pés (60 m) quando o piloto realizar formação específica numa MATO e passar a secção 6 da prova de perícia, prevista no Apêndice VIII da presente Parte, numa aeronave multipiloto.

3 – Os titulares de uma IR podem exercer os seus privilégios em conformidade com as condições estabelecidas no Apêndice VII da presente Parte.

4 – Para exercer privilégios como PIC em IFR em helicópteros multipiloto, o titular de uma IR(H) deve ter, pelo menos, 70 H/V de instrumentos, das quais até 30 H/V podem ser de instrumentos em terra.

5 – Os pilotos com IR que não dispõem de privilégios PBN só podem realizar voos e aproximações que não exigem privilégios PBN.

6 – As MATO que ministrem cursos para obtenção de IR devem demonstrar que incluem formação para obtenção de privilégios PBN, conforme aplicável.

7 – Os pilotos militares podem realizar voos em conformidade com procedimentos PBN depois de lhes terem sido concedidos privilégios mediante o seu averbamento na respetiva qualificação IR.

8 – Para lhes serem concedidos privilégios PBN, os pilotos militares devem cumprir cumulativamente os requisitos seguintes:

a) Terem concluído com aproveitamento um curso de conhecimentos teóricos e formação de voo, incluindo de PBN, em conformidade com o ponto MFCL.615;

b) Terem concluído com aproveitamento uma prova de perícia em conformidade com o Apêndice VI do Anexo I (Parte MFCL) ou uma prova de perícia ou uma verificação da proficiência em conformidade com o Apêndice VIII do Anexo I (Parte MFCL).

9 – Os requisitos estabelecidos no anterior n.º 8 serão considerados cumpridos quando a AAN reconhecer que as competências adquiridas, quer através de formação ou de experiência de operações PBN, são equivalentes às adquiridas através dos cursos mencionados na respetiva alínea a), e o piloto demonstrar essas competências, perante um examinador, aquando da prova de perícia ou da verificação da proficiência a que se refere a alínea b) do mesmo número.

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

Os candidatos a uma IR devem:

1 – Ser titulares de:

- a) Pelo menos uma LP-I na categoria de aeronave adequada, e
- b) Privilégios para voar de noite, em conformidade com o preceituado em MFCL.810, se os privilégios IR vierem a ser exercidos durante a noite, ou
- c) Uma LP-III noutra categoria de aeronave, ou
- d) Uma LP-II, na categoria de aeronave adequada.

2 – Ter realizado pelo menos 50 H/V em navegação como PIC em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 na categoria de aeronave pertinente.

3 – Apenas helicópteros. Os pilotos que tenham realizado um curso de formação integrado LP-III(H)/IR, LP-III(H), LP-II(H)/IR ou LP-II(H) estão isentos dos requisitos do número anterior.

MFCL.615 IR – Conhecimentos teóricos e instrução de voo

1 – Curso. Os candidatos à emissão de uma IR devem ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa MATO. O curso deverá ser:

- a) Um curso de formação integrado que inclui formação para IR, em conformidade com o Apêndice III da presente Parte, ou
- b) Um curso modular, em conformidade com o Apêndice V da presente Parte.

2 – Exame. Os pilotos devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:

Direito aéreo;

Conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação;

Planeamento e monitorização de voo;

Performance humana;

Meteorologia;

Radionavegação;

Comunicações.

MFCL.620 IR – Prova de perícia

Os candidatos a uma IR devem ser submetidos a uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice VI da presente Parte, para demonstrar a sua aptidão para executar os procedimentos e manobras pertinentes com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos, a qual deverá ser superada com sucesso.

MFCL.625 IR – Validade, revalidação e renovação

1 – Validade: a IR é válida por um ano.

2 – Revalidação:

a) Uma IR deve ser revalidada nos três meses imediatamente anteriores à data de termo da validade mediante cumprimento dos critérios de revalidação para a categoria de aeronave pertinente, em conformidade com o Apêndice VIII;

b) Caso se opte por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto na alínea anterior, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência;

c) Os pilotos que reprovem na secção pertinente de uma verificação de proficiência IR antes da data de termo da validade da IR não poderão usar os privilégios da IR enquanto não passarem na verificação de proficiência.

3 – Renovação: caso uma IR expire, para efeitos de renovação dos seus privilégios, os pilotos devem cumprir as seguintes condições:

a) Ser submetidos a uma avaliação numa MATO, a fim de se determinar se é necessária formação de refrescamento para atingir o nível de proficiência necessário para passar o teste de perícia relativo a instrumentos, em conformidade com o Apêndice VIII;

b) Realizar formação de refrescamento na MATO, se assim for considerado pela mesma;

c) Após terem cumprido o disposto na alínea a) e, se for caso disso, na alínea b), devem passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII na categoria de aeronave pertinente;

d) Devem ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo especificações em contrário no presente Anexo.

4 – Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos anteriores, os candidatos a uma IR terão de passar novamente o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos e a prova de perícia de IR, em conformidade com o n.º 2 do ponto MFCL.615.IR.

5 – Os titulares de uma IR válida numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o Anexo I da Convenção de Chicago devem ser dispensados de cumprir os requisitos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 3 e no n.º 4, ao renovar os privilégios IR constantes das licenças emitidas em conformidade com o presente Anexo.

6 – A verificação de proficiência referida na alínea c) do n.º 3, pode ser combinada com uma verificação de proficiência realizada para renovação da qualificação de tipo ou de classe pertinente.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para a categoria de avião

MFCL.620.A IR(A) – Prova de perícia

1 – No que se refere à IR(A) multimotor, a prova de perícia é realizada num avião multimotor. Para uma IR(A) monomotor, a prova é realizada num avião monomotor. Um avião multimotor de impulso axial será considerado um avião monomotor para efeitos da presente alínea.

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

MFCL.625.A IR(A) – Revalidação

1 – Revalidação: para revalidar uma IR(A), os pilotos devem:

a) Ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de classe ou de tipo pertinente;

b) Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;

c) Quando a revalidação da IR não for combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo:

i) Para aviões monopiloto, realizar a secção 3B e as partes da secção 1 pertinentes para o voo pretendido da verificação de proficiência prevista no Apêndice VIII do presente Anexo;

ii) Para aviões multimotor, realizar a secção 6 da verificação de proficiência para aviões monopiloto, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo, apenas por referência a instrumentos.

d) No caso da revalidação constante na alínea c), pode ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave pertinente, desde que alternadamente a verificação de proficiência para a revalidação de uma IR(A) seja realizada num avião.

2 – Serão atribuídos créditos, em conformidade com o Apêndice VII da presente Parte.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para a categoria de helicóptero

MFCL.625.H IR(H) – Revalidação

1 – Para revalidar uma IR(H), os pilotos devem:

a) Ser titulares da qualificação de tipo pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de tipo pertinente;

b) Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo para o tipo pertinente de helicóptero, caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo;

c) Caso a revalidação da IR não seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, aplicar-se-á a secção 5 e as partes pertinentes da secção 1 da verificação de proficiência estipulada no Apêndice VIII do presente Anexo, para o tipo de helicóptero pertinente.

2 – Pode ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente para a verificação de proficiência nos termos da alínea c) do n.º 1, desde que alternadamente a verificação de proficiência para a revalidação de uma IR(H) seja realizada num helicóptero.

3 – Serão atribuídos créditos, em conformidade com o Apêndice VII do presente Anexo.

MFCL.630.H IR(H) – Extensão dos privilégios de helicópteros monomotor a multimotor

Salvo especificação em contrário nos OSD estabelecidos em conformidade com o PMAR21, os titulares de uma IR(H) que pretendam alargar os seus privilégios a outros tipos de helicóptero devem, para além do respetivo curso de formação de qualificação de tipo, realizar, numa MATO, 2 H/V por referência exclusiva a instrumentos em voo IFR, as quais podem ser realizadas num FFS ou num FTD que represente adequadamente o tipo de helicóptero para a operação em IFR.

SUBPARTE F

Qualificações de Classe e de Tipo

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.700 – Circunstâncias em que as qualificações de classe ou de tipo são exigidas

1 – Para operar uma aeronave militar os pilotos têm de possuir a correspondente qualificação de classe ou de tipo válida, exceto nas seguintes situações:

- a) Quando se submetem a provas de perícia ou verificações da proficiência para renovação de qualificações de classe ou de tipo;
- b) Se receberem instrução de voo;
- c) Se forem titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com o ponto MFCL.820.

2 – Não obstante o n.º 1, no caso de voos relacionados com a introdução ou modificação de tipos de aeronaves, a AAN pode autorizar os pilotos a realizar voos específicos, através da emissão de certificados especiais para o efeito.

MFCL.705 – Privilégios do titular de uma qualificação de classe ou de tipo

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

MFCL.710 – Qualificações de classe e de tipo – variantes

1 – Para estender os seus privilégios a outra variante de aeronave dentro da mesma qualificação de classe ou de tipo, o piloto deve realizar formação em diferenças ou uma formação de familiarização, que, se aplicável, deve incluir os elementos pertinentes definidos nos OSD.

2 – A formação em diferenças pode ser realizada:

- a) Numa MATO;
- b) Numa MDTO no caso das aeronaves referidas na subalínea iii) da alínea a) do n.º 1 e na subalínea iii) da alínea b) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.110 do Anexo V;
- c) Num titular de um Certificado de Operador Aéreo (COA) com um programa de formação em diferenças aprovado para a classe ou o tipo em causa.

3 – Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a formação em diferenças para aviões monomotor de pistões (SEP), aviões monomotor de turbina (SET) e aviões multimotor de pistões (MEP) pode ser realizada por um instrutor devidamente qualificado, salvo disposição em contrário nos OSD.

4 – Caso não seja efetuado nenhum voo com a variante durante os dois anos seguintes à formação prevista no n.º 2, deve ser realizada uma formação adicional em diferenças ou uma verificação de proficiência nessa variante, exceto para tipos ou variantes dentro das qualificações de classe de SEP.

5 – A formação em diferenças ou a verificação de proficiência nessa variante devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e ser assinadas pelo instrutor ou examinador, consoante o caso.

MFCL.725 – Requisitos para a emissão de qualificações de classe e de tipo

1 – Curso de formação:

- a) Um piloto candidato a uma qualificação de classe ou de tipo tem de realizar um curso de formação numa MATO;

b) Um piloto candidato a uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, exceto os de alta performance, de uma qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos na subalínea iii) da alínea b) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.110, pode realizar o curso de formação numa MDTO;

c) O curso de formação da qualificação de tipo incluirá os elementos de formação obrigatórios para o tipo em causa, como definido nos OSD estabelecidos em conformidade com o PMAR21.

2 – Exame de conhecimentos teóricos:

a) O piloto candidato a uma qualificação de classe ou de tipo tem de passar um exame de conhecimentos teóricos numa MATO a fim de demonstrar o nível de conhecimentos teóricos necessário para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave aplicáveis:

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

ii) No caso de aeronaves multipiloto e multimotor, o exame de conhecimentos teóricos será escrito e o número de perguntas de escolha múltipla dependerá da complexidade da aeronave;

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

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

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

3 – Prova de perícia:

a) Um piloto candidato a uma qualificação de classe ou de tipo terá de passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte, a fim de demonstrar a aptidão necessária para a operação segura da classe ou do tipo de aeronave, conforme aplicável;

b) O piloto deve passar a prova de perícia no prazo de seis meses após o início do curso de formação para a qualificação de classe ou de tipo e dentro do período de seis meses anterior ao pedido de emissão da respetiva qualificação.

4 – Operação monopiloto e multipiloto:

a) Um piloto titular de uma qualificação de tipo com o privilégio para operação monopiloto ou para operação multipiloto, será considerado como tendo já cumprido os requisitos teóricos se solicitar o aditamento do privilégio para a outra forma de operação no mesmo tipo de aeronave;

b) Adicionalmente, deve realizar formação de voo complementar para a outra forma de operação no tipo pertinente, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo, salvo especificação em contrário nos OSD estabelecidos em conformidade com o PMAR21. Esta formação deve ser realizada:

i) Numa MATO;

ii) Numa organização habilitada para ministrar essa formação com base numa aprovação ou, no caso de helicópteros monopiloto, numa declaração.

c) Com exceção dos helicópteros monopiloto, a forma de operação deve ser indicada na licença;

d) No caso de helicópteros monopiloto, são aplicáveis as seguintes condições:

i) No caso de uma prova de perícia ou de uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo não complexa para helicópteros monopiloto ter sido concluída apenas em operações multipiloto, deve ser averbada uma restrição à qualificação de tipo limitando o piloto à operação multipiloto. Esta

restrição no averbamento será retirada quando o piloto concluir uma verificação de proficiência que inclua os elementos necessários para a operação monopiloto, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo;

ii) Nos restantes casos, a forma de operação não deve ser indicada na licença. O piloto está habilitado a exercer os privilégios da qualificação de tipo:

(1) Em operação monopiloto:

(a) Desde que a prova de perícia ou a verificação de proficiência tenha sido concluída em operação monopiloto, ou

(b) Tenha sido concluída em operação multipiloto e contenha elementos adicionais à operação monopiloto, tal como especificado no Apêndice VIII do presente Anexo.

(2) Em operação multipiloto, nas seguintes condições:

(a) O piloto cumpre o disposto na alínea b) do n.º 1 do ponto MFCL.720.H;

(b) A prova de perícia ou a verificação de proficiência foi concluída em operação multipiloto.

5 – Não obstante as alíneas precedentes, os pilotos titulares de uma qualificação de voo de ensaio emitida em conformidade com o preceituado em MFCL.820, que estiveram envolvidos em voos de ensaio para desenvolvimento, certificação ou produção de um tipo de aeronave, e que tenham realizado ou um total de 50 H/V ou 10 H/V como PIC em voos de ensaio no mesmo tipo de aeronave, podem requerer a emissão da qualificação de tipo pertinente, desde que cumpram os requisitos de experiência e os pré-requisitos para a emissão dessa qualificação de tipo, como preceituado na presente subparte para a categoria de aeronave pertinente, MFCL.720.A e MFCL.720.H.

MFCL.740 – Validade e renovação de qualificações de classe e de tipo

1 – Validade: o período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, exceto para qualificações de classe monopiloto e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, salvo especificação em contrário nos OSD. Caso os pilotos optem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto nos pontos MFCL.740.A e MFCL.740.H, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.

2 – Renovação: Para a renovação de uma qualificação de classe ou de tipo, os pilotos devem cumprir todos os seguintes requisitos:

a) A fim de determinar se é necessária formação de refrescamento para atingir o nível de proficiência necessário para operar a aeronave em segurança, o piloto deve ser submetido a uma avaliação junto de uma das seguintes organizações:

i) Uma MATO;

ii) Uma MDTO ou uma MATO, sempre que a qualificação caducada consista numa qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, exceto os de alta performance, numa qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos na subalínea iii) da alínea a) do n.º 2 do ponto MDTO.GEN.110;

iii) Uma MDTO, uma MATO ou com um instrutor, no caso de a qualificação estar caducada há menos de três anos e de ser respeitante a uma classe de aviões monomotor de pistão, exceto os de alta performance;

b) Se a organização ou o instrutor considerarem que é necessário efetuar a avaliação em conformidade com a alínea a), deverão completar uma formação de refrescamento junto dessa organização ou com esse instrutor;

c) Uma vez cumprido o disposto na alínea a) e, se for caso disso, na alínea b), o piloto deve passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII.

d) Em derrogação do disposto nas anteriores alíneas a), b) e c), os pilotos militares que sejam titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com o ponto MFCL.820, que

tenham sido envolvidos nos voos de ensaio no âmbito do desenvolvimento, certificação ou produção de um tipo de aeronave e tenham completado 50 H/V de tempo de voo total ou 10 H/V de tempo de voo como PIC em voos de ensaio daquele tipo durante o ano anterior à data da sua candidatura, estão habilitados a requerer a revalidação ou a renovação da qualificação de tipo pertinente.

e) Os pilotos estão isentos do requisito previsto nas anteriores alíneas a) e b), se possuírem uma qualificação válida para a mesma classe ou tipo de aeronave com base numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o Anexo I da Convenção de Chicago.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para a categoria de aviões

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

Salvo especificação em contrário nos OSD estabelecidos em conformidade com o PMAR21, os candidatos a uma qualificação de classe ou de tipo para avião terão de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da respetiva qualificação:

1 – Aviões monopiloto:

a) Os candidatos à emissão, pela primeira vez, de privilégios para operarem um avião monopiloto em operações multipiloto, ao solicitarem a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo ou que pretendam alargar os privilégios de uma qualificação de classe ou de tipo de que sejam já titulares para fins de operação multipiloto, devem cumprir os requisitos da subalínea iv) da alínea do n.º 2, e, antes do início da formação relevante, da subalínea v) da alínea a) do n.º 2;

b) Aviões monopiloto multimotor: os candidatos à emissão de uma primeira qualificação de classe ou de tipo para um avião monopiloto multimotor devem ter realizado pelo menos 70 H/V como PIC em aviões;

c) Aviões monopiloto não complexos e de alta performance: antes de iniciar a instrução de voo, os candidatos à emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para um avião monopiloto classificado como avião de alta performance devem:

i) Ter pelo menos 200 H/V, 70 das quais como PIC em aviões; e

ii) Ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de um curso de conhecimentos teóricos adicionais efetuado numa MATO; ou

iii) Ter concluído com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos para uma LP-III(A) em conformidade com o presente Anexo (Parte MFCL); ou

iv) Para além de uma licença emitida em conformidade com o presente Anexo (Parte MFCL), ser titular de uma LP-III(A) ou de uma LP-II(A)/IR com crédito de conhecimentos teóricos para uma LP-III(A).

d) Aviões monopiloto complexos e de alta performance: os candidatos a uma qualificação de tipo para um avião monopiloto complexo, classificado como avião de alta performance, devem, além de cumprir os requisitos estabelecidos na alínea c) do n.º 1, cumprir o seguinte:

i) Ser ou ter sido titular de uma IR(A) monomotor ou multimotor, consoante o caso, e como preceituado na subparte E;

ii) Os candidatos à emissão da primeira qualificação de tipo devem, antes de iniciar o respetivo curso de formação, cumprir os requisitos da subalínea v) da alínea a) do n.º 2.

2 – Aviões multipiloto:

a) Os candidatos à emissão da primeira qualificação de tipo para um avião multipiloto devem, antes do início do respetivo curso de formação, cumprir os seguintes requisitos:

i) Ter pelo menos 70 H/V como PIC em aviões;

ii) Ser ou ter sido titular de uma IR(A) multimotor;

- iii) Ter concluído com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos para uma LP- III(A);
- iv) Exceto se o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC (Cooperação em Tripulação Múltipla):
 - (1) Ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de um curso MCC em aviões; ou
 - (2) Ser titular de um certificado que comprove a conclusão satisfatória de MCC em helicópteros e ter mais de 100 H/V em helicópteros multipiloto; ou
 - (3) Ter pelo menos 500 H/V em helicópteros multipiloto; ou
 - (4) Ter completado pelo menos 500 H/V em operações multipiloto em aviões monopiloto e multimotor; e
- v) Ter concluído o curso de formação especificado no ponto MFCL.745.A.

3 – Quando assim especificado nos OSD, o exercício dos privilégios de uma qualificação de tipo pode estar inicialmente limitado a voos sob a supervisão de um instrutor. As H/V sob supervisão devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e devem ser assinadas pelo instrutor. A restrição será eliminada quando os pilotos demonstrarem que as H/V realizadas sob supervisão, requeridas pelos OSD, foram efetuadas.

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

1 – Para aviões monopiloto multimotor:

- a) O curso de conhecimentos teóricos para a qualificação de classe ou de tipo monopiloto e multimotor deve incluir no mínimo 7 H/V de instrução em operações com aviões multimotor; e
- b) O curso de instrução de voo para a qualificação de classe ou de tipo monopiloto e multimotor deve incluir pelo menos 2 horas e 30 minutos de instrução de voo em duplo comando em condições normais de operação de um avião multimotor, e não menos de 3 horas e 30 minutos de instrução em duplo comando em procedimentos de falha de motor e técnicas de voo assimétrico.

2 – Aviões monopiloto-mar:

- a) O curso de formação para qualificações para aviões monopiloto-mar incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo; e
- b) A instrução de voo para uma qualificação de classe ou tipo (mar) para aviões monopiloto-mar incluirá pelo menos 8 H/V de instrução em duplo comando se os pilotos forem titulares da versão «terra» da qualificação de classe ou de tipo pertinente, ou 10 H/V se os pilotos não forem titulares de tal qualificação; e

3 – Para aviões monopiloto complexos que não são de alta performance, aviões monopiloto complexos de alta performance e aviões multipiloto, os cursos de formação devem incluir conhecimentos teóricos e instrução de voo de UPRT, relacionados com as especificidades da respetiva classe ou tipo.

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

1 – Um piloto a frequentar instrução num curso ZFTT deve ter completado, num avião multipiloto turbojato, certificado segundo as normas CS-25 ou um código de aeronavegabilidade equivalente, ou num avião multipiloto turbopropulsor com uma massa máxima à descolagem certificada não inferior a 10 toneladas ou com uma configuração certificada de lugares de passageiro superior a 19, pelo menos:

- a) 1.500 – H/V ou 250 setores de rota, ser for utilizado, durante o curso, um FFS qualificado para o nível CG, C ou C intermédio; ou

b) 500 H/V ou 100 setores de rota, se for utilizado, durante o curso, um FFS qualificado para o nível DG ou D.

2 – Quando um piloto passar de um avião turbopropulsor para um turbojato ou de um avião turbojato para um turbopropulsor, é exigida formação complementar em simulador.

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

1 – O curso de formação MCC terá pelo menos:

a) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e

b) 20 horas de formação prática MCC, ou 15 horas no caso de alunos pilotos a frequentarem um curso integrado LP-II/LP-III; e

c) Poderão ser utilizados um FNPT II MCC ou um FFS. Quando a formação MCC for combinada com formação inicial de qualificação de tipo, a formação prática MCC pode ser reduzida até um mínimo de 10 horas caso seja utilizado o mesmo FFS tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

2 – O curso de formação MCC deve ser concluído num período de seis meses numa MATO;

3 – Após a realização do curso de formação MCC o piloto receberá um certificado de conclusão;

4 – Um piloto que tenha realizado um curso de formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave, estará isento do requisito da alínea a) do n.º 1.

MFCL.740.A – Revalidação de qualificações de classe e de tipo

1 – Para revalidação das qualificações de classe e de tipo multimotor o piloto deve:

a) Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII na respetiva classe ou tipo de avião ou num FSTD que represente essa classe ou tipo, nos três meses imediatamente anteriores à data de termo da validade da qualificação; e

b) Realizar durante o período de validade da qualificação pelo menos:

i) 10 setores de rota na classe ou do tipo de avião pertinente, ou

ii) Um setor de rota num avião ou num FFS da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um examinador. Este setor de rota pode ser voado durante a verificação de proficiência.

c) Um piloto que tenha passado a verificação de proficiência de um operador aéreo militar prevista no respetivo manual de operações, combinada com a verificação de proficiência para a revalidação da qualificação de classe ou de tipo, estará isento de cumprir o requisito da alínea b).

d) Se o piloto for titular de uma qualificação IR(A), a revalidação desta pode ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo.

2 – Para revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões, os pilotos devem:

a) Nos três meses anteriores à data de termo da validade da qualificação, passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte; ou

b) Nos 12 meses anteriores à data de termo da validade da qualificação, realizar 12 H/V na classe pertinente, incluindo:

i) 6 H/V como PIC, e

ii) 12 descolagens e 12 aterragens, e

iii) Uma formação de atualização de pelo menos 1 H/V de tempo total de voo com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os pilotos estão isentos desta formação de atualização caso tenham passado uma verificação de proficiência ou prova de perícia para uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou tipo de avião.

3 – Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotor turbopropulsor, os pilotos terão de passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte, nos três meses anteriores à data de termo da validade da qualificação.

4 – Os pilotos que não passem todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de termo da validade de uma qualificação de classe ou de tipo não poderão usar os privilégios dessa qualificação enquanto não obtiverem aprovação na verificação de proficiência.

MFCL.745.A – Curso Avançado de UPRT – aviões

1 – O curso avançado de UPRT deve ser realizado numa MATO e incluir, pelo menos:

- a) 5 horas de instrução teórica;
- b) Briefings e debriefings do voo; e
- c) H/V de instrução em duplo comando com um instrutor de voo para aviões FI(A) qualificado em conformidade com o n.º 5 do ponto MFCL.915, e que consista em UPRT avançada num avião qualificado para a tarefa de formação.

2 – Após a conclusão da UPRT, a MATO deve emitir um certificado de conclusão.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

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

Salvo especificação em contrário nos OSD, um piloto candidato à emissão de uma primeira qualificação de tipo de helicóptero terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da respetiva qualificação:

1 – Helicópteros multipiloto. Um piloto candidato ao curso de qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto deve:

- a) Ter pelo menos 70 H/V como PIC em helicópteros;
- b) Exceto se o curso de qualificação de tipo for combinado com um curso MCC:
 - i) Possuir um certificado de conclusão satisfatória de um curso MCC em helicópteros, ou
 - ii) Ter completado pelo menos 500 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.
- c) Ter passado os exames de conhecimentos teóricos LP-III(H).

2 – Um piloto candidato ao curso de qualificação de tipo para helicóptero multipiloto que tenha concluído um curso integrado LP-II/LP-III(H)/IR, LP-II/LP-III(H), LP-II(H)/IR ou LP-II(H) e não cumpra os requisitos da alínea a) do n.º 1, obterá uma qualificação de tipo cujos privilégios estarão limitados ao exercício de funções como copiloto. Esta restrição será eliminada quando o piloto tiver:

- d) Realizado 70 H/V como PIC ou piloto comandante sob supervisão em helicópteros;
- e) Passado a prova de perícia multipiloto como PIC no tipo de helicóptero aplicável.

3 – Helicópteros multimotor. Um piloto candidato a uma primeira qualificação de tipo para um helicóptero multimotor deve:

a) Antes de iniciar a instrução de voo:

i) Ter passado os exames de conhecimentos teóricos LP-III(H), ou

ii) Possuir um certificado de conclusão das seguintes disciplinas do curso de conhecimentos teóricos LP-III(H), efetuado numa MATO:

Conhecimentos gerais da aeronave: estrutura/sistemas/grupo motopropulsor e instrumentos/eletrónica,

Performance de voo e planeamento do voo: massa e centragem, performance.

b) No caso dos pilotos que não tenham completado um curso de formação integrado LP- III(H)/IR, LP-III(H) ou LP-II/IR, ter realizado pelo menos 70 H/V como PIC em helicópteros.

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

1 – O curso de formação MCC terá pelo menos:

a) Para MCC/IR:

i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e

ii) 20 horas de formação prática MCC ou 15 horas, no caso de alunos pilotos que estejam a frequentar um curso integrado LP-II/LP-III(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 ao mínimo de 10 horas caso seja utilizado o mesmo FSTD tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

b) Para MCC/VFR:

i) 25 horas de instrução teórica e exercícios, e

ii) 15 horas de formação prática MCC ou 10 horas, no caso de alunos pilotos que estejam a frequentar um curso integrado LP-II/LP-III(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 ao mínimo de 7 horas caso seja utilizado o mesmo FSTD tanto para a formação MCC como para a formação de qualificação de tipo.

2 – O curso de formação MCC deve ser concluído no prazo de seis meses numa MATO.

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

4 – Após a conclusão do curso de formação MCC, a MATO deve emitir um certificado de conclusão.

5 – Um piloto que tenha realizado um curso de formação MCC para qualquer outra categoria de aeronave está isento do requisito da subalínea i) da alínea a) do n.º 1, ou da subalínea i) da alínea b) do n.º 1, conforme o caso;

6 – Um piloto candidato a uma formação MCC/IR que tenha realizado formação MCC/VFR está isento do requisito da subalínea i) da alínea a) do n.º 1, e terá de completar 5 horas de formação prática MCC/IR.

MFCL.740.H – Revalidação de qualificações de tipo – helicópteros

1 – Revalidação. Para a revalidação das qualificações de tipo para helicópteros, o piloto deve:

a) Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII da presente Parte no tipo de helicóptero pertinente, ou num FSTD que represente esse tipo, nos três meses imediatamente anteriores à data de termo da validade da qualificação; e

b) Realizar no mínimo 2 H/V no tipo de helicóptero em causa durante o período de validade da qualificação. A duração da verificação de proficiência pode ser contabilizada nessas 2 horas;

c) Se os pilotos possuírem mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotor de pistões, podem obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes realizando a verificação de proficiência em apenas um dos tipos pertinentes para os quais possuem uma qualificação, desde que cumpram pelo menos 2 H/V como PIC nos outros tipos durante o período de validade.

d) A verificação de proficiência será efetuada, alternadamente, nos vários tipos de helicóptero.

e) Se os pilotos forem titulares de mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros monomotor de turbina, com uma massa máxima à descolagem certificada até 3.175 kg, poderão obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes realizando a verificação de proficiência em apenas um dos tipos pertinentes para o qual possuem uma qualificação, desde que tenham completado:

i) 300 H/V como PIC em helicópteros,

ii) 15 H/V em cada um dos tipos para os quais são titulares, e

iii) Pelo menos 2 H/V como PIC em cada um dos outros tipos durante o período de validade.

f) Um piloto que obtenha aprovação numa prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo adicional obterá a revalidação das qualificações de tipo pertinentes nos grupos comuns, em conformidade com as alíneas c) e e).

g) A revalidação de uma IR(H), quando aplicável, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo.

2 – O piloto que não obtenha aprovação em todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de termo da validade de uma qualificação de tipo não poderá usar os privilégios da mesma qualificação enquanto não obtiver aprovação na verificação de proficiência. No caso das alíneas c) e e) do n.º 1, o piloto não poderá usar os seus privilégios em nenhum dos tipos.

SUBPARTE G

Qualificações Adicionais

MFCL.800 – Qualificação de voo acrobático

1 – Os titulares de uma licença de piloto militar apenas podem efetuar voos acrobáticos se possuírem uma qualificação de voo acrobático.

2 – Os pilotos candidatos a uma qualificação de voo acrobático devem ter realizado:

a) Pelo menos 30 H/V como PIC na respetiva categoria de aeronave;

b) Um curso de formação numa MATO ou numa MDTO, que incluirá:

i) Instrução teórica adequada à qualificação;

ii) Pelo menos 5 H/V ou 20 voos de instrução acrobática na respetiva categoria de aeronave;

iii) O syllabus a adotar para o curso de formação de qualificação de voo acrobático será determinado e publicado através de Circular da AAN.

3 – Os privilégios da qualificação de voo acrobático são limitados à categoria de aeronave na qual a instrução de voo foi efetuada. Os mesmos privilégios podem ser estendidos a outra categoria de aeronave se o piloto possuir uma licença para essa categoria de aeronave e tiver completado, com sucesso pelo menos 3 voos de treino em duplo comando, que abranjam todo o syllabus de treino acrobático para aquela categoria de aeronave.

MFCL.805 – Qualificação de reboque de planadores

1 – Os titulares de uma licença de piloto apenas podem rebocar planadores se possuírem uma qualificação de reboque de planadores.

2 – Os pilotos candidatos a uma qualificação de reboque de planadores devem ter realizado:

a) Após a emissão da licença, pelo menos 30 H/V como PIC e 60 descolagens e aterragens em aviões;

b) Um curso de formação numa MATO ou MDTO, incluindo:

i) Instrução teórica sobre operações e procedimentos de reboque,

ii) Pelo menos 10 voos de instrução de reboque de planadores, incluindo pelo menos 5 voos de instrução em duplo comando, e

iii) 5 voos de familiarização num planador lançado por uma aeronave;

iv) O syllabus a adotar para o curso de formação de qualificação de reboque de planadores será determinado e publicado através de Circular da AAN.

3 – Os privilégios das qualificações de reboque de planadores serão limitados aos aviões nos quais a instrução de voo foi concluída;

4 – Para exercer os privilégios da qualificação de reboque de planadores, o titular da licença terá de realizar um mínimo de 5 reboques durante os últimos 24 meses;

5 – Se o piloto não cumprir os requisitos estipulados no anterior n.º 4, antes de retomar o exercício dos seus privilégios terá de completar os reboques em falta com ou sob a supervisão de um instrutor.

MFCL.810 – Qualificação de voo noturno

1 – Aviões. A fim de exercer os privilégios de uma LP-I para aviões em condições VFR de noite, os pilotos devem ter concluído um curso de formação num período máximo de seis meses numa MATO ou numa MDTO. O curso consistirá em:

a) Instrução teórica;

b) Pelo menos 5 H/V noturno em avião, das quais pelo menos 3 H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 hora de navegação de, no mínimo, 50 km (27 NM), e 5 descolagens e aterragens a solo com paragem total.

2 – Helicópteros. Se os privilégios de uma LP-I para helicópteros se destinarem a ser usados em condições VFR de noite, o piloto deve:

a) Ter realizado pelo menos 100 H/V em helicópteros após a emissão da licença, incluindo pelo menos 60 H/V como PIC em helicópteros e 20 H/V de navegação;

b) Ter realizado um curso de formação numa MATO ou numa MDTO. O curso deve ser realizado num período máximo de seis meses e incluirá:

i) 5 horas de instrução teórica;

ii) 10 H/V de instrução de instrumentos em duplo comando, e

iii) 5 H/V noturno, das quais pelo menos 3 H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 hora de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem.

c) O syllabus a adotar para o curso de formação de qualificação de voo noturno será determinado e publicado através de Circular da AAN.

d) A um piloto que é ou tenha sido titular de uma IR em aviões serão creditadas 5 H/V tendo em vista o requisito da subalínea ii) da anterior alínea b).

MFCL.815 – Qualificação de voo de montanha

1 – Privilégios. Os privilégios de uma qualificação de voo de montanha habilitam o titular a realizar voos de e para superfícies que estão designadas pela AAN como requerendo tal qualificação. Os titulares de uma LP-I podem obter a qualificação inicial de voo de montanha quer em:

a) Rodas, para exercer o privilégio de voar de e para as supracitadas superfícies quando não estão cobertas de neve; ou

b) Esquis, para exercer o privilégio de voar de e para as supracitadas superfícies quando estão cobertas de neve;

c) Os privilégios da qualificação inicial poderão ser alargados quer a privilégios de rodas quer a privilégios de esquis quando o piloto realizar um curso adequado adicional de familiarização, que inclua instrução teórica e instrução de voo, com um instrutor de voo de montanha.

2 – Curso de formação. Os pilotos candidatos a uma qualificação de montanha devem ter realizado, num período de 24 meses, um curso de instrução teórica e instrução de voo numa MATO ou numa MDTO. O syllabus a adotar para o curso de formação de qualificação de voo de montanha será determinado e publicado através de Circular da AAN.

3 – Prova de perícia. Após a realização da formação, o piloto terá de obter aprovação numa prova de perícia na presença de um FE qualificado para o efeito. A prova de perícia inclui:

a) Um exame oral sobre conhecimentos teóricos;

b) 6 aterragens em pelo menos duas superfícies diferentes, distintas da superfície de partida, para as quais seja exigida uma qualificação de montanha.

4 – Validade. Uma qualificação de montanha será válida por um período de 24 meses.

5 – Revalidação. Para revalidar uma qualificação de montanha, os pilotos devem cumprir uma das seguintes opções:

a) Ter realizado pelo menos 6 aterragens, numa superfície que requeira uma qualificação de montanha, nos últimos 2 anos; ou

b) Superar uma verificação de proficiência em conformidade com os requisitos do n.º 3.

6 – Renovação. Se a qualificação tiver caducado, o piloto deverá cumprir os requisitos da alínea b) do n.º 5.

MFCL.820 – Qualificação de voos de ensaio

1 – Podem desempenhar funções de PIC em voos de ensaio das categorias 1 e 2 em aviões ou helicópteros, em conformidade com o Apêndice IX da presente Parte (Parte MFCL), os titulares de uma licença de piloto militar que tenham uma qualificação de voos de ensaio.

2 – Os privilégios da qualificação de voos de ensaio são limitados às seguintes aeronaves:

a) Helicópteros certificados ou a certificar em conformidade com as normas CS-27 ou CS-29 ou com códigos de aeronavegabilidade equivalentes; ou

b) Aviões certificados ou a certificar em conformidade com:

i) Códigos de aeronavegabilidade militares equivalentes à norma CS-25 ou,

ii) Códigos de aeronavegabilidade militares equivalentes à norma CS-23, com exceção de aviões com uma massa máxima à descolagem inferior a 2 000 kg.

3 – Os privilégios de um titular de uma qualificação de voos de ensaio na categoria de aeronave em causa, habilitam-no a:

a) No caso de uma qualificação de voos de ensaio de categoria 1, realizar todas as categorias de voos de ensaio como definidas no Apêndice IX da presente Parte, como PIC ou copiloto;

b) No caso de uma qualificação de voos de ensaio de categoria 2:

i) Conduzir voos de ensaio de categoria 1:

Como copiloto, ou

Como PIC, no caso dos aviões a que é feita referência na subalínea ii) da alínea b) do n.º 2, com exceção dos aviões multimotor com uma configuração até 19 lugares, excluindo os lugares dos pilotos, e uma MTOW inferior a 8,618 toneladas, ou na categoria de aviões com uma velocidade de concepção em voo picado superior a mach 0,6 ou teto máximo acima de 25.000 pés;

ii) Realizar todas as outras categorias de voos de ensaio, previstas no Apêndice IX da presente Parte, seja como PIC ou como copiloto;

c) Realizar voos sem uma qualificação de tipo ou de classe conforme definido na Subparte E, com a ressalva de que a qualificação de voos de ensaio não pode ser usada para efeitos de operações de transporte aéreo.

4 – Os pilotos candidatos a uma primeira qualificação de voos de ensaio devem:

a) Ser titulares de pelo menos uma LP-II e uma IR na categoria de aeronave adequada;

b) Ter completado pelo menos 1000 H/V na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos 400 H/V como PIC;

c) Ter concluído um curso de formação numa MATO, adequado à aeronave e à categoria de voos de ensaio visados. A formação abrangerá, no mínimo, as seguintes matérias:

Performance,

Estabilidade e controlo/qualidades de manobra,

Sistemas,

Gestão de testes,

Gestão do risco/da segurança operacional.

5 – Os privilégios dos titulares de uma qualificação de voos de ensaio podem ser estendidos a outra categoria de voos de ensaio e a outra categoria de aeronaves depois de concluído um curso de formação específico numa MATO.

6 – O syllabus a adotar para o curso de formação de qualificação de voo acrobático será determinado e publicado através de Circular da AAN.

MFCL.830 – Qualificação de combate a incêndios – FF

1 – Apenas titulares de uma licença de piloto para aviões ou helicópteros com qualificação em combate a incêndios podem desempenhar funções de PIC ou copiloto em missões que envolvam o bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente.

2 – A obtenção da qualificação de combate a incêndios depende do cumprimento dos requisitos de experiência prévia, da frequência das formações aprovadas pela AAN e da realização de uma prova de proficiência em voo, conforme estabelecido nos números seguintes.

3 – Experiência prévia mínima:

a) PIC avião monomotor com MTOW inferior a 5700kg:

i) Total H/V asa fixa – 800;

ii) H/V como PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 25 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares;

iv) H/V no tipo de aeronave – 25;

v) No caso de aeronave anfíbia, ter registado um mínimo de 250 descargas em bombardeamentos com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente e 250 manobras de recolha de água (scooping).

b) PIC avião monomotor com MTOW igual ou superior a 5700 kg:

i) Total H/V asa fixa – 1000;

ii) H/V PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 25 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares, salvo no caso das aeronaves anfíbias, cujas H/V devem reportar-se, única e exclusivamente, à utilização de tais aeronaves no combate aos incêndios;

iv) H/V no tipo de aeronave – 50 H/V para aeronaves anfíbias e 25 H/V para aeronaves terrestres;

v) No caso de aeronave anfíbia, ter registado um mínimo de 250 descargas em bombardeamentos com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente e 250 manobras de recolha de água (scooping).

c) PIC avião plurimotor:

i) Total H/V asa fixa – 1500;

ii) H/V PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 25 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares;

iv) H/V no tipo de aeronave – 100;

v) Ter registado mais de 500 descargas em bombardeamentos com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente.

d) PIC Helicóptero com MTOW inferior a 3175 kg:

i) Total H/V asa rotativa – 700;

ii) H/V PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 25 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares;

iv) H/V no tipo de aeronave – 50, ou 12 para os pilotos com mais de 1000 H/V em helicópteros;

v) Total H/V em helicóptero com motor de turbina – 100.

e) PIC Helicóptero com MTOW igual ou superior a 3175 kg e inferior a 9072 kg:

i) Total H/V asa rotativa – 1200;

ii) H/V PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 25 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares;

iv) H/V no tipo de aeronave – 40, as quais devem incluir um mínimo de 12 efetivas para pilotos com mais de 1500 H/V em helicópteros e um limite máximo de 40 % do total das 40 H/V em simulador;

v) Total H/V em helicóptero com motor de turbina – 100;

vi) Total H/V em helicóptero plurimotor – 100.

f) PIC Helicóptero com MTOW igual ou superior a 9072 kg:

i) Total H/V asa rotativa – 2000;

ii) H/V PIC – 500;

iii) H/V nos últimos 12 meses – 40 H/V realizadas em aeronaves de combate a incêndios, atividades relevantes ou em aeronaves de características similares;

iv) H/V no tipo de aeronave – 50;

v) Total H/V em helicóptero com motor de turbina – 100;

vi) Total H/V em helicóptero plurimotor – 100.

g) Copiloto em aeronaves multipiloto:

i) Total H/V asa fixa ou asa rotativa – 200;

ii) H/V no tipo de aeronave – 10.

h) Para efeitos do disposto nos números anteriores, consideram-se atividades relevantes as operações com carga suspensa.

4 – Os requisitos relativos à experiência mínima anteriormente identificados, poderão ser substituídos por formação específica, aprovada pela AAN, sob proposta das organizações de formação, devendo garantir um nível equivalente de proficiência para o combate a incêndios.

5 – A obtenção de uma qualificação FF depende da frequência de formação inicial aprovada pela AAN, constituída por uma componente teórica e uma componente prática, que cubra, no mínimo, as seguintes matérias e procedimentos:

a) Componente de formação teórica inicial – 21 horas, devendo contemplar, no mínimo, as seguintes matérias:

i) Conteúdo do manual de operações, incluindo procedimentos operacionais;

ii) Manual de voo da aeronave, nomeadamente limitações, performance, massa e centragem, procedimentos anormais e de emergência, entre outros;

iii) Princípios de fatores humanos;

iv) Perigos e risco.

b) Uma componente de formação prática inicial que deve prever, no mínimo, as seguintes H/V no tipo de aeronave a operar:

i) Pilotos com experiência no bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente: 1 hora e 30 minutos;

ii) Pilotos sem experiência no bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente: 3 horas;

iii) Independentemente do disposto nas subalíneas anteriores, no caso de aviões anfíbios monomotores: 25 H/V em aeronave bilugar, com acompanhamento de instrutor qualificado.

6 – Para efeitos da manutenção de proficiência haverá lugar a formação recorrente anual, aprovada pela AAN, constituída por uma componente teórica e uma componente prática:

a) Componente de formação teórica recorrente – 8 horas, devendo incidir sobre as matérias da formação teórica inicial.

b) Componente de formação prática recorrente, que deve ser realizada em duplo comando e cumprir o seguinte:

i) Para pilotos de aviões: deve contemplar um mínimo de 6 descargas, das quais 3 devem ser realizadas acima de 1000 metros de altitude (voo de montanha);

ii) Para pilotos de helicópteros: deve contemplar um mínimo de 10 descargas, das quais, pelo menos, 5 realizadas acima de 1000 metros (voo de montanha).

c) Para efeitos do disposto na alínea anterior, os locais para treino devem estar claramente identificados no manual de operações de voo.

7 – Voo de verificação de proficiência

a) Cumpridas as formações requeridas no número anterior, o piloto será avaliado por um examinador de acordo com os requisitos estabelecidos no seu manual de operações aprovado pela AAN, o qual elabora um relatório da avaliação onde deverá constar a classificação do piloto como “Apto” ou “Inapto”.

8 – O relatório elaborado pelo examinador, em conjunto com a documentação que suporta as evidências relativas, quer à experiência prévia do piloto, quer à frequência das formações requeridas no número anterior pelo mesmo, são enviados à AAN, para emissão do respetivo averbamento.

9 – Revalidação e renovação:

a) O averbamento de FF é válido por um ano.

b) A revalidação ou renovação da autorização depende da comprovação dos requisitos previstos no presente regulamento.

c) Em caso de revalidação da autorização, os 12 meses de validade da nova autorização são contabilizados a partir da data de caducidade da anterior autorização, desde que a mesma seja reemitida dentro dos 90 dias anteriores ao prazo de caducidade.

10 – As ações de formação e o resultado da prova de proficiência devem ser registadas no processo individual dos tripulantes envolvidos nas atividades de combate a incêndios.

SUBPARTE H

Instrutores

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.900 – Certificados de instrutor

1 – Um piloto militar apenas poderá ministrar:

a) Instrução a pilotos numa aeronave em voo se for titular de:

i) Uma licença de piloto emitida ou aceite em conformidade com o presente regulamento;

ii) Um certificado de instrutor adequado à instrução ministrada, emitido em conformidade com a presente subparte.

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

2 – Condições especiais:

a) A AAN pode emitir, quando devidamente justificado, um certificado específico que conceda privilégios para instrução em voo quando não for possível cumprir os requisitos estabelecidos na presente subparte, no caso da introdução de:

i) Novas aeronaves na defesa nacional; ou

ii) Novos cursos de formação no presente Anexo (Parte MFCL).

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

c) Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a anterior alínea a), que pretendam requerer a emissão de um certificado de instrutor terão de cumprir os pré-requisitos e os requisitos de revalidação estabelecidos para essa categoria de instrutor. Um certificado TRI emitido em conformidade com a presente alínea incluirá o privilégio de dar instrução para a emissão de um certificado TRI ou SFI para o tipo de aeronave em causa.

MFCL.915 – Pré-requisitos e requisitos gerais para instrutores

1 – Aspectos gerais. Os pilotos candidatos à emissão de um certificado de instrutor devem ter pelo menos 18 anos de idade.

2 – Os pilotos candidatos à emissão ou os titulares de um certificado de instrutor com privilégios para ministrar instrução de voo numa aeronave devem:

a) Para a formação conducente à emissão de uma licença, serem titulares, pelo menos, dessa licença;

b) Para a formação de qualificação, serem titulares da qualificação pertinente;

c) Com exceção dos instrutores de voos de ensaio (FTI):

i) Ter realizado pelo menos 15 H/V na classe ou no tipo de aeronave em que a instrução de voo será ministrada, das quais um máximo de 7 H/V pode ter sido realizado num FSTD que represente a classe ou o tipo de aeronave, se aplicável; ou

ii) Ter concluído com aproveitamento uma avaliação de competência para a categoria pertinente de instrutor nessa classe ou nesse tipo de aeronave; bem como

d) Estar designados pelo operador para exercerem funções de PIC na aeronave durante a instrução de voo.

3 – Atribuição de créditos tendo em vista certificados adicionais de instrutor e para efeitos de revalidação:

a) Podem ser atribuídos créditos totais correspondentes a aptidões pedagógicas a titulares de um certificado de instrutor candidatos a outros certificados de instrutor;

b) As H/V voadas como examinador durante as provas de perícia ou verificações de proficiência serão creditadas na totalidade tendo em vista os requisitos para a revalidação, relativamente a todos os certificados de instrutor de que são titulares.

4 – O crédito para a extensão a outros tipos de aeronaves deve ter em conta os elementos definidos nos OSD.

5 – Requisitos adicionais para ministrar instrução num curso de formação em conformidade com o preceituado do ponto MFCL.745.A (Curso Avançado UPRT):

a) Para além do estipulado no n.º 2, antes de serem instrutores num curso de formação em conformidade com o ponto MFCL.745.A, os titulares de um certificado de instrutor devem ter:

i) Pelo menos, 500 H/V em aviões, incluindo 200 H/V de instrução;

ii) Concluído um curso de treino de instrutor UPRT numa MATO, no âmbito do qual a competência dos pilotos deve ter sido objeto de avaliação contínua; e

iii) Um certificado que ateste a conclusão com aproveitamento do curso de formação pela MATO, e os privilégios devidamente inscritos na respetiva caderneta de voo pelo Diretor de Instrução (HT).

b) Os privilégios a que se refere a alínea anterior, só podem ser exercidos se os instrutores tiverem recebido, durante o último ano, formação de atualização numa MATO e a competência exigida tenha sido objeto de avaliação positiva pelo HT.

c) Os instrutores que possuem os privilégios especificados na anterior alínea a), podem ministrar formação num curso, tal como especificado na subalínea ii), desde que:

i) Tenham 25 H/V de experiência de instrução de voo durante a formação, em conformidade com o preceituado no ponto MFCL.745.A;

ii) Tenham concluído uma avaliação de competência para este privilégio; e

iii) Cumpram os requisitos de experiência previstos na anterior alínea b).

d) Estes privilégios devem ser inscritos na caderneta de voo dos instrutores e assinados pelo examinador.

MFCL.920 – Competências e avaliação dos instrutores

O curso de formação de instrutores deve incluir matérias que concorram para a obtenção das seguintes competências:

Preparação dos recursos,

Criação de um clima propício à aprendizagem,

Apresentação dos conhecimentos,

Gestão de Ameaças e Erros (TEM) no âmbito da segurança operacional e gestão de recursos de tripulações (CRM),

Gestão do tempo para alcançar os objetivos da formação,

Facilitação da aprendizagem,

Avaliação do desempenho do formando,

Acompanhamento e análise dos progressos,

Avaliação das sessões de formação,

Relatório dos resultados.

MFCL.930 – Curso de formação

1 – Os pilotos candidatos a um certificado de instrutor devem ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa MATO.

2 – Além dos elementos específicos estabelecidos na presente Parte MFCL para cada categoria de instrutor, o curso de formação incluirá os elementos exigidos no ponto MFCL.920.

MFCL.935 – Avaliação de competência

1 – Exceto para Instrutor de Cooperação em Tripulação Múltipla (MCCI), Instrutor de Treino Artificial (STI), Instrutor de Voo de Montanha (MI) e Instrutor de Voo de Ensaio (FTI), um piloto candidato a um certificado de instrutor terá de passar uma avaliação de competência na respetiva categoria, classe ou tipo de aeronave, ou no FSTD adequado;

2 – A referida avaliação incluirá:

a) A demonstração de competências descrita em MFCL.920, durante a instrução teórica e durante os procedimentos pré-voo e pós-voo;

b) Exames teóricos orais em terra, briefings pré-voo e pós-voo e demonstrações em voo na classe ou no tipo de aeronave apropriada ou FSTD;

c) Exercícios adequados para avaliar as competências do instrutor.

3 – A avaliação será efetuada na mesma classe ou tipo de aeronave ou FSTD utilizado para a instrução de voo.

4 – Quando uma avaliação de competência for necessária para a revalidação de um certificado de instrutor, um piloto que reprove na avaliação antes da data de termo da validade do certificado de instrutor não poderá exercer os privilégios desse certificado até obter aprovação na avaliação.

MFCL.940 Validade dos certificados de instrutor

Com exceção do MI, e sem prejuízo do disposto no na alínea b) do n.º 2 do ponto MFCL.900, e na alínea b) do n.º 5 do ponto MFCL.915, os certificados de instrutor serão válidos por um período de três anos.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para o instrutor de voo – FI

MFCL.905.FI – Privilégios e condições

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

1 – Uma LP-I na respetiva categoria de aeronave;

2 – Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance;

3 – Qualificações de classe e de tipo para aviões monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, em operações multipiloto, desde que os FI:

a) Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto; ou

b) Tenham completado as seguintes condições:

i) Pelo menos 500 H/V em operações multipiloto em aviões; e

ii) O curso de formação para MCCI em conformidade com o ponto MFCL.930.MCCI.

4 – Uma LP-II na respetiva categoria de aeronave, desde que tenham realizado pelo menos 200 H/V de instrução nessa categoria de aeronave;

5 – Qualificação de voo noturno, desde que os FI:

a) Estejam certificados para pilotar à noite na respetiva categoria de aeronave; e

b) Tenham demonstrado aptidão para ministrar instrução à noite, em conformidade com o n.º 9; e

c) Cumpram o requisito de experiência noturna previsto na alínea b) do n.º 1 do ponto MFCL.060.

6 – Uma qualificação de reboque de planadores ou de voo acrobático, desde que seja titular de tais privilégios e tenha demonstrado aptidão para dar instrução para essa qualificação, em conformidade com o seguinte n.º 9;

7 – Uma IR na categoria de aeronave adequada, desde que preencham as seguintes condições:

a) Tenham completado o curso de formação IRI e superado uma avaliação de competência para um certificado IRI; e

b) Cumpram o disposto no n.º 1 do ponto MFCL.915.CRI e dos pontos MFCL.930.CRI e MFCL.935, no caso dos aviões multimotor, e na alínea a) do n.º 3 do ponto MFCL.910.TRI e na alínea b) do n.º 4 do ponto MFCL.915.TRI, no caso de helicópteros multimotor; e

c) Se durante um curso de formação aprovado numa MATO, o FI ministrar formação em FSTD ou supervisionar voos de treino de SPIC em IFR, o FI deve ter completado pelo menos 50 H/V em IFR após emissão da IR, das quais até 10 H/V podem ser realizadas num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II; e

d) Se o FI ministrar formação num avião, deve ter completado pelo menos 200 H/V em IFR, das quais até 50 H/V podem ser realizadas num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II.

8 – Qualificações de classe ou de tipo monopiloto e multimotor, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que cumpram as seguintes condições:

a) No caso de aviões, que cumpram o disposto no n.º 1 do ponto MFCL.915.CRI e dos pontos MFCL.930.CRI e MFCL.935;

b) No caso de helicópteros, que cumpram o disposto na alínea a) do n.º 3 do ponto MFCL.910.TRI e na alínea b) do n.º 4 do ponto MFCL.915.TRI;

9 – Um certificado FI, IRI, CRI, STI ou MI, desde que satisfaçam cumulativamente as seguintes condições:

a) Pelo menos 500 H/V de instrução na respetiva categoria de aeronave;

b) Tenham passado uma avaliação de competência, em conformidade com o disposto em MFCL.935, na respetiva categoria de aeronave, para demonstrarem a um Examinador de Instrutor de Voo (FIE) aptidão para ministrar instrução conducente ao respetivo certificado.

MFCL.910.FI – Restrições aos privilégios

1 – Um FI nomeado pela MATO ou MDTO para esse efeito, terá os seus privilégios limitados à prestação de instrução de voo sob a supervisão de um FI para a mesma categoria de aeronave, nos seguintes casos:

a) Para a emissão de uma LP-I;

b) Em todos os cursos integrados ao nível LP-I, no caso de aviões e helicópteros;

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

d) Para as qualificações de voo noturno, de reboque de planadores e voo acrobático.

2 – Enquanto ministrar formação sob supervisão, em conformidade com o n.º 1, o FI não terá o privilégio de autorizar os alunos pilotos a efetuarem os primeiros voos a solo e os primeiros voos de navegação a solo;

3 – As restrições dos anteriores n.º 1 e 2 serão eliminadas do certificado FI quando o mesmo tiver realizado pelo menos:

a) Para o certificado FI(A), 100 H/V de instrução em aviões e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos de alunos a solo;

b) Para o certificado FI(H), 100 H/V de instrução em helicópteros e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 exercícios aéreos de alunos em voos a solo.

MFCL.915.FI – Pré-requisitos

Um piloto candidato à emissão de um certificado FI deve:

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

a) Ter recebido pelo menos 10 H/V de instrução de voo por instrumentos na respetiva categoria de aeronave, das quais não mais do que 5 H/V podem ser efetuadas num FSTD;

b) Ter realizado 20 H/V de navegação VFR na respetiva categoria de aeronave como PIC; e

2 – Adicionalmente, para um certificado FI(A):

a) Ser titular de pelo menos uma LP-II(A); ou

b) Ser titular de pelo menos uma LP-I(A) e:

i) Ter passado o conjunto de exames de conhecimentos teóricos para LP-II; e

ii) Ter completado pelo menos 200 H/V em aviões, das quais 150 H/V como PIC.

c) Ter efetuado pelo menos 30 H/V em aviões monomotores de pistões, das quais pelo menos 5 H/V devem ter sido efetuadas nos 6 meses anteriores à prova de voo prevista no n.º 1 do ponto MFCL.930.FI;

d) Ter efetuado um voo de navegação VFR como PIC, com pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ter sido efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes.

3 – Adicionalmente, para um FI(H), ter cumprido um total de 250 H/V em helicóptero, das quais:

a) Pelo menos 100 H/V como PIC, caso o piloto seja titular de, pelo menos, uma LP-II(H); ou

b) Pelo menos 200 H/V como PIC, no caso de o piloto ser titular de, pelo menos, uma LP-I(H) e de ter passado o exame de conhecimentos teóricos para LP-II.

MFCL.930.FI – Curso de formação

1 – Os pilotos candidatos à emissão de um certificado FI devem ter passado uma prova de voo específica com um FI certificado em conformidade com o n.º 9 do ponto MFCL.905.FI, nos 6 meses anteriores ao início do curso, para avaliar a sua aptidão para efetuarem o curso. Esta prova de voo terá como base a verificação da proficiência para as qualificações de classe e de tipo conforme estipulado no Apêndice VIII da presente Parte.

2 – O curso de formação FI incluirá:

a) 25 horas de técnicas de ensino e de aprendizagem;

b) Pelo menos, 100 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;

c) Para um certificado FI(A) e (H), pelo menos 30 H/V de instrução, das quais 25 H/V devem ser em duplo comando, 5 das quais podem ser efetuadas num FFS, num FNPT I ou II ou num FTD 2/3.

d) Aos pilotos candidatos à emissão de um certificado FI noutra categoria de aeronave que sejam ou tenham sido titulares de um FI(A) ou FI(H) serão creditadas 55 horas correspondentes ao requisito da anterior alínea b).

e) Os pilotos candidatos à emissão de um certificado FI que sejam titulares ou tenham sido titulares de qualquer outro certificado de instrutor emitido em conformidade com o presente Anexo devem cumprir os requisitos da anterior alínea a).

MFCL.940.FI – Revalidação e renovação

1 – Revalidação

a) Para a revalidação de um certificado FI, os titulares terão de cumprir dois dos três seguintes requisitos:

i) 50 H/V de instrução na categoria de aeronave adequada como FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinadores. No caso de revalidação dos privilégios de instrução para IR, 10 dessas 50 H/V devem ser de instrução de voo IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de termo da validade do certificado FI;

ii) Formação de refrescamento de instrutor como FI numa MATO;

iii) Passar uma avaliação de competência em conformidade com o ponto MFCL.935 nos 12 meses imediatamente anteriores à data de termo da validade do certificado de FI.

b) Pelo menos a cada duas revalidações no caso de um FI(A) ou FI(H), ou a cada três revalidações, o titular do certificado terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com o ponto MFCL.935.

2 – Renovação. Caso o certificado de FI tenha caducado, os pilotos devem, num período de 12 meses anterior à data de submissão do pedido de renovação, completar formação de refrescamento de conhecimentos de FI numa MATO e passar uma avaliação de competência em conformidade com o ponto MFCL.935.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de tipo – TRI

MFCL.905.TRI – Privilégios e condições

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

1 – Revalidação e renovação da IR, desde que o TRI seja titular de uma IR válida;

2 – Emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o titular preencha cumulativamente as seguintes condições:

a) 50 horas de experiência de instrução como TRI ou SFI;

b) Tenha dirigido o programa de instrução de voo da parte relevante do curso de formação de TRI em conformidade com a alínea c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.TRI, com a aprovação do HT;

3 – No caso de um TRI para aviões monopiloto:

a) Emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, em operações monopiloto;

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

i) Ser ou ter sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto;

ii) Ter pelo menos 500 H/V em operações multipiloto em aviões e ter completado uma formação de MCCI em conformidade com o ponto MFCL.930.MCCI;

4 – No caso de um TRI para aviões multipiloto:

a) A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:

i) Aviões multipiloto,

ii) Aviões monopiloto complexos e de alta performance quando o piloto procurar obter privilégios para operações multipiloto.

b) Formação MCC.

5 – No caso de um TRI para helicópteros:

a) A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;

b) Formação MCC, desde que tenha completado pelo menos 350 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.

MFCL.910.TRI – Restrições aos privilégios

1 – Geral. Se a instrução para TRI for efetuada apenas em FSTD, os privilégios do TRI cingem-se à instrução em FSTD. Contudo, esta restrição deve incluir os seguintes privilégios para realizar na aeronave:

i) De LIFUS, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na sublinha da alínea d) do n.º 1 do ponto MFCL.930.TRI;

b) De formação sobre aterragem, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na sublinha ii) da alínea d) do n.º 1 do ponto MFCL.930.TRI; ou

c) Do voo de treino especificado na alínea b) do n.º 2 do ponto MFCL.060, desde que o curso de formação TRI inclua a formação referida nas anteriores alíneas a) ou b).

d) A restrição a FSTD deve ser retirada quando os TRI passarem uma avaliação de competência na aeronave.

2 – TRI para aviões – TRI(A). Os privilégios dos TRI estão limitados ao tipo de avião no qual a instrução e a avaliação de competência foram efetuadas. Salvo especificação em contrário nos OSD, para alargar os privilégios dos TRI a outros tipos, os TRI devem ter:

a) Efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 15 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 7 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FSTD;

b) Completado a formação técnica e a instrução de voo do curso TRI aplicável;

c) Passado uma avaliação de competência, em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a Subparte I do presente Anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

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

3 – TRI para helicópteros – TRI(H):

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

i) Completado as partes pertinentes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI;

ii) Efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 10 H/V no tipo de helicóptero aplicável, das quais um máximo de 5 H/V pode ser efetuado num FFS ou num FTD 2/3; e

iii) Passado uma avaliação de competência, em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte I do presente Anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

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

c) A fim de alargar os privilégios de uma TRI(H) a operações multipiloto no mesmo tipo de helicópteros monopiloto, o titular deve ter pelo menos 350 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave ou ter pelo menos 100 H/V em operações multipiloto no tipo específico nos últimos dois anos.

d) Antes de os privilégios de uma TRI(H) serem alargados dos helicópteros monopiloto aos helicópteros multipiloto, o titular deve cumprir o disposto na alínea c) do n.º 4 do ponto MFCL.915.TRI.

e) Não obstante o disposto nas alíneas supra, os titulares de um certificado TRI a quem tenha sido emitida uma qualificação de tipo em conformidade com o disposto no n.º 5 do ponto MFCL.725, estão autorizados a estender os seus privilégios TRI a esse novo tipo de aeronave.

MFCL.915.TRI – Pré-requisitos

Um piloto candidato à emissão de um certificado TRI deve:

1 – Ser titular de uma licença de piloto LP-II ou LP-III na categoria de aeronave aplicável;

2 – Para um certificado TRI(MPA):

a) Ter realizado 1500 H/V em aviões multipiloto; e

b) Ter efetuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, 30 sectores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC ou copiloto, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 sectores podem ter sido num FFS que represente o mesmo tipo.

3 – Para um certificado TRI(SPA):

a) Ter efetuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido num FSTD que represente o mesmo tipo, e

b) Ter completado pelo menos 500 H/V em aviões, incluindo 30 H/V como PIC no tipo de avião aplicável, ou

c) Ser, ou ter sido, titular de um certificado FI para aviões multimotor com privilégios IR(A).

4 – Para um certificado TRI(H):

a) Helicópteros monopiloto e monomotor:

i) Ter completado 250 H/V; ou

ii) Ser titular de um certificado FI(H).

b) Helicópteros monopiloto e multimotor:

i) Ter completado 500 H/V, incluindo 100 H/V como PIC em helicópteros monopiloto multimotor; ou

ii) Ser titular de um certificado de FI(H) e ter completado 100 H/V em helicópteros multimotor.

c) Helicópteros multipiloto:

i) Ter completado 1000 H/V em helicópteros, incluindo:

(1) 350 H/V em helicópteros multipiloto, ou

(2) Para pilotos que já sejam titulares de um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto e multimotor, 100 H/V em operações multipiloto no tipo para o qual é solicitado o certificado TRI(H).

MFCL.930.TRI – Curso de formação

1 – O curso de formação TRI será efetuado na aeronave apenas se não estiver disponível um FSTD e incluirá:

a) 25 horas de técnicas de ensino e aprendizagem;

b) 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

c) 5 H/V de instrução na aeronave adequada, ou num FSTD que represente a mesma aeronave, e 10 H/V para as aeronaves multipiloto, ou num FSTD que represente a dita aeronave;

d) A seguinte formação, consoante o aplicável:

i) Formação específica adicional antes de efetuar LIFUS;

ii) Formação específica adicional antes de efetuar formação sobre aterragem. Essa formação no FSTD deve incluir formação para procedimentos de emergência relacionados com a aeronave.

2 – Os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor obterão a totalidade de créditos correspondente ao requisito da alínea a) do n.º 1;

3 – Um piloto candidato à emissão de um certificado TRI que seja titular de um certificado SFI para o tipo pertinente obterá a totalidade de créditos correspondente aos requisitos do presente MFCL.930. TRI para a emissão de um certificado TRI limitado à instrução de voo em simulador.

MFCL.935.TRI – Avaliação de competência

1 – A avaliação de competência de um TRI para MPA será realizada num FFS. Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, será utilizada uma aeronave.

2 – A avaliação de competência de um TRI para aviões e helicópteros monopiloto complexos e de alta performance será efetuada em qualquer dos seguintes:

a) Num FFS disponível;

b) Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, numa combinação de FSTD e numa aeronave;

c) Se nenhum FSTD estiver disponível ou acessível, numa aeronave.

MFCL.940.TRI – Revalidação e renovação

1 – Revalidação

a) Aviões. Para a revalidação de um certificado TRI(A), os pilotos terão de, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de termo da validade do certificado, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

i) Realizar uma das seguintes partes de um curso de formação completo para qualificação de tipo ou de formação contínua: sessão de simulador com uma duração mínima de 3 horas ou um exercício aéreo de, pelo menos, 1 hora, compreendendo no mínimo 2 descolagens e aterragens;

ii) Completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(A) numa MATO;

iii) Passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935. Os pilotos que cumpriram o disposto na alínea c) do n.º 2 do ponto MFCL.910.TRI, cumprem com este requisito.

b) Helicópteros. Para a revalidação de um certificado TRI(H), os pilotos terão de, no período de validade do certificado TRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

i) Efetuar 50 H/V em cada um dos tipos de aeronave para os quais possuem privilégios de instrução, ou num FSTD que represente os mesmos tipos, das quais pelo menos 15 H/V terão de ser realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de termo da validade do certificado TRI. As H/V como FI, instrutor de qualificação de instrumentos (IRI), instrutor de treino artificial (STI) ou como examinador serão contabilizadas para o efeito;

ii) Completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(H), numa MATO;

iii) No período de 12 meses imediatamente anterior à data de expiração do certificado, ter passado uma avaliação de competência em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935, na alínea c) do n.º 2 do ponto MFCL.910.TRI ou na alínea d) do n.º 3 do ponto MFCL.910.TRI, conforme aplicável.

c) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado TRI, os titulares terão de superar uma avaliação de competência em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935.

d) Se os TRI forem titulares de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência efetuada num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

e) Requisitos específicos para a revalidação de um certificado TRI(H). Os TRI(H) que sejam titulares de um certificado FI(H) do tipo pertinente cumprem com os requisitos das alíneas supra. Neste caso, o certificado TRI(H) será válido até à data de expiração do certificado FI(H).

2 – Renovação. Para a renovação de um certificado TRI, os pilotos devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, ter passado uma avaliação de competência nos termos do ponto MFCL.935 e ter completado o seguinte:

a) Para aviões:

i) Pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FFS;

ii) Formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa MATO.

b) Para helicópteros:

i) Pelo menos 10 H/V, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, das quais 5 H/V, no máximo, podem ser efetuadas num FFS ou num FTD 2/3;

ii) Formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa MATO.

c) Se os pilotos forem titulares de um averbamento em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência efetuada num desses tipos permitirá revalidar o averbamento TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

SECÇÃO IV

Requisitos específicos para o instrutor de qualificação de classe – CRI

MFCL.905.CRI – Privilégios e condições

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

a) A emissão, revalidação ou renovação de qualificações de classe ou de tipo para aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos e de alta performance, para realizar operações monopiloto;

b) Uma qualificação de reboque de planadores ou de voo acrobático para a categoria de avião, desde que o CRI seja titular da respetiva qualificação e tenha demonstrado aptidão para ministrar instrução a um FI certificado em conformidade com o preceituado no n.º 9 do ponto MFCL.905.FI;

c) A extensão dos privilégios da LP-I(A) a outra classe ou variante de avião.

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

a) 15 H/V como PIC em aviões da classe ou do tipo de avião aplicável;

b) Um voo de treino efetuado sob a supervisão de outro CRI ou FI qualificado para essa classe ou esse tipo.

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

a) Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;

b) Possuam pelo menos 500 H/V em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com o ponto MFCL.930.MCCI.

4 – Os pilotos candidatos à emissão de um certificado CRI para aviões multimotor que sejam titulares de um certificado CRI para aviões monomotor devem ter cumprido os pré-requisitos para um CRI previstos no n.º 1 do ponto MFCL.915.CRI, na alínea c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.CRI e no ponto MFCL.935.

MFCL.915.CRI – Pré-requisitos

Um piloto candidato à emissão de um certificado CRI deve ter cumprido pelo menos:

1 – Para aviões multipiloto:

a) 500 H/V em aviões;

b) 30 H/V como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável;

2 – Para aviões monopiloto:

c) 300 H/V em aviões;

d) 30 H/V como PIC na classe ou no tipo de avião aplicável.

MFCL.930.CRI – Curso de formação

1 – O curso de formação para um CRI incluirá pelo menos:

a) 25 horas de instrução de técnicas de ensino e aprendizagem;

b) 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

c) 5 H/V de instrução em aviões multimotor, ou num FSTD que represente essa classe ou tipo de avião, incluindo, pelo menos, 3 H/V no avião, ou, pelo menos, 3 H/V de instrução em aviões monomotor, ministrada por um FI(A) certificado em conformidade com o disposto no n.º 9 do ponto MFCL.905.FI.

2 – Os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor serão creditados na totalidade para a satisfação do requisito da alínea a) do n.º 1.

MFCL.940.CRI – Revalidação e renovação

1 – Para a revalidação de um certificado CRI, os pilotos terão de, durante o período de validade do certificado CRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

a) Ministar pelo menos 10 H/V de instrução de voo como CRI. Caso os pilotos tenham privilégios CRI tanto em aviões monomotor como em aviões multimotor, essas H/V devem ser divididas equitativamente entre aviões monomotor e aviões multimotor;

b) Completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como CRI numa MATO;

c) Passar na avaliação de competência em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935 para aviões multimotor ou monomotor, conforme o caso.

2 – Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado CRI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea c) do n.º 1.

3 – Renovação. Caso o certificado CRI tenha caducado, este pode ser renovado se os pilotos num período de 12 meses anterior à data de submissão do pedido de renovação, tiverem completado:

a) Formação de refrescamento de conhecimentos como CRI numa MATO;

b) Uma avaliação de competência tal como requerido no ponto MFCL.935.

SECÇÃO V

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

MFCL.905.IRI – Privilégios e condições

Os privilégios de um IRI habilitam-no a ministrar instrução para a emissão, revalidação e renovação de uma IR na respetiva categoria de aeronave.

MFCL.915.IRI – Pré-requisitos

Os pilotos candidatos à emissão de um certificado IRI devem:

1 – No caso de um IRI(A):

a) Para prestar formação em FSTD durante um curso de formação numa MATO, ter completado pelo menos 200 H/V em IFR após a emissão da IR, das quais pelo menos 50 H/V em aviões;

b) Para prestar formação num avião, ter completado pelo menos 800 H/V em IFR, das quais pelo menos 400 H/V em aviões;

c) Para requerer um IRI(A) para aviões multimotor, cumprir os requisitos estabelecidos no n.º 1 do ponto MFCL.915.CRI, no ponto MFCL 930.CRI e no ponto MFCL.935.

2 – Para obterem um certificado IRI(H):

a) Para prestar formação em FSTD durante um curso de formação numa MATO, ter completado pelo menos 125 H/V em IFR após a emissão da IR, das quais pelo menos 65 H/V em helicópteros;

b) Para prestar formação num helicóptero, ter completado pelo menos 500 H/V em IFR, das quais pelo menos 250 H/V em helicópteros; e

c) Para helicópteros multimotor, cumprir os requisitos previstos na alínea a) do n.º 3 do ponto MFCL.910.TRI e alínea b) do n.º 4 do ponto MFCL.915.TRI.

MFCL.930.IRI – Curso de formação

1 – O curso de formação para um IRI incluirá pelo menos:

a) 25 horas de instrução de técnicas de ensino e aprendizagem;

b) 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos teóricos de instrumentos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula;

c) Adicionalmente:

i) Para o IRI(A), pelo menos 10 H/V de instrução num avião, FFS, FTD 2/3 ou FPNT II, sendo que, no caso dos pilotos titulares de um certificado FI(A), estas H/V serão reduzidas para 5;

ii) Para o IRI(H), pelo menos 10 H/V instrução num helicóptero, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III. No caso de pilotos titulares de um certificado FI(H), estas H/V serão reduzidas para um mínimo de 5.

2 – A instrução de voo será ministrada por um FI certificado em conformidade com o preceituado no n.º 9 do ponto MFCL.905.FI.

3 – Os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão a totalidade de créditos correspondentes ao requisito da alínea a) do n.º 1.

MFCL.940.IRI – Revalidação e renovação

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

SECÇÃO VI

Requisitos específicos para o instrutor de voo artificial – SFI

MFCL.905.SFI – Privilégios e condições

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

a) Revalidação e renovação de uma IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente;

b) Emissão de uma IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente e tenham realizado o curso de formação IRI.

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

a) Emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações monopiloto.

b) Os privilégios dos SFI para aviões monopiloto podem ser alargados à instrução de voo em operações multipiloto, desde que cumpram as seguintes condições:

i) Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto; ou

ii) 500 H/V em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com o ponto MFCL.930.MCCI;

c) Formação MCC, desde que os privilégios dos SFI (SPA) tenham sido alargados a operações multipiloto em conformidade com a alínea b).

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

a) Emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões multipiloto e, para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações multipiloto;

b) Formação MCC;

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

- a) Emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;
- b) Formação MCC, quando o SFI possuir privilégios para ministrar instrução para helicópteros multipiloto.

MFCL.910.SFI – Restrições aos privilégios

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

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

- a) Completado o conteúdo do curso de qualificação de tipo relativo ao FSTD;
- b) Completado a formação técnica e o conteúdo do programa de instrução de voo do curso TRI relativo ao FSTD;
- c) Efetuado, num curso de qualificação de tipo, pelo menos 3 H/V de instrução, sob a supervisão de um TRE ou SFE qualificado para o efeito, tendo sido considerado apto.

3 – Os privilégios dos SFI serão alargados a outras variantes, em conformidade com os OSD, se os SFI tiverem completado a respetiva formação técnica e conteúdo do programa de instrução de voo do curso TRI relativo ao FSTD.

MFCL.915.SFI – Pré-requisitos

Um piloto candidato à emissão de um certificado SFI deve:

- 1 – Ser ou ter sido titular de uma LP-II ou LP-III na categoria de aeronave adequada;
- 2 – Ter realizado uma verificação de competência para a emissão da qualificação de tipo da aeronave específica num FFS que represente o tipo aplicável, nos 12 meses anteriores ao requerimento; e
- 3 – Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões multipiloto ou SFI(PL), ter:
 - a) Pelo menos 1.500 H/V em aviões multipiloto;
 - b) Realizado, como piloto ou como observador, nos 12 meses anteriores ao requerimento, pelo menos:
 - i) 3 setores de rota no respetivo tipo de aeronave, ou
 - ii) 2 sessões de instrução em simulador de avião de transporte conduzidas por uma tripulação de voo certificada no respetivo tipo. Estas sessões de simulador compreendem dois voos de pelo menos 2 H/V cada entre dois aeródromos diferentes, incluindo o respetivo planeamento pré-voo e debriefing;
 - 4 – Adicionalmente, para um SFI(A) para aviões monopiloto complexos e de alta performance:
 - a) Ter completado, pelo menos, 500 H/V como PIC em aviões monopiloto;
 - b) Ser ou ter sido titular de uma qualificação IR(A) multimotor; e
 - c) Cumprir os requisitos estipulados na alínea b) do n.º 3;
 - 5 – Adicionalmente, para um SFI(H):
 - a) Ter efetuado, como piloto ou como observador, pelo menos 1 H/V no tipo aplicável nos 12 meses anteriores ao requerimento; e
 - b) No caso de helicópteros multipiloto, pelo menos 1000 H/V em helicópteros, incluindo pelo menos 350 H/V em helicópteros multipiloto;

c) No caso de helicópteros monopiloto e multimotor, ter efetuado 500 H/V em helicópteros, incluindo 100 H/V como PIC em helicópteros monopiloto multimotor;

d) No caso de helicópteros monopiloto monomotor, ter efetuado 250 H/V em helicópteros.

e) No caso de helicópteros monopiloto em operações multipiloto, ter realizado pelo menos 350 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.

MFCL.930.SFI – Curso de formação

1 – O curso de formação para um SFI incluirá:

a) O conteúdo do curso de qualificação de tipo relativo ao FSTD;

b) A formação técnica e conteúdo do programa de instrução de voo do curso TRI relativo ao FSTD;

c) 25 horas de instrução de técnicas de ensino e aprendizagem.

2 – Um piloto candidato a um averbamento SFI que seja titular de um averbamento TRI para o tipo pertinente obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos do anterior n.º 1.

MFCL.940.SFI – Revalidação e renovação

1 – Revalidação. Para a revalidação de um certificado SFI, os pilotos terão de, durante o período de validade do averbamento SFI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

a) 50 H/V como instrutores ou examinadores em FSTD, das quais pelo menos 15 H/V no período de 12 meses imediatamente anterior à data de termo da validade do certificado SFI;

b) Formação de refrescamento de instrutor como SFI numa MATO;

c) Passar uma avaliação de competência em conformidade com o ponto MFCL.935.

2 – Adicionalmente, os pilotos devem ter efetuado, num FFS, as verificações de proficiência para a emissão de uma qualificação de tipo na aeronave específica que seja representativa dos tipos para os quais os privilégios são revalidados.

3 – Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado SFI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea c) do n.º 1.

4 – Se o SFI for titular de um averbamento em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência efetuada num desses tipos permitirá revalidar o certificado SFI para os outros tipos de que é titular na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

5 – Renovação. Para a renovação de um averbamento SFI, os pilotos devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, cumprir cumulativamente as seguintes condições:

a) Ter completado treino de refrescamento como SFI numa MATO;

b) Passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto no ponto MFCL.935;

c) Ter efetuado, num FSTD, a prova de perícia para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica representativa dos tipos para os quais são renovados os privilégios.

SECÇÃO VII

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

MFCL.905.MCCI – Privilégios e condições

Os privilégios de um MCCI habilitam-no a ministrar instrução de voo durante a parte prática dos cursos MCC quando estes não estão integrados na formação para qualificação de tipo.

MFCL.910.MCCI – Restrições aos privilégios

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

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

MFCL.915.MCCI – Pré-requisitos

Um piloto candidato à emissão de um certificado MCCI deve:

1 – Ser ou ter sido titular de uma LP-II ou LP-III na categoria de aeronave adequada;

2 – Ter pelo menos:

a) No caso de aviões, 1.500 H/V em operações multipiloto;

b) No caso de helicópteros, 1.000 H/V em operações multipiloto, das quais pelo menos 350 H/V em helicópteros.

MFCL.930.MCCI – Curso de formação

1 – O curso de formação para um MCCI incluirá pelo menos:

a) 25 horas de instrução de técnicas de ensino e aprendizagem;

b) Formação técnica relacionada com o tipo de FSTD em que o piloto pretende dar instrução;

c) 3 H/V de instrução prática, que pode ser instrução de voo ou instrução MCC no FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS pertinente, sob a supervisão de um TRI, SFI ou MCCI nomeado pela MATO para esse efeito. Estas H/V de instrução de voo sob supervisão incluirão a avaliação das competências do instrutor como preceituado em MFCL.920.

2 – Os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um averbamento FI, TRI, CRI, IRI ou SFI serão creditados na totalidade tendo em vista o requisito da alínea a) do n.º 1.

MFCL.940.MCCI – Revalidação e renovação

1 – Para a revalidação de um averbamento MCCI, o piloto deve ter completado os requisitos estipulados na alínea c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.MCCI, no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS pertinente nos últimos 12 meses do período de validade do averbamento MCCI.

2 – Renovação. Caso o certificado MCCI tenha caducado, o piloto deve completar os requisitos estipulados nas alíneas b) e c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.MCCI, no tipo de FNPT II/III, FTD 2/3 ou FFS pertinente.

SECÇÃO VIII

Requisitos específicos para o instrutor de treino artificial – STI

MFCL.905.STI – Privilégios e condições

1 – Os privilégios de um STI habilitam-no a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave adequada, para:

a) A emissão de uma licença;

b) A emissão, revalidação e renovação de uma IR e de uma qualificação de classe ou de tipo para aeronaves monopiloto, com exceção de aviões complexos monopiloto e de alta performance.

MFCL.910.STI – Restrições aos privilégios

- 1 – Os privilégios dos STI são limitados ao FSTD em que o curso de instrução STI foi realizado.
- 2 – Os privilégios podem estender-se a FSTD que representem outros tipos de aeronave, se nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento os titulares tiverem:
 - a) Completado o programa do FSTD do curso TRI ou CRI na classe ou no tipo de aeronave para a qual são requeridos privilégios de instrução;
 - b) Passado, no FSTD em que a instrução de voo será ministrada, a secção da verificação de proficiência aplicável, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo, para a respetiva classe ou tipo de aeronave.
 - c) Para um STI(A) que apenas ministra instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma LP-I(A).
 - d) Realizado, num curso LP-II, IR, LP-I ou de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos 3 H/V de instrução sob a supervisão de um FI, de um CRI(A), de um IRI ou de um TRI nomeado pela MATO para esse efeito, incluindo pelo menos 1 hora de instrução de voo supervisionada por um FIE na categoria de aeronave adequada.

MFCL.915.STI – Pré-requisitos

- 1 – Os pilotos candidatos à emissão de um certificado STI devem:
 - a) Ser, ou ter sido titulares nos três anos anteriores ao requerimento, de uma licença de piloto e de privilégios de instrução adequados aos cursos nos quais pretendem ministrar a instrução;
 - b) Ter realizado num FSTD a verificação de proficiência pertinente para a qualificação de classe ou de tipo, no período de 12 meses imediatamente anterior ao requerimento.
- 2 – Os pilotos candidatos à emissão de um certificado STI(A) que pretendam ministrar instrução apenas em dispositivos BITD, terão apenas de realizar os exercícios adequados para uma prova de perícia para a emissão de uma LP-I;
- 3 – Adicionalmente aos requisitos dispostos no anterior n.º 1, para a emissão de um certificado STI(H), os pilotos devem ter efetuado pelo menos 1 H/V como observadores na cabina de pilotagem do tipo de helicóptero aplicável, nos 12 meses imediatamente anteriores ao requerimento.

MFCL.930.STI – Curso de formação

- 1 – O curso de formação para o STI consistirá em pelo menos 3 H/V 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 H/V de instrução sob supervisão incluirão a avaliação da competência do piloto como preceituado em MFCL.920.
- 2 – Os pilotos candidatos a um averbamento STI(A) que pretendam dar instrução apenas num BITD, terão de completar a instrução de voo num BITD.
- 3 – Para os pilotos candidatos a um averbamento STI(H), o curso incluirá também o conteúdo FFS do curso TRI aplicável.

MFCL.940.STI – Revalidação e renovação do certificado STI

- 1 – Revalidação. Para a revalidação de um certificado STI, os pilotos devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de termo da validade do certificado STI, cumprir as seguintes condições:
 - a) Ter realizado pelo menos 3 H/V de instrução de voo num FSTD, como parte de um curso completo LP-II, IR, LP-I ou de qualificação de classe ou de tipo;

b) Ter passado no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

c) Para os STI(A) que apenas ministrem instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma LP-I apenas.

2 – Renovação. Para a renovação de um certificado STI, os pilotos devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento:

a) Completar uma formação de refrescamento como STI numa MATO;

b) Passar no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o Apêndice VIII do presente Anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

c) Para um STI(A) que apenas ministre instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma LP-I(A) apenas;

d) Realizar, na categoria de aeronave pertinente, como parte de um curso completo LP-II, IR, LP-I ou de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos 3 H/V de instrução de voo sob a supervisão de um FI, de um CRI, de um IRI ou de um TRI nomeado pela MATO para esse efeito, incluindo pelo menos 1 H/V de instrução supervisionada por um FIE.

SECÇÃO IX

Instrutor de qualificação de voo de montanha – MI

MFCL.905.MI – Privilégios e condições

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

MFCL.915.MI – Pré-requisitos

Um piloto candidato a um certificado MI deve:

1 – Ser titular de um certificado FI, CRI ou TRI com privilégios para aviões monopiloto;

2 – Ser titular de uma qualificação de montanha.

MFCL.930.MI – Curso de formação

1 – O curso de formação para a qualificação MI incluirá a avaliação da competência do piloto como preceituado em MFCL.920.

2 – Antes de frequentarem o curso, os pilotos terão de efetuar previamente um voo com um MI titular de um certificado FI para avaliar a sua experiência e as suas aptidões para seguirem o curso de formação.

MFCL.940.MI – Validade do certificado MI

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

SECÇÃO X

Requisitos específicos para o instrutor de voos de ensaio – FTI

MFCL.905.FTI – Privilégios e condições

1 – Os privilégios de um instrutor de voos de ensaio (FTI) habilitam-no a dar instrução, na categoria de aeronave pertinente, para:

a) A emissão de qualificações de voos de ensaio de categoria 1 e 2, em conformidade com o Apêndice IX, desde que seja titular da qualificação de voos de ensaio da categoria pertinente;

b) A emissão de um certificado FTI, na categoria pertinente de qualificação de voos de ensaio, desde que o instrutor tenha pelo menos dois anos de experiência como instrutor de voos de ensaio.

2 – Os privilégios de um FTI que seja titular de uma qualificação de voos de ensaio de categoria 1 incluem a instrução de voo para qualificações de voos de ensaio de categoria 2.

MFCL.915.FTI – Pré-requisitos

Um piloto candidato a um certificado FTI deve:

1 – Ser titular de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com o preceituado em MFCL.820;

2 – Ter completado, pelo menos, 200 H/V de ensaio de categoria 1 ou 2.

MFCL.930.FTI – Curso de formação

1 – O curso de formação para um FTI incluirá pelo menos:

a) 25 horas de técnicas de ensino e aprendizagem;

b) 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

c) 5 H/V de instrução sob a supervisão de um FTI qualificado em conformidade com o preceituado no n.º 2 do ponto MFCL.905.FTI. Estas H/V de instrução incluirão a avaliação da competência do piloto como preceituado em MFCL.920.

2 – Atribuição de créditos:

a) Os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado de instrutor receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea a) do n.º 1.

b) Adicionalmente, os pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI ou TRI na categoria de aeronave pertinente receberão os créditos correspondentes ao requisito da alínea b) do n.º 1.

MFCL.940.FTI – Revalidação e renovação

1 – Revalidação. Para a revalidação de um certificado FTI, o piloto terá de, no período de validade do certificado FTI, cumprir um dos seguintes requisitos:

a) Efetuar pelo menos:

i) 50 H/V de ensaio, das quais pelo menos 15 H/V nos 12 meses anteriores à data de termo da validade do certificado FTI, e

ii) 5 H/V de instrução para voos de ensaio nos 12 meses anteriores à data de termo da validade do certificado FTI; ou

b) Receber formação de refrescamento como FTI numa MATO. A formação de refrescamento terá como base a parte prática da instrução de voo do curso de formação FTI, em conformidade com o preceituado na alínea c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.FTI, e incluirá pelo menos um voo de instrução sob a supervisão de um FTI certificado em conformidade com o preceituado no n.º 2 do ponto MFCL.905.FTI;

2 – Renovação. Caso o certificado FTI tenha caducado, o piloto deve receber formação de refrescamento de conhecimentos como FTI numa MATO, a qual cumprirá pelo menos os requisitos previstos na alínea c) do n.º 1 do ponto MFCL.930.FTI.

SECÇÃO XI

Instrutor de qualificação de combate a incêndios – FFI

MFCL.905.FFI – Privilégios e condições

Os privilégios de um FFI habilitam-no a ministrar instrução de voo para a emissão de uma qualificação de combate a incêndios.

MFCL.915.FFI – Pré-requisitos

Um piloto candidato a um certificado FFI deve:

- 1 – Ser titular de um certificado FI, CRI ou TRI com privilégios para aviões monopiloto;
- 2 – Ser titular de uma qualificação de combate a incêndios.

MFCL.930.FFI – Curso de formação

1 – O curso de formação para a qualificação FFI incluirá a avaliação da competência do piloto como preceituado em MFCL.920.

2 – Antes de frequentarem o curso, os pilotos terão de efetuar previamente um voo com um FFI titular de um certificado FI para avaliar a sua experiência e as suas aptidões para seguirem o curso de formação.

MFCL.940.FFI – Validade do certificado FFI

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

SUBPARTE I

Examinadores

SECÇÃO I

Requisitos comuns

MFCL.1000 – Certificados de examinador

1 – Geral. Os titulares de um certificado de examinador devem:

a) Ser titulares, salvo especificação em contrário no presente Anexo, de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àqueles para os quais estão autorizados a realizar provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências e o privilégio para ministrar a correspondente instrução;

b) Estar qualificados para exercerem funções de PIC durante uma prova de perícia, uma verificação de proficiência ou uma avaliação de competência quando realizadas na aeronave.

2 – Condições especiais:

a) A AAN pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para a realização de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências, caso o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente Subparte não seja possível devido à introdução de qualquer uma das seguintes situações:

i) Novas aeronaves na defesa nacional;

ii) Novos cursos de formação no presente Anexo.

b) Tal certificado será limitado às provas de perícia, às verificações de proficiência e às avaliações de competências necessárias para a introdução do novo tipo de aeronave ou do novo curso de formação e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder um ano.

c) Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea a) do n.º 2, que pretendam requerer um certificado de examinador têm de cumprir os pré-requisitos e requisitos de revalidação previstos para essa categoria de certificado.

d) Caso não esteja disponível um examinador qualificado, a AAN pode autorizar, mediante avaliação caso a caso, instrutores que ainda não sejam titulares de um certificado de examinador, mas que são titulares da licença, qualificação ou certificado equivalente às provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências a avaliar.

MFCL.1005 – Limitação dos privilégios

Os examinadores não podem realizar:

1 – Provas de perícia ou avaliações da competência aos pilotos candidatos à emissão de uma licença, qualificação ou certificado a quem tenham ministrado mais de 25 % da instrução de voo exigida para a licença, qualificação ou certificado para o qual está a ser efetuada a prova de perícia ou a avaliação de competência; e

2 – Provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência quando considerarem que a sua objetividade pode estar em causa.

MFCL.1010 – Pré-requisitos para os examinadores

Um piloto candidato a um certificado de examinador deve demonstrar:

1 – Conhecimentos e experiência adequada relativamente aos privilégios de um examinador;

2 – Que nos últimos três anos, não foi alvo de suspensão, limitação ou revogação de qualquer uma das suas licenças, qualificações ou certificados emitidos em conformidade com a presente Parte.

MFCL.1015 – Curso de formação para examinadores

1 – O piloto candidato a um certificado de examinador deve frequentar um curso numa MATO aprovado pela AAN.

2 – O curso consistirá em instrução teórica e prática e incluirá, pelo menos:

a) A condução de duas provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência para as licenças, qualificações ou certificados;

b) Instrução sobre os requisitos plasmados na presente Parte e os requisitos operacionais aplicáveis, relativamente à condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competência, assim como sobre a documentação conexa e a elaboração de relatórios;

c) Uma sessão de informação sobre os procedimentos administrativos relativamente à emissão de licenças, qualificações e certificados no âmbito da defesa nacional;

3 – Os titulares de um certificado de examinador emitido pela AAN têm privilégios para conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência dos pilotos militares no âmbito da defesa nacional, incluindo os pilotos estrangeiros nos termos do Artigo 8.º

MFCL.1020 – Avaliação das competências dos examinadores

Os candidatos a um certificado de examinador têm de demonstrar a sua competência a um examinador nomeado pela MATO ou MDTO, através da condução de uma prova de perícia, de uma verificação de proficiência ou de uma avaliação de competência no papel de examinador para o qual pretendem obter privilégios, e que incluirá o *briefing*, o *debriefing* e o registo de dados.

MFCL.1025 – Validade, revalidação e renovação dos certificados de examinador

1 – Validade. O certificado de examinador é válido por três anos.

2 – Revalidação. Para a revalidação de um certificado de examinador, os titulares devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

a) Antes da data de termo da validade do certificado, ter realizado pelo menos 6 provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência;

b) Nos 12 meses imediatamente anteriores ao termo da validade do certificado, terem completado um curso de refrescamento de examinador numa MATO aprovado pela AAN.

c) Uma das provas de perícia, verificações de proficiência ou as avaliações de competência realizadas em conformidade com a alínea a) deve ter lugar nos 12 meses imediatamente anteriores ao termo da validade do certificado de examinador e deve:

- i) Ter sido avaliada por um examinador nomeado pela MATO ou MDTO; ou
- ii) Cumprir os requisitos do ponto MFCL.1020.

iii) Se os pilotos candidatos a uma revalidação possuírem privilégios para mais do que uma categoria de examinador, todos os privilégios de examinador podem ser revalidados se os pilotos cumprirem os requisitos estabelecidos no ponto MFCL.1020, para uma das categorias dos certificados de examinador de que são titulares.

3 – Renovação. Caso o certificado tiver expirado, antes de retomar o exercício dos privilégios, os pilotos devem cumprir os requisitos previstos no ponto MFCL.1020 nos 12 meses imediatamente anteriores ao pedido de renovação.

4 – Um certificado de examinador só pode ser revalidado ou renovado se os pilotos demonstrarem a continuação do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos pontos MFCL.1010 e MFCL.1030.

MFCL.1030 – Condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências

1 – Na condução de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências os examinadores devem:

a) Garantir que a comunicação com o piloto possa ser estabelecida sem quaisquer barreiras linguísticas;

b) Verificar se o piloto cumpre todos os requisitos relativos à qualificação, formação e experiência previstos na presente Parte para a emissão, revalidação ou renovação da licença, qualificação e certificado para o qual é realizada a prova de perícia, a verificação de proficiência ou a avaliação de competência;

c) Informar o piloto das consequências de prestar informações incompletas, inexatas ou falsas relacionadas com a sua formação e experiência de voo.

2 – Após a realização da prova de perícia, verificação de proficiência avaliação de competência, o examinador deve:

a) Informar o piloto e a MATO ou MDTO do resultado da prova. No caso de uma aprovação parcial ou reprovação, o examinador informa o piloto de que não pode usar os privilégios da qualificação até obter uma aprovação total. O examinador deve detalhar qualquer exigência posterior de formação e explicar o direito de recurso do piloto;

b) No caso de aprovação numa verificação de proficiência ou numa avaliação de competência para a revalidação ou renovação, deve comunicar à AAN a nova data de validade da qualificação ou do certificado;

c) O original do relatório assinado da prova de perícia, da verificação de proficiência ou da avaliação de competência será enviado para a AAN e será entregue uma cópia do mesmo ao candidato. O relatório incluirá:

i) Uma declaração de que o examinador verificou que o piloto cumpre os requisitos de experiência e formação aplicáveis previstos na presente Parte,

ii) A confirmação de que todas as manobras e exercícios exigidos foram realizados, bem como informações sobre o exame oral de conhecimentos teóricos, quando aplicável. Caso tenha reprovado num item, o examinador registará as razões da reprovação,

iii) O resultado da prova, da verificação de proficiência ou da avaliação de competência.

3 – Os examinadores devem conservar, durante cinco anos, os registos com os detalhes de todas as provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências realizadas e os seus resultados.

SECÇÃO II

Requisitos específicos para examinadores de voo – FE

MFCL.1005.FE – Privilégios e condições

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

a) Provas de perícia para a emissão de uma LP-I(A) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo de avião monopiloto, com exceção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1000 H/V em aviões, incluindo pelo menos 250 H/V de instrução;

b) Provas de perícia para a emissão de uma LP-II e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de classe e de tipo de avião monopiloto, com exceção de aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2000 H/V em aviões, incluindo pelo menos 250 H/V de instrução;

c) Provas de perícia para a emissão de uma qualificação de montanha, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 500 H/V em aviões, incluindo pelo menos 500 descolagens e aterragens em instrução de voo para a qualificação de montanha.

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

a) Provas de perícia para a emissão de uma LP-I(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de tipo de helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa LP-I(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 1 000 H/V em helicópteros, incluindo pelo menos 250 H/V de instrução;

b) Provas de perícia para a emissão de uma LP-II(H) e provas de perícia e verificações de proficiência para as qualificações associadas de tipo para helicópteros monopiloto monomotor averbadas numa LP-II(H), desde que o examinador tenha realizado pelo menos 2.000 H/V em helicópteros, incluindo pelo menos 250 H/V de instrução;

c) Provas de perícia e verificações de proficiência para qualificações associadas de tipo para helicópteros monopiloto multimotor averbadas numa LP-I (H) ou numa LP-II(H), desde que o examinador tenha cumprido os requisitos previstos nas alíneas a) ou b), conforme o caso, e seja titular de uma LP-II(H) ou LP-III(H) e, se aplicável, de uma IR(H).

MFCL.1010.FE – Pré-requisitos

Um piloto candidato a um certificado FE deve ser titular de um certificado FI na respetiva categoria de aeronave.

SECÇÃO III

Requisitos específicos para os examinadores de qualificação de tipo – TRE

MFCL.1005.TRE – Privilégios e condições

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

a) Provas de perícia para a emissão inicial de qualificações de tipo de aviões;

b) Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de IR;

c) Provas de perícia para a emissão de uma LP-III(A);

d) Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI ou SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com o n.º 2 do ponto MFCL.1015.

2 – TRE(H). Os privilégios de um TER habilitam-no a conduzir:

a) Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo de helicópteros;

b) Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, ou para a extensão da IR(H) de helicópteros monomotor a helicópteros multimotor, desde que o TRE(H) seja titular de uma IR(H) válida;

c) Provas de perícia para a emissão de uma LP-III(H);

d) Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI(H) ou SFI(H), desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com o n.º 2 do ponto MFCL.1015.

MFCL.1010.TRE – Pré-requisitos

1 – TRE(A). Os pilotos candidatos a um certificado TRE para aviões devem:

a) No caso de aviões multipiloto, ter efetuado pelo menos 1500 H/V em aviões multipiloto, das quais pelo menos 500 H/V como PIC;

b) No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance, ter efetuado 500 H/V em aviões monopiloto, das quais pelo menos 200 H/V como PIC;

c) Ser titulares de uma LP-II(A) ou LP-III(A) e de um certificado TRI para o tipo aplicável;

d) Para a emissão inicial de um certificado TRE, ter efetuado pelo menos 50 H/V de instrução como TRI, FI ou SFI no tipo aplicável ou num FSTD que represente o mesmo tipo.

2 – TER(H). Os pilotos candidatos a um certificado TRE(H) devem:

a) Ser titulares de um certificado TRI(H) ou, no caso de helicópteros monopiloto monomotor, de um certificado FI(H) válido, para o tipo aplicável;

b) Para a emissão inicial de um certificado TRE, ter completado 50 H/V de instrução como TRI, FI ou SFI no tipo aplicável ou num FSTD que represente o mesmo tipo.

c) No caso de helicópteros multipiloto, ser titulares de uma LP-II(H) ou LP-III(H) e ter completado pelo menos 1.500 H/V em helicópteros multipiloto, das quais pelo menos 500 H/V como PIC;

d) No caso de helicópteros monopiloto multimotor:

i) Ter completado 1000 H/V em helicópteros, das quais 500 H/V como PIC;

ii) Ser titular de uma LP-II(H) ou LP-III(H) e, se for caso disso, de uma IR(H) válida.

e) No caso de helicópteros monopiloto monomotor:

i) Ter completado 750 H/V em helicópteros, das quais 500 H/V como PIC,

ii) Ser titular de uma LP-II(H) ou LP-III(H).

f) Para que os privilégios monopiloto de um TRE(H) sejam alargados a operações multipiloto no mesmo tipo de helicópteros, o titular deve ter cumprido quer:

i) Pelo menos 100 H/V em operações multipiloto neste tipo; ou

ii) Pelo menos 350 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.

g) No caso de pilotos candidatos a um primeiro certificado TRE multipiloto multimotor, as 1500 H/V em helicópteros multipiloto exigidas na alínea c) do n.º 2 podem ser consideradas cumpridas se os pilotos tiverem completado as 500 H/V como PIC num helicóptero multipiloto do mesmo tipo.

SECÇÃO IV

Requisitos específicos para Examinadores de Qualificação de Classe – CRE

MFCL.1005.CRE CRE – Privilégios

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

1 – Provas de perícia para a emissão de qualificações de classe e de tipo;

2 – Verificações de proficiência para:

a) A revalidação e a renovação de qualificações de classe e de tipo;

b) A revalidação de IR, desde que os CRE tenham concluído pelo menos 1500 H/V em aviões e pelo menos 450 H/V em IFR;

c) A renovação de IR, desde que os CRE cumpram os requisitos estabelecidos no n.º 1 do ponto MFCL.1010.IRE.

3 – Provas de perícia para a extensão dos privilégios da LP-I(A) a outra classe ou variante de avião.

MFCL.1010.CRE – Pré-requisitos

Os pilotos candidatos a um certificado CRE devem:

1 – Ser ou terem sido titulares de uma LP-II(A) ou LP-III(A) com privilégios monopiloto e ser titulares de uma LP-I;

2 – Ser titulares de um certificado CRI ou FI para a classe ou o tipo aplicável;

3 – Ter completado 500 H/V em aviões.

SECÇÃO V

Requisitos específicos para examinadores de qualificação de voo por instrumentos – IRE

MFCL.1005.IRE – Privilégios

Os privilégios dos titulares de um certificado de examinador de qualificação de voo por instrumentos (IRE) habilitam-no a realizar provas de perícia para a emissão e verificações de proficiência para a revalidação e a renovação de IR.

MFCL.1010.IRE – Pré-requisitos

1 – IRE(A). Os pilotos candidatos a um certificado IRE para aviões devem ser titulares de um certificado IRI(A) ou FI(A) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(A) e devem ter concluído:

a) 2.000 – H/V em aviões; e

b) 450 H/V em IFR, das quais 250 H/V como instrutores.

2 – IRE(H). Os pilotos candidatos a um certificado IRE para helicópteros devem ser titulares de um certificado IRI(H) ou FI(H) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(H) e devem ter concluído:

a) 2.000 – H/V como pilotos em helicópteros; e

b) 300 H/V por instrumentos em helicópteros, das quais 200 H/V como instrutores.

SECÇÃO VI

Requisitos específicos para examinadores de voo artificial – SFE

MFCL.1005.SFE – Privilégios e condições

1 – SFE para aviões [SFE(A)]. Os privilégios dos SFE para aviões consistem em conduzir num FFS ou, relativamente às avaliações da alínea d), no FSTD aplicável:

a) Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões;

b) Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano;

c) Provas de perícia para a emissão de uma LP-III(A);

d) Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(A) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com o n.º 2 do ponto MFCL.1015.

2 – SFE(H) para helicópteros [SFE(H)]. Os privilégios dos SFE(H) consistem em conduzir num FFS ou, no que toca às avaliações da alínea d), no FSTD aplicável:

a) Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo;

Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que os SFE tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano anterior à verificação de proficiência;

b) Provas de perícia para a emissão de LP-III(H); e

c) Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI(H), desde que tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(H) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com o n.º 2 do ponto MFCL.1015.

MFCL.1010.SFE – Pré-requisitos

1 – SFE(A). Os candidatos a um certificado SFE(A) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

a) No caso de aviões multipiloto:

i) Ser ou ter sido titulares de uma LP-III(A) e de uma qualificação de tipo;

ii) Ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo de avião aplicável; e

iii) Ter pelo menos 1500 H/V em aviões multipiloto;

b) No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance:

i) Ser ou ter sido titulares de uma LP-II(A) ou de uma LP-III(A) e de uma qualificação de tipo;

ii) Ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo ou a classe de avião aplicável; e

iii) Ter pelo menos 500 H/V em aviões monopiloto;

c) Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 H/V de instrução de voo artificial como TRI(A) ou SFI(A) no tipo aplicável.

2 – SFE(H). Os pilotos candidatos a um certificado SFE(H) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

- a) Ser ou ter sido titulares de uma LP-III(H) e de uma qualificação de tipo para o tipo de helicóptero aplicável;
- b) Ser titulares de um certificado SFI(H) para o tipo de helicóptero aplicável;
- c) Ter pelo menos 1000 H/V em helicópteros multipiloto;
- d) No caso de helicópteros monopiloto em operações multipiloto, ter realizado pelo menos 350 H/V em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave;
- e) Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 H/V de instrução de voo artificial como TRI(H) ou SFI(H) no tipo aplicável.

SECÇÃO VII

Requisitos específicos para os examinadores de instrutores de voo – FIE

MFCL.1005.FIE – Privilégios e condições

1 – FIE(A). Os privilégios de um FIE para aviões habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(A), CRI(A), IRI(A) e TRI(A) em aviões monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente.

2 – FIE(H). Os privilégios de um FIE para helicópteros habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados FI(H), IRI(H) e TRI(H) em helicópteros monopiloto, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente.

MFCL.1010.FIE – Pré-requisitos

1 – FIE(A). Os pilotos candidatos a um certificado FIE para aviões que pretendam conduzir avaliações de competência, devem:

- a) Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
- b) Ter completado 2 000 H/V em aviões; e
- c) Ter pelo menos 100 H/V na instrução de candidatos a um certificado de instrutor.

2 – FIE(H). Os pilotos candidatos a um certificado FIE para helicópteros devem:

- a) Ser titulares do certificado de instrutor pertinente, conforme o caso;
- b) Ter completado 2 000 H/V em helicópteros;
- c) Ter pelo menos 100 H/V na instrução de candidatos a um certificado de instrutor.

APÊNDICE I

Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos

Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos na mesma ou em outra categoria de aeronave – instrução de transição e requisitos de exame

1 – LP-I

a) Para a emissão de uma LP-I, serão creditados aos titulares de uma LP-I, de uma LP-II ou de uma LP-III noutra categoria de aeronave os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas no n.º 1 do ponto MFCL.215.

2 – LP-II

a) Os pilotos candidatos à emissão de uma LP-II que sejam titulares de uma LP-II noutra categoria de aeronave devem ter recebido formação de transição em conhecimentos teóricos numa MATO, num curso aprovado tendo por base as diferenças identificadas entre os programas da LP-II para as diferentes categorias de aeronave.

b) Os pilotos devem concluir com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias, na respetiva categoria de aeronave:

021	Conhecimentos gerais sobre a aeronave: célula e sistemas, equipamento elétrico, central elétrica e equipamento de emergência
022	Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação
032/034	Performance dos aviões ou helicópteros, conforme aplicável
070	Procedimentos operacionais
080	Princípios de voo

c) Aos pilotos candidatos à emissão de uma LP-II que tenham passado os exames teóricos de conhecimentos para uma IR na mesma categoria de aeronave, serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos em desempenho humano, meteorologia e comunicações.

3 – LP-III

a) Os pilotos candidatos à emissão de uma LP-III que sejam titulares de uma LP-III noutra categoria de aeronave devem ter recebido instrução de transferência em conhecimentos teóricos numa MATO com base nas diferenças identificadas entre os programas LP-III para as diferentes categorias de aeronave.

b) Os pilotos devem concluir com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos definidos nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021	Conhecimentos gerais sobre a aeronave: célula e sistemas, equipamento elétrico, central elétrica e equipamento de emergência
022	Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação
032/034	Performance dos aviões ou helicópteros, conforme aplicável
070	Procedimentos operacionais
080	Princípios de voo

c) Aos pilotos candidatos a uma LP-III(A) que tenham passado os exames teóricos para uma LP-II(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações.

d) Aos pilotos candidatos a uma LP-III(H) que tenham passado os exames teóricos para uma LP-II(H), serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

Direito aéreo;

Princípios de voo (helicóptero);

Comunicações.

e) Aos pilotos candidatos a uma LP-III(A) que tenham passado o exame teórico para uma IR(A) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre comunicações.

f) Aos pilotos candidatos a uma LP-III(H) com uma IR(H) que tenham passado os exames teóricos para uma LP-II(H) serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

Princípios de voo (helicóptero);

Comunicações.

4 – IR

a) Aos pilotos candidatos a uma IR que tenham passado os exames teóricos para uma LP-II na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

Performance humana,

Meteorologia;

Comunicações.

b) Aos pilotos candidatos a uma IR(H) que tenham passado os exames teóricos para uma LP- III(H) VFR é exigido que passem nos exames das seguintes matérias:

Direito aéreo;

Planeamento e monitorização de voo; e

Radionavegação.

APÊNDICE II

Proficiência linguística na função *speaking* em língua inglesa

1 – Os parâmetros para aferição da língua inglesa conforme o prescrito no MFCL.055 e a correspondente conversão entre o STANAG 6001 da OTAN e o Regulamento (UE) N.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, é a seguinte:

a) Parâmetros para aferição do Nível 2+

É capaz de comunicar em muitas conversas formais e informais sobre temas práticos, profissionais e sociais do dia-a-dia.

Está apto a discutir interesses particulares e áreas especiais de competência de uma forma que é, muitas vezes, eficaz e aceitável para um falante nativo.

É capaz de usar a linguagem de forma eficaz para narrar, descrever, afirmar factos, comparar e contrapor, dar instruções detalhadas e orientações.

Tem capacidade para usar a linguagem com menos facilidade e eficácia quando apoia opiniões, esclarece pontos, responde a objeções.

Demonstra algumas limitações linguísticas quando participa em reuniões, apresenta *briefings*, ou quando lida com assuntos e situações desconhecidas.

Geralmente obtém informação e opinião informada de falantes nativos.

Consegue discutir, frequentemente, conceitos abstratos, mas raramente consegue desenvolver formulações linguísticas abstratas com sucesso.

Comunica relativamente bem com falantes nativos não acostumados a falar com os não- nativos, embora os nativos possam aperceber-se de alguma construção frásica estranha.

É capaz de criar um discurso significativamente longo, para além do nível de parágrafo, no entanto, o vocabulário impreciso e uso imperfeito de estruturas mais complexas e recursos coesivos, poderão, por vezes, interferir com os esforços para elaborar um argumento ou ponto de vista.

Erros de pronúncia podem, ocasionalmente, impedir a comunicação, no entanto, o discurso é geralmente apropriado para a situação.

b) Parâmetros para aferição do Nível 3

É capaz de participar efetivamente na maioria das conversas formais e informais sobre temas práticos, sociais e profissionais.

Está apto a discutir interesses particulares e áreas especiais de competência com facilidade considerável.

Tem capacidade para usar a linguagem para executar tarefas profissionais tão comuns como responder a objeções, esclarecer pontos, justificar decisões, responder a desafios, apoiar uma opinião, afirmando e defendendo uma determinada orientação.

É capaz de demonstrar competência linguística na condução de reuniões, apresentando briefings ou outros monólogos extensos e complexos, elaborando hipóteses e lidando com assuntos e situações com as quais está pouco familiarizado.

É capaz de obter informação e opinião informada de falantes nativos. Está apto a transmitir conceitos abstratos em discussões sobre temas como economia, cultura, ciência, tecnologia, filosofia, bem como em matérias do seu campo profissional.

Produz um discurso extenso e transmite ideias de forma correta e eficaz. É capaz de utilizar dispositivos estruturais, de forma flexível e elaborada.

Fala prontamente e de uma forma apropriada para a situação.

Sem ter de procurar por palavras ou frases, usa uma linguagem clara e relativamente natural para reflexão sobre conceitos e produção de ideias facilmente compreensíveis para os falantes nativos.

Poderá não entender completamente algumas referências culturais, provérbios e alusões, bem como as implicações de nuances e expressões idiomáticas, mas pode facilmente corrigir a conversação.

A pronúncia pode ser obviamente estrangeira.

Poderão ocorrer erros em frequências baixas ou estruturas altamente complexas, características de um estilo formal de discurso. No entanto, erros ocasionais na pronúncia, gramática, ou vocabulário não são suficientemente graves para distorcer o significado e, raramente, perturbam o falante nativo.

c) Parâmetros para aferição do Nível 3+

É capaz de participar efetivamente em todas as conversas formais e informais sobre temas práticos, sociais e profissionais.

Está apto a usar facilmente a linguagem para executar tarefas profissionais, tais como justificar decisões, responder a desafios e a defender uma determinada orientação.

Produz discurso prolongado de forma pronta, transmitindo o significado de maneira correta e eficaz.

Os tópicos do discurso podem abarcar áreas como economia, cultura, ciência e tecnologia, bem como o seu campo profissional.

É capaz de realizar uma quantidade significativa de tarefas de linguagem altamente sofisticadas, incluindo a representação de uma política oficial ou ponto de vista.

Comunica de forma normalmente eficaz com os falantes nativos em conferências, negociações, palestras, apresentações e debates.

Geralmente consegue elaborar sobre conceitos altamente abstratos, usando formulações linguísticas abstratas na discussão de temas complexos.

O discurso é geralmente apropriado à situação.

Mostra alguma capacidade para adaptar o uso da língua para comunicar com muitos tipos de público.

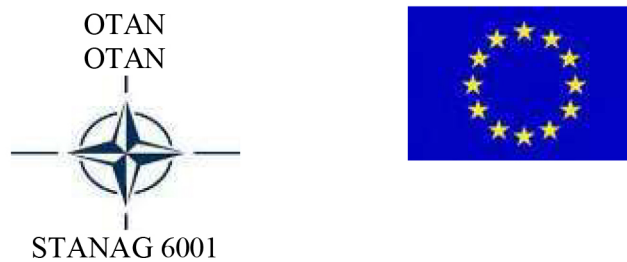
Frequentemente demonstra possuir os conhecimentos linguísticos necessários para aconselhar ou persuadir os outros, mas pode mostrar alguma inconsistência devido a limitações sociolinguísticas.

Mostra alguma inconsistência na capacidade para definir o tom das trocas verbais com uma variedade de falantes nativos, bem como mudar o tom, de forma a ajustar-se às mudanças iniciadas por outros oradores.

Por vezes é capaz de expressar nuances, subtilezas e humor, e está apto a responder adequadamente a referências relacionadas com questões culturais, incluindo provérbios e alusões.

Existem algumas limitações no desempenho destas competências mais sofisticadas; tal poderá ser verificado em função da hesitação, maior esforço ou erros incaracterísticos. No entanto, a pronúncia e ocasionais lapsos de gramática, vocabulário, ou referências culturais não perturbam os falantes nativos nem interferem com inteligibilidade do discurso.

d) Tabela de conversão:



Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão de 3 de novembro

4	4+	5	6
3	3+		5
2+			4
2	1+		3
1			2
0+	0		1

Tabela I

APÊNDICE III

Cursos de formação para a emissão de uma LP-II e uma LP-III

1 – O presente Apêndice descreve os requisitos para os diferentes tipos de cursos de formação para a emissão de uma LP-II ou de uma LP-III, com ou sem uma qualificação IR.

A. Curso Integrado LP-II/LP-III – Aviões

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II/LP-III(A) consiste em formar militares para operarem como pilotos em aviões multipiloto e multimotor, e obter uma LP-II(A)/IR.

2 – Um piloto que pretenda frequentar um curso integrado LP-II/LP-III(A) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação continua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(A) ou LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(A) ou de uma LP-I(H), devem ser creditadas 50 % das H/V voadas antes do curso, até um máximo de 40 H/V, ou 45 H/V caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno em aviões, das quais podem ser contabilizadas até 20 H/V para o cumprimento dos requisitos relativos ao tempo de voo de instrução em duplo comando.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a LP-III(A);
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos;

c) Formação em MCC para a operação de aviões multipiloto; e

d) UPRT em conformidade com o ponto MFCL.745.A, a menos que os pilotos já tenham concluído este curso de formação antes de iniciar o curso integrado LP-II/LP-III.

5 – Os pilotos que reprovem ou que não tenham conseguido realizar a totalidade do curso LP- II/ LP-III(A) podem efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, assim como uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-III(A) consistirá em pelo menos 750 horas de instrução.

7 – O curso MCC consistirá em pelo menos 25 horas de instrução teórica e exercícios.

8 – A instrução teórica em UPRT deve ser realizada em conformidade com a Parte MFCL.745.A.

Exame Teórico

9 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-III(A).

Instrução de Voo

10 – A instrução de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 195 H/V, incluindo todos os exames de aferição de progresso, das quais até 55 H/V de instrumentos realizadas no tipo de FSTD apropriado. No total das 195 H/V os pilotos devem completar pelo menos:

a) 95 H/V de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 55 H/V podem ser efetuados em FSTD;

b) 70 H/V como PIC, das quais até 55 H/V 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 H/V;

c) 50 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida; e

d) 5 H/V noturno, das quais 3 H/V de instrução em duplo comando, que devem incluir, pelo menos:

i) 1 H/V de navegação em duplo comando;

ii) 5 descolagens a solo; e

iii) 5 aterragens a solo com paragem completa.

e) Instrução de voo UPRT em conformidade com o ponto MFCL.745.A;

f) 115 H/V de instrumentos compreendendo, pelo menos:

i) 20 H/V como SPIC;

ii) 15 H/V de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS ou um FNPT II;

iii) 50 H/V de instrução de voo por instrumentos, das quais:

(1) 25 H/V podem ser efetuadas num FNPT I; ou

(2) 40 H/V podem ser efetuadas num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até 10 H/V podem ser realizadas num FNPT I.

- g) 5 H/V num avião:
- i) Certificado para o transporte de pelo menos quatro pessoas; e
- ii) Com uma hélice de passo variável e trem retrátil. PROVA DE PERÍCIA

11 – Após a realização da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para LP-II(A) num avião monomotor ou num avião multimotor e a prova de perícia para a IR num avião multimotor.

B. Curso Modular LP-III – Aviões

1 – Os pilotos candidatos a uma LP-III(A) que tenham efetuado a sua instrução teórica num curso modular devem:

- a) Ser titulares de pelo menos uma LP-I; e
- b) Ter completado pelo menos as seguintes horas de instrução teórica:
 - i) Para pilotos titulares de uma LP-I(A): 650 horas;
 - ii) Para pilotos titulares de uma LP-II(A): 400 horas;
 - iii) Para pilotos titulares de uma IR(A): 500 horas;
 - iv) Para pilotos titulares de uma LP-II(A) e uma IR(A): 250 horas.
- c) A instrução teórica deve ser efetuada antes da realização da prova de perícia para uma LP-III(A).

C. Curso Integrado LP-II/IR – Aviões

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II(A) e IR(A) consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para operarem aviões monopiloto monomotor ou multimotor e para obterem uma LP-II(A)/IR.

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II(A)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (*ab initio*) ou como titular de uma LP-I(A) ou LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(A) ou de uma LP-I(H), devem ser creditadas 50 % das H/V voadas antes do curso, até um máximo de 40 H/V, ou 45 H/V caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno em aviões, das quais podem ser contabilizadas até 20 H/V para o cumprimento dos requisitos de tempo de voo de instrução em duplo comando.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução de teórica ao nível exigido para a LP-II(A) e a IR; e
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos.

5 – Um piloto que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso LP-II/IR(A) pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-II(A)/IR consistirá em pelo menos 500 horas de instrução.

Exame Teórico

7 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(A) e uma IR.

Instrução de Voo

8 – A instrução de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 180 H/V, nelas incluídos todos os testes de progresso, das quais até 40 H/V da totalidade do curso podem ser efetuadas num FSTD. No total das 180 H/V, os pilotos devem completar pelo menos:

a) 80 H/V de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 40 H/V podem ser efetuadas em FSTD;

b) 70 H/V como PIC, das quais até 55 H/V podem ser como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 H/V;

c) 50 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

d) 5 H/V efetuadas à noite, das quais 3 H/V de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos 1 hora de navegação, 5 descolagens a solo e 5 aterragens de paragem completa a solo; e

e) 100 H/V de instrumentos compreendendo, pelo menos:

i) 20 H/V como SPIC; e

ii) 50 H/V de instrução de voo por instrumentos, das quais:

(1) 25 H/V podem ser efetuadas num FNPT I, ou

(2) 40 H/V podem ser tempo realizadas num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais até 10 H/V podem ser realizadas num FNPT I.

f) 5 H/V efetuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e de trem retráctil.

Prova de Perícia

9 – Após a conclusão da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para a LP-II(A) e a prova de perícia para a IR num avião monomotor ou multimotor.

D. Curso LP-II – Aviões

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II(A) consiste em treinar pilotos para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma LP-II(A).

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II(A) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(A) ou de uma LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(A) ou de uma LP-I(H), ser-lhe-ão creditadas 50 % das H/V voadas antes do curso, até um máximo de 40 H/V, ou 45 H/V caso tenha obtido uma qualificação de voo noturno em aviões, das quais até 20 H/V podem ser contabilizadas para o cumprimento dos requisitos de tempo de voo de instrução em duplo comando.

4 – O curso consistirá em:

a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da LP-II(A); e

b) Instrução de voo à vista e por instrumentos.

5 – Um piloto que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso LP-II(A) pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-II(A) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução.

Exame Teórico

7 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(A).

Instrução de Voo

8 – A instrução de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 150 H/V, nelas incluídas todos os testes de progresso, das quais até 5 H/V podem ser realizadas em FSTD. No total das 150 H/V, os pilotos devem completar pelo menos:

a) 80 H/V de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 5 H/V podem ser realizadas em FSTD;

b) 70 H/V como PIC, das quais até 55 H/V podem ser como SPIC;

c) 20 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

d) 5 H/V efetuadas à noite, das quais 3 H/V de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos 1 hora de navegação, 5 descolagens a solo e 5 aterragens com paragem completa a solo;

e) 10 H/V de instrução de voo por instrumentos, das quais até 5 H/V podem ser realizadas num FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS;

f) 5 H/V efetuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e de trem retráctil.

Prova de Perícia

9 – Após a conclusão da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para a LP-II(A) num avião monomotor ou multimotor.
(SEGUE p. 79)

E. Curso Modular LP-II – Aviões

Geral

1 – O objetivo de um curso modular LP-II(A) consiste em treinar titulares de uma LP-I(A) para o nível de proficiência necessário para a emissão de uma LP-II(A).

2 – Antes de iniciar o curso modular LP-II(A), o piloto deve ser titular de uma LP-I(A).

3 – Antes de iniciar a instrução de voo, o piloto deve:

a) Ter completado 150 H/V, incluindo 50 H/V como PIC em aviões, das quais 10 H/V devem ter sido em voo de navegação.

b) À exceção do requisito de 50 H/V como PIC em aviões, as H/V como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 150 H/V em avião em qualquer dos seguintes casos:

i) 20 H/V em helicópteros, caso os pilotos sejam titulares de uma LP-I(H);

ii) 50 H/V em helicópteros, caso os pilotos sejam titulares de uma LP-II(H);

iii) 10 H/V em planadores.

c) Ter cumprido os pré-requisitos para a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo para aviões multimotor em conformidade com a Subparte F, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia;

4 – Um piloto que pretenda realizar um curso modular LP-II(A) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua numa MATO. A instrução teórica pode ser ministrada por uma MATO que ministre apenas instrução teórica.

5 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica correspondente ao nível de conhecimentos da LP-II(A); e
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos. CONHECIMENTOS TERICOS

6 – Um curso homologado de conhecimentos teóricos LP-II(A) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

Exame Teórico

7 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(A).

Instrução de Voo

8 – Os pilotos que não sejam titulares de uma IR devem efetuar pelo menos 25 H/V de instrução em duplo comando, incluindo 10 H/V de instrumentos, das quais até 5 H/V podem ser de instrumentos em terra num BITD, FNPT I ou II, FTD 2 ou FFS.

9 – Aos pilotos que sejam titulares de uma IR(A) válida serão creditados, para efeitos de cumprimento do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, as H/V mencionadas no anterior n.º 8. Aos pilotos titulares de uma IR(H) válida serão creditadas até 5 H/V do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, devendo pelo menos 5 H/V de tempo instrução de instrumentos em duplo comando ser efetuadas num avião.

10 – Os pilotos com uma IR válida realizarão pelo menos 15 H/V de instrução de voo à vista em duplo comando.

11 – Os pilotos sem uma qualificação de voo noturno para aviões receberão adicionalmente pelo menos 5 H/V de instrução de voo noturno, das quais três H/V de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos 1 hora de navegação, 5 descolagens e 5 aterragens a solo com paragem completa.

12 – Pelo menos 5 H/V de instrução serão efetuadas num avião certificado para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotado de uma hélice de passo variável e de trem retrátil.

Experiência

13 – Os pilotos candidatos a uma LP-II(A) devem ter completado pelo menos 200 H/V, compreendendo pelo menos:

a) 100 H/V como PIC, das quais 20 H/V de navegação como PIC, que devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

b) 5 H/V devem ser efetuadas à noite, das quais três H/V de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos 1 hora de navegação, 5 descolagens e 5 aterragens a solo com paragem completa; e

c) 10 H/V de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 5 H/V podem ser realizadas num FNPT I, FNPT II ou FFS. As H/V efetuadas num BITD não serão creditadas;

d) 6 H/V devem ser realizadas num avião multimotor, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia;

e) As H/V como PIC de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas da seguinte forma:

- i) 30 H/V em helicóptero, caso o piloto seja titular de uma LP-I(H); ou
- ii) 100 H/V em helicópteros, caso o piloto seja titular de uma LP-II(H); ou
- iii) 30 H/V em planadores.

Prova de Perícia

14 – Após a conclusão da instrução de voo e cumpridos os requisitos de experiência pertinentes, o piloto terá de realizar a prova de perícia para LP-II(A) num avião monomotor ou multimotor.

F. Curso Integrado LP-II/LP-III/IR – Helicópteros

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II/LP-III(H)/IR consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem como copilotos em helicópteros multipiloto multimotor e para obterem uma LP-II(H)/IR.

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II/LP-III(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:

- a) 40 H/V, das quais um máximo de 20 H/V pode ser de instrução em duplo comando; ou
- b) 50 H/V, das quais um máximo de 25 H/V pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno para helicópteros.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a LP-III(H) e a IR;
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos; e
- c) Treino em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.

5 – Um piloto que reprove ou que não consiga completar a totalidade do curso LP-II/LP-III(H)/IR pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, assim como uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-III(H)/IR consistirá em pelo menos 750 horas de instrução.

7 – O curso MCC incluirá pelo menos 25 horas de instrução teórica e exercícios.

Exame Teórico

8 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-III(H) e de uma IR.

Instrução de Voo

9 – A instrução de voo consistirá num total de pelo menos 195 H/V, nas quais estão incluídos todos os testes de progresso. No total das 195 H/V os pilotos devem completar pelo menos:

- a) 140 H/V de instrução em duplo comando, das quais:
 - i) 75 H/V de instrução de voo à vista podem incluir:
 - (1) 30 H/V num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
 - (2) 25 H/V num FTD 2,3; ou

(3) 20 H/V num FNPT II/III de helicóptero; ou

(4) 20 H/V num avião;

ii) 50 H/V de instrução de instrumentos podem incluir:

(1) Um máximo de 20 H/V num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II/III de helicóptero; ou

(2) 10 H/V em pelo menos um FNPT I de helicóptero ou num avião.

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

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

b) 55 H/V como PIC, das quais 40 H/V podem ser como SPIC. Devem ser efetuadas pelo menos 14 H/V diurno a solo e 1 H/V noturno a solo.

c) 50 H/V de navegação, incluindo pelo menos 10 H/V de navegação como SPIC e um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

d) Deverão ser completadas em helicóptero 5 H/V noturno, das quais 3 H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 hora de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem;

e) 50 H/V de instrumentos em duplo comando, compreendendo:

i) 10 H/V de instrução básica de instrumentos, e

ii) 40 H/V de treino IR, que devem incluir pelo menos 10 H/V num helicóptero multimotor certificado IFR.

Prova de Perícia

10 – Após a realização da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para LP-II(H) num helicóptero multimotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR e deve cumprir os requisitos para a formação MCC.

G. Curso Integrado LP-II/LP-III – Helicópteros

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II/LP-III(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem como copilotos em helicópteros multipiloto e multimotor, limitados aos privilégios VFR e para obterem uma LP-II(H).

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II/LP-III(H) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:

a) 40 H/V, das quais um máximo de 20 H/V pode ser de instrução em duplo comando; ou

b) 50 H/V, das quais um máximo de 25 H/V pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno para helicópteros.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a LP-III(H);
- b) Formação básica de voo à vista e por instrumentos; e
- c) Formação em MCC para a operação de helicópteros multipiloto.

5 – Um piloto que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso LP-II/LP-III(H) pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-III(H) consistirá em pelo menos 650 horas de instrução.

7 – O curso MCC consistirá em pelo menos 20 horas de instrução teórica e exercícios.

Exame Teórico

8 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-III(H).

Instrução de Voo

9 – A instrução de voo consistirá num total de pelo menos 150 H/V nelas se incluindo todos os testes de progresso. No total das 150 H/V os pilotos devem completar pelo menos:

a) 95 H/V de instrução em duplo comando, das quais:

i) 75 H/V de instrução de voo à vista podem incluir:

- (1) 30 H/V num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
- (2) 25 H/V num FTD 2,3 de helicóptero; ou
- (3) 20 H/V num FNPT II/III de helicóptero; ou
- (4) 20 H/V num avião;

ii) 10 H/V de instrução básica de instrumentos podem incluir 5 H/V em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião;

iii) 10 H/V MCC, para as quais pode ser utilizado: um FFS ou FTD 2,3 (MCC) ou FNPT II/III(MCC) de helicóptero.

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

b) 55 H/V como PIC, das quais 40 H/V podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 H/V diurno a solo e 1 H/V noturno a solo;

c) 50 H/V de navegação, das quais pelo menos 10 H/V de navegação como SPIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens de paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

d) Deverão ser realizadas 5 H/V noturno em helicópteros, das quais três H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 hora de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem.

Prova de Perícia

10 – Após a conclusão da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para LP-II(H) num helicóptero multimotor e cumprir os requisitos MCC.

H. Curso Modular LP-III – Helicópteros

1 – Os pilotos candidatos a uma LP-III(H) que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma LP-I(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução num período de 18 meses:

- a) Para os pilotos titulares de uma LP-I(H): 550 horas;
- b) Para os pilotos titulares de uma LP-II(H): 300 horas.

2 – Os pilotos candidatos a uma LP-III(H)/IR que realizem a instrução teórica num curso modular devem ser titulares de pelo menos uma LP-I(H) e completar pelo menos as seguintes horas de instrução:

- a) Para os pilotos titulares de uma LP-I(H): 650 horas;
- b) Para os pilotos titulares de uma LP-II(H): 400 horas;
- c) Para pilotos titulares de uma IR(H): 500 horas;
- d) Para pilotos titulares de uma LP-II(H) e de uma IR(H): 250 horas.

I. Curso Integrado LP-II/IR – Helicópteros

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II(H)/IR consiste em treinar pilotos com o nível de proficiência necessário para operarem helicópteros monopiloto multimotor e para obterem uma LP- II(H)/IR para helicópteros multimotor.

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II(H)/IR deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(H), 50 % da experiência relevante serão contabilizados como crédito, até um máximo de:

- a) 40 H/V, das quais um máximo de 20 H/V pode ser de instrução em duplo comando; ou
- b) 50 H/V, das quais um máximo de 25 H/V pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno para helicópteros.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível de conhecimentos exigido para a LP-II(H) e a IR, bem como para a qualificação de tipo inicial para helicópteros multimotor; e
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos.

5 – Um piloto que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso LP-II(H)/IR pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, assim como uma qualificação IR, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso de conhecimentos teóricos LP-II(H)/IR consistirá em pelo menos 500 horas de instrução.

Exame Teórico

7 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(H) e de uma IR.

Instrução de Voo

8 – A instrução de voo consistirá num total de pelo menos 180 H/V, nas quais se incluem todos os testes de progresso. Nas 180 H/V, os pilotos devem completar pelo menos:

a) 125 H/V de instrução em duplo comando, das quais:

i) 75 H/V de instrução de voo à vista, que podem incluir:

(1) 30 H/V num FFS de helicóptero, nível C/D; ou

(2) 25 H/V num FTD 2,3 de helicóptero; ou

(3) 20 H/V num FNPT II/III de helicóptero; ou

(4) 20 H/V num avião,

ii) 50 H/V de instrução de instrumentos que podem incluir:

(1) Até 20 H/V num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II, III de helicóptero; ou

(2) 10 H/V pelo menos num FNPT I de helicóptero ou num avião.

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

b) 55 H/V como PIC, das quais 40 H/V podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 H/V diurno a solo e 1 H/V noturno a solo;

c) 10 H/V de navegação em duplo comando;

d) 10 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

e) Deverão ser completadas 5 H/V noturno, das quais 3 H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 H/V de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem;

f) 50 H/V de tempo de instrumentos em duplo comando, compreendendo:

i) 10 H/V de tempo de instrução básica de instrumentos, e

ii) 40 H/V de treino IR, das quais pelo menos 10 H/V num helicóptero multimotor certificado IFR.

Prova de Perícia

9 – Após a conclusão da respetiva instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para a LP-II(H) num helicóptero multimotor ou monomotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero multimotor certificado IFR.

J. Curso Integrado LP-II – Helicópteros

Geral

1 – O objetivo de um curso integrado LP-II(H) é treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma LP-II(H).

2 – Um piloto que pretenda realizar um curso integrado LP-II(H) deve completar todas as fases de instrução num curso de formação contínua numa MATO.

3 – Um piloto pode ser admitido numa formação como principiante (ab initio) ou como titular de uma LP-I(H). No caso de um titular de uma LP-I(H), será creditada 50 % da experiência relevante, até um máximo de:

a) 40 H/V, das quais um máximo de 20 H/V pode ser de instrução em duplo comando; ou

b) 50 H/V, das quais um máximo de 25 H/V pode ser de instrução em duplo comando, caso tenha sido obtida uma qualificação de voo noturno para helicópteros.

4 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível de conhecimentos exigido para a LP-II(H); e
- b) Instrução de voo à vista e por instrumentos.

6 – Um piloto que reprove ou que não consiga realizar a totalidade do curso LP-II(H) pode efetuar o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia para a obtenção de uma licença com privilégios inferiores, caso estejam cumpridos os requisitos aplicáveis.

Conhecimentos Teóricos

5 – Um curso aprovado de conhecimentos teóricos LP-II(H) consistirá em pelo menos 350 horas de instrução, ou 200 horas caso o piloto seja titular de uma LP-I.

Exame Teórico

6 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos correspondente aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(H).

Instrução de Voo

7 – A instrução de voo consistirá num total de pelo menos 135 H/V, incluindo todos os testes de progresso, das quais um máximo de 5 H/V pode ser realizado em FSTD. No total das 135 H/V, os pilotos devem efetuar pelo menos:

a) 85 H/V de instrução em duplo comando, das quais:

i) Até 75 H/V de instrução de voo à vista, que podem incluir:

- (1) 30 H/V num FFS de helicóptero, nível C/D; ou
- (2) 25 H/V num FTD 2,3 de helicóptero; ou
- (3) 20 H/V num FNPT II/III de helicóptero; ou
- (4) 20 H/V num avião.

ii) Um máximo de 10 H/V pode ser de instrução de instrumentos, podendo incluir 5 H/V em pelo menos um helicóptero FNPT I ou num avião.

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

b) 50 H/V como PIC, das quais 35 H/V podem ser como SPIC. Deverão ser cumpridas pelo menos 14 H/V diurno a solo e 1 H/V noturno a solo;

c) 10 H/V de navegação em duplo comando;

d) 10 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;

e) Deverão ser realizadas 5 H/V noturno em helicópteros, das quais três H/V de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos 1 H/V de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem;

f) 10 H/V de instrução de instrumentos em duplo comando, das quais pelo menos 5 H/V num helicóptero.

Prova de Perícia

8 – Após a conclusão da instrução de voo, o piloto terá de realizar a prova de perícia para a LP- II(H).

K. Curso Modular LP-II – Helicópteros

Geral

1 – O objetivo de um curso modular LP-II(H) consiste em treinar os titulares de uma LP-I(H) ao nível de proficiência necessário para a emissão de uma LP-II(H).

2 – Antes de iniciar o curso modular LP-II(H), um piloto deve ser titular de uma LP-I(H).

3 – Antes de iniciar a instrução de voo, o piloto deve:

a) Ter completado 155 H/V, incluindo 50 H/V como PIC em helicópteros, das quais 10 H/V devem ter sido em voo de navegação.

b) À exceção do requisito de 50 H/V como PIC em helicópteros, as H/V como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 155 H/V em helicóptero em qualquer dos seguintes casos:

i) 20 H/V em aviões, caso os pilotos sejam titulares de uma LP-I(A);

ii) 50 H/V em aviões, caso os pilotos sejam titulares de uma LP-II(A);

iii) 10 H/V em planadores;

c) Ter cumprido o preceituado em MFCL.725 e em MFCL.720.H se na prova de perícia for utilizado um helicóptero multimotor.

4 – Um piloto que pretenda realizar um curso modular LP-II(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua numa MATO.

5 – O curso consistirá em:

a) Instrução teórica ao nível exigido para a LP-II(H); e

b) Instrução de voo à vista e por instrumentos.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso aprovado de conhecimentos teóricos LP-II(H) consistirá em pelo menos 250 horas de instrução.

Exame Teórico

7 – Um piloto deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma LP-II(H).

Instrução de Voo

8 – Os pilotos que não sejam titulares de uma IR receberão pelo menos 30 H/V de instrução de voo em duplo comando, das quais:

a) 20 H/V de instrução de voo à vista, as quais podem incluir 5 H/V num FFS ou FTD 2,3 ou FNPT II, III de helicóptero; e

b) 10 H/V de instrução de instrumentos, que podem incluir 5 H/V em pelo menos um FTD 1 ou FNPT I de helicóptero ou num avião.

9 – Os pilotos titulares de uma IR(H) válida serão creditados na totalidade para efeitos de tempo de instrução de instrumentos. Os pilotos titulares de uma IR(A) válida devem completar pelo menos 5 H/V de instrução de instrumentos em duplo comando num helicóptero.

10 – Os pilotos que não sejam titulares de uma qualificação de voo noturno para helicópteros devem receber adicionalmente pelo menos 5 H/V de instrução de voo noturno, das quais três H/V de instrução em duplo comando, que incluam pelo menos 1 hora de navegação e 5 circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá 1 descolagem e 1 aterragem.

Experiência

11 — O piloto candidato a uma LP-II(H) deve ter completado pelo menos 185 H/V, incluindo 50 H/V como PIC, das quais 10 H/V de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 185 km (100 NM), durante o qual devem ter sido efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

12 — As H/V como PIC de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 185 H/V nos seguintes casos:

- a) 20 H/V em aviões, caso o piloto seja titular de uma LP-I(A); ou
- b) 50 H/V em aviões, caso o piloto seja titular de uma LP-II(A); ou
- c) 10 H/V em planadores.

Prova de Perícia

13 — Após a conclusão da instrução de voo e a aquisição da experiência relevante, o piloto deve ser sujeito a uma prova de perícia para a LP-II(H).

APÊNDICE IV

Prova de perícia para a emissão de uma LP-II

A. Geral

1 — Um piloto candidato a uma prova de perícia para uma LP-II deve ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada para a prova.

2 — O piloto deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A não aprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A não aprovação em mais de uma secção obriga o piloto a repetir toda a prova. Um piloto que reprova em apenas uma secção terá apenas de repetir a secção em que reprovou. A não aprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o piloto a repetir toda a prova. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas em 6 meses. A não aprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.

3 — Pode ser exigido treino adicional na sequência da não aprovação em qualquer prova de perícia.

4 — Compete aos respetivos Ramos das Forças Armadas determinar e comunicar à AAN o número máximo de provas de perícia que podem ser realizadas pelos pilotos.

Condução da Prova

5 — Caso decida interromper uma prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador de voo (FE), o piloto terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo FE, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.

6 — À discricção do FE, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo piloto. O FE pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração de perícia de voo por parte do piloto exige uma repetição completa da prova.

7 — A pilotagem da aeronave deve ser efetuada numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e efetuar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação. A responsabilidade pelo voo será do FE.

8 – O piloto deve indicar ao FE as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser efetuadas de acordo com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voos para a prova, será exigido ao piloto que determine as definições de potências e as velocidades. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelo piloto de acordo com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.

9 – O FE não participará na operação da aeronave, exceto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança.

B. Conteúdo da prova de perícia para a emissão de uma LP-II – Aviões

1 – O avião utilizado para a prova de perícia deve satisfazer os requisitos para a certificação dos aviões de treino militares.

2 – A rota a ser voada será escolhida pelo FE e o destino será um aeródromo controlado. O piloto será responsável pelo planeamento do voo e deve assegurar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. A duração do voo será de pelo menos 90 minutos.

3 – O piloto deve demonstrar capacidade para:

- a) Operar o avião dentro das suas limitações;
- b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- c) Exercer uma boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos; e

e) Manter sempre o controlo do avião de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

Tolerâncias na Prova de Voo

4 – Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada:

Altura	
Voo normal	± 100 pés
Com falha de motor simulada	± 150 pés
Manutenção de rota com base em ajudas rádio	± 50
Rumo	
Voo normal	± 10°
Com falha de motor simulada	± 15°
Velocidade	
Descolagem e aproximação	± 5 nós
Todos os outros regimes de voo	± 10 nós

Conteúdo da Prova

5 – Os itens da secção 2, linha c e da alínea iv) da linha e, e a totalidade das secções 5 e 6 podem ser realizados num FNPT II ou num FFS.

6 – A utilização das listas de verificação do avião, a perícia de voo, o controlo do avião por referência visual externa, os procedimentos antigelo/degelo e os princípios de gestão de ameaças e erros aplicam-se em todas as secções.



SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA	
a	Pré-voos, incluindo: Planeamento de voo, documentação, determinação de massa e centragem, <i>briefing</i> meteorológico, NOTAMS
b	Inspeção e condições de manutenção do avião
c	Rolagem e descolagem
d	Considerações sobre performance e compensador
e	Procedimentos operacionais do aeródromo e circuito de tráfego
f	Procedimento de saída, ajuste de altímetros, prevenção de colisões (vigilância do espaço exterior circundante)
g	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 2 – MANOBRAS BÁSICAS DE VOO	
a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo voo em frente e nivelado, subida, descida, vigilância do espaço exterior circundante
b	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente baixas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após perdas de velocidade incipientes e totais
c	Volta, incluindo volta em configuração de aterragem. Volta apertada com 45° de pranchamento
d	Voo em velocidades aerodinâmicas criticamente altas, incluindo o reconhecimento e a recuperação após voo picado em espiral
e	Voo por referência apenas a instrumentos, incluindo: i) voo nivelado, configuração de cruzeiro, controlo de rumo, altitude e velocidade aerodinâmica volta a subir e a descer com 10° -30° de pranchamento recuperações após atitudes não usuais painel de instrumentos parcial
f	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS EM ROTA	
a	Controlo do avião por referência visual externa, incluindo configuração de cruzeiro Considerações relativas à distância a percorrer/ /autonomia
b	Orientação, leitura de mapa
c	Altitude, velocidade, controlo de rumo, vigilância do espaço exterior circundante
d	Ajuste de altímetros. Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
e	Monitorização da progressão do voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, avaliação de erro de rota e correções à rota
f	Observação das condições atmosféricas, avaliação das tendências, planeamento de diversão
g	Manutenção da rota, posicionamento (NDB ou VOR), identificação das ajudas à navegação (voo por instrumentos). Execução do plano para diversão para um aeródromo alternante (voo visual)
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS DE APROXIMAÇÃO E DE ATERRAGEM	
a	Procedimentos de chegada, ajuste de altímetros, verificações, vigilância do espaço exterior circundante
b	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos de radiotelefonia
c	«Borrego» a baixa altura
d	Aterragem normal, aterragem com vento cruzado (se as condições o permitirem)
e	Aterragem em pista curta
f	Aproximação e aterragem com motor reduzido para ralenti (apenas monomotor)
g	Aterragem sem utilização de <i>flaps</i>
h	Ações pós-voos

SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS ANÓMALOS E DE EMERGÊNCIA Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4	
a	Falha de motor simulada após descolagem (a uma altitude segura), simulação de incêndio
b	Avarias dos equipamentos Incluindo extensão alternativa do trem de aterragem, falha elétrica e de travões
c	Aterragem forçada (simulada)
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
e	Perguntas orais
SECÇÃO 6 – VOO ASSIMÉTRICO SIMULADO E ITENS DE CLASSE OU DE TIPO PERTINENTES Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5	
a	Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, exceto quando realizada num FFS)
b	Aproximação assimétrica com «borrego»
c	Aproximação assimétrica e aterragem com paragem total
d	Paragem e re arranque do motor
e	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T, perícia de voo
f	Qualquer item pertinente da prova de perícia para qualificação de classe ou de tipo – conforme determinado pelo FE – inclusivamente, se aplicável: i) sistemas do avião, incluindo a utilização do piloto automático utilização do sistema de pressurização utilização do sistema de degelo e antigelo
g	Perguntas orais

C. Conteúdo da Prova de Perícia para a emissão de uma LP-II – Helicópteros

1 – O helicóptero utilizado para a prova de perícia terá de satisfazer os requisitos para os helicópteros de formação militares.

2 – A área e a rota a serem voadas serão escolhidas pelo FE e todas operações a baixo nível e o voo estacionário serão efetuados num aeródromo/local certificado. As rotas utilizadas para a secção 3 poderão terminar no aeródromo de partida ou em outro aeródromo e um dos destinos será um aeródromo controlado. A prova de perícia pode ser realizada em dois voos. A duração total do(s) voo(s) será de pelo menos 90 minutos.

3 – O piloto deve demonstrar capacidade para:

- a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;
- b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos; e
- e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

Tolerâncias na Prova de Voo

4 – Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do helicóptero utilizado.

Altura	
Voo normal	± 100 pés
Simulação de emergência grave	± 150 pés

Manutenção de rota com base em ajudas rádio	± 10°
Rumo	
Voo normal	± 10°
Simulação de emergência grave	± 15°
Velocidade	
Descolagem e aproximação multimotor	± 5 nós
Todos os outros regimes de voo	± 10 nós
«Ground drift»	
Descolagem vertical I.G.E.	± 3 pés
Aterragem sem movimentos laterais ou retrógrados	

Conteúdo da Prova

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

SECÇÃO 1 – VERIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS ANTES E APÓS O VOO	
a	Conhecimentos sobre o helicóptero (por exemplo registo técnico, combustível, massa e centragem, performance), plano de voo, documentação, NOTAMS, condições meteorológicas
b	Inspeção/medidas antes do voo, localização dos componentes e sua finalidade
c	Inspeção da cabina de pilotagem, procedimento de arranque
d	Verificações dos equipamentos de comunicação e de navegação, seleção e configuração de frequências
e	Procedimento pré-descolagem, procedimento de radiotelefonía, coordenação com o ATC – cumprimento
f	Estacionamento, paragem e procedimento pós-voo
SECÇÃO 2 – MANOBRAS EM VOO ESTACIONÁRIO, MANOBRA AVANÇADA E ÁREAS RESTRITAS	
a	Descolagem e aterragem (largada e impacto)
b	Deslocação, deslocação em estacionário
c	Suspensão estacionária com vento frontal/transversal/de retaguarda
d	Volta de suspensão estacionária, 360.º para a esquerda e para a direita (voltas no local)
e	Translação para a frente, lateral e para trás em voo estacionário
f	Falha de motor simulada em estacionário
g	Paragens rápidas contra e a favor do vento
h	Aterragens e descolagens em terreno inclinado/local não preparado
i	Descolagens (vários tipos)
j	Descolagem com vento cruzado, a favor do vento (se possível)
k	Descolagem à carga máxima (real ou simulada)
l	Aproximações (vários tipos)
m	Descolagens e aterragens com potência limitada
n	Auto-rotações (o FE seleciona dois itens entre – básico, distância, baixa velocidade e voltas de 360º)
o	Aterragem em auto-rotação



p	Exercício de aterragem forçada com recuperação de potência
q	Verificações de potência, técnica de reconhecimento, técnica de aproximação e saída
SECÇÃO 3 – NAVEGAÇÃO – PROCEDIMENTOS EM ROTA	
a	Navegação e orientação a várias altitudes/alturas, leitura de mapas
b	Altitude/altura, velocidade, controlo de rumo, observação do espaço aéreo e ajuste de altímetros
c	Monitorização da progressão de voo, registo no plano de voo, consumo de combustível, autonomia, ETA, avaliação de erro de rota e correções à rota, monitorização de instrumentos
d	Observação das condições meteorológicas, planeamento de diversão
e	Manutenção da rota, posicionamento (NDB e/ou VOR), identificação de ajudas de radionavegação
f	Coordenação com o ATC e observância dos regulamentos, etc.
SECÇÃO 4 – PROCEDIMENTOS E MANOBRAS DE VOO EXCLUSIVAMENTE POR REFERÊNCIA A INSTRUMENTOS	
a	Voo nivelado, controlo de rumo, altitude/altura e velocidade
b	Volts niveladas com pranchamento padrão para rumos específicos, de 180° a 360° para a esquerda e para a direita
c	Subida e descida, incluindo voltas com pranchamento padrão para rumos específicos
d	Recuperação de atitudes não usuais
e	Volts com 30° de pranchamento, voltas até 90° para a esquerda e para a direita
SECÇÃO 5 – PROCEDIMENTOS ANÓMALOS E DE EMERGÊNCIA (SIMULADOS, QUANDO ADEQUADO)	
Nota 1: Caso seja conduzida num helicóptero multimotor, a prova incluirá um exercício de falha de motor simulada, com uma aproximação e aterragem em monomotor.	
Nota 2: O FE selecionará 4 itens de entre os seguintes:	
a	Avaria do motor, incluindo falha do regulador, congelamento do carburador/motor, sistema de lubrificação, conforme o caso
b	Avaria do sistema de combustível
c	Avaria do sistema elétrico
d	Avaria do sistema hidráulico, incluindo aproximação e aterragem sem sistema hidráulico, conforme aplicável
e	Avaria do rotor principal e/ou do sistema anti-torque (FFS ou apenas análise verbal do problema)
f	Simulação de incêndio, incluindo controlo e eliminação de fumos, conforme aplicável
g	Outros procedimentos não normais e de emergência descritos no manual de voo adequado, incluindo para helicópteros multimotor: Falha de motor simulada na descolagem: descolagem interrompida no ou antes do ponto de decisão de descolagem (TDP) ou aterragem forçada em segurança no ou antes do ponto definido após a descolagem (DPATO), imediatamente após o TDP ou o DPATO. Aterragem com falha de motor simulada: aterragem ou «borrego» na sequência de falha de motor antes do ponto de decisão de aterragem (LDP) ou do DPBL, na sequência de falha de motor após o LDP ou aterragem forçada em segurança após o DPBL.

APÊNDICE V

Curso modular de treino para a IR

A. IR(A) – Curso Modular de Instrução de Voo

Geral

1 – O objetivo do curso modular de instrução de voo IR(A) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para operarem aviões em condições IFR e em IMC. O curso consiste em dois módulos, que podem ser realizados separadamente ou combinados:

a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos: consiste em 10 H/V de instrução de instrumentos, das quais até 5 H/V podem ser realizadas num BITD, FNPT I ou II, ou num FFS. Após a conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos, será emitido ao piloto um certificado de conclusão do curso.

b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos: compreende a parte remanescente do programa de treino para a qualificação IR(A), 40 H/V de instrução de instrumentos em monomotor ou 45 H/V em multimotor e o curso de conhecimentos teóricos para a IR(A).

2 – Um piloto candidato a um curso modular IR(A) deve ser titular de uma LP-I(A) ou de uma LP-II(A). Os pilotos candidatos ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não sejam titulares de uma LP-II(A) devem ser titulares de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos. A MATO deve certificar-se de que o piloto candidato a um curso para IR(A) multimotor que não tenha sido titular de uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor tenha recebido a formação em multimotor especificada na Subparte E antes de iniciar o curso de instrução de voo para a IR(A).

3 – Um piloto a realizar o Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos de um curso modular IR(A) deve realizar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua certificado. Antes de dar início ao Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos, a MATO certificar-se-á da competência do piloto no que respeita a aptidões básicas de voo por instrumentos. Deve ser ministrada formação de refrescamento do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos quando necessário.

4 – O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. O Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos e a prova de perícia devem ser realizados no período de validade da aprovação nos exames teóricos.

5 – O curso consistirá em:

a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;

b) Instrução de voo por instrumentos.

Conhecimentos Teóricos

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

Instrução de Voo

7 – Um curso para a qualificação IR(A) monomotor deve incluir pelo menos 50 H/V de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 20 H/V pode ser realizado num FNPT I ou um máximo de 35 H/V num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 H/V num FNTP II ou FFS pode ser realizado num FNTP I.

8 – Um curso para a qualificação IR(A) multimotor consistirá em pelo menos 55 H/V de instrução de instrumentos, das quais um máximo de 25 H/V pode ser realizado num FNPT I ou um máximo de 40 H/V num FFS ou FNPT II. Um máximo de 10 H/V de instrução de instrumentos num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I. A instrução de voo por instrumentos restante incluirá pelo menos 15 H/V em aviões multimotor.

9 – O titular de uma IR(A) monomotor que também seja titular de uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretenda obter uma IR(A) multimotor pela primeira vez terá de realizar um curso numa MATO que compreenda pelo menos 5 H/V de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor, das quais 3 H/V podem ser realizadas num FFS ou FNPT II.

10 – Aos titulares de uma LP-II(A), ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos devem ser creditadas até 10 H/V do total de formação exigido nos pontos 7 ou 8 anteriores.

11 – O total da formação exigida no n.º 7 ou 8 ao titular de uma IR(H) pode ser reduzido para 10 horas.

12 – O total da instrução de voo por instrumentos em aviões deve ser conforme com o n.º 7 ou 8, conforme o caso.

13 – Os exercícios de voo para a prova de perícia para a IR(A) devem incluir:

a) Módulo de Voo Básico por Instrumentos: Procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos abrangendo pelo menos:

i) Voo por instrumentos básico sem referências visuais externas:

Voo horizontal,

Subida,

Descida,

Voltas em voo nivelado, a subir, a descer;

ii) Circuito de instrumentos;

iii) Volta apertada;

iv) Radionavegação;

v) Recuperação após atitudes não usuais;

vi) Painel limitado;

vii) Reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais;

b) Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos:

i) Procedimentos pré-voo para voos em condições IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR,

ii) Procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

Transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem,

Saídas e chegadas normais por instrumentos,

Procedimentos IFR em rota,

Procedimentos de espera,

Aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,

Procedimentos de aproximação falhada,

Aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;

iii) Manobras em voo e características particulares de voo;

iv) Se necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do avião apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e re arranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura, exceto quando realizado num FFS ou FNPT II).

B. IR(H) – Curso Modular de Instrução de Voo

1 – O objetivo de um curso modular de instrução de voo para a qualificação IR(H) consiste em treinar pilotos ao nível de proficiência necessário para lhes permitir a operação de helicópteros em condições IFR e em IMC.

2 – Um piloto candidato a um curso modular IR(H) deve ser titular de uma LP-I(H), ou de uma LP-II(H) ou LP-III(H). Antes de dar início à fase de instrução em aeronave do curso IR(H), o piloto deve

ser titular da qualificação de tipo do helicóptero utilizado na prova de perícia IR(H) ou ter realizado uma formação de qualificação de tipo aprovada nesse tipo. O piloto deve ser titular de um certificado de conclusão satisfatória da MCC caso a prova de perícia seja realizada em condições multipiloto.

3 – Um piloto a realizar um curso modular IR(H) deve completar todas as fases de instrução de voo num curso de formação contínua homologado.

4 – O curso de instrução teórica terá de ser realizado em 18 meses. A instrução de voo e a prova de perícia devem ser realizadas no período de validade da aprovação nos exames teóricos.

5 – O curso consistirá em:

- a) Instrução teórica ao nível exigido para a IR;
- b) Instrução de voo por instrumentos.

Conhecimentos Teóricos

6 – Um curso modular IR(H) homologado consistirá em pelo menos 150 horas de instrução.

Instrução de Voo

7 – Um curso de IR(H) consistirá em pelo menos 55 H/V de instrução de instrumentos, das quais:

a) Um máximo de 20 H/V pode ser realizado num FNPT I(H) ou (A), as quais podem ser substituídas por 20 H/V de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso; ou

b) Um máximo de 40 H/V pode ser de tempo de instrumentos num FTD 2/3(H), FNPT II/III(H) ou FFS(H);

8 – A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 H/V num helicóptero certificado para IFR.

9 – O número de horas de instrução teórica para os titulares de uma LP-III(H) será reduzido em 50 horas.

10 – O número de H/V de instrução exigido ao titular de uma IR(A) pode ser reduzido para 10 H/V.

11 – O titular de uma LP-I(H) com qualificação de voo noturno para helicópteros ou de uma LP- II(H) poderá ter o tempo total de instrução de voo por instrumentos necessário, com uma redução de 5 H/V.

12 – Os exercícios de voo para a prova de perícia IR(H) devem incluir:

a) Procedimentos pré-voo para voos em IFR, incluindo a utilização do manual de voo e os documentos adequados dos serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR;

b) Procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, não normais e de emergência, que incluam pelo menos:

Transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem,

Saídas e chegadas normais por instrumentos,

Procedimentos IFR em rota,

Procedimentos de espera,

Aproximações por instrumentos nos mínimos especificados,

Procedimentos de aproximação falhada,

Aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;

c) Manobras em voo e características particulares de voo;

d) Se necessário, a operação de um helicóptero multimotor nos exercícios supracitados, incluindo a operação do helicóptero apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperativo e paragem e rearranque do motor (o último exercício será realizado num FFS(H), FNPT II(H) ou FTD 2/3(H)).

APÊNDICE VI

Prova de perícia para obtenção de uma IR

1 – Os pilotos devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada na prova, que deve estar devidamente equipada para a realização da formação e dos exames.

2 – O piloto deve obter aprovação em todas as secções pertinentes da prova de perícia. A não aprovação em qualquer item de uma secção implica a reprovação em toda a secção. A não aprovação em mais de uma secção obriga o piloto a repetir toda a prova. Um piloto que reprova apenas numa secção tem apenas de repetir a secção em que reprovou. A não aprovação em qualquer secção da prova de repetição, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga o piloto a repetir toda a prova novamente. Todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas num prazo de 6 meses. A não aprovação em todas as secções pertinentes da prova em duas tentativas exige treino adicional.

3 – Pode ser exigido treino adicional na sequência da não aprovação numa prova de perícia.

4 – Compete aos respetivos Ramos das Forças Armadas determinar e comunicar à AAN o número máximo de provas de perícia que podem ser realizadas pelos pilotos.

Condução da Prova

5 – A prova tem por objetivo simular um voo real. A rota a voar será escolhida pelo examinador. Um elemento essencial é a capacidade do piloto para planear e realizar o voo a partir de material de informação de rotina. O piloto será responsável pela preparação do plano de voo e deve certificar-se de que todo o equipamento e documentação para a execução do voo se encontram a bordo. O voo durará pelo menos 1 hora.

6 – Caso decida interromper a prova de perícia por motivos considerados inadequados pelo examinador, o piloto terá de repetir a prova de perícia na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.

7 – À discricção do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova pode ser repetido uma vez pelo piloto. O examinador pode interromper a prova em qualquer altura caso considere que a demonstração da perícia de voo por parte do piloto exige a repetição completa da prova.

8 – A pilotagem da aeronave deve ser efetuada numa posição que lhe permita desempenhar funções de PIC e que lhe permita realizar a prova como se não estivesse presente nenhum outro membro da tripulação.

9 – As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada devem ser determinados pelo piloto e aprovados pelo examinador.

10 – Os pilotos devem indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações autorizada para a aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido aos pilotos que determinem as definições de potências e as velocidades. Os pilotos devem calcular os dados de desempenho para descolagem, aproximação e aterragem em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.

Tolerâncias na Prova de Voo

11 – O piloto deve demonstrar capacidade para:

- a) Operar a aeronave dentro das suas limitações;
- b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos; e

e) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida.

12 – Os limites aplicáveis, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada, são os seguintes:

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/MAP/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés
Manutenção da rota	
Com base em ajudas rádio	± 5°
Para desvios angulares	Meia escala de deflexão, azimute e ladeira (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais (LNAV/VNAV) «lineares» 2D (LNAV) E 3D	Por norma, o erro/desvio lateral da rota deve ser limitado a ± 0,5 do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis breves desvios a esta norma, desde que inferiores ao valor de RNP
Desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH (LNAV/VNAV) recorrendo à função baro-VNAV]	Não superiores a -75 pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superiores a +75 pés acima do perfil vertical ou a 1.000 pés ou menos acima do nível do aeródromo
Rumo	
Todos os motores operacionais	± 5 °
Com falha de motor simulada	± 10 °
Velocidade	
Todos os motores operacionais	± 5 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

Conteúdo da Prova
A. Aviões

SECÇÃO 1 – OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA	
Nota: A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções	
a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos serviços de tráfego aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Identificação das ajudas à navegação necessárias para os procedimentos de saída, chegada e aproximação

e	Inspeção antes do voo
f	Mínimos meteorológicos
g	Rolagem
h	Saída PBN (se aplicável): – verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e – controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de saída
i	<i>Briefing</i> antes da descolagem, descolagem
j (°)	Transição para voo por instrumentos
k (°)	Procedimentos de saída por instrumentos, incluindo saídas PBN, ajuste dos altímetros
l (°)	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 2 – MANOBRAS GERAIS (°)	
a	Controlo do avião exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo: voo nivelado a várias velocidades, compensação
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento padrão
c	Recuperação de atitudes inusuais, incluindo voltas prolongadas com 45° de pranchamento e voltas apertadas a descer
d (*)	Recuperação de aproximação à perda em voo nivelado, voltas a subir/descer e em configuração de aterragem
e	Painel parcial: subida ou descida estabilizada, voltas em voo nivelado com pranchamento padrão para rumos específicos, recuperação de atitudes inusuais
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA (°)	
a	Manutenção da rota, incluindo interceção, p. ex. NDB, VOR, ou rota entre pontos de referência
b	Utilização do sistema de navegação e das ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da hora estimada de chegada (ETA) (espera em rota, se necessário)
f	Monitorização da progressão do voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de proteção contra o gelo, simulados se necessário
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 3-A – PROCEDIMENTOS DE CHEGADA	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação e identificação dos recursos, se aplicável
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	Condicionantes de altitude e velocidade, se aplicável
d	Chegada PBN (se aplicável): Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e – controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de chegada.
SECÇÃO 4 (°) – OPERAÇÕES 3D (°)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação Verificação do ângulo da trajetória vertical. No caso de RNP APCH: Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado



e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g ⁽⁺⁾	«Borrego»
h ⁽⁺⁾	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 5^(*) – OPERAÇÕES 2D⁽⁺⁺⁾	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação No caso de RNP APCH: Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto; e Controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação.
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c ⁽⁺⁾	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude/distância em relação ao MAPt, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada), fixos de descida (SDF), se aplicável
g ⁽⁺⁾	«Borrego»
h ⁽⁺⁾	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 6 – VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO^(°) (apenas aviões multimotor)	
a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando da execução de «borrego»
b	Aproximação, «borrego» e procedimentos de aproximação falhada com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T

(°) Tem/Têm de efetuar-se exclusivamente por referência a instrumentos.

(*) Pode efetuar-se num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

(+) Pode efetuar-se no âmbito da secção 4 ou da secção 5.

(++) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

B. Helicópteros

SECÇÃO 1 – SAÍDA	
Nota: A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções.	
a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos serviços de tráfego aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Identificação das ajudas à navegação necessárias para os procedimentos de saída, chegada e aproximação
e	Inspeção antes do voo
f	Mínimos meteorológicos

g	Rolagem/rolagem no ar «Air taxi» de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor
h	Saída PBN (se aplicável): Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto, e controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de saída
i	Briefing, procedimentos e verificações antes da descolagem
j	Transição para voo por instrumentos
k	Procedimentos de saída por instrumentos, incluindo procedimentos PBN
SECÇÃO 2 – MANOBRAS GERAIS	
a	Controlo do helicóptero exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo:
b	Volta a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento padrão
c	Recuperação de atitudes inusuais, incluindo voltas prolongadas com 30.º de pranchamento e voltas apertadas a descer
SECÇÃO 3 – PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA	
a	Manutenção da rota, incluindo interceção, p. ex. NDB, VOR, RNAV
b	Utilização de ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da ETA
f	Monitorização da progressão do voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de proteção contra o gelo, simulados se necessário e se aplicável
h	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T
SECÇÃO 3-A – PROCEDIMENTOS DE CHEGADA	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação, se aplicável
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	Condicionantes de altitude e velocidade, se aplicável
d	Chegada PBN (se aplicável) Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e; Controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de chegada.
SECÇÃO 4 – OPERAÇÕES 3D ^(*)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação Verificação do ângulo da trajetória vertical para RNP APCH: Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto; Controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação
b	<i>Briefing</i> de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	Execução da manobra de «Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 5 – OPERAÇÕES 2D (+)	
a	Configuração e verificação das ajudas à navegação No caso de RNP APCH: Verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto; Controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação
b	<i>Briefing</i> de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	Execução da manobra de «Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC – cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 6 – PROCEDIMENTOS ANÓMALOS E DE EMERGÊNCIA

Nota 1: Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5.

Nota 2: A prova deve incidir sobre o controlo do helicóptero, a identificação do motor que falhou, as ações imediatas (touch drills), as ações e verificações de seguimento, e a precisão de voo, nas situações seguintes:

a	Falha de motor simulada após a descolagem e na/durante a aproximação (**) (a uma altitude segura, a não ser que seja realizada num simulador de voo (FFS) ou FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Avaria dos equipamentos de aumento da estabilidade/sistema hidráulico (se aplicável)
c	Painel parcial
d	Autorrotação e recuperação para uma altitude pré-estabelecida
e	Operações 3D executadas manualmente sem diretor de voo (***) Operações 3D executadas manualmente com diretor de voo (***)

(+) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

(*) A efetuar no âmbito da secção 4 ou da secção 5. (**) Apenas helicópteros multimotor.

(***) Testar apenas um item.

APÊNDICE VII

Atribuição de créditos da Parte IR aquando da verificação de proficiência para uma qualificação de classe ou de tipo

A. Aviões

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar ou a renovar os privilégios IR para aviões monomotor monopiloto e para aviões monopiloto multimotor, consoante o caso.

Se for efetuada uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à Parte IR das verificações de proficiência para:
Qualificação de tipo MPA; Qualificação de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance	Qualificação de classe SE (*), e qualificação de tipo SE (*), e qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo complexas com alta performance, apenas serão atribuídos créditos para a secção 3B da verificação de proficiência do ponto B.5 do Apêndice VIII
Qualificação de classe ou de tipo SP ME de aviões exceto para qualificações de tipo de aviões complexos com alta performance, operados como monopiloto	Qualificação de classe SE, e qualificação de tipo SE, e qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo de aviões complexos com alta performance

Se for efetuada uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à Parte IR das verificações de proficiência para:
Qualificação de classe ou de tipo SP ME de aviões exceto para qualificações de tipo de aviões complexos com alta performance, limitada a operações multipiloto	Qualificação de classe SE, e qualificação de tipo SE, e qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo (*) de aviões complexos com alta performance
Qualificação de classe ou de tipo SP SE	Qualificação de classe SE, e qualificação de tipo SE

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, os pilotos tenham efetuado pelo menos 3 saídas e aproximações em IFR exercendo privilégios PBN, incluindo pelo menos uma aproximação RNP APCH, num avião de classe ou de tipo SP, em operações SP, ou, no caso dos aviões multimotor, que não sejam aviões complexos com alta performance (HP), os pilotos tenham passado na secção 6 da prova de perícia para aviões SP, que não sejam aviões complexos HP pilotados exclusivamente por referência a instrumentos em operações SP.

B. Helicópteros

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar os privilégios IR para helicópteros monomotor e helicópteros multimotor monopiloto, conforme o caso.

Se for efetuada uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à Parte IR das verificações de proficiência para:
Qualificação de tipo helicóptero multipiloto (MPH)	Qualificação de tipo SE (*) e qualificação de tipo SP ME (*)
Qualificação de tipo SP ME, operada em monopiloto	Qualificação de tipo SE (*) e qualificação de tipo SP ME*
Qualificação de tipo SP ME, limitada a operação multipiloto	Qualificação de tipo SE (*) e qualificação de tipo SP ME (*)
Qualificação de tipo SP SE, operada em monopiloto	Qualificação de tipo SP SE operada em monopiloto

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, tenham sido efetuadas pelo menos 3 saídas e aproximações IFR exercendo privilégios PBN, incluindo uma aproximação RNP APCH [poderá ser uma aproximação para um ponto no espaço (PinS)] num helicóptero de tipo SP em operações SP.

APÊNDICE VIII

Treino, prova de perícia e verificação de proficiência para LP-III, qualificações de tipo e de classe e verificações de proficiência para qualificações de IR

A. Aspetos Gerais

1 – Os pilotos candidatos a uma prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada na prova.

2 – A formação em qualificações de tipo MPA e PL será realizada num FFS ou numa combinação de dispositivos de treino de simulação de voo FSTD e FFS. A prova de perícia ou a verificação de proficiência para as qualificações de tipo de MPA e PL e a emissão de uma LP-III devem ser realizadas num FFS, se disponível.

3 – A formação, a prova de perícia ou a verificação de proficiência para as qualificações de classe ou de tipo para SPA e helicópteros devem ser realizadas:

- a) Num FFS disponível, ou
- b) Numa combinação de um ou mais FSTD e uma aeronave, se o FFS não estiver disponível ou não estiver acessível; ou
- c) Na aeronave, se não existir um FSTD disponível ou acessível.

4 – Se for utilizado um FSTD durante a formação, exame ou verificação, a adequação do FSTD utilizado deve ser verificada em relação ao «Quadro de funções e exames subjetivos» aplicável e ao «Quadro dos exames de validação de FSTD», incluídos no documento de referência principal aplicável ao dispositivo utilizado. Todas as restrições e limitações indicadas no certificado de qualificação do dispositivo devem ser consideradas.

5 – A reprovação em todas as secções da prova em duas tentativas exige treino adicional.

6 – Compete aos respetivos Ramos das Forças Armadas determinar e comunicar à AAN o número máximo de provas de perícia que podem ser realizadas pelos pilotos.

Conteúdo do treino/da prova de perícia/da verificação de proficiência

7 – Salvo especificação em contrário nos OSD, o programa de instrução de voo, a prova de perícia e a verificação de proficiência devem estar em conformidade com o presente Apêndice. O programa, a prova de perícia e a verificação de proficiência podem ser reduzidos para creditar experiência prévia em tipos de aeronaves similares, conforme estabelecido nos OSD.

8 – Com exceção do caso das provas de perícia para a emissão de uma LP-III, quando assim definido nos OSD, poderão ser atribuídos créditos por itens da prova de perícia comuns a outros tipos ou variantes em que os pilotos são qualificados.

Condução da Prova/da Verificação

9 – O examinador pode escolher entre diferentes cenários de prova de perícia ou de verificação de proficiência que prevejam operações simuladas pertinentes. Devem ser utilizados simuladores de voo integrais e outros dispositivos de treino, conforme preceituado no presente Anexo (Parte MFCL).

10 – Durante a verificação de proficiência, o examinador deve verificar se os titulares da qualificação de classe ou de tipo mantêm um nível adequado de conhecimentos teóricos.

11 – Caso decidam interromper a prova de perícia por motivos considerados adequados pelo examinador, os pilotos têm de a repetir na sua totalidade. Caso a prova seja interrompida por motivos considerados adequados pelo examinador, apenas as secções não realizadas serão testadas num novo voo.

12 – À discricção do examinador, qualquer manobra ou procedimento da prova poderá ser repetido uma vez pelos pilotos. O examinador pode interromper a prova em qualquer altura, caso considere que a demonstração da perícia de voo por parte dos pilotos exige a repetição completa da prova.

13 – Os pilotos devem ser obrigados a pilotar a aeronave a partir de uma posição em que possam ser realizadas as funções de PIC ou de copiloto, conforme relevante. Em operações monopiloto, o ensaio deve ser realizado como se não houvesse nenhum membro da tripulação presente.

14 – Durante os preparativos pré-voo para a prova será exigido aos pilotos que determinem as definições de potências e as velocidades. Os pilotos devem indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações da aeronave em que a prova é realizada e, quando aplicável, com o conceito MCC. Os dados de performance para a descolagem, aproximação e aterragem devem ser calculados pelos pilotos em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada. As alturas/altitudes de decisão, as alturas/altitudes mínimas de descida e o ponto de aproximação falhada serão acordados com o examinador.

15 – O examinador não participará na operação da aeronave exceto se a sua intervenção for necessária por uma questão de segurança ou para evitar atrasos excessivos ao restante tráfego.

Requisitos específicos para a prova de perícia/verificação da proficiência para qualificações de tipo para aeronaves multipiloto, para qualificações de tipo para aviões monopiloto, quando operados em operações multipiloto para LP-III

16 – A prova de perícia para uma aeronave multipiloto ou para um avião monopiloto se utilizado em operações multipiloto será realizada num ambiente de tripulação múltipla. Um outro candidato ou outro piloto titular de uma qualificação de tipo poderá operar como segundo piloto. Caso seja utilizada uma aeronave, o segundo piloto será o examinador ou um instrutor.

17 – Os pilotos devem operar como PF durante todas as secções da prova de perícia, exceto nos procedimentos não normais ou de emergência, os quais podem ser realizados como PF ou PM em conformidade com a MCC. Os pilotos candidatos a uma primeira qualificação de tipo para uma aeronave multipiloto ou de uma LP-III devem também demonstrar a capacidade para desempenhar funções como PM. Os pilotos podem escolher para a prova de perícia o lugar de piloto do lado esquerdo ou o lugar de piloto do lado direito caso todos os itens possam ser executados a partir do lugar selecionado.

18 – As matérias seguintes serão especificamente verificadas pelo examinador no que respeita aos pilotos candidatos a uma LP-III ou de uma qualificação de tipo para aeronaves multipiloto, ou para

operações multipiloto num avião monopiloto que se estendam às tarefas de um PIC, independentemente de os pilotos desempenharem funções como PF ou como PM:

a) Gestão da cooperação da tripulação;

b) Manutenção de uma vigilância geral da operação da aeronave através de uma supervisão adequada; e

c) Estabelecimento de prioridades e tomada de decisões de acordo com os aspetos de segurança e as regras e regulamentos pertinentes adequados à situação operacional, incluindo emergências.

1 – A prova ou a verificação deve ser realizada segundo as IFR (regras de voo por instrumentos), se a qualificação IR estiver incluída, e, na medida do possível, num ambiente simulado de transporte aéreo militar. Um elemento essencial a verificar é a capacidade para planear e conduzir o voo com base em material de briefing de rotina.

2 – Caso o curso de qualificação de tipo tenha incluído menos de 2 H/V na aeronave, a prova de perícia pode ser realizada num FFS e ser completada antes da instrução de voo na aeronave.

3 – A formação de voo aprovada será ministrada por um instrutor qualificado sob a responsabilidade:

a) De uma MATO; ou

b) Do Ramo das Forças Armadas no qual presta serviço, nos casos em que não tenha sido aprovada nenhuma formação de voo para uma aeronave SP numa MATO, e em que a formação de voo da aeronave tenha sido aprovada pela AAN.

4 – Deve ser entregue à AAN um certificado de conclusão com aproveitamento do curso de qualificação de tipo, incluindo a instrução de voo na aeronave, antes de a nova qualificação de tipo ser averbada na licença dos pilotos.

5 – No que respeita à formação em recuperação, «evento de perda» significa aproximação à perda ou quase perda. A MATO pode utilizar um FFS para o treino de recuperação de perda ou para demonstrar as características específicas da perda, ou para ambos os fins, desde que:

a) o FFS tenha sido classificado em conformidade com os requisitos especiais de avaliação do CS-FSTD(A); e

b) A MATO tenha demonstrado com êxito à AAN que qualquer transferência negativa de formação foi atenuada.

B. Requisitos específicos para a categoria de aviões

Critérios de aprovação

1 – No caso de aviões monopiloto, com exceção de aviões monopiloto complexos e de alta performance, os pilotos devem obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A não aprovação em qualquer item de uma secção fará com que os pilotos reprovem em toda a secção. Caso reprovem apenas numa secção, terão de repetir apenas essa secção. A não aprovação em mais de uma secção obriga-os a repetir toda a prova de perícia ou de verificação de proficiência. A não aprovação em qualquer secção em caso de repetição da prova de perícia ou de verificação, incluindo as secções em que foi obtida aprovação numa tentativa prévia, obriga os pilotos a repetir toda a prova de perícia ou de verificação. Para aviões monopiloto multimotor, o piloto tem de obter aprovação na secção 6 da prova ou verificação pertinente, respeitante ao voo assimétrico.

2 – No caso de aviões complexos multipiloto ou monopiloto e de alta performance, os pilotos devem obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A não aprovação em mais de cinco itens obriga os pilotos a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os pilotos que reprovem em cinco ou menos itens terão de repetir os itens em que não obtiveram aprovação. A não aprovação em qualquer item da nova prova ou verificação, incluindo os itens em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga os pilotos a repetir a totalidade da verificação ou da prova. A secção 6 não faz parte da prova de perícia para uma LP-III. Caso os pilotos apenas reprovem na secção 6 ou não a efetuem, a qualificação de tipo será emitida sem os privilégios relativos às categorias II ou III. Para estender os privilégios da qualificação de tipo às categorias II ou III, os pilotos devem obter aprovação na secção 6 no tipo de aeronave adequada.

Tolerâncias na prova de voo

3 – Os pilotos devem demonstrar aptidão para:

- a) Operar o avião dentro das suas limitações;
- b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;
- c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
- e) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
- f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e de incapacitação da tripulação, se aplicáveis; e
- g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.

4 – Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance da aeronave utilizada:

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/MAPt/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés
Rota	
Com base em ajudas rádio	± 5°
No caso de desvios «angulares»	Meia escala de deflexão, azimute e ladeira (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais «lineares» 2D (LNAV) e 3D (LNAV/VNAV)	Por norma, o erro/desvio lateral deve ser limitado a ± 0,5 do valor de RNP associado ao procedimento, sendo admissíveis breves desvios a esta norma, desde que inferiores ao valor máximo de RNP
Desvios verticais lineares 3D [p. ex., RNP APCH (LNAV/VNAV) recorrendo à função baro-VNAV]	Não superiores a – 75 pés abaixo do perfil vertical, em qualquer momento, e não superior a + 75 pés acima do perfil vertical a 1.000 pés ou menos acima do nível do aeródromo.
Rumo	
Todos os motores operacionais	± 5°
Com falha de motor simulada	± 10°
Velocidade	
Todos os motores operacionais	± 5 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

Conteúdo do Treino/da Prova de Perícia/da Verificação de Proficiência

5 – Aviões monopiloto, com exceção de aviões complexos de alta performance

a) Os seguintes símbolos significam:

P	Formados como PIC ou copiloto e como PF e PM
OTD	Podem ser utilizados outros dispositivos de treino para este exercício
X	Será utilizado um FFS para este exercício; caso contrário, deve ser utilizado um avião, se adequado para a manobra ou procedimento
P#	A formação deve ser complementada por uma inspeção supervisionada do avião

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

c) As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

A	Avião
FFS	Simulador integral de voo
FSTD	Dispositivo de treino de simulação de voo

d) Os itens com asterisco (*) da secção 3B e, para multimotor, da secção 6, devem ser voados apenas por referência a instrumentos caso a revalidação/renovação de uma IR esteja incluída na prova de perícia ou na verificação de proficiência. Se os itens com asterisco (*) não forem voados apenas por referência a instrumentos durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, e quando não haja crédito de privilégios IR, a qualificação de classe ou de tipo será limitada apenas a VFR.

e) A secção 3A deve ser completada para efeitos de revalidação de uma qualificação de tipo ou de classe multimotor, apenas VFR, caso a experiência exigida de 10 setores de rota nos 12 últimos meses não tenha sido cumprida. A secção 3A não é necessária se a secção 3B estiver completada.

f) A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.

g) Será utilizado um FSTD para a formação prática para qualificações de tipo ou de classe ME (multimotor), caso façam parte de um curso homologado de qualificação de classe ou de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:

i) A qualificação do FSTD, conforme estabelecido nos requisitos pertinentes do Anexo IV e do Anexo V;

ii) As qualificações dos instrutores;

iii) O volume de instrução, durante o curso, ministrado em FSTD; e

iv) As aptidões e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruídos.

h) Se os privilégios para operações multipiloto forem solicitados pela primeira vez, os pilotos que possuam privilégios para operações monopiloto devem:

i) Completar numa MATO instrução de transição que inclua manobras e procedimentos, nomeadamente MCC, bem como os exercícios da secção 7, utilizando TEM, CRM e os fatores humanos; e

ii) Passar uma verificação de proficiência em operações multipiloto.

i) Se os privilégios para operações monopiloto forem solicitados pela primeira vez, os pilotos titulares de privilégios para operações multipiloto devem receber formação numa MATO e ser sujeitos a uma verificação em relação às seguintes manobras e procedimentos adicionais em operações monopiloto:

i) Para os aviões SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B; e

ii) Para aviões ME, 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B.

j) Os pilotos que possuam privilégios para operações monopiloto e multipiloto, em conformidade com as alíneas g) e h), podem revalidar os privilégios para ambos os tipos de operações completando uma verificação de proficiência em operações multipiloto para além dos exercícios referidos nas alíneas h), ponto 1) ou ponto 2), consoante aplicável, em operações monopiloto.

k) Se uma prova de perícia ou verificação de proficiência for realizada unicamente em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto. A restrição deve ser suprimida quando os pilotos cumprirem o disposto na alínea h).

l) A formação, os exames e a verificação devem seguir o quadro infra.

i) Formação numa MATO, requisitos de exame e verificação para privilégios monopiloto;

ii) Formação numa MATO, requisitos de exame e verificação para privilégios multipiloto;

iii) Formação numa MATO, requisitos de exame e verificação para pilotos titulares de privilégios; monopiloto que pretendam obter privilégios multipiloto pela primeira vez (instrução de transição);

iv) Formação numa MATO, requisitos de exame e verificação aplicáveis aos pilotos titulares de privilégios de piloto monopiloto pela primeira vez (instrução de transição);

v) Formação numa MATO e requisitos de controlo para a revalidação combinada e renovação de privilégios monopiloto e multipiloto.

	Tipo de operação									
	1)		2)		3)		4)		5)	
Tipos de aeronaves	SP		MP		SP para MP (inicial)		MP → SP (inicial)		PS + MP	
	Formação	Exames/Verificações	Formação	Exames/Verificações	Formação	Exames/Verificações	Formação, exames e verificações (aviões SE)	Formação, exames e verificações (aviões ME)	Aviões SE	Aviões ME
Emissão inicial										
Todos (exceto complexo SP)	Secções 1-6	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secções 1-7	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secção 7	Secções 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3 – B	1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3 – B	NIL	NIL
SP Complexo	1-7	1-6								
Revalidação										
Todos	n/a	Secções 1-6	n/a	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B
Renovação										
	MFCL.740	Secções 1-6	MFCL.740	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Formação:MFCL.740 Verificação: tal como para a revalidação	

m) Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

n) Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.

Aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para qualificações de tipo ou de classe	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
SECÇÃO 1					
1. Partida					
1.1 Inspeção antes do voo, incluindo: — documentação; — massa e centragem; — <i>briefing</i> das condições meteorológicas; — NOTAM (aviso ao pessoal navegante).	OTD				
1.2. Verificações pré-arranque					
1.2.1. Exterior	OTD P#	P		M	
1.2.2. Interna	OTD P#	P		M	
1.3. Arranque do motor: Avarias normais	P—>	—>		M	
1.4. Rolagem	P—>	—>		M	
1.5. Verificações antes da saída: motor em ponto fixo (« <i>run-up</i> », se aplicável)	P—>	—>		M	
1.6. Procedimento de descolagem: — normal com as configurações de <i>flap</i> do Manual de Voo; — ventos laterais (se as condições o permitirem).	P—>	—>		M	
1.7. Subida — Vx/Vy; — voltas com pranchamento para rumos específicos; — nivelar (« <i>level off</i> »).	P—>	—>		M	
1.8. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>			M	
SECÇÃO 2					
2. Manobras básicas de voo (condições meteorológicas de voo visual (VMC))	P—>	—>			
2.1. Voo em frente e nivelado a várias velocidades aerodinâmicas incluindo voo a velocidades aerodinâmicas criticamente baixas com e sem <i>flaps</i> (incluindo a aproximação VMCA quando aplicável)					
2.2. Voltas apertadas (360° para a esquerda e para a direita com 45° de pranchamento)	P—>	—>		M	
2.3. Perdas de velocidade e recuperação: <i>i)</i> perda sem <i>flaps</i> ; <i>ii)</i> aproximação à perda em volta de	P—>	—>		M	



Aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para qualificações de tipo ou de classe	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
descida com pranchamento em configuração e potência de aproximação; <i>iii)</i> aproximação à perda em configuração e potência de aterragem; e <i>iv)</i> aproximação à perda, volta de subida com <i>flap</i> de descolagem e potência de subida (apenas avião monomotor)					
2.4. Manejo utilizando o piloto automático e o sistema de direção de voo (pode ser realizado na secção 3), se aplicável	P—>	—>		M	
2.5. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
SECÇÃO 3A					
3A. Procedimentos VFR em rota					
3A.1.[cf. B.5 c) e d)] Plano de voo, posição estimada e leitura de mapa	P—>	—>			
3A.2. Manutenção de altitude, rumo e velocidade	P—>	—>			
3A.3. Orientação, contagem do tempo e revisão de ETA	P—>	—>			
3A.4. Utilização de auxílios à radionavegação, (se aplicável)	P—>	—>			
3A.5. Gestão de voo (registo de voo, verificações de rotina incluindo combustível, sistemas e gelo)	P—>	—>			
3A.6. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>			
SECÇÃO 3B					
3B. Voo por instrumentos					
3B.1.* Partida IFR	P—>	—>		M	
3B.2.* IFR em rota	P—>	—>		M	
3B.3.* Procedimentos de espera	P—>	—>		M	
3B.4.* Operações 3D para a altura/altitude de decisão (DH/A) de 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação (pode utilizar-se o piloto automático para interceptar a trajetória vertical do segmento de aproximação final)	P—>	—>		M	



Aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para qualificações de tipo ou de classe	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
3B.5.* Operações 2D para a altura/altitude de descida mínima (MDH/A)	P→	→		M	
3B.6.* Exercícios de voo, incluindo avaria simulada da bússola e do indicador de atitude: — volta com pranchamento padrão; e — recuperação após atitudes inusitadas.	P→	→		M	
3B.7.* Avaria do localizador ou do pendente de descida	P→	→			
3B.8.* Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P→	→		M	
SECÇÃO 4					
4. Chegadas e aterragens					
4.1. Procedimento de chegada ao aeródromo	P→	→		M	
4.2. Aterragem normal	P→	→		M	
4.3. Aterragem sem <i>flaps</i>	P→	→		M	
4.4. Aterragem com ventos laterais (se as condições o permitirem)	P→	→			
4.5. Aproximação e aterragem em regime de ralenti desde os 2 000 pés acima da pista de aterragem (apenas aviões monomotor)	P→	→			
4.6. «Borrego» à altura mínima	P→	→		M	
4.7. «Borrego» e aterragem noturnos, (se aplicável)	P→	→		M	
4.8. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P→	→		M	
SECÇÃO 5					
5. Procedimentos não normais e de emergência (Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 4.)					
5.1. Descolagem interrompida a uma velocidade razoável	P→	→		M	
5.2. Simulação de falha de motor após a descolagem (apenas aviões monomotor)		P		M	
5.3. Simulação de aterragem forçada sem potência (apenas aviões monomotor)		P		M	
5.4. Emergências simuladas: i) incêndio ou fumo durante o voo; e ii) avaria dos sistemas, conforme	P→	→			

Aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para qualificações de tipo ou de classe	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
adequado					
5.5. Apenas aviões ME: Paragem e rearranque do motor (a uma altitude segura, se realizado na aeronave)	P—>	—>			
5.6. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T					
SECÇÃO 6					
6. Voo assimétrico simulado (Esta secção pode ser combinada com as secções 1 a 5.) 6.1.* Falha de motor simulada durante a descolagem (a uma altitude segura, a menos que se realize num FFS ou FNPT II)	P—>	—>X		M	
6.2.* Aproximação assimétrica com «borrego»	P—>	—>		M	
6.3.* Aproximação assimétrica e aterragem com paragem completa	P—>	—>		M	
6.4. Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T	P—>	—>		M	
SECÇÃO 7					
7. UPRT					
7.1. Manobras e procedimentos de voo					
7.1.1. Voo manual com e sem diretores de voo (sem uso do piloto automático, sem automanete e, se for caso disso, com diferentes leis de controlo)	P—>	—>			
7.1.1.1. A diferentes velocidades (incluindo voo lento) e altitudes no âmbito da dotação de formação do FSTD	P—>	—>			
7.1.1.2. Voltas apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita	P—>	—>			
7.1.1.3. Voltas com e sem spoilers	P—>	—>			
7.1.1.4. Procedimentos de voo por instrumentos e manobras incluindo partida e chegada por instrumentos, e aproximação visual	P—>	—>			
7.2. Treino de recuperação após perda de controlo					
7.2.1. Recuperação de eventos de perda em: — configuração de descolagem;	P—>	—>			

Aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para qualificações de tipo ou de classe	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
— configuração limpa a baixa altitude; — configuração limpa próximo da altitude máxima de operação; e — configuração de aterragem					
7.2.2. Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; e — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento.	P	X (Não deve ser utilizada uma aeronave)			
7.3. «Borrego» com todos os motores operacionais* em várias fases durante uma aproximação por instrumentos	P→	→			
7.4. Aterragem abortada com todos os motores operacionais: — com várias alturas inferiores a DH/MDH 15 m (50 pés) acima da soleira da pista — após o toque (aterragem falhada)	P→	→			

6 – Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance

a) Os seguintes símbolos significam:

P	Formados como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável
OTD	Podem ser utilizados outros dispositivos de treino para este exercício
X	Será utilizado um FFS para este exercício; caso contrário, deve ser utilizado um avião, se adequado para a manobra ou procedimento
P#	A formação deve ser complementada por uma inspeção supervisionada do avião

b) A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou poderá ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (→).

c) As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

A	Avião
FFS	Simulador integral de voo
FSTD	Dispositivo de treino de simulação de voo

- d) Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos
- e) A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.
- f) Para a formação prática e os exames será utilizado um FFS, se o FFS fizer parte de um curso homologado de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- i) As qualificações dos instrutores;
 - ii) As qualificações e a formação total ministrada no curso num FSTD; e
 - iii) As aptidões e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruídos.
- g) As manobras e os procedimentos incluirão MCC para aviões multimotor e para aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações multipiloto.
- h) As manobras e os procedimentos serão executados como piloto único em aviões monopiloto complexos e de alta performance em operações monopiloto.
- i) No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance, quando uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência for realizada em operações multipiloto, a qualificação de tipo será limitada a operações multipiloto. Caso se pretendam privilégios de monopiloto, as manobras/os procedimentos referidos em 2.5, 3.8.3.4, 4.4 e 5.5 e pelo menos uma manobra/um procedimento da secção 3.4 têm de ser completados adicionalmente em monopiloto.
- j) Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.
- k) Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.

Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
SECÇÃO 1					
1. Preparação do voo	OTD				
1.1. Cálculo da performance	P				
1.2. Inspeção visual externa do avião; localização de cada elemento e finalidade da inspeção	OTD P #	P			
1.3. Inspeção da cabina de pilotagem	P →	→			
1.4. Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P →	→		M	



Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
1.5. Rolagem de acordo com o ATC ou com as instruções do instrutor	P→	→			
1.6. Verificações antes da decolagem	P→	→		M	
SECÇÃO 2					
2. Decolagens					
2.1. Decolagens normais com diferentes configurações de <i>flaps</i> , incluindo decolagem acelerada	P→	→			
2.2.* Decolagem por instrumentos; a transição para o voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a decolagem	P→	→			
2.3. Decolagem com ventos laterais	P→	→			
2.4. Decolagem com carga máxima (real ou simulada)	P→	→			
2.5. Decolagens com falha de motor simulada:	P→	→			
2.5.1.* logo após atingir V2					
2.5.2.* entre V1 e V2	P	X		M FFS apenas	
2.6. Decolagem interrompida a uma velocidade razoável antes de atingir V1	P→	→X		M	
SECÇÃO 3					
3. Manobras e procedimentos de voo					
3.1. Voo manual com e sem diretores de voo (sem uso do piloto automático, sem automanete e, se for caso disso, com diferentes leis de controlo)	P→	→			
3.1.1. A diferentes velocidades (incluindo voo lento) e altitudes no âmbito da dotação de formação do FSTD.	P→	→			
3.1.2. Voltas apertadas com 45° de pranchamento, 180° a 360° para a esquerda e para a direita	P→	→			
3.1.3. Voltas com e sem spoilers	P→	→			
3.1.4. Procedimentos de voo por instrumentos e manobras incluindo partida e chegada por instrumentos, e aproximação visual	P→	→			
3.2. Ângulo negativo do nariz e batidas Mach (se for caso disso), bem como	P→	→X (Não		Apenas FFS	



Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
outras características de voo específicas do avião (por exemplo, <i>Dutch Roll</i>)		deve ser utilizada uma aeronave)			
3.3. Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas (se for caso disso)	OTD P→	→			
3.4. Operações normais e não normais dos seguintes sistemas Nota: Um mínimo obrigatório de 3 itens não normais será selecionado dos pontos 3.4.0 a 3.4.14 inclusive	OTD P→	→		M	Um mínimo obrigatório de 3 itens não normais será selecionado dos pontos 3.4.0 a 3.4.14 inclusive
3.4.0. Motor (se necessário, hélice)	OTD P→	→			
3.4.1. Pressurização e ar condicionado	OTD P→	→			
3.4.2. Sistema Pitot-estático	OTD P→	→			
3.4.3. Sistema de combustível	OTD P→	→			
3.4.4. Sistema elétrico	OTD P→	→			
3.4.5. Sistema hidráulico	OTD P→	→			
3.4.6. Sistema de controlo de voo e compensação	OTD P→	→			
3.4.7. Sistema antigelo/degelo, aquecimento da proteção contra o encandeamento	OTD P→	→			
3.4.8. Piloto automático/diretor de voo	OTD P→	→		M (apenas monopiloto)	

Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
3.4.9. Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de evitação de perda, e dispositivos de aumento de estabilidade	OTD P—>	—>			
3.4.10. Proximidade do solo sistema de alerta, radar meteorológico, radioaltímetro, transponder	P—>	—>			
3.4.11. Rádios, equipamento de navegação, instrumentos, FMS	OTD P—>	—>			
3.4.12. Trem de aterragem e travão	OTD P—>	—>			
3.4.13. Sistema de <i>slats</i> e <i>flaps</i>	OTD	—>			
3.4.14. Unidade auxiliar de potência (APU)	OTD P—>	—>			
3.6. Procedimentos não normais e de emergência: Nota: Um mínimo obrigatório de 3 itens será selecionado dos pontos 3.6.1 a 3.6.9 inclusive				M	Um mínimo obrigatório de 3 itens será selecionado dos pontos 3.6.1 a 3.6.9 inclusive
3.6.1. Simulação de incêndio, por exemplo no motor, na unidade auxiliar de potência (APU), na cabina, no compartimento de carga, na cabina de pilotagem ou na asa e incêndios no sistema elétrico, incluindo evacuação	P—>	—>			
3.6.2. Controlo e eliminação de fumos	P—>	—>			
3.6.3. Falhas no motor, paragem e re arranque a uma altura segura	P—>	—>			
3.6.4. Alijamento de combustível (simulado)	P—>	—>			
3.6.5. Cisalhamento do vento na descolagem/ aterragem	P	X		Apenas FFS	
3.6.6. Avaria simulada na pressurização da cabina/descida de emergência	P—>	—>			
3.6.7. Incapacitação de um membro da tripulação de voo	P—>	—>			
	P—>	—>			

Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
3.6.8. Outros procedimentos de emergência conforme descritos no correspondente manual de voo do avião (AFM)					
3.6.9. Evento ACAS	OTD P→	(Não deve ser usada uma aeronave)		Apenas FFS	
3.7. Formação em prevenção da perda do controlo 3.7.1. Recuperação de eventos de perda em: — configuração de descolagem; — configuração limpa a baixa altitude; — configuração limpa perto da altitude máxima de operação; e — configuração de aterragem.	P (FFS certificado o apenas para efeitos de formação)	X (Não deve ser usada uma aeronave)			
3.7.2. Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; e — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento	P (FFS certificado o apenas para efeitos de formação)	X (Não deve ser usada uma aeronave)		Apenas FFS	
3.8. Procedimentos de voo por instrumentos					
3.8.1.* Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P→	→		M	
3.8.2.* Procedimentos de espera	P→	→			
3.8.3.* Operações 3D para DH/A a 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação					
Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 3.8.3.1, se o AFM prescrever tal limitação).					
3.8.3.1. * Manualmente, sem diretor de voo	P→	→		M (Apenas prova de	



Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos				perícia)	
3.8.3.2.* Manualmente, com diretor de voo	P→	→			
3.8.3.3. Com piloto automático	P→	→			
3.8.3.4.* Manualmente, com simulação de um motor inoperativo durante a aproximação final, quer até tocar no solo quer durante todo o procedimento de aproximação falhada (conforme aplicável), com início: i) antes de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo; e ii) depois de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo. O «borrego» será iniciado ao atingir a altura/altitude livre de obstáculos publicada (OCH/A); mas não depois de atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da soleira da pista.	P→	→		M	
3.8.4.* Operações 2D até à MDH/A	P→	→		M	
3.8.5. Aproximação em circuito («Circling») nas seguintes condições: a)* Aproximação à altitude mínima autorizada de aproximação em circuito no aeródromo em causa em conformidade com as instalações locais de aproximação com instrumentos em condições de simulação de voo por instrumentos; seguida de b) Aproximação em círculo a outra pista pelo menos 90° fora do eixo central da aproximação final utilizada em a), à altitude mínima autorizada de aproximação em círculo. Nota: caso as alíneas a) e b) não sejam possíveis por motivos de ATC, pode ser efetuado um padrão de baixa visibilidade simulada.	P→	→			
3.8.6. Aproximações visuais	P→	→			
SECÇÃO 4					
4. Procedimentos de aproximação falhada					
4.1. «Borrego» com todos os motores	P→	→			

Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos operacionais*, durante uma operação 3D ao atingir a altura de decisão					
4.2. «Borrego» com todos os motores operacionais* em várias fases durante uma aproximação por instrumentos	P→	→			
4.3. Outros procedimentos de aproximação falhada	P→	→			
4.4.* «Borrego» manual com o motor crítico simulado inoperativo após uma aproximação por instrumentos ao atingir DH, MDH ou MAPt	P*→	→		M	
4.5. Aterragem abortada com todos os motores operacionais: — de várias alturas inferiores a DH/MDH; — após o toque (aterragem falhada)	P→	→			
SECÇÃO 5					
5. Aterragens					
5.1. Aterragens normais* com referência visual estabelecida ao atingir a DA/H na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos	P				
5.2. Aterragem com simulação do estabilizador horizontal bloqueado em qualquer posição de compensação inadequada	P→	(Não deve ser usada uma aeronave)		Apenas FFS	
5.3. Aterragens com ventos laterais (aeronave, se possível)	P→	→			
5.4. Circuito de tráfego e aterragem sem flaps nem slats estendidos ou com eles parcialmente estendidos	P→	→			
5.5. Aterragem com motor crítico simuladamente inoperativo	P→	→		M	
5.6. Aterragem com dois motores inoperativos: — aviões com três motores: avaria do motor central e de um motor externo, tanto quanto seja praticável de acordo com os dados do Manual de Voo (AFM); e	P	X		M Apenas FFS (apenas prova de perícia)	



Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
Manobras/Procedimentos	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
— aviões com quatro motores: dois motores do mesmo lado					
SECÇÃO 6					
<p>Nota: Requisitos especiais para a extensão de uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 200 pés (60 m), ou seja, operações das categorias II e III.</p> <p>Autorização adicional numa qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão (DH) inferior a 60 m (200 pés) (categorias II e III):</p> <p>As seguintes manobras e procedimentos são os requisitos mínimos de instrução para permitir aproximações por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés). Na execução das seguintes aproximações por instrumentos e procedimentos de aproximação falhada, devem utilizar-se todos os equipamentos do avião necessários para a certificação de tipo da aproximação por instrumentos até uma DH inferior a 60 m (200 pés).</p>					
6.1.* Descolagem interrompida com valores mínimos autorizados de alcance visual de pista (RVR)	P—>	—>X (Não deve ser usada uma aeronave)		M	
6.2.* Aproximações das categorias II e III: em condições de voo por instrumentos simulado até à DH aplicável, utilizando o sistema de orientação de voo. Devem ser observados procedimentos standard de coordenação da tripulação (partilha de tarefas, procedimentos de comunicação, vigilância mútua, troca de informações e apoio)	P—>	—>		M	
6.3.* «Borrego»: após as aproximações indicadas no ponto 6.2 ao atingir DH. O treino deve também incluir um «borrego» devido a RVR insuficiente (simulado), cisalhamento do vento, desvio excessivo do avião em relação aos limites de aproximação para uma aproximação satisfatória, falha no equipamento de terra/bordo antes de atingir DH, e «borrego» com falha simulada de equipamentos de bordo	P—>	—>		M*	

Aviões multipiloto e aviões monopiloto complexos de alta performance	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência para LP-III/ qualificação de tipo	
	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Testado ou verificado em FSTD ou A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação
Manobras/Procedimentos					
6.4.* Aterragem(ns): com referência visual estabelecida à DH na sequência de uma aproximação por instrumentos. Dependendo do sistema de orientação de voo (guiamento) específico, deve ser efetuada uma aterragem automática.	P→	→		M	
Nota: As operações das categorias II e III devem ser efetuadas observando os requisitos aplicáveis às operações aéreas.					

C. Requisitos específicos para a categoria de helicópteros

1 – No caso da prova de perícia ou da verificação de proficiência para qualificações de tipo e para a LP-III;

a) Os pilotos têm de obter aprovação nas secções 1 a 4 e na secção 6 (conforme aplicável) da prova de perícia ou da verificação de proficiência, e todas as secções pertinentes da prova de perícia terão de ser realizadas no prazo de seis meses a contar da data em que efetuou a primeira secção da prova de perícia em causa.

b) A reprovação:

i) Em mais de cinco itens obriga os pilotos a repetir a totalidade da prova ou da verificação;

ii) Em cinco ou menos itens obriga os pilotos a repetir os itens em que não obtiveram aprovação;

iii) Em qualquer item em caso de repetição da prova ou da verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens em que tinha sido obtida aprovação obriga os pilotos a repetir a totalidade da prova ou da verificação.

2 – No caso de uma verificação de proficiência para uma IR (qualificação de instrumentos):

a) Os pilotos devem obter aprovação na secção 5 da verificação de proficiência.

b) A reprovação:

i) Em mais de 3 itens da secção 5 obriga os pilotos a repetir toda a secção;

ii) Em 3 ou menos itens obriga os pilotos a repetir os itens em que não obtiveram aprovação;

iii) Em qualquer item da nova verificação ou a reprovação em quaisquer outros itens da secção 5 em que já tinha sido obtida aprovação obriga os pilotos a repetir novamente toda a verificação.

Tolerâncias na Prova de Voo

3 – Os pilotos devem demonstrar aptidão para:

a) Operar o helicóptero dentro das suas limitações;

b) Realizar todas as manobras com suavidade e precisão;

- c) Exercer boa capacidade de julgamento e perícia de voo;
- d) Aplicar corretamente os conhecimentos aeronáuticos;
- e) Manter sempre o controlo do helicóptero de modo a que o êxito de um procedimento ou de uma manobra nunca esteja seriamente em dúvida;
- f) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e de incapacitação da tripulação, se aplicáveis; e
- g) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação, se aplicável.

4 – Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e performance do helicóptero utilizado.

a) Limites do voo em IFR

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Iniciar um «borrego» à altura/altitude de decisão	+ 50 pés/- 0 pés
Altura/MAPt/altitude de descida mínima	+ 50 pés/- 0 pés
Rota	
Com base em ajudas rádio	± 5°
No caso de desvios «angulares»	Meia escala de deflexão, azimute e ladeira (p. ex., LPV, ILS, MLS, GLS)
Desvios laterais «lineares»	Por norma, o erro/desvio lateral da rota deve ser limitado a ± 0,5 do valor de RNP associado ao procedimento. São admissíveis breves desvios a esta norma, desde que inferiores ao valor máximo de RNP
Rumo	
Todos os motores operacionais	± 5°
Com falha de motor simulada	± 10°
Velocidade	
Todos os motores operacionais	± 5 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

b) Limites de voo em VFR

Altura	
Regra geral	± 100 pés
Rumo	
Operações normais	± 5°
Com falha de motor simulada	± 10°
Velocidade	
Regra geral	± 10 nós
Com falha de motor simulada	+ 10 nós/- 5 nós

Descolagem vertical I.G.E.

(efeito no solo)	± 3 pés
Desembarque	± 2 pés (com voo para trás ou lateral de 0 pés)

Conteúdo do Treino/Da Prova de Perícia/Da Verificação de Proficiência

Disposições Gerais

5 – Os seguintes símbolos significam:

P	Treinado como PIC para a emissão de uma qualificação de tipo para helicópteros monopiloto (SPH) ou treinado como PIC ou copiloto e como PF e PM para a emissão de uma qualificação de tipo para helicópteros multipiloto (MPH)
---	--

6 – A formação prática será realizada pelo menos ao nível do equipamento de treino identificado como (P), ou pode ser realizada até qualquer nível superior de equipamento identificado pela seta (→);

7 – As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

FFS	Simulador integral de voo
FTD	Dispositivo de Treino de Voo
H	Helicóptero

8 – Os itens com asterisco (*) devem ser voados em IMC real ou simulado apenas pelos pilotos que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou para a extensão dos privilégios da mesma qualificação a outro tipo.

9 – Os procedimentos de voo por instrumentos (secção 5) apenas serão executados pelos pilotos que pretendam renovar ou revalidar uma IR(H), ou estender os privilégios dessa qualificação a outro tipo, sendo que para esse efeito pode utilizar-se um FFS ou um FTD 2/3.

10 – Para estabelecer ou manter privilégios PBN, a aproximação deve ser RNP APCH, a qual poderá ser efetuada num FSTD com o equipamento adequado, quando não for praticável efetuá-la na aeronave.

11 – Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.

12 – A letra «M» na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica que se trata de um exercício obrigatório.

13 – Para a formação prática e os exames será utilizado um FSTD, se o FSTD fizer parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:

- a) A qualificação do FSTD, conforme estabelecido nos requisitos pertinentes do Anexo IV e do Anexo V;
- b) As qualificações do instrutor e do examinador;
- c) O volume de instrução, durante o curso, ministrada em FSTD;
- d) As qualificações e experiência prévia em tipos similares dos pilotos instruendos; e
- e) O volume de experiência de voo sob supervisão após a emissão da nova qualificação de tipo.

Helicópteros Multipiloto

1 – Os pilotos candidatos à prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto e LP-III(H) apenas têm de completar com aproveitamento as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.

2 – Os pilotos candidatos à verificação de proficiência para a revalidação e renovação da qualificação de tipo para helicóptero multipiloto apenas têm de completar com aproveitamento as secções 1 a 4 e, se aplicável, a secção 6.

Helicópteros mono/multipiloto	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência	
Manobras/Procedimentos	FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
SECÇÃO 1 – Preparativos e verificações pré-voos					
1.1. Inspeção visual externa do helicóptero; localização de cada elemento e finalidade da inspeção		P		M (se realizada no helicóptero)	
1.2. Inspeção da cabina de pilotagem	P	—>		M	
1.3. Procedimentos de arranque, verificação do equipamento de rádio e de navegação, seleção e configuração de frequências de navegação e de comunicação	P	—>		M	
1.4. Rolagem/rolagem no ar em conformidade com as instruções de ATC	P	—>		M	

Helicópteros mono/multipiloto	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência	
Manobras/Procedimentos	FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
(controlo de tráfego aéreo) ou de um instrutor					
1.5. Procedimentos e verificações pré-descolagem	P	—>		M	
SECÇÃO 2 — Procedimentos e manobras de voo					
2.1. Descolagens (vários tipos)	P	—>		M	
2.2. Descolagens e aterragens em terreno em declive ou com vento lateral	P	—>			
2.3. Descolagem à carga máxima (real ou simulada)	P	—>			
2.4. Descolagem com falha de motor simulada pouco antes de atingir TDP ou DPATO	P	—>		M	
2.4.1. Descolagem com falha de motor simulada pouco depois de atingir TDP ou DPATO	P	—>		M	
2.5. Voltas ascendentes e descendentes para rumos específicos	P	—>		M	
2.6. Descida em autorrotação	P	—>		M	
2.6.1. Para helicópteros monomotor (SEH) aterragem em autorrotação ou para helicópteros multimotor (MEH) recuperação de potência	P	—>		M	
2.7 Aterragens, vários tipos	P	—>		M	
2.7.1. «Borrego» ou aterragem na sequência de falha de motor simulada antes de LDP ou DPBL	P	—>		M	
2.7.2. Aterragem na sequência de falha de motor simulada depois de LDP ou DPBL	P	—>		M	
SECÇÃO 3 — Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos					
Nota: Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção					
3. Operações normais e anormais dos seguintes sistemas e procedimentos:				M	
3.1. Motor	P	—>			
3.2. Ar condicionado (aquecimento, ventilação)	P	—>			
3.3. Sistema Pitot-estático	P	—>			
3.4. Sistema de combustível	P	—>			
3.5. Sistema elétrico	P	—>			
3.6. Sistema hidráulico	P	—>			
3.7. Sistema de controlo de voo e compensação	P	—>			

Helicópteros mono/multipiloto	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência	
Manobras/Procedimentos	FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
3.8. Sistema antigelo e de degelo	P	—>			
3.9. Piloto automático/diretor de voo	P	—>			
3.10. Dispositivos de aumento da estabilidade	P	—>			
3.11. Radar meteorológico, radioaltímetro, transponder	P	—>			
3.12. Sistema de navegação de área	P	—>			
3.13. Sistema do trem de aterragem	P	—>			
3.14. APU	P	—>			
3.15. Rádios, equipamento de navegação, instrumentos e FMS	P	—>			
SECÇÃO 4 – Procedimentos anormais e de emergência					
Nota: Devem seleccionar-se obrigatoriamente, no mínimo, 3 itens desta secção					
4. Procedimentos não normais e de emergência				M	
4.1. Simulação de incêndio (incluindo evacuação se aplicável)	P	—>			
4.2. Controlo e eliminação de fumos	P	—>			
4.3. Falhas no motor, paragem e re arranque a uma altura segura	P	—>			
4.4. Alijamento de combustível (simulado)	P	—>			
4.5. Falha no controlo do rotor de cauda (se aplicável)	P	—>			
4.5.1. Perda do rotor de cauda (se aplicável)	P		Não deve ser utilizado um helicóptero para este exercício		
4.6. Incapacitação de um membro da tripulação – apenas MPH	P	—>			
4.7. Avarias na transmissão	P	—>			
4.8. Outros procedimentos de emergência segundo o descrito no manual de voo respetivo	P	—>			
SECÇÃO 5 — Procedimentos de voo por instrumentos (a realizar em IMC real ou simulado)					
5.1. Descolagem por instrumentos: a transição para voo por instrumentos deve ser feita logo que possível após a descollagem	P	—>*			

Helicópteros mono/multipiloto	Formação prática			Prova de perícia/verificação de proficiência	
	FSTD	H	Iniciais do instrutor após conclusão da formação	Verificado em FSTD ou H	Iniciais do examinador após conclusão da prova
Manobras/Procedimentos					
5.1.1. Falha simulada do motor durante a saída	P	—>*		M*	
5.2. Adesão às rotas de partida e de chegada e às instruções do ATC	P	—>*		M*	
5.3 Procedimentos de espera	P*	—>*			
5.4. Operações 3D para DH/A de 200 pés (60 m) ou para mínimos mais elevados, se exigido pelo procedimento de aproximação	P*	—>*			
5.4.1. Manualmente, sem diretor de voo Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 5.4.1. se o AFM prescrever tal limitação).	P*	—>*		M*	
5.4.2. Manualmente, com diretor de voo	P*	—>*		M*	
5.4.3. Com piloto automático associado	P*	—>*			
5.4.4. Manualmente, com simulação de um motor inoperativo; a falha do motor tem de ser simulada durante a aproximação final antes de estar a mais de 1000 pés acima do nível do aeródromo até ao toque ou através do procedimento de aproximação falhada	P*	—>*		M*	
5.5.* Operações 2D até à MDA/H	P*	—>*		M*	
5.6. «Borrego» com todos os motores operacionais ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1. Outros procedimentos de aproximação falhada	P*	—>*			
5.6.2. «Borrego» com um motor inoperativo simulado ao atingir DA/H ou MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7. Autorrotação em IMC com recuperação de potência	P*	—>*		M*	
5.8. Recuperação de atitudes não usuais	P*	—>*		M*	
SECÇÃO 6 — Utilização de equipamentos opcionais					
6. Utilização de equipamentos opcionais	P	—>			

APÊNDICE IX

Voos de ensaio

1 – Generalidades:

a) Os procedimentos constantes no presente Apêndice não se aplicam aos voos de ensaio efetuados em resultado de manutenção periódica às aeronaves.

b) Compete ao operador determinar se o voo de ensaio a efetuar está incluindo na Categoria 1 antes de avançar para a Categoria 2, e assim sucessivamente ao longo da lista até que a categoria correta seja determinada.

c) Os voos de ensaio de uma aeronave que não possui um Certificado de Tipo (TC) devem ser considerados voo de ensaio da Categoria 1 ou da Categoria 2 até que o tipo seja certificado;

d) Os voos de ensaio para uma modificação de um tipo já certificado podem ser da Categoria 1, 2 ou 4, dependendo da finalidade do ensaio.

e) Voos de ensaio em que mais de uma aeronave está envolvida, como por exemplo os voos Chase, deverão proceder à avaliação de todas as aeronaves envolvidas por meio desta classificação, tendo como princípio orientador o papel da tripulação da aeronave Chase na segurança operacional da aeronave em ensaio ou da formação.

2 – Definições e abreviaturas:

a) «DOA», Aprovação de Organização de Projeto (Design Organisation Approvals);

b) «STC», Certificado de tipo suplementar (Supplemental Type Certificate);

c) «TC», Certificado de Tipo (Type Certificate);

d) «V_{mcg}», Minimum Control Speed (ground)), é a velocidade mínima a que uma aeronave consegue manter controlo direcional no solo, usando apenas os controlos aerodinâmicos, com um motor inoperativo e com potência para descolagem aplicada no(s) outro(s) motor(es).

e) «V_{mu}», Minimum Unstick Speed, é a velocidade calibrada acima da qual a aeronave se consegue elevar do solo em segurança e continuar a descolagem.

3 – Voos de ensaio Categoria 1:

a) Específicos para aeronaves de asa fixa: V_{mcg}, V_{mu}, spinning, perda inicial;

b) Específicos para aeronaves de asa rotativa: diagramas de altura/velocidade e falhas de motor Categoria A.

c) Gerais:

i) Quando seja expectável encontrar características de voo não planeadas ou, inclusivamente, perigosas;

ii) Operação e performance da aeronave segundo condições em que pelo menos um dos parâmetros seguintes se aproxime dos limites do envelope de voo determinado para a aeronave: altitude, atitudes, pesos, Centro de Gravidade, velocidade, perdas, temperatura, performance dos motores e aerofóil;

iii) Quando se preveja que a integração de novos sistemas irá afetar de forma significativa as características de manobrabilidade e performance da aeronave;

iv) Quando a tripulação da aeronave Chase tenha a obrigação de assistir a tripulação da aeronave de teste a recuperar de uma situação de voo crítica (ex. assistir a tripulação de uma aeronave em spinning a avaliar a velocidade de rotação ou a despoletar ações de recuperação).

4 – Voos de ensaio Categoria 2:

- a) O envelope de voo da aeronave foi devidamente validado e foi demonstrado que o comportamento geral da mesma é seguro e não que existem características de voo potencialmente perigosas;
- b) Performance de subida com todos os motores operativos;
- c) Performance em voo de cruzeiro;
- d) Demonstração de estabilidade estática;
- e) Voos de função e fiabilidade;
- f) Testes aos sistemas de piloto automático ou de guiamento/alerta, tais como Terrain Awareness and Warning System (TAWS) or Airborne Collision Avoidance System (ACAS), quando o ensaio exija que a aeronave seja operada com desvios aos procedimentos operacionais padrão.
- g) Quando a integração de sistemas TAWS ou ACAS em aeronaves já certificadas requeira uma avaliação global dos procedimentos da tripulação (ex. o novo equipamento obriga a instalar um sistema de alerta centralizado o qual requer uma avaliação dos procedimentos da tripulação no cockpit), importa referir que alguns destes ensaios poderão decorrer no âmbito da Categoria 4.

5 – Voos de ensaio Categoria 3:

- a) Esta categoria está normalmente associada a voos de ensaio de produção, os quais são executados em cada nova aeronave de um tipo já certificado, com o objetivo de verificar se a aeronave e os seus sistemas funcionam de forma adequada e em conformidade com o tipo certificado, sendo por isso assumido que o comportamento da aeronave será previsível.
- b) Para que um voo de ensaio de produção seja considerado Categoria 3, deve já ter sido emitido um TC ou um STC para a aeronave em causa, caso contrário qualquer voo, incluindo os voos de ensaio de produção serão Categoria 1, 2 ou 4, conforme aplicável.
- c) Durante este tipo de voos de ensaio da Categoria 3 podem, ainda assim, ocorrer falhas inesperadas, as quais não estão descritas no manual de voo da aeronave, pelo que os pilotos destes voos deverão ter experiência comprovada na operação do tipo de aeronave em causa.
- d) Se o voo de ensaio de uma aeronave exigir desvios às limitações previstas no manual de voo da mesma, então este voo deverá ser considerado como Categoria 1 ou 2, ainda que já tenha sido emitido um TC ou STC para o tipo de aeronave em causa.

6 – Voos de ensaio Categoria 4:

- a) Os voos de ensaio da Categoria 4 são normalmente efetuados com o objetivo de uma DOA demonstrar o cumprimento de requisitos de aeronavegabilidade para os quais ainda não existe aprovação (“not yet approved data”), nomeadamente:
 - i) Conversão da cabina;
 - ii) Instalação de:
 - (1) Emergency Locator Transmitter (ELT);
 - (2) Nova cabina;
 - iii) Novos sistemas de entretenimento;
 - (3) SATCOM e telefone;
 - (4) Novos equipamentos rádio.
- b) A Categoria 4 inclui, ainda, os voos de ensaio após a integração de sistemas de guiamento/alerta, que não sejam de Categoria 2, desde que apenas seja necessário verificar o correto funcionamento em voo dos referidos sistemas, a aeronave não tenha de operar fora dos limites estabelecidos no seu manual de voo e a modificação não afete o comportamento da aeronave.

c) Ainda que as modificações efetuadas não alterem o comportamento da aeronave, caso exijam que o voo de ensaio se desvie significativamente do uso operacional padronizado para a mesma deverá ser considerado classificar o voo como Categoria 2.

ANEXO II

Condições para a conversão de licenças e qualificações para aviões e helicópteros

A. Aviões

1 – Licenças de piloto militar

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro possa ser convertida numa licença Parte MFCL, o piloto tem de cumprir os seguintes requisitos:

a) No que respeita às licenças LP-II(A) e LP-III(A), completar, através de uma verificação de proficiência, o exigido na Parte MFCL em matéria de revalidação da qualificação de tipo/classe e da qualificação de instrumentos, relevante para os privilégios da licença de que é titular;

b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte MFCL;

c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em MFCL.055;

d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte MFCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 como PIC em aviões multipiloto	Nenhum	LP-III(A)	Não aplicável	a)
ATPL(A)	> 1 500 em aviões multipiloto	Nenhum	Como em 4 c)	Como em 4 c)	b)
ATPL(A)	> 1 500 em aviões multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido pelo MFCL.515	LP-III(A), com qualificação de tipo limitada a copiloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo Apêndice VIII da Parte MFCL	c)
CPL/IR(A) e ter superado um exame teórico ATPL da OACI no Estado-Membro que emitiu a licença		Demonstrar conhecimentos de planeamento e performance de voo como exigido pelo MFCL.310 e pelo n.º 2 do MFCL.615	LP-II/IR(A) com créditos teóricos LP- III	Não aplicável	d)
CPL/IR(A)	>500 em aviões multipiloto	Passar um exame de conhecimentos LP-III(A) no Estado-Membro que emitiu a licença (*)	Com créditos teóricos LP- III	Não aplicável	e)
CPL/IR(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Nenhum	Com qualificações de classe e de tipo limitadas a aviões monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto em conformidade com a Parte MFCL	f)
CPL/IR(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo para o nível LP-II/IR	Como em 4f)	Como em 5f)	g)

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte MFCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CPL(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Qualificação de voo noturno, se aplicável	LP-II(A), com qualificação de tipo/classe limitada a aviões monopiloto	h)
CPL(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	i) Qualificação de voo noturno, se aplicável; Demonstrar conhecimentos de performance e planeamento de voo como exigido pelo MFCL.310	Como em 4h)	i)
PPL/IR(A)	≥75 segundo as IFR		LP-I/IR(A) (aIR limitada à LP-I)	Demonstrar conhecimentos de performance e planeamento de voo como exigido no n.º 2 do ponto MFCL.615 j)
PPL(A)	≥70 em aviões	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	LP-I(A)	k)

(*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para um avião multipiloto não necessitam de passar um exame teórico para LP-III(A) se continuarem a operar o mesmo tipo de avião, mas não lhes serão atribuídos créditos de conhecimentos teóricos LP-III(A) para uma licença Parte MFCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um avião multipiloto diferente, têm de cumprir o disposto na coluna 3, linha e) i), da tabela acima.

2 – Certificados de instrutor

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o piloto tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Como exigido na Parte MFCL para o certificado pertinente	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3 – Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 H/V em MPA	i) Ser ou ter sido titular de uma LP-II ou LP-III para aviões emitida por um Estado-Membro; ii) Ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC.	SFI(A)
SFI(A)	Três anos de experiência recente como SFI	Ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(A)

A conversão é válida por um período máximo de três anos. A revalidação está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte MFCL.

4 – Certificados de STI

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 1 500 H/V em SPA	i) Ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII da Parte MFCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(A)
STI(A)	Três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII da Parte MFCL num FSTD adequado à instrução visada	STI(A)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte MFCL.

B. Helicópteros

1 – Licenças de piloto militar

Para que uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro possa ser convertida numa licença Parte MFCL, o piloto tem de cumprir os seguintes requisitos:

a) Completar, através de uma verificação de proficiência, os requisitos de revalidação da Parte MFCL para uma qualificação de tipo e de instrumentos, pertinente para os privilégios da licença de que é titular;

b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte MFCL;

c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com o preceituado em MFCL.055;

d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte MFCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	>1000 como PIC em helicópteros multi-piloto	Nenhum	LP-III(H) e IR	Não aplicável	a)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	>1000 como PIC em helicópteros multi-piloto	Nenhum	LP-III(H)		b)
ATPL(H) e IR(H) válida	>1000 como PIC em helicópteros multi-piloto	Nenhum	LP-III(H) e IR com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo Apêndice VIII da Parte MFCL	c)
ATPL(H) em privilégios IR(H)	>1000 como PIC em helicópteros multi-piloto	Nenhum	Qualificação de tipo LP-III(H) limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo Apêndice VIII da Parte MFCL	d)



Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte MFCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	> 500 em helicópteros multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como exigido pelo MFCL.515 e pelo n.º 2 do MFCL.615	Como em 4 c)	Como em 5 c)	e)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 500 em helicópteros multipiloto	Como em 3e)	Como em 4 d)	Como em 5 d)	f)
CPL/IR(H) ter passado um exame teórico ATPL(H) da OACI no Estado-Membro que emitiu a licença		i) Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como exigido pelo MFCL.310 e pelo n.º 2 do MFCL.615 ii) Cumprir os restantes requisitos do n.º 2 do MFCL.720.H	LP-II/IR(H) com créditos teóricos LP- III(H), desde que o exame teórico LP-III(H) da OACI seja avaliado como estando ao nível LP-III da Parte MFCL	Não aplicável	g)
CPL/IR(H)	> 500 H/V em helicópteros multipiloto	i) Passar um exame de conhecimentos teóricos LP- III(H) da Parte MFCL no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) Cumprir os restantes requisitos do n.º 2 do MFCL.720.H	LP-II/IR(H) com créditos teóricos LP- III(H) da Parte FCL	Não aplicável	h)
CPL/IR(H)	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Nenhum	LP-II/IR(H) com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte MFCL	i)
CPL/IR(H)	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como exigido pelo MFCL.310 e pelo n.º 2 do MFCL.615	Como em 4 i)		j)
CPL(H)	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno	LP-II(H), com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto		k)
CPL(H)	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno – demonstrar conhecimentos de performance e planeamento de voo como exigido pelo MFCL.310	Como em 4 k)		l)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	<500 como PIC em helicópteros monopiloto		Como em 4k e limitada a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte MFCL e uma qualificação de voo noturno	m)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	<500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e performance de voo como exigido pelo MFCL.310	Como em 4k e limitada a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte MFCL e uma qualificação de voo noturno	n)
PPL/IR(H)	≥75 segundo as IFR		LP-I/IR(H) (aIR limitada à LP-I)	Demonstrar conhecimentos de performance e planeamento de voo como exigido no n.º 2 do MFCL.615	o)

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença Parte MFCL de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
PPL(H)	≥75 segundo as IFR	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	LP-I(H)	p)

(* Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto não necessitam de passar um exame teórico LP-III(H) se continuarem a operar o mesmo tipo de helicóptero, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos LP-III(H) para uma licença Parte MFCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto diferente, terão de cumprir o disposto na coluna 3, linhas h) e i), da tabela acima.

2 – Certificados de instrutor

Para que um certificado de instrutor emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o piloto tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional ou privilégios de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Como exigido na Parte MFCL para o certificado pertinente		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte MFCL.

3 – Certificados de SFI

Para que um certificado de SFI emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 H/V em MPH	i) Ser ou ter sido titular de uma LP-II ou LP-III para aviões emitida por um Estado-Membro; ii) Ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC.	SFI(H)
SFI(H)	Três anos de experiência recente como SFI	Ter completado o conteúdo do simulador de voo do curso de qualificação de tipo aplicável, incluindo MCC	SFI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte MFCL.

4 – Certificados de STI

Para que um certificado de STI emitido por um Estado-Membro possa ser convertido num certificado Parte MFCL, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

Certificado nacional de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 H/V em SPH	i) Ser ou ter sido titular de uma licença de piloto emitida por um Estado-Membro; ii) Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII da Parte MFCL num FSTD adequado à instrução pretendida	STI(H)

Certificado nacional de que é titular	Experiência	Requisitos adicionais	Certificado de substituição
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Três anos de experiência recente como STI	Ter completado uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice VIII da Parte MFCL num FSTD adequado à instrução visada	STI(H)

A revalidação do certificado está sujeita ao cumprimento dos requisitos pertinentes estabelecidos na Parte MFCL.

ANEXO III

Requisitos da Autoridade para os Tripulantes de Voo

[Parte MARA]

SUBPARTE GEN

Requisitos gerais

SECÇÃO I

MARA.GEN.100 Documentação de supervisão

A AAN deve disponibilizar todos os atos legislativos, normas, procedimentos e documentos necessários à observância do presente regulamento.

MARA.GEN.105 Meios de conformidade

1 – A AAN é responsável por definir as especificações de certificação e métodos de conformidade aceitáveis, bem como outros documentos de orientação para execução do presente regulamento, incluindo os necessários às atividades de supervisão, inspeção e auditorias das organizações de formação.

2 – A AAN avalia todos os meios de conformidade alternativos propostos nos termos do presente regulamento, analisando a documentação fornecida e, se necessário, efetuando uma inspeção à organização, informando o requerente da sua decisão.

MARA.GEN.110 Resposta imediata a um problema de segurança

1 – A AAN é responsável por criar um sistema que assegure a recolha, a análise e a divulgação de informação relativa à segurança.

2 – A AAN deve implementar um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança e fornecer, sem demora, recomendações ou medidas corretivas a adotar, com carácter obrigatório, que se revelem necessárias para dar resposta atempada a um problema de segurança relacionado com toda a atividade sob a sua supervisão nos termos do presente regulamento.

SECÇÃO II

Supervisão e Certificação

MARA.GEN.200 Supervisão

1 – A AAN verifica:

a) A conformidade com os requisitos aplicáveis a pessoas ou organizações antes da emissão de licenças de piloto militar e das respetivas qualificações, autorizações e certificados ou da certificação de uma organização de formação ou emissão de um certificado de qualificação de FSTD, conforme aplicável;

- b) A conformidade contínua com os requisitos aplicáveis das pessoas e das organizações;
- c) A implementação das medidas de segurança adequadas previstas pela AAN, nos termos do ponto MARA.GEN.110.

2 – Essa verificação deve:

- a) Apoiar-se em documentação especificamente destinada a fornecer ao pessoal responsável pela supervisão da segurança orientações para o exercício das suas funções;
- b) Fornecer às pessoas e organizações interessadas os resultados das atividades de supervisão;
- c) Permitir à AAN adotar as medidas necessárias face aos elementos de prova obtidos.

3 – O âmbito da supervisão definida no n.º 1 e n.º 2 deve ter em conta os resultados de atividades de supervisão anteriores e as prioridades em matéria de segurança.

MARA.GEN.205 Programa de supervisão

1 – A AAN estabelece e mantém um programa de supervisão.

2 – Para as organizações de formação certificadas pela AAN e para os titulares de certificados de qualificação de FSTD, o programa de supervisão deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados de atividades de certificação e/ou de supervisão anteriores. Tal programa deve incluir, dentro de cada ciclo de planeamento da supervisão:

- a) Auditorias e inspeções, conforme oportuno; e
- b) Reuniões entre o administrador responsável e a AAN, para assegurar que ambos se mantêm informados sobre questões significativas.

3 – Para as organizações de formação certificadas pela AAN e os titulares de certificados de qualificação de FSTD, o ciclo de planeamento da supervisão não deve ser superior a 24 meses.

4 – O ciclo de planeamento da supervisão pode ter uma duração mais curta, caso existam provas de que o nível de desempenho em matéria de segurança da organização ou do titular do certificado de qualificação de FSTD baixou.

5 – O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado a um máximo de 36 meses se a AAN tiver concluído que, nos 24 meses anteriores:

- a) A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir o risco associado;
- b) A organização demonstrou continuamente, nos termos do ponto MORA.GEN.120, que mantém pleno controlo sobre todas as alterações;
- c) Não foram emitidas constatações de nível 1; e
- d) Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela AAN, conforme definido na alínea b) do n.º 4 do ponto MARA.GEN.225.

6 – O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até um máximo de 48 meses se, além do disposto acima, a organização tiver estabelecido, e a AAN tiver aprovado, um sistema de informação efetiva e contínua no que se refere ao desempenho em matéria de segurança e o respeito da regulamentação por parte da própria organização.

7 – Sem prejuízo do disposto no n.º 3, para as organizações que apenas ministram formação para a LP-I e qualificações e certificados conexos, o ciclo de planeamento da supervisão não deve ser superior a 48 meses. O ciclo de planeamento da supervisão será mais curto se houver provas de que o desempenho em termos de segurança do detentor da organização diminuiu.

8 – O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alongado até um máximo de 72 meses, se a AAN tiver concluído que, nos 48 meses anteriores:

a) A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir o risco conexos, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com o n.º 3 do ponto MORA.GEN.200;

b) A organização tem continuamente mantido controlo sobre todas as alterações em conformidade com o ponto MORA.GEN.120, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com o n.º 3 do ponto MORA.GEN.200;

c) Não foram emitidas constatações de nível 1; e

d) Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela AAN, conforme definido na alínea b) do n.º 4 do ponto MARA.GEN.225.

9 – Para os titulares de licenças, certificados, qualificações ou atestados emitidos pela AAN, o programa de supervisão deve incluir a realização de inspeções, nomeadamente de inspeções não anunciadas, conforme adequado.

10 – O programa de supervisão deve incluir os registos das datas previstas para a realização das auditorias, inspeções e reuniões e das datas em que as mesmas se realizaram.

11 – Sem prejuízo do disposto nos números 2, 3 e 7, o programa de supervisão de MDTO deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados das anteriores atividades de supervisão e deve basear-se na avaliação do risco associado ao tipo de formação ministrada. As atividades de supervisão devem incluir inspeções, incluindo inspeções não anunciadas, e podem, se tal for considerado necessário pela AAN, incluir auditorias.

MARA.GEN.210 Processo de certificação inicial – organizações

1 – Ao receber um pedido de emissão inicial de um certificado para uma organização de formação, a AAN verifica se a mesma cumpre os requisitos aplicáveis.

2 – Uma vez confirmado que a organização de formação cumpre os requisitos aplicáveis, a AAN procede à emissão do respetivo certificado por um período ilimitado. Os privilégios e o âmbito das atividades que a organização está autorizada a exercer são especificados nos termos de certificação anexos ao certificado.

3 – Para uma organização poder introduzir alterações sem aprovação prévia da AAN em conformidade com o ponto MORA.GEN.120, a AAN deve aprovar o procedimento proposto pela organização, que define o âmbito das alterações e descreve a forma como essas alterações serão geridas e notificadas.

MARA.GEN.215 Procedimento para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações, certificados ou autorizações – pessoas

1 – Ao receber um pedido de emissão, revalidação, renovação ou alteração de uma licença, qualificação, certificado ou autorização de uma pessoa e eventual documentação de apoio, a AAN verifica se a mesma satisfaz os requisitos aplicáveis.

2 – Se confirmar que os requisitos aplicáveis são cumpridos, a AAN procede à emissão, revalidação, renovação ou alteração da licença, certificado, qualificação ou autorizações.

MARA.GEN.220 Alterações – organizações

1 – Ao receber um pedido de alteração sujeito a aprovação prévia, a AAN verifica, previamente ao deferimento do pedido, se a organização cumpre os requisitos aplicáveis.

2 – A AAN define as condições de funcionamento da organização durante a alteração, salvo se determinar a suspensão do respetivo certificado.

3 – Se considerar que a organização cumpre os requisitos aplicáveis, a AAN aprova as alterações.

4 – Sem prejuízo de medidas adicionais, se a organização introduzir alterações sujeitas a aprovação prévia sem que o pedido tenha sido deferido pela AAN, nos termos do n.º 3, esta suspende, restringe ou cancela o certificado da organização.

5 – No que respeita às alterações que não exigem aprovação prévia, a AAN avalia a informação fornecida na notificação enviada pela organização, nos termos do ponto MORA.GEN.120, de modo a verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis. Em caso de não conformidade, a AAN:

- a) Notifica a organização da não conformidade e solicita alterações adicionais; e
- b) Em caso de constatações de nível 1 ou 2, toma medidas nos termos do ponto MARA.GEN.225.

6 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, no caso de alterações às informações constantes das declarações recebidas de uma MDTO ou ao programa de formação utilizado por esta, devidamente notificado em conformidade com o ponto MDTO.GEN.120, a AAN verifica a conformidade com os requisitos do Anexo I (Parte MFCL), conforme aplicável.

MARA.GEN.225 Constatações e medidas corretivas – organizações

1 – A AAN institui um sistema para analisar as constatações do ponto de vista da segurança.

2 – Nos casos de significativa não conformidade com os requisitos aplicáveis do presente regulamento, assim como com os procedimentos e manuais da organização ou com os termos de certificação ou o certificado, que conduzam a uma diminuição do nível de segurança ou a sérios riscos para a segurança dos voos, a AAN emite uma constatação de nível 1.

3 – Se for detetada uma não conformidade com os requisitos aplicáveis do presente regulamento, assim como com os procedimentos e manuais da organização ou com os termos de certificação ou o certificado, que possam conduzir a um nível de segurança inferior ou a riscos sérios para a segurança dos voos, a AAN emite uma constatação de nível 2.

4 – Se, durante a supervisão ou por qualquer outro meio, for detetada uma constatação, a AAN comunica essa constatação, por escrito, à organização e exige que sejam tomadas medidas corretivas para resolver os casos de não conformidade detetados:

a) No caso das constatações de nível 1, a AAN toma as medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as atividades e, conforme adequado, cancela, restringe ou suspende, total ou parcialmente, o certificado ou a homologação específica, em função do grau de gravidade da constatação de nível 1, até que a organização aplique as medidas corretivas adequadas.

b) No caso das constatações de nível 2, a AAN:

i) Concede à organização um prazo para aplicação de medidas corretivas adequado à natureza da constatação, que não deverá, em caso algum, ser superior a três meses. No final deste período, e tendo em conta a natureza da constatação, o prazo pode ser prorrogado por mais três meses, sujeito à apresentação de um plano de medidas corretivas satisfatório, aprovado pela AAN, e

ii) Avalia e aprova as medidas corretivas e o plano de execução proposto pela organização, caso a avaliação conclua que estas são suficientes para resolver os casos de não conformidade.

5 – Se uma organização não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável ou não adotar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela AAN, a constatação sobe para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas na alínea a) do n.º 4.

6 – A AAN mantém um registo de todas as constatações e das medidas que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas e das suas datas de conclusão, conforme aplicável.

MARA.GEN.355 Constatações e medidas corretivas – pessoas

1 – Se, no âmbito da supervisão ou por quaisquer outros meios, a AAN encontrar evidências de não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte de um titular de uma licença, certificado,

qualificação ou autorização emitidos nos termos do presente regulamento, emite uma constatação, regista-a e:

- a) Comunica-a por escrito ao respetivo Ramo das Forças Armadas;
- b) Se tiver detetado um problema imediato de segurança, restringe, suspende ou cancela a licença, certificado, qualificação ou autorização, conforme aplicável; e
- c) Toma todas as medidas necessárias para evitar a manutenção dessa não conformidade.

ANEXO IV

Requisitos para as organizações de formação de pilotos militares

[PARTE MORA]

SUBPARTE GEN

Requisitos Gerais

SECÇÃO I

Disposições gerais

MORA.GEN.100 Autoridade competente

Para efeitos da presente Parte, a autoridade competente em matéria de supervisão para:

1 – Organizações de formação abrangidas pela obrigação de certificação:

- a) A AAN para as organizações de formação de pilotos militares no âmbito da Defesa Nacional;
- b) Para as restantes organizações de formação civis com sede em Portugal e organizações de formação militares ou civis com sede num país estrangeiro, o certificado válido emitido pela autoridade nacional competente será objeto de um processo de reconhecimento pela AAN.

2 – FSTD:

- a) A AAN para os FSTD operados pela defesa nacional em Portugal;
- b) Para os FSTD civis operados em Portugal para o treino de pilotos militares, o certificado válido emitido pela ANAC ou EASA será objeto de um processo de reconhecimento pela AAN;
- c) Para os FSTD localizados fora do território da União Europeia, ou para os localizados no território dos Estados-Membros mas operados por organizações com sede num país terceiro, o certificado válido emitido pela EASA ou pelas respetivas autoridades competentes nacionais será objeto de um processo de reconhecimento pela AAN.

MORA.GEN.105 Pedido de um certificado de organização

1 – O pedido de um certificado de organização ou de alteração de um certificado existente, deve ser apresentado na forma e do modo a estabelecer em regulamentação específica pela AAN.

2 – A documentação inerente ao pedido de certificação deve incluir um procedimento que descreva o modo como as alterações que não exigem aprovação prévia serão geridas e notificadas à AAN.

MORA.GEN.110 Meios de conformidade

1 – A organização pode utilizar meios de conformidade alternativos (AltMOC) aos AMC adotados pela AAN para garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento.

2 – Se pretender utilizar um AltMOC, a organização deve, antes de o fazer, fornecer à AAN uma descrição completa desses meios alternativos, a qual deve incluir todas as revisões pertinentes de manuais ou procedimentos, bem como uma avaliação para demonstrar o cumprimento do disposto no presente regulamento.

3 – A organização apenas pode aplicar esses AltMOC após a sua aprovação prévia pela AAN.

MORA.GEN.115 Termos de certificação e privilégios de uma organização

As organizações certificadas devem respeitar o âmbito e os privilégios definidos nos termos de certificação anexos ao certificado da organização.

MORA.GEN.120 Alterações às organizações

1 – Depende de aprovação prévia pela AAN qualquer alteração que afete:

- a) O âmbito do certificado ou os termos de certificação de uma organização; ou
- b) Qualquer elemento do sistema de gestão da organização, nos termos do n.º 1 do ponto MORA.GEN.200.

2 – No caso das alterações que requeiram aprovação prévia, a organização deve:

- a) Solicitar a aprovação da AAN, antes da introdução de qualquer alteração, de modo a permitir à autoridade determinar a conformidade contínua com o disposto no presente regulamento e, se necessário, alterar o certificado da organização e os termos de certificação conexos, em anexo ao mesmo.
- b) Fornecer à AAN a respetiva documentação pertinente.
- c) Efetuar as alterações após receber a aprovação formal da AAN.
- d) Durante as alterações, a organização operará nas condições prescritas pela AAN, conforme aplicável.

3 – As alterações que não exijam aprovação prévia devem ser geridas e notificadas à AAN conforme definido no procedimento previsto no n.º 2 do ponto MORA.GEN.105.

MORA.GEN.125 Manutenção da validade do certificado da organização

1 – O certificado da organização permanece válido na condição de:

- a) A organização cumprir os requisitos pertinentes estabelecidos no presente regulamento, tendo em conta as disposições em matéria de tratamento de constatações especificadas no ponto MORA.GEN.135;
- b) Ser dado à AAN acesso à organização, como definido no ponto MORA.GEN.130, para determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no presente regulamento; e
- c) O certificado não ter sido objeto de renúncia ou cancelamento.

2 – Em caso de cancelamento ou de renúncia, o certificado deve ser imediatamente devolvido à AAN.

MORA.GEN.130 Acesso

Para efeitos de verificação do cumprimento dos requisitos pertinentes do presente regulamento, as organizações de formação para as quais seja emitido um certificado pela AAN devem permitir o acesso às suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para as suas atividades sujeitas a certificação, contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada por aquela autoridade.

MORA.GEN.135 Constatações

Após receção da notificação das constatações, a organização:

- 1 – Identifica a causa principal da não conformidade;
- 2 – Define um plano de medidas corretivas; e

3 – Demonstra que foram tomadas as medidas corretivas prescritas pela AAN, no prazo acordado com a mesma.

MORA.GEN.140 Resposta imediata a um problema de segurança

A organização aplica:

1 – Todas as medidas de segurança exigidas pela AAN; e

2 – Todas as informações de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela AAN, incluindo as diretivas sobre aeronavegabilidade.

MORA.GEN.145 Comunicação de ocorrências

1 – A organização comunica à AAN e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências.

2 – Sem prejuízo do disposto no n.º 1, a organização comunica à AAN e à organização responsável pela conceção da aeronave os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagem dos limites técnicos ou ocorrências que assinalem a presença de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas nos OSD, ou outras situações irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança das operações da aeronave e que não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.

3 – Os relatórios referidos no n.º 1 e 2 devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela AAN e incluir todas as informações pertinentes sobre situações que sejam do conhecimento da organização, sem prejuízo da aplicação do previsto na regulamentação nacional no atinente ao reporte de incidentes ou acidentes de aviação.

4 – Os relatórios devem ser elaborados tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após a organização ter identificado o problema a que a comunicação se reporta, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam.

5 – Se pertinente, a organização elabora um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas.

SECÇÃO II

Gestão

MORA.GEN.200 Sistema de gestão

1 – A organização institui, implanta e mantém um sistema de gestão, que inclua:

a) Hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização, incluindo a responsabilização direta do administrador responsável pela segurança;

b) Uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pela organização no domínio da segurança, designados por política de segurança;

c) A identificação dos perigos para a segurança da aviação decorrentes das atividades da organização, a sua avaliação e a gestão do risco associado, incluindo a adoção de medidas de redução do risco e a verificação da eficácia dessas mesmas medidas;

d) A manutenção de pessoal com formação e competências para desempenhar as suas funções;

e) A documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo o processo de sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e o procedimento para alteração da documentação;

f) Uma função de controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes por parte da organização. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de feedback sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas; e

g) Requisitos adicionais previstos nas subpartes relevantes da presente Parte ou de outras Partes aplicáveis.

2 – O sistema de gestão deve corresponder à dimensão da organização e à natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados a essas atividades.

3 – Não obstante as disposições do anterior n.º 1, numa organização que apenas ministra formação para a emissão de uma LP-I e as qualificações ou certificados conexos, a gestão do risco para a segurança e o controlo da conformidade, definidos nas alíneas c) e f) do anterior n.º 1, podem ser efetuados mediante uma análise organizacional, realizada anualmente. A AAN deve ser informada dos resultados dessa análise pela organização, sem demora injustificada.

MORA.GEN.205 Atividades contratadas

1 – As atividades contratadas a outras organizações incluem todas as atividades abrangidas pelo âmbito da certificação da organização contratante, podendo as referidas organizações ser certificadas para o exercício dessas atividades ou, caso não estejam, que exerçam a sua atividade ao abrigo da certificação da organização contratante. Quando da contratação ou da aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, a organização contratante deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis em conformidade com o presente regulamento.

2 – Sempre que a organização contratante certificada contrata parte da sua atividade a uma organização não certificada, nos termos da presente Parte para realizar essa atividade, a organização contratada exerce a atividade ao abrigo da certificação da organização contratante.

3 – A organização contratante garante o acesso da AAN à organização contratada, para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.

MORA.GEN.210 Requisitos para o pessoal

1 – A organização nomeia um administrador responsável, com poderes para assegurar a realização de todas as atividades de acordo com os requisitos aplicáveis. Ao administrador responsável cabe estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz.

2 – A organização nomeia uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis por garantir o cumprimento permanente pela organização dos requisitos aplicáveis, as quais respondem, em última instância, perante o administrador responsável.

3 – A organização deve dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis.

4 – A organização deve manter registos adequados da experiência, qualificações e ações de formação, de modo a demonstrar a conformidade com o anterior n.º 3.

5 – A organização deve assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos relevantes para o bom desempenho das suas funções.

MORA.GEN.215 Requisitos para as instalações

A organização deve dispor de instalações que permitam a realização e a gestão de todas as tarefas e atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis.

MORA.GEN.220 Conservação de registos

1 – A organização deve estabelecer um sistema de conservação de registos que permita um armazenamento adequado e a rastreabilidade de todas as atividades desenvolvidas, e que cubra, em especial, todos os elementos indicados no ponto MORA.GEN.200.

2 – O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos da organização.

3 – Os registos devem ser armazenados de um modo que garanta a sua proteção contra danos, alterações e furto.

SUBPARTE MATO

Organizações de formação militares autorizadas

SECÇÃO I

Disposições gerais

MORA.MATO.100 Âmbito

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pelas organizações que ministram formação para a obtenção de licenças de piloto militar e das qualificações e certificados conexos.

MORA.MATO.105 Apresentação do pedido

1 – Os Ramos das Forças Armadas requerentes de um certificado de organização de formação militar autorizada (MATO) dirigidos à AAN devem fornecer:

a) As seguintes informações:

i) Designação e endereço da organização de formação,

ii) Data prevista de início da atividade,

iii) Dados relativos ao pessoal e às qualificações do diretor de instrução (HT), do(s) instrutor(es) de voo, do(s) instrutor(es) de voo simulado e do(s) instrutor(es) de conhecimentos teóricos,

iv) Nome(s) e endereço(s) dos aeródromos e/ou do local ou locais de operações onde será realizada a formação,

v) Lista das aeronaves a utilizar na formação, incluindo o seu grupo, classe ou tipo, a matrícula, os proprietários e a categoria do certificado de aeronavegabilidade, se aplicável,

vi) Lista dos dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) que a organização de formação pretende utilizar, se aplicável,

vii) Tipo de formação que a organização de formação pretende ministrar e programa de formação correspondente, e

b) Os manuais de operações e de formação.

2 – Organizações de formação para voos de ensaio: sem prejuízo do disposto nas subalíneas iv) e v) da alínea a) do n.º 1, estas organizações apenas têm de fornecer:

a) O(s) nome(s) e o(s) endereço(s) do(s) principal(is) aeródromo(s) e/ou do local ou locais de operações onde a formação será realizada; e

b) Uma lista dos tipos ou categorias de aeronaves a utilizar no treino para voos de ensaio.

3 – No caso de uma alteração ao certificado, os Ramos das Forças Armadas requerentes devem fornecer à AAN as partes pertinentes das informações e da documentação referidas no n.º 1, e quando apropriado, no n.º 2.

MORA.MATO.110 Requisitos para o pessoal

1 – Deve ser nomeado um HT. O HT deve ter larga experiência como instrutor nas áreas relevantes para a formação ministrada pela MATO e possuir boas capacidades de gestão.

2 – As responsabilidades do HT incluem:

- a) Assegurar que a formação ministrada é conforme com o Anexo I (Parte MFCL) e, no caso do treino para voos de ensaio, que os requisitos pertinentes e o programa de formação foram estabelecidos;
- b) Garantir a articulação da instrução teórica com a instrução de voo numa aeronave ou num FSTD; e
- c) Supervisionar os progressos realizados por cada instruendo.

3 – Os instrutores de formação teórica devem:

- a) Ter experiência prática de aviação nas áreas pertinentes para a formação ministrada e ter concluído um curso de formação em técnicas de instrução; ou
- b) Ter experiência prévia em instrução teórica e uma formação teórica adequada na matéria sobre a qual incidirá a instrução teórica.

4 – Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo Anexo I (Parte MFCL) para o tipo de formação que ministram.

MORA.MATO.115 Conservação de registos

Devem ser mantidos, ao longo de toda a formação e por um período de três anos após a data de conclusão da mesma, registos do seguinte:

- 1 – Dados sobre a formação teórica, de voo e em simulador ministrada a cada instruendo;
- 2 – Relatórios de progresso regulares e detalhados elaborados pelos instrutores, incluindo avaliações e voos de ensaio e exames teóricos regulares para avaliar os progressos registados; e
- 3 – Informações relativas às licenças dos instruendos e às qualificações e certificados conexos, incluindo a indicação da validade dos certificados médicos e das qualificações.

MORA.MATO.120 Programa de formação

- 1 – Deve ser elaborado um programa de formação para cada tipo de curso disponível.
- 2 – O programa de formação deve cumprir os requisitos do Anexo I (Parte MFCL), incluindo os requisitos específicos para o treino para voos de ensaio.

MORA.MATO.125 Manual de formação e manual de operações

- 1 – A MATO deve elaborar e manter um manual de formação e um manual de operações, contendo informações e instruções para orientação do pessoal no desempenho das suas funções e dos instruendos no cumprimento dos requisitos do curso.
- 2 – A MATO deve disponibilizar ao pessoal e, conforme adequado, aos instruendos, as informações contidas nos manuais de formação e de operações e na documentação de certificação.
- 3 – No caso das MATO que ministram formação para voos de ensaio, o manual de operações deve cumprir os requisitos do manual operacional dos voos de ensaio.
- 4 – O manual de operações estabelece regimes de limitação dos tempos de voo para os instrutores de voo, incluindo o número máximo de H/V, o número máximo de horas de serviço em voo e os períodos mínimos de repouso entre funções de instrução.

MORA.MATO.130 Aeronave de formação e FSTD

- 1 – A MATO deve dispor de uma frota adequada de aeronaves ou FSTD devidamente equipados para os cursos de formação ministrados.
- 2 – A frota de aeronaves deve ser composta por aeronaves que cumpram todos os requisitos de certificação da AAN.

3 – A MATO só poderá ministrar formação em FSTD se demonstrar à AAN que:

- a) As especificações do FSTD se adequam ao programa de formação em causa;
- b) O FSTD utilizado cumpre os requisitos pertinentes da Parte MFCL;
- c) No caso dos simuladores integrais de voo (FFS), que estes representam adequadamente o tipo de aeronave simulada; e
- d) Que implementou um sistema para monitorizar as alterações ao FSTD de forma a garantir que essas alterações não afetam a adequação do programa de formação.

4 – Se a aeronave utilizada na prova de perícia for de um tipo diferente do FFS utilizado na instrução de voo visual, o crédito máximo é limitado ao crédito atribuído ao dispositivo de formação em procedimentos de navegação e voo II (FNPT II) para aeronaves e ao FNPT II/III para helicópteros no programa de instrução de voo pertinente.

5 – As aeronaves utilizadas pelas organizações de formação para voos de ensaio devem estar devidamente equipadas com instrumentos para os voos de ensaio, de acordo com a finalidade da formação.

MORA.MATO.135 Aeródromos e locais de operações

A MATO deve utilizar aeródromos ou locais de operações dotados de características adequadas que permitam treinar as manobras pertinentes, tendo em conta a formação ministrada e a categoria e tipo de aeronave utilizada.

MORA.MATO.140 Pré-requisitos para a formação

A MATO deve assegurar que os instruendos satisfazem todos os pré-requisitos para a formação previstos nas Parte MFCL e, quando aplicável, os definidos na parte obrigatória dos OSD.

MORA.MATO.145 Formação em países terceiros

No caso de uma MATO autorizada a ministrar formação para qualificação de voo por instrumentos (IR) em países terceiros, o programa de formação deve incluir um voo de aclimação em território nacional, antes da realização da respetiva prova de perícia para IR.

SECÇÃO II

Requisitos adicionais para as MATO que ministram formação para LP-II e LP-III e qualificações e certificados conexos

MORA.MATO.200 Requisitos para o pessoal

1 – Diretor de instrução (HT): à exceção das MATO que ministram treino para voos de ensaio, o HT nomeado deve ter vasta experiência de formação como instrutor nos cursos para obtenção da licença de piloto e das qualificações e certificados conexos.

2 – Instrutor de Voo-Chefe (CFI): as MATO que ministram instrução de voo nomeiam um CFI responsável pela supervisão da atividade dos instrutores de voo e dos instrutores de voo simulado, assim como pela padronização de toda a instrução de voo e em simulador de voo. O CFI deve ser titular de uma licença de piloto militar do grau mais elevado e das qualificações conexas relacionadas com os cursos de instrução de voo realizados, bem como de um certificado de instrutor com privilégios para dar instrução, pelo menos, num dos cursos.

3 – Instrutor de Conhecimentos Teóricos-Chefe (CTKI): as MATO que ministram instrução teórica nomeiam um CTKI responsável pela supervisão da atividade de todos os instrutores de formação teórica e pela padronização de toda a instrução teórica. O CTKI deve possuir vasta experiência como instrutor de conhecimentos teóricos nas matérias pertinentes para a formação ministrada pela MATO.

MORA.MATO.205 Programa de formação

1 – O programa de formação deve pormenorizadamente descrever a instrução de voo e de instrução teórica, repartidas por semana ou por fase, bem como uma lista de exercícios típicos e um resumo do programa de formação.

2 – O conteúdo e a sequência do programa de formação devem constar no manual da formação.

MORA.MATO.210 Manual de formação e manual de operações

1 – O manual de formação define as normas, os objetivos e as metas da formação a cumprir pelos instruendos em cada etapa da formação, devendo incidir no seguinte:

- a) Plano de formação
- b) Briefings e exercícios aéreos
- c) Instrução de voo num FSTD, se aplicável
- d) Instrução teórica

2 – O manual de operações deve fornecer informações pertinentes para grupos específicos de pessoal, tais como instrutores de voo, instrutores de voo simulado, instrutores de formação teórica e pessoal ligado às operações e à manutenção, e incluir informação geral, técnica, de rota e sobre a formação do pessoal.

SECÇÃO III

Requisitos adicionais para as MATO que ministram tipos específicos de formação

CAPÍTULO I

Cursos de Formação à Distância

MORA.MATO.300 Geral

As MATO podem ser autorizadas a realizar programas de cursos modulares de formação à distância nos seguintes casos:

- 1 – Cursos de instrução teórica modulares;
- 2 – Cursos de formação teórica complementar para uma qualificação de classe ou de tipo; ou
- 3 – Cursos de instrução teórica propedêutica aprovada, para a obtenção de uma primeira qualificação de tipo para helicópteros multimotor.

MORA.MATO.305 Formação em sala

1 – Todos os cursos modulares de formação à distância devem incluir uma componente de formação em sala.

2 – A carga horária efetiva da formação em sala não deve ser inferior a 10 % da duração total do curso.

3 – A MATO deve dispor de salas de formação adequadas para o efeito.

MORA.MATO.310 Formadores

Os formadores devem estar totalmente familiarizados com os requisitos do programa de formação à distância.

CAPÍTULO II

Formação para Voos de Ensaio

MORA.MATO.315 Organizações de formação para voos de ensaio

1 – A MATO que tenha sido autorizada a ministrar formação para voos de ensaio para emissão de uma qualificação de prova de voo das categorias 1 ou 2, de acordo com a Parte MFCL, pode alargar os seus privilégios à formação noutras categorias de voos de ensaio e outras categorias de pessoal de voos de ensaio, se:

- a) Estiverem cumpridos os requisitos pertinentes do PMAR21; e
- b) Exista um acordo específico entre a MATO e a organização PMAR21 que emprega, ou tem intenção de empregar, o pessoal em causa.

2 – Os registos relativos à instrução devem conter os relatórios escritos dos instruendos, conforme previsto no programa de formação, incluindo, quando aplicável, o processamento dos dados e a análise dos parâmetros relevantes para o tipo de prova de voo em causa.

SUBPARTE FSTD

Requisitos para as organizações que operam dispositivos de treino de simulação de VOO (FSTD) e a qualificação de FSTD

SECÇÃO I

Requisitos para as organizações que operam FSTD

MORA.FSTD.100 Geral

1 – Os Ramos das Forças Armadas requerentes de um certificado de qualificação de FSTD devem comprovar junto da AAN que estabeleceram um sistema de gestão de acordo com a secção II da MORA.GEN. Essa demonstração deve garantir que o requerente tem, diretamente ou por via de um contrato, capacidade para manter o nível de desempenho, as funções e as outras características especificadas para o nível de qualificação do FSTD, bem como para controlar a instalação do FSTD.

2 – Se as entidades candidatas forem titulares de um certificado de qualificação emitido de acordo com a presente Parte, as especificações do FSTD devem constar dos termos do certificado da MATO.

MORA.FSTD.105 Manutenção da qualificação de FSTD

1 – Para manter a qualificação de FSTD, o titular de um certificado de qualificação deve realizar a série completa de testes constante do guia de testes de qualificação principal (MQTG), assim como testes funcionais e testes subjetivos de maneira progressiva ao longo de um período de 12 meses.

2 – Os resultados dos testes devem ser datados, marcados como analisados e avaliados, e conservados nos termos do ponto MORA.FSTD.245, para demonstrarem o cumprimento das normas FSTD.

3 – Deve ser estabelecido um sistema de controlo da configuração para garantir a integridade contínua do hardware e do software do FSTD qualificado.

4 – A AAN efetua avaliações periódicas dos FSTD de acordo com os procedimentos detalhados constantes em MORA.FSTD.215. As avaliações devem ter lugar:

- a) Todos os anos, no caso dos FFS, dos FTD ou dos FNPT; o início de cada período recorrente de 12 meses é a data da qualificação inicial. A avaliação periódica do FSTD deve ter lugar nos 60 dias que antecedem o final desse período recorrente de avaliação de 12 meses;
- b) De três em três anos, no caso dos BITD.

MORA.FSTD.110 Alterações

1 – O titular de um certificado de qualificação de FSTD deve estabelecer e manter um sistema para identificar, avaliar e incorporar eventuais alterações importantes no FSTD que opera, nomeadamente:

a) As modificações das aeronaves que sejam essenciais para a formação, os exames e as verificações, impostas ou não por uma diretiva de aeronavegabilidade; e

b) As modificações de um FSTD, incluindo do seu sistema de movimento e do seu sistema visual, que se revelem essenciais para a formação, os exames e as verificações, como no caso das revisões dos dados.

2 – As modificações do hardware e do software do FSTD que afetem o manuseamento, o desempenho e o funcionamento dos sistemas ou outras modificações importantes dos sistemas de movimento ou visual devem ser avaliadas para se determinar o impacto nos critérios de qualificação inicial, neste sentido a organização deve:

a) Preparar as alterações para os testes de validação afetados;

b) Testar o FSTD de acordo com os novos critérios.

3 – A organização deve informar a AAN antes proceder a alterações importantes para determinar se os testes realizados são satisfatórios. Na sequência de uma modificação, a AAN determina se é necessário proceder a uma avaliação especial do FSTD antes da sua reutilização na formação.

MORA.FSTD.115 Instalações

1 – A entidade titular de um certificado de qualificação de FSTD deve garantir que:

a) O FSTD está instalado num ambiente adequado e propício à sua operação segura e fiável;

b) Todos os ocupantes e o pessoal de manutenção do FSTD estão informados sobre a segurança do FSTD, de modo a garantir que conhecem todos os equipamentos e procedimentos de segurança do FSTD em caso de emergência; e

c) O FSTD e as suas instalações cumprem os regulamentos locais em matéria de saúde e segurança.

2 – Os dispositivos de segurança do FSTD, nomeadamente paragens de emergência e luzes de emergência, devem ser sujeitos, no mínimo, a uma verificação anual, que deve constar de um registo.

MORA.FSTD.120 Equipamento adicional

Em caso de instalação de equipamentos adicionais no FSTD, ainda que não sejam exigidos para efeitos de qualificação, estes devem ser avaliados pela AAN de modo a garantir que não afetam negativamente a qualidade da formação.

SECÇÃO II

Requisitos para a qualificação de FSTD

MORA.FSTD.200 Requerimento para obtenção da qualificação de FSTD

1 – O requerimento para emissão do certificado de qualificação de FSTD deve ser apresentado na forma e do modo indicados pela AAN:

a) Pelo fabricante de BITD, no caso dos BITD;

b) Pela organização que pretende operar o FSTD, nos restantes casos.

2 – Os pilotos candidatos a um qualificação inicial devem fornecer à AAN todos os documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento. A documenta-

ção deve incluir o procedimento estabelecido para garantir a conformidade com os termos do MORA.GEN.120 e do MORA.FSTD.235.

MORA.FSTD.205 Especificações de certificação para FSTD

As especificações de certificação devem ser suficientemente detalhadas e específicas para informarem os pilotos das condições em que as qualificações serão emitidas.

MORA.FSTD.210 Base de qualificação

1 – A base de qualificação para a emissão de um certificado de qualificação de FSTD consistirá:

a) Nas especificações de certificação estabelecidas pela entidade técnica apropriada para o FSTD em causa, que estejam em vigor à data do requerimento para qualificação inicial;

b) Nos dados de validação da aeronave definidos na parte obrigatória dos OSD, quando aplicável; e

c) Em condições especiais estabelecidas pela AAN, caso as especificações de certificação em causa não contenham normas adequadas ou pertinentes para o FSTD, por este apresentar características novas ou diferentes das que serviram de base para as especificações de certificação aplicáveis.

2 – A base de qualificação será aplicável às futuras qualificações recorrentes de FSTD, salvo no caso de este ser reclassificado.

MORA.FSTD.215 Procedimento de avaliação inicial

1 – Ao receber um pedido de certificado de qualificação para um FSTD, a AAN:

a) Avalia o FSTD apresentado para avaliação inicial ou para melhoria, de acordo com a base de qualificação aplicável;

b) Avalia o FSTD nas áreas consideradas essenciais para completar o processo de instrução de voo das tripulações, respetivos testes e verificações, consoante o caso;

c) Conduz testes objetivos, subjetivos e funcionais de acordo com a base de qualificação e analisa os resultados dos mesmos para estabelecer o guia de testes de qualificação (QTG); e

d) Verifica se a organização que opera o FSTD cumpre os requisitos aplicáveis. Este procedimento não se aplica à avaliação inicial dos BITD.

2 – A AAN só aprova o QTG após a conclusão da avaliação inicial do FSTD e quando considerar todas as discrepâncias detetadas no QTG satisfatoriamente resolvidas. O QTG resultante do procedimento de avaliação inicial deve ser considerado o principal guia (MQTG), devendo servir de base para a qualificação do FSTD e para as suas avaliações periódicas.

3 – Base de qualificação e condições especiais:

a) A AAN pode estabelecer condições especiais para a base de qualificação do FSTD sempre que sejam cumpridos os requisitos do n.º 1 do ponto MORA.FSTD.210 e fique demonstrado que essas condições especiais garantem um nível de segurança equivalente ao estabelecido na especificação de certificação aplicável.

MORA.FSTD.220 Emissão de um certificado de qualificação de FSTD

Uma vez concluída a avaliação do FSTD, se se considerar que o dispositivo satisfaz a base de qualificação aplicável, nos termos do ponto MORA.FSTD.210, e que a organização que opera o dispositivo satisfaz os requisitos aplicáveis para manter a qualificação do dispositivo, nos termos do ponto MORA.FSTD.100, a AAN emite o certificado de qualificação do FSTD por um período ilimitado, utilizando o modelo a definir em regulamentação própria, que deve especificar todas as informações pertinentes relacionadas com as prerrogativas conferidas pelo mesmo.

MORA.FSTD.225 Qualificação provisória de um FSTD

1 – No caso da introdução de novos programas aeronáuticos, se não for possível a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subparte para a qualificação do FSTD, a AAN pode conceder temporariamente um nível de qualificação ao FSTD.

2 – No caso dos simuladores integrais de voo (FFS), só pode ser concedida uma qualificação temporária aos níveis A, B ou C.

3 – Esse nível de qualificação temporário é válido até ser possível atribuir um nível de qualificação final, não podendo, em caso algum, ter uma validade superior a três anos.

MORA.FSTD.230 Prazo e manutenção da validade

1 – A qualificação do FFS, do FTD ou do FNPT permanece válida na condição de:

- a) O FSTD e a organização que o opera continuarem a cumprir os requisitos aplicáveis;
- b) A AAN continuar a ter acesso à organização, nos termos do ponto MORA.GEN.130, para verificar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes; e
- c) O certificado de qualificação não tiver sido objeto de renúncia ou de cancelamento.

2 – O período de 12 meses previsto na alínea a) do n.º 4 do ponto MORA.FSTD.105, pode ser prorrogado até um máximo de 36 meses, nos seguintes casos:

- a) Se o FSTD tiver sido objeto de uma avaliação inicial e de, pelo menos, uma avaliação periódica, no âmbito da qual tenha sido confirmada a sua conformidade com a base de qualificação;
- b) Se o titular do certificado de qualificação de FSTD tiver obtido resultados satisfatórios nas avaliações regulamentares efetuadas nos últimos 36 meses;
- c) Se a AAN efetuar uma auditoria formal ao sistema de controlo da conformidade da organização todos os 12 meses, conforme definido na alínea f) do n.º 1 da MORA.GEN.200; e
- d) Se uma pessoa com experiência adequada designada pela organização examinar as séries normais do QTG e realizar os testes funcionais e os testes subjetivos pertinentes todos os 12 meses, e enviar um relatório com os resultados à AAN.

3 – Uma qualificação de BITD permanece válida na condição de a AAN efetuar uma avaliação periódica de três em três anos.

4 – Em caso de renúncia ou de cancelamento, o certificado de qualificação de FSTD deve ser devolvido à AAN.

MORA.FSTD.235 Alterações ao FSTD qualificado

1 – O titular de um certificado de qualificação de FSTD deve informar a AAN de quaisquer propostas de alteração do FSTD, nomeadamente:

- a) Grandes modificações;
- b) Relocalização do FSTD; e
- c) Desativação do FSTD.

2 – No caso de uma alteração que se traduza num nível superior de qualificação do FSTD, a organização apresenta um pedido de avaliação à AAN. A organização deve realizar todos os testes de validação para o nível de qualificação requerido. Os resultados de avaliações anteriores não podem ser utilizados para validar as alterações agora introduzidas ao desempenho do FSTD.

3 – Em caso de realocização do FSTD:

a) A organização que opera o FSTD:

i) Informa previamente a AAN das atividades planeadas, juntando um calendário dos eventos correspondentes.

ii) Antes de voltar a colocar o FSTD em serviço no novo local, deve realizar, no mínimo, um terço dos testes de validação, bem como testes funcionais e testes subjetivos para garantir que o desempenho do FSTD cumpre as normas da sua qualificação inicial.

iii) Deve conservar uma cópia da documentação de teste, juntamente com os registos relativos ao FSTD, para análise pela AAN.

b) A AAN pode efetuar uma avaliação do FSTD após a sua realocização, a qual deve ser realizada de acordo com a base de qualificação inicial do FSTD.

4 – Se uma organização planear a retirada de serviço de um FSTD por um largo período de tempo, deve ser notificada a AAN.

5 – A organização deve acordar com a AAN um plano para a desativação, o armazenamento e a reativação, de modo a garantir que o FSTD possa voltar a ser colocado em serviço no seu nível de qualificação inicial.

MORA.FSTD.240 Transferência do certificado de qualificação de FSTD

1 – Se a organização que opera o FSTD mudar, a nova organização deve previamente informar a AAN, de modo a acordar um plano de transferência do respetivo certificado de qualificação do FSTD.

2 – A AAN pode efetuar uma avaliação de acordo com a base de qualificação inicial do FSTD.

3 – Se o FSTD deixar de estar conforme com a base de qualificação inicial, a organização deve requerer um novo certificado de qualificação do FSTD.

MORA.FSTD.245 Conservação de registos

Os titulares de certificados de qualificação de FSTD devem conservar registos de:

1 – Todos os documentos que descrevem e comprovam a base de qualificação inicial e o nível do FSTD para o período de duração do seu ciclo de vida; e

2 – Todos os documentos e relatórios recorrentes relativos a cada FSTD e às atividades de controlo da conformidade durante um período de, pelo menos, cinco anos.

ANEXO V

Requisitos para as organizações de formação militares declaradas (MDTO)

[PARTE MDTO]

MDTO.GEN.100 Geral

O presente Anexo (Parte MDTO) estabelece os requisitos aplicáveis às organizações de formação de pilotos que ministram a formação referida no ponto MDTO.GEN.110 com base numa declaração feita em conformidade com o ponto MDTO.GEN.115.

MDTO.GEN.105 Autoridade competente

Para efeitos da presente Parte, a autoridade competente em matéria de supervisão é a AAN.

MDTO.GEN.110 Âmbito da formação

1 — Na condição de ter apresentado uma declaração em conformidade com o ponto MDTO.GEN.115, a MDTO fica autorizada a prestar as seguintes formações:

a) Para aviões:

i) Instrução de conhecimentos teóricos para LP-I(A);

ii) Instrução de voo para LP-I(A);

iii) Formação para qualificação de classe para SEP;

iv) Formação para qualificações adicionais: noturno, acrobático, montanha e combate a incêndios.

b) Para helicópteros:

i) Instrução de conhecimentos teóricos para LP-I(H);

ii) Instrução de voo para LP-I(H);

iii) Qualificação de tipo de monomotor para helicópteros em que a configuração máxima de lugares certificados não exceda cinco lugares;

iv) Formação para qualificações adicionais: noturno, acrobático, montanha e combate a incêndios.

MDTO.GEN.115 Declaração

1 — Antes de prestar qualquer formação especificada no ponto MDTO.GEN.110, uma organização que pretenda prestar essa formação deve apresentar uma declaração à AAN. Essa declaração deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

a) Designação da MDTO;

b) Elementos de contacto do local de atividade principal da MDTO e, se for caso disso, elementos de contacto dos aeródromos e locais de operações da MDTO;

c) Nomes e elementos de contacto das seguintes pessoas:

i) Representante da MDTO;

ii) Diretor de instrução da MDTO; e

iii) Todos os subchefes do departamento de formação, se requerido ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do ponto MDTO.GEN.170;

d) Tipo de formação, tal como se especifica no ponto MDTO.GEN.110, prestada em cada aeródromo e/ou local de operação;

e) Lista de todas as aeronaves e FSTD que serão utilizados na formação, quando aplicável;

f) Data prevista de início da formação;

g) Declaração onde se confirme que a MDTO desenvolveu uma política de segurança que irá aplicar durante as atividades de formação abrangidas pela declaração, em conformidade com a subalínea ii) da alínea a) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.145;

h) Declaração onde se confirme que a MDTO cumpre e, durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração, continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos pela AAN, nomeadamente os requisitos do Anexo I (Parte MFCL) e do Anexo V (Parte MDTO) do presente regulamento.

2 — A declaração, assim como eventuais alterações subsequentes, será efetuada utilizando o modelo a definir pela AAN em regulamentação própria.

3 – Juntamente com a declaração, a MDTO apresenta à AAN o(s) programa(s) de formação que pretende utilizar durante a formação, para aprovação.

4 – Em derrogação do n.º 3, uma organização que seja titular de uma autorização emitida em conformidade com o Anexo IV (Parte MORA), subparte MATO, pode, juntamente com a declaração, apresentar apenas a referência ao manual ou manuais de formação já aprovados.

MDTO.GEN.120 Notificação de alterações e cessação de atividades de formação

1 – A MDTO deve notificar sem demora a AAN do seguinte:

a) Eventuais alterações às informações contidas na declaração especificada no n.º 1 do ponto MDTO.GEN.115 e ao(s) programa(s) de formação ou manual(ais) de formação aprovado(s) referidos no n.º 3 e n.º 4 do ponto MDTO.GEN.115;

b) Cessação de algumas ou de todas as atividades de formação abrangidas pela declaração.

MDTO.GEN.125 Fim da capacidade de prestação de formação

1 – Uma MDTO deixa de poder prestar alguma ou a totalidade da formação especificada na sua declaração com base nessa declaração sempre que ocorre uma das seguintes situações:

a) A MDTO notificou a AAN da cessação de algumas ou de todas as atividades de formação abrangidas pela declaração em conformidade com a alínea b) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.120;

b) A MDTO não prestou a formação durante mais de 36 meses consecutivos.

MDTO.GEN.130 Acesso

A fim de determinar se uma MDTO está a agir em conformidade com a sua declaração, deve facultar o acesso a qualquer momento a todas as instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou quaisquer outros materiais pertinentes para as suas atividades de formação abrangidas pela declaração a qualquer pessoa autorizada pela AAN.

MDTO.GEN.135 Constatações

1 – Após a AAN ter comunicado uma constatação, a MDTO deve tomar as seguintes medidas dentro do prazo determinado pela AAN:

a) Identificar a causa principal da não conformidade;

b) Definir um plano de ações corretivas; e

c) Demonstrar que foram tomadas as ações corretivas, no prazo acordado com a AAN.

MDTO.GEN.140 Reação a um problema de segurança

1 – A MDTO aplica:

a) Todas as medidas de segurança exigidas pela AAN; e

b) Todas as informações de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela AAN, incluindo as diretivas sobre aeronavegabilidade.

MDTO.GEN.145 Requisitos do pessoal

1 – A MDTO designa:

a) Um representante responsável e devidamente mandatado para executar, pelo menos, o seguinte:

i) Assegurar a conformidade da MDTO e das respetivas atividades com os requisitos aplicáveis e com a sua declaração;

ii) Desenvolver, estabelecer e assegurar uma política de segurança que garanta uma execução segura das atividades da MDTO, adotando as medidas necessárias para alcançar os respetivos objetivos;

iii) Promover a segurança no âmbito da MDTO;

iv) Assegurar a disponibilidade de recursos suficientes no quadro da MDTO para que as atividades referidas nas subalíneas i), ii) e iii) possam ser realizadas de maneira eficaz.

b) Um diretor de instrução, que deve ser responsável e qualificado para assegurar, pelo menos, o seguinte:

i) Que a formação prestada cumpre os requisitos do Anexo I (Parte MFCL) e do(s) programa(s) de formação da MDTO;

ii) A articulação da instrução teórica com a instrução de voo numa aeronave ou num FSTD;

iii) A supervisão dos progressos realizados pelos alunos;

iv) No caso referido no n.º 2 do ponto MDTO.GEN.170, a supervisão do subchefe ou subchefes do departamento de formação.

2 – A MDTO pode designar a mesma pessoa como seu representante e diretor de instrução.

3 – A MDTO deve assegurar que os seus instrutores de formação teórica possuem as seguintes qualificações:

a) Experiência prática de aviação nas áreas pertinentes para a formação ministrada e ter concluído um curso de formação em técnicas de instrução;

b) Experiência prévia como instrutor de formação teórica e formação adequada na matéria sobre a qual incidirá a instrução teórica.

4 – Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo Anexo I (Parte MFCL) para o tipo de formação que ministram.

MDTO.GEN.150 Requisitos das instalações

A MDTO deve dispor de instalações que permitam a realização e a gestão de todas as suas atividades em conformidade com os requisitos do presente Anexo (Parte MDTO). MDTO.GEN.155 Conservação de registos

1 – A MDTO deve conservar os seguintes registos, relativos a cada aluno, durante o curso de formação e por um período de três anos após a conclusão da última sessão de formação:

a) Dados sobre a formação no solo, de voo e de voo simulado;

b) Informações sobre os progressos individuais;

c) Informações sobre as licenças e respetivas qualificações pertinentes para a formação ministrada, incluindo datas de termo da validade de qualificações e certificados médicos.

2 – A MDTO deve conservar o relatório sobre a análise interna anual e o relatório de atividades referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.180, respetivamente por três anos a contar da data em que a MDTO elaborou os relatórios.

3 – A MDTO deve conservar o seu programa de formação durante três anos a contar da data em que o último curso de formação foi ministrado em conformidade com esse programa.

4 – A MDTO deve, em conformidade com o direito aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, conservar os registos referidos no n.º 1 de um modo que garanta a sua proteção através dos instrumentos e dos protocolos adequados e tomar as medidas necessárias para restringir o acesso a esses registos às pessoas devidamente autorizadas a aceder aos mesmos.

MDTO.GEN.160 Programa de formação da MDTO

1 – A MDTO deve estabelecer um programa de formação para cada uma das formações referidas no ponto MDTO.GEN.110 a ser ministradas na MDTO.

2 – Os programas de formação devem cumprir os requisitos do Anexo I (Parte MFCL) conforme aplicável.

MDTO.GEN.165 Aeronave de formação e FSTD

1 – A MDTO deve usar uma frota adequada de aeronaves de formação ou FSTD devidamente equipados para os cursos de formação ministrados. A frota de aeronaves deve ser composta por aeronaves que cumpram os requisitos definidos pela AAN.

2 – A MDTO deve estabelecer e manter atualizada uma lista de todas as aeronaves usadas nas suas formações, incluindo as respetivas matrículas.

MDTO.GEN.170 Aeródromos e locais de operações

1 – Quando ministra instrução de voo em aeronave, a MDTO deve usar aeródromos ou locais de operações dotados de instalações e de características adequadas que permitam treinar as manobras pertinentes, tendo em conta a formação ministrada e a categoria e tipo de aeronave utilizada.

2 – Sempre que a MDTO utiliza mais do que um aeródromo para prestar alguma das formações especificadas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.110, deve:

a) Para cada aeródromo adicional, designar um subchefe do departamento de formação, que será responsável pelas tarefas referidas nas subalíneas i) a iii) da alínea do n.º 1 do ponto MDTO.GEN.145 nesse aeródromo; e

b) Assegurar a disponibilidade de recursos suficientes para operar com segurança em todos os aeródromos, em conformidade com os requisitos do presente Anexo (Parte MDTO).

MDTO.GEN.175 Formação teórica

1 – A formação teórica por uma MDTO pode ser ministrada com recurso a instrução no local ou ensino à distância.

2 – A MDTO deve acompanhar e registar os progressos dos alunos na fase de formação teórica.

MDTO.GEN.180 Análise interna anual e relatório anual de atividades

1 – A MDTO deve tomar as seguintes medidas:

a) Levar a efeito uma análise interna anual das tarefas e responsabilidades especificadas no ponto MDTO.GEN.145 e elaborar um relatório sobre essa análise;

b) Elaborar um relatório anual de atividades;

c) Apresentar o relatório sobre a análise interna anual e o relatório anual de atividades à AAN na data por esta determinada.

317590125