



# BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE	
PARTE E	<b>AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL:</b>
	<i>Conselho de Administração:</i>
	<b>Regulamento da Aviação Civil – CV-CAR 2.1:</b>
	Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e do oficial de operações de voo. .... 198
	<b>Regulamento da Aviação Civil - CV-CAR 2.4:</b>
Disposições médicas para o licenciamento de pessoal aeronáutico. .... 264	
<b>Regulamento da Aviação Civil - CV-CAR 3:</b>	
Organização de formação aprovada (ATO). .... 281	

**PARTE E****AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL****Conselho de Administração****Regulamento de Aviação Civil****CV-CAR 2.1****Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e de oficial de operações de voo****de 7 de fevereiro de 2018**

O artigo 37º da Convenção de Chicago obriga os Estados-membro a adotar na sua regulamentação nacional, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas contidas nos Anexos Técnicos à Convenção.

Assim, a edição deste CV-CAR preconiza a adoção das emendas ao Anexo 1 à Convenção (emendas 173 e 174) no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas emendas despoletado a necessidade de revisão do CV-CAR 2.1 referente ao licenciamento de tripulação de voo e de oficial de operações de voo, CV-CAR-2.2 e CV-CAR-2.3 referente ao licenciamento de controladores de tráfego aéreo e do CV-CAR 2.4 referente às disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Ainda, procedeu-se à revisão do CV-CAR 2.2 para a harmonização e uniformização das matérias que dele constam, na sequência de alterações ocorridas, por incorporação das emendas acima mencionadas.

Igualmente aproveitou-se a oportunidade para efetuar algumas correções que se afiguraram necessárias e ainda, inserir algumas matérias que, na prática, buscavam soluções no quadro legal.

Assim, no presente CV-CAR encontram-se estabelecidos os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das licenças de membros de tripulação de voo e de operações de voo, do certificado de membro de tripulação de cabina e das qualificações e dos averbamentos associados.

Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das autorizações e designação, as condições em que as licenças, certificados qualificações, autorizações, designações são necessárias e os privilégios e limitações concedidos aos titulares das licenças, qualificações, autorizações, designações.

Finalmente, importa referir que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 11 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 1/2016, de 11 de janeiro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

**2.1.A DISPOSIÇÕES GERAIS****2.1.A.100 REGRAS BASICAS****2.1.A.105 Objeto**

O presente CV-CAR estabelece:

- (1) Os requisitos para a emissão, renovação e revalidação de licenças qualificações, autorizações, designações e certificados do pessoal de aviação encontram-se descritos na subsecção 2.1.A.110;
- (2) As condições em que essas licenças, qualificações, autorizações, designações e certificados são necessárias; e
- (3) Os privilégios e limitações concedidos aos titulares dessas licenças, qualificações, autorizações, designações e certificados.

**2.1.A.110 Aplicabilidade**

O presente CV-CAR é aplicável:

- (1) Aos membros de tripulação de voo, a membros de tripulação de cabina e de oficial de operações de voo que exercem as suas funções no âmbito do disposto neste CV-CAR;
- (2) Às pessoas e organizações envolvidas no licenciamento, formação, exame, verificação e avaliação em conformidade com o presente CV-CAR.

**2.1.A.115 Definições**

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «Aeronave», qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reações do ar que não aquelas contra a superfície da terra. O termo “aeronave,” quando utilizado nestes regulamentos, refere-se apenas às aeronaves civis, e não irá incluir as aeronaves públicas ou de Estado;
- (2) «Aeronave» (tipo de), todas as aeronaves com o mesmo desenho básico incluindo todas as modificações efetuadas à mesma, exceto aquelas que alteram as suas características de manobra ou características de voo;
- (3) «Aeronave certificada para operação a multi-piloto», um tipo de aeronave que o Estado de Registo determinou, durante o processo de certificação, que pode funcionar com segurança com uma tripulação mínima de dois pilotos;
- (4) «Aeronave certificada para operação com piloto único», um tipo de aeronave que o Estado de Registo determinou, durante o processo de certificação, que pode funcionar com segurança com uma tripulação mínima de um piloto;
- (5) «Altitude», a distância vertical de um nível, um ponto ou um objeto considerado como um ponto, medida a partir do nível médio do mar (MSL);
- (6) «Altitude de decisão ou Altura de decisão», uma altitude ou altura especificada na aproximação de precisão ou na aproximação com guia vertical na qual deve iniciar-se uma manobra de aproximação falhada se não tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação;
- (7) «Aprovado pela Autoridade», aprovado pela Autoridade diretamente ou de acordo com um procedimento aprovado pela Autoridade.
- (8) «Avião complexo», um avião que possui trem de aterragem retráctil, flaps, e uma hélice de passo variável, ou no caso de um hidroavião, flaps e uma hélice de passo variável;
- (9) «Avião de grande porte», um avião que possui uma massa máxima à descolagem certificada de 5,700 kg (12,500 lbs), ou mais;
- (10) «Avião de pequeno porte», um avião que possui uma massa máxima certificada à descolagem inferior a 5,700 kg (12,500 lbs)
- (11) «Avião de desempenho elevado», um avião com um motor com mais de 200 cavalos;
- (12) «Balão», uma aeronave mais leve que o ar e não motorizado;
- (13) «Certificado médico», o comprovativo emitido pela Autoridade em como o titular da licença satisfaz requisitos específicos de aptidão física;
- (14) «Competência», uma combinação de perícia, conhecimento e atitudes requeridos para realizar uma tarefa de acordo com uma norma prescrita;
- (15) «Conclusão médica acreditada», conclusão aceitável à autoridade aeronáutica a que chegam um ou mais médicos especialistas para os fins do caso em presença, em consultação com especialistas de operações de voo ou outros especialistas, conforme for necessário;

- (16) «Condições meteorológicas de voo visual», condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto de nuvens, iguais ou superiores aos mínimos especificados;
- (17) «Condições meteorológicas por instrumentos (IMC)», as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais.
- (18) «Conversão», ação praticada por Cabo Verde ao emitir a sua própria licença na base de uma licença emitida por outro Estado Contratante para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde;
- (19) «Co-piloto», um piloto titular de uma licença que presta serviços de pilotagem sem estar ao comando da aeronave, com exceção do piloto que esteja a bordo da aeronave com o único fim de receber instrução de voo;
- (20) «Crédito», reconhecimento de meios alternativos ou qualificações prévias;
- (21) «Curso» significa:
- (i) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
  - (ii) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para cumprir determinados requisitos para a obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
  - (iii) Um currículo de formação ou fase de um programa de formação para a qualificação de pessoal aeronáutico;
- (22) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
- (23) «Diário de navegação», um formulário assinado pelo PIC de cada voo no qual fica registada a matrícula do avião, os nomes e funções atribuídas dos membros da tripulação, o tipo de voo, e a data, local e hora da partida e chegada;
- (24) «Dispositivo de treino para simulação de voo», qualquer um dos três seguintes tipos de aparelhos nos quais as condições de voo são simuladas em terra:
- (i) Um simulador de voo que proporcione uma representação precisa do posto de pilotagem de um tipo de aeronave em particular na medida em que as funções de, designadamente, controlo dos sistemas mecânico, elétrico, eletrónico da aeronave, o ambiente normal dos membros da tripulação de voo, e a performance e características de voo desse tipo de aeronave são simulados de forma realista;
  - (ii) Um dispositivo de treino de procedimentos de voo que proporcione um ambiente realista da cabina de pilotagem e que simule as reações dos instrumentos, as funções simples de, designadamente, controlo dos sistemas mecânico, elétrico, eletrónico da aeronave, e a performance e características de voo de uma aeronave de uma classe em particular;
  - (iii) Um dispositivo básico de treino de voo por instrumentos que esteja equipado com instrumentos apropriados e que simule o ambiente da cabina de pilotagem de uma aeronave em voo em condições de voo por instrumentos;
- (25) «Estados Contratantes» todos os Estados que sejam signatários da Organização da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago);
- (26) «Examinador», qualquer pessoa autorizada pela Autoridade a conduzir um teste de proficiência de piloto, um teste prático para obtenção de uma licença ou qualificação de pessoal de aviação, ou um teste de conhecimentos sob estes regulamentos;
- (27) «Fase em rota», é a parte do voo desde o fim da fase de decolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem;
- (28) «Formação aprovada», formação realizada com base em currículos especiais e supervisão aprovada pela Autoridade que, no caso de membros da tripulação de voo, é conduzida dentro de uma organização de formação aprovada;
- (29) «Gestão de recursos de pessoal de voo», um programa desenvolvido para melhorar a segurança das operações de voo otimizando o uso seguro, eficiente e eficaz de recursos humanos, equipamento e informação através de uma melhoria na comunicação e coordenação da tripulação;
- (30) «Grupo motor», conjunto composto de um ou mais motores e elementos auxiliares, que juntos são necessários para produzir tração, independentemente do funcionamento contínuo de qualquer outro grupo motor, ou grupos motores, mas que não inclui os dispositivos que produzem tração durante períodos curtos;
- (31) «Helicóptero», uma aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo principalmente pelas reações do ar sobre um ou mais rotores a motor em eixos substancialmente verticais;
- (32) «ICAO», esta é uma abreviatura para Organização da Aviação Civil Internacional;
- (33) «IFR», o símbolo utilizado para designar as regras de voo por instrumentos;
- (34) «IMC», o símbolo usado para designar as condições meteorológicas por instrumentos;
- (35) «Informação meteorológica», boletim, análise, previsão de meteorologia, e qualquer outro documento relativo a condições meteorológicas existentes ou previstas;
- (36) «Instrutor autorizado», uma pessoa que esteja devidamente autorizado pela autoridade aeronáutica para conduzir a instrução nos termos do CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2, CV-CAR 2.3 e do CV-CAR 3.
- (37) «Membro da tripulação de cabina», um membro da tripulação que desempenha, no interesse da segurança dos passageiros, funções atribuídas pelo operador ou pelo piloto comandante da aeronave, mas que não deverá atuar como um membro da tripulação de voo;
- (38) «Membro da tripulação de voo», um membro da tripulação de voo titular da correspondente licença a quem se atribui obrigações essenciais para a operação de uma aeronave durante o período de serviço de voo;
- (39) «Oficial de operações de voo», uma pessoa, titular da respetiva licença, designada pelo operador para assumir o controlo e a supervisão das operações de voo, devidamente qualificada de acordo com o CV CAR 2.1, que presta apoio, informa, ou dá assistência ao piloto comandante na realização segura do voo;
- (40) «Operação de categoria I», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com uma altura de decisão não inferior a 200 ft, e ou com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual na pista não inferior a 550 m.
- (41) «Operação de categoria II», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 200 ft mas não inferior a 100 ft e um alcance visual na pista não inferior a 350 m;
- (42) «Operação de categoria IIIA», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com:
- (i) Uma altura de decisão inferior a 100 ft ou sem uma altura de decisão; e
  - (ii) Um alcance visual na pista não inferior a 200 m;
- (43) «Operação de categoria IIIB», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com:
- (i) Uma altura de decisão inferior a 50 ft ou sem uma altura de decisão; e
  - (ii) Um alcance visual na pista inferior a 200 m, mas não inferior a 50 m;
- (44) «Operação de categoria IIIC», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos sem altura de decisão nem limitações quanto ao alcance visual na pista;
- (45) «Operador aéreo», qualquer organização que se envolve no transporte aéreo comercial doméstico ou no transporte aéreo comercial internacional, quer diretamente quer indiretamente ou através de locação ou qualquer outro tipo de acordo;

- (46) «Organização de formação aprovada» (ATO), organização aprovada pela autoridade aeronáutica, de acordo com os requisitos do CV-CAR 3, para ministrar as formações aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- (47) «Pilotar», manipular os comandos de voo de uma aeronave durante o tempo de voo;
- (48) «Piloto comandante», o piloto designado pelo operador, ou no caso da aviação geral, o proprietário, que está no comando e tem a responsabilidade pela condução segura de um voo;
- (49) «Piloto verificador (avião)», uma pessoa que está qualificada, e tem permissão, para conduzir uma avaliação num avião, num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo específico de avião, para o titular de um AOC em particular;
- (50) «Piloto verificador (simulador)», uma pessoa que está qualificada para conduzir uma avaliação, mas apenas num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo específico de aeronave, para o titular de um AOC em particular;
- (51) «Planador», uma aeronave mais pesada que o ar a motor, cuja sustentação no voo decorre principalmente de reações aerodinâmicas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo;
- (52) «Qualificação», uma autorização inscrita numa licença ou certificado anexada a ela, e da qual faz parte, que indica as condições especiais, privilégios ou limitações referentes a essa licença ou certificado;
- (53) «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;
- (54) «Renovação de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado», ato administrativo levado a cabo depois de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado caducar que renova os privilégios da licença, qualificação, autorização, designação ou certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (55) «Revalidação da licença, qualificação, autorização, designação ou certificado», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado que permite que o titular continue a exercer os privilégios de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (56) «Simulador de voo», ver dispositivo de treino para simulação de voo;
- (57) «Substâncias psicoativas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;
- (58) «Tempo de instrução em duplo comando», tempo de voo durante o qual uma pessoa está a receber instrução de voo por parte de um piloto devidamente autorizado a bordo da aeronave;
- (59) «Tempo de pilotagem», o tempo durante o qual uma pessoa:
- Presta serviço como piloto requerido;
  - Recebe formação de um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado; ou
  - Dá formação como um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado.
- (60) «Tempo de serviço», o tempo total de serviço a partir do momento em que uma pessoa identificada neste CV-CAR inicia, imediatamente após um período de descanso, qualquer trabalho em nome do titular do AOC até essa pessoa estar livre de todas as restrições associadas a esse trabalho;
- (61) «Tempo de voo», o período de tempo em que a aeronave se movimenta por si própria com o fim de iniciar um voo e que termina quando a aeronave fi ca em repouso depois de estacionada com o(s) motor(es) parados(s), se aplicável;
- Nota: Tempo de voo tal como aqui definido é sinónimo do tempo “calço a calço” de uso geral, o qual é contado a partir do momento em que uma aeronave começa a mover-se com o propósito de descolar, até que se imobiliza completamente no final do voo.
- «Tempo de voo – avião», o tempo total a partir do momento em que um avião começa a movimentar-se com o fi m de descolar, até ao momento em que fica finalmente em repouso no final do voo;
  - «Tempo de voo – helicóptero», o tempo total a partir do momento em que as pás do rotor de um helicóptero começam a girar até ao momento em que o helicóptero fi ca finalmente em repouso no final do voo, e as pás do rotor ficam paradas;
  - «Tempo de voo – planador», o tempo total despendido em voo, sendo rebocado ou não, a partir do momento em que o planador começa a movimentar-se com o fi m de descolar até ao momento em que fi ca finalmente em repouso no final do voo;
- (62) «Tempo de voo a solo», o tempo de voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante da aeronave
- (63) «Tempo de voo por instrumentos», o tempo durante o qual um piloto está a pilotar uma aeronave apenas com referência aos instrumentos e sem pontos de referência externos;
- (64) «Tempo por instrumentos», o tempo de voo por instrumentos ou tempo por instrumentos em terra;
- (65) «Tempo por instrumentos em terra», o tempo durante o qual um piloto está a praticar, em terra, voo por instrumentos simulado num dispositivo de treino de simulação de voo aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (66) «Teste de perícia», um teste de competência nas áreas de operações para obtenção de uma licença, certificado, qualificação ou autorização que é conduzido com o candidato a responder a questões e a demonstrar manobras de voo, num simulador de voo aprovado ou num dispositivo de treino de voo aprovado, ou numa combinação destes.
- (67) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoativas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:
- Constitua um prejuízo direto para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou
  - Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico.
- (68) «Validação», ação levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir a sua própria licença, certificado ou autorização ao aceitar a licença, certificado ou autorização emitida por outro Estado Contratante como equivalente à sua própria licença, certificado ou autorização para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde;
- (69) «Verificação de proficiência ou de competência», demonstração de competências, por parte dos titulares de licenças ou certificados, tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações, e que pode incluir um exame oral;
- (70) «Voo de navegação» (*cross-country*), um voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota pré-planeada usando procedimentos de navegação padronizados;
- (71) «Treino de voo», treino, que não seja treino em terra, recebido de um instrutor autorizado durante o voo numa aeronave;
- (72) «Validar (uma licença)», a ação levada a cabo por um Estado Contratante, como uma alternativa à emissão da sua própria licença, ao aceitar uma licença emitida por qualquer outro Estado Contratante como equivalente da sua própria licença;

- (73) «VFR», símbolo utilizado para designar as regras de voo visual;
- (74) «Visibilidade», em termos aeronáuticos, a visibilidade é o maior de entre os seguintes valores:
- (i) A distância máxima a que um objeto negro de dimensões adequadas, situado próximo do solo, pode ser visto e reconhecido contra um fundo brilhante;
- (ii) A distância máxima a que luzes de aproximadamente 1,000 candelas podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

Nota 1 – Estas duas distâncias têm valores distintos numa massa de ar de determinado coeficiente de extinção e a distância de b) varia com a iluminação de fundo. A distância de a) está representada pelo alcance ótico meteorológico (MOR).

Nota 2 – A definição aplica-se às observações de visibilidade nos boletins locais de rotina e especiais, às observações da visibilidade predominante e mínima notificadas nos boletins METAR e SPECI e às observações da visibilidade em terra.

- (75) «VMC», símbolo utilizado para designar as condições meteorológicas de voo visual;
- (76) «Voo», o período desde a decolagem até à aterragem;
- (77) «Voo especial VFR», um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo para operar dentro de uma zona de controlo em condições meteorológicas abaixo das VMC;
- (78) «Voo IFR», um voo conduzido de acordo com as regras de voo por instrumentos;
- (79) «VFR», um voo conduzido de acordo com as regras de voo visual.

#### 2.1.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) A – Avião;
- (2) AIP – Publicação de Informação Aeronáutica;
- (3) AME – Médico Examinador de Aviação;
- (4) ATO – Organização de Formação Aprovada;
- (5) ATPL – Licença de Piloto de Linha Aérea;
- (6) CAT II/III – Categoria II/III;
- (7) CCM – Membro de Tripulação de Cabina;
- (8) CPL – Licença de Piloto Comercial;
- (9) CRE – Examinador de Qualificação de Classe;
- (10) CRM – Gestão de Recursos de Pessoal de Voo;
- (11) DCCE – Examinador de Tripulação de Cabina Designado;
- (12) DFOOE – Examinador de Oficial de Operações de Voo Designado;
- (13) DPE – Examinador de Piloto Designado;
- (14) FE – Examinador de Voo;
- (15) FEL – Licença de Engenheiro de Voo;
- (16) FI – Instrutor de Voo;
- (17) FIE – Examinador de Instrutor de Voo;
- (18) IFR – Regras de Voo por Instrumentos;
- (19) ILS – Sistema de Aterragem por Instrumentos;
- (20) IRE – Examinador de Qualificação de Instrumentos;
- (21) IR – Qualificação de Instrumentos;
- (22) H – Helicóptero;
- (23) LPE- Examinador de Proficiência Linguística;
- (24) MPA – Avião Multi-piloto;
- (25) MPH – Helicóptero Multi-piloto;

- (26) NOTAM – Aviso aos aviadores;
- (27) PIC – (*Pilot in comand*) Piloto - Comandante;
- (28) PPL – Licença de Piloto Privado;
- (29) RT – Radiotelefonía;
- (30) SFE – Examinador de Voo Sintético;
- (31) SPA – Avião de Piloto Único;
- (32) SPH – Helicóptero de Piloto Único;
- (33) TRE – Examinador de Qualificação de Tipo;
- (34) VFR – Regras de Voo Visual.

### 2.1.B REQUISITOS GERAIS PARA LICENÇAS, QUALIFICAÇÕES, AUTORIZAÇÕES, CERTIFICADOS E DESIGNAÇÕES

#### 2.1.B.100 GENERALIDADES

##### 2.1.B.105 Licenças de pessoal de aviação

A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes licenças a um candidato que cumpra satisfatoriamente com os requisitos constantes neste CV-CAR para a licença pretendida:

- (1) Licença de piloto privado (PPL – avião, helicóptero);
- (2) Licença de piloto comercial (CPL – avião, helicóptero);
- (3) Licença de piloto de linha aérea (ATPL – avião, helicóptero);

Nota: Os regulamentos para a emissão de licenças de piloto nas categorias de dirigível, aeronaves de decolagem vertical, balão ou planador são desenvolvidos à medida que forem sendo necessários.

- (4) Licença de oficial de operações de voo.

##### 2.1.B.110 Especificações para as licenças e certificados do pessoal

As licenças de PPL, CPL, ATPL, a licença de oficial de operações de voo e os certificados de tripulação de cabina, emitidas pela autoridade aeronáutica de acordo com este CV-CAR estão em conformidade com as seguintes especificações:

- (1) Conteúdo - o número do item mostrado é sempre impresso em associação com o título do item:
  - (i) Itens permanentes:
    - (A) I - Nome Cabo Verde (em negrito);
    - (B) II - Título da licença (em negrito acentuado), incluindo a categoria da aeronave, (A) ou (H);
    - (C) III - Número de série da licença composto de algarismos e/ou letras em algarismos arábicos e em escrita romana;
    - (D) IV - Nome completo do titular e data de nascimento;
    - (E) V - Endereço do titular;
    - (F) VI - Nacionalidade do titular;
    - (G) VII - Assinatura do titular;
    - (H) VIII - Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
    - (I) IX - Certificação da validade e autorização para os privilégios concedidos;
    - (J) X - Assinatura do Presidente da autoridade aeronáutica que emite a licença e a data de emissão;
    - (K) XI - Selo branco ou carimbo a óleo da autoridade aeronáutica;
  - (ii) Itens variáveis:
    - (A) XII - Qualificações de classe, tipo, instrumentos, categoria, instrutor, entre outros, com as datas de expiração. Os privilégios relativos à radiotelefonía (R/T) são aqui incluídos;

(B) XIII - Observações, ou seja, averbamentos especiais relativos a limitações e averbamentos para privilégios (incluindo averbamentos de proficiência linguística);

(C) XIV - Quaisquer outros detalhes exigidos pela autoridade aeronáutica;

(2) Material - o papel ou outro material usado deve evitar ou mostrar prontamente qualquer alteração;

(3) Língua - as licenças são emitidas na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês;

(4) Formato-as licenças de PPL, CPL, ATPL, a licença de oficial de operações de voo e o certificado de tripulação de cabina são emitidos nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

#### **2.1.B.115 Qualificações de pessoal de tripulação e oficial de operações de voo**

(a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes qualificações para incluir numa licença de piloto se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificações da categoria nas seguintes aeronaves:

(i) Avião;

(ii) Helicóptero;

(iii) Planador;

(iv) Balão livre;

(2) Qualificações de classe nas seguintes aeronaves:

(i) Avião - monomotor terrestre;

(ii) Avião - monomotor marítimo;

(iii) Avião - multi-motor terrestre;

(iv) Avião multi-motor marítimo;

(v) Pode ser emitida uma qualificação da classe relativamente aos helicópteros certificados para operações de piloto único que tenham funcionamento, desempenho e outras características comparáveis;

(vi) Qualquer qualificação considerada necessária pela autoridade aeronáutica;

(3) Qualificações de tipo nas seguintes aeronaves:

(i) Cada tipo de aeronave certificada para funcionamento com uma tripulação mínima de pelo menos 2 (dois) pilotos;

(ii) Cada tipo de helicóptero certificado para piloto único exceto quando uma qualificação da classe tenha sido estabelecida sob o parágrafo (v) (2) (a);

(iii) Qualquer aeronave considerada necessária pela autoridade aeronáutica;

(4) Qualificações de instrumentos nas seguintes aeronaves:

(i) Instrumentos – Avião;

(ii) Instrumentos – Helicóptero;

(5) Qualificações de instrutor:

(i) Instrutor de voo;

(ii) Instrutor de terra, nas seguintes categorias:

(A) Básico;

(B) Avançado.

(b) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes qualificações para incluir num certificado de membro da tripulação de cabina se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificação de tipo;

(2) Qualificação de instrutor.

(c) As seguintes qualificações podem ser incluídas numa licença de oficial de operações de voo se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificação do tipo;

(2) Qualificação de instrutor.

(d) Não obstante o previsto nos parágrafos (a), (b) e (c), a autoridade deve emitir uma qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave apenas para aeronaves que tenha certificado para operações civis.

#### **2.1.B.120 Autorizações**

(a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR e do CV-CAR 8 para a autorização pretendida:

(1) Autorização de aluno piloto;

(2) Autorização de instrutor de terra, instrutor de voo e instrutor OJT;

(3) Autorização de verificador de piloto, verificador de membro de tripulação de cabina e oficial de operações de voo;

(4) Autorização de voo;

(b) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações para incluir numa licença de piloto se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR para a autorização pretendida:

(1) Autorização de piloto da categoria II;

(2) Autorização de piloto da categoria III.

#### **2.1.B.125 Averbamentos**

Um piloto pode receber os seguintes averbamentos de um instrutor autorizado quando cumprir satisfatoriamente com a formação exigida neste CV-CAR:

(1) Averbamento de avião complexo;

(2) Averbamento de avião de desempenho elevado;

(3) Averbamento de aeronave de grande altitude.

#### **2.1.B.130 Certificados**

A autoridade aeronáutica pode emitir os seguintes certificados se um candidato cumprir satisfatoriamente com os requisitos deste CV-CAR para o certificado pretendido:

(1) Certificado de tripulação de cabina;

(2) Certificados de validação para os candidatos que detenham uma licença, certificado ou autorização emitida por outro Estado Contratante.

#### **2.1.B.135 Designação de representantes da autoridade aeronáutica**

A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes designações para pessoas singulares a atuar em nome da autoridade aeronáutica, conforme especificado neste CV-CAR:

(1) Examinador de Pilotos Designado (DPE);

(2) Examinador de Oficial de Operações de Voo Designado (DFOOE);

(3) Examinador de Membro de Tripulação de Cabina Designado (DCCCE);

(4) Outros designados conforme for determinado pela autoridade aeronáutica.

#### **2.1.B.140 Emissão, revalidação e renovação das licenças, qualificações, autorizações e designações e certificados**

(a) A autoridade aeronáutica deve emitir, revalidar ou renovar uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado se o candidato cumprir com os requisitos neste CV-CAR.

(b) A emissão, revalidação e renovação de licenças, qualificações, autorizações, designações e certificados são realizadas pela autoridade aeronáutica.

- (c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, a renovação de qualificações e autorizações de piloto da categoria II/III pode ser realizada pelo examinador, quando delegada pela autoridade aeronáutica.
- (d) A candidatura à emissão, revalidação e renovação das licenças, qualificações, autorizações, designações ou certificados deve ser efetuada submetendo à autoridade aeronáutica um formulário adequadamente preenchido, o qual pode ser obtido junto da autoridade aeronáutica.
- (e) O formulário referido no parágrafo anterior deve ser submetido à autoridade aeronáutica pelo menos 14 (catorze) dias antes da data de expiração, no caso da revalidação.

#### **2.1.B.145 Reemissão de licenças, autorizações, designações ou certificados**

A autoridade aeronáutica pode reemitir licenças, autorizações, designações ou certificados, se:

- (1) Tiver identificado a necessidade de corrigir informações constantes do documento;
- (2) Ocorrer casos de extravio, perda;
- (3) Esgotarem as folhas para inscrição de dados.

#### **2.1.B.150 Manutenção e validade das licenças, qualificações, autorizações e designações e certificados**

- (a) A manutenção da competência deve ser indicada na licença pessoal ou na caderneta do aviador (designadamente, na caderneta de voo).
- (b) A manutenção da competência dos membros da tripulação de voo, envolvida nas operações de transporte aéreo comercial, pode ser satisfatoriamente estabelecida através da demonstração da perícia durante os testes de proficiência de voo efetuados de acordo com o CV-CAR 8.
- (c) O período de validade das licenças, qualificações, autorizações, designações ou certificados e as condições de renovação e revalidação são indicados nas secções relevantes deste CV-CAR.
- (d) Ao emitir, revalidar ou renovar uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado a autoridade aeronáutica pode prolongar o período de validade até ao fim do mês, ficando essa data como a data de expiração da licença, qualificação, autorização, designação ou certificado.
- (e) Todas as qualificações, autorizações emitidas sob esta parte são emitidas por um período máximo de 12 (doze) meses a contar a partir do mês em que são emitidas, a exceção das qualificações e autorizações de instrutores que são emitidas por um período máximo de 24 (vinte e quatro meses) a partir do mês em que são emitidas.
- (f) As designações são emitidas por um período máximo de 36 (trinta e seis) meses.

#### **2.1.B.155 Licença e qualificação de pilotos militares ou ex-pilotos militares**

Exceto para um piloto militar qualificado ou para um ex-piloto militar qualificado a quem tenha sido retirado o estatuto de piloto por falta de proficiência ou devido a uma ação disciplinar envolvendo operações de aeronave, um piloto militar qualificado ou ex-piloto militar qualificado que preenche os requisitos da NI: 2.1.B.155 pode candidatar-se, com base na sua formação militar, a:

- (1) Uma licença de piloto comercial;
- (2) Uma qualificação de categoria e classe de aeronave para a qual esse piloto militar é qualificado;
- (3) Uma qualificação de instrumentos com a qualificação de aeronave apropriada para a qual esse piloto é qualificado; e
- (4) Uma qualificação de tipo, se for apropriado.

#### **2.1.B.200 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA**

##### **2.1.B.205 Requisitos gerais**

- (a) Os pilotos de avião e helicóptero devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonia.

- (b) Os pilotos de avião e helicóptero devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonia pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4) conforme especificado nos requisitos de proficiência linguística na NI: 2.1.B.205.

- (c) Os pilotos de avião e helicóptero não devem exercer os privilégios das suas licenças a não ser que detenham um averbamento atualizado nas licenças que confirme que cumpriram com os requisitos de proficiência linguística previstos neste CV-CAR.

- (d) A proficiência linguística - os pilotos de avião e helicóptero devem ser formalmente avaliados em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência demonstrado como se segue:

- (1) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 3 (três) anos;
- (2) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Avançado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e
- (3) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Perito (Nível 6) devem estar isentos da continuação da avaliação linguística.

- (e) O método de avaliação da proficiência linguística deve ser determinado pela autoridade aeronáutica.

- (f) A autoridade aeronáutica pode delegar a avaliação da proficiência linguística a um organismo de avaliação linguística ou examinador designado que preste o serviço em nome da autoridade aeronáutica.

- (g) A NI: 2.1.B.205 contém os requisitos detalhados para a proficiência linguística.

#### **2.1.B.210 Examinadores de Proficiência Linguística**

- (a) A autoridade aeronáutica emite as seguintes designações de um examinador de proficiência linguística:

- (1) Examinador linguístico de proficiência linguística;
- (2) Examinador operacional de proficiência linguística.

- (b) A autoridade aeronáutica emite a designação de examinador de proficiência linguística nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

#### **2.1.B.215 Cumprimento com os arranjos de padronização**

- (a) Os examinadores de proficiência linguística devem cumprir os arranjos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 2.1.B.215.

- (b) Os examinadores devem elaborar um relatório do exame de proficiência linguística, submeter o original à autoridade aeronáutica e guardar uma cópia do relatório no ficheiro individual.

#### **2.1.B.220 Examinador Linguístico de Proficiência Linguística – Privilégios e requisitos**

- (a) O candidato a examinador linguístico deve cumprir com os seguintes requisitos:

- (1) Idade - um candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador linguístico deve:

- (i) Ser licenciado em ensino de língua para a qual é pretendida a autoridade examinadora;
- (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na comunidade;
- (iii) Possuir um bom registo como profissional de ensino de língua; e
- (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de ensino de língua por falsificação ou fraude;

(3) Conhecimentos - o candidato a examinador linguístico deve:

- (i) Ter concluído satisfatoriamente uma formação de examinador de proficiência linguística;
- (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;
- (iii) Ter conhecimentos sobre os princípios básicos da língua e ter consciência cognitiva sobre as funções da língua;
- (iv) Ter conhecimentos sobre influências históricas da língua;
- (v) Estar familiarizado com variedades de métodos de ensino, exames, técnicas do ensino da língua, princípios de desenvolvimento curricular e com as noções de estilo e motivação do aluno;
- (vi) Ser capaz de relacionar a abordagem utilizada entre a teoria e aprendizagem da língua e ser capaz de desenvolver um programa de um curso da língua (objetivos do curso, currículo e atividades);
- (vii) Estar familiarizado com língua usada nas comunicações de radiotelefonia;
- (viii) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;
- (ix) Estar familiarizado com os últimos resultados de uma pesquisa sobre aquisição da língua e teoria da aprendizagem da língua;
- (x) Ter conhecimento sobre a aquisição da segunda língua, conhecer os fatores que influenciam a aquisição da segunda língua, bem como o papel da formação e exame para aquisição da segunda língua;
- (xi) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação;

(4) Experiência - o candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência em ensino da língua.

(b) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador linguístico deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica;

(c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, renovação e reemissão de qualificação de proficiência linguística conforme listado na designação do examinador.

(d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(e) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica.

(f) Um candidato à renovação da designação de examinador linguístico deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.

(g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica.

#### **2.1.B.225 Examinador Operacional de Proficiência Linguística – Privilégios e requisitos**

(a) O candidato a examinador operacional deve cumprir com os seguintes requisitos:

- (1) Idade - um candidato a examinador operacional deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador operacional deve:
  - (i) Possuir uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero ou controlador de tráfego aéreo válida;

(ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;

(iii) Possuir um bom registo como profissional de aviação;

(iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de aviação por falsificação ou fraude;

(v) Ter pelo menos o nível 5 (cinco) da língua que requer a designação;

(vi) Ter bom registo em relação a incidentes e acidentes;

(3) Conhecimentos - o candidato a examinador operacional deve:

(i) Ter concluído satisfatoriamente uma formação de examinador de proficiência linguística;

(ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;

(iii) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação;

(iv) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;

(4) Experiência - o candidato a examinador operacional deve ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência como piloto comercial ou controlador de tráfego aéreo.

(b) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador operacional deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.

(c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, revalidação e renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado no certificado de designação e carta de autoridade do examinador.

(d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(e) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica.

(f) Um candidato à renovação da designação de examinador operacional deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada período de um ano dentro do período de validade da designação.

(g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica.

#### **2.1.B.300 VALIDAÇÃO E CONVERSÃO DE LICENÇAS, AUTORIZAÇÕES E CERTIFICADOS**

##### **2.1.B.305 Validação de licenças, certificados ou autorizações emitidas por outros Estados Contratantes**

(a) Uma pessoa que detenha uma licença, certificado ou autorização atual e válido emitidos por outro Estado Contratante em conformidade com o Anexo 1 da OACI, pode candidatar-se a uma validação de tal licença ou autorização ou certificados para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde.

(b) A autoridade aeronáutica pode validar licenças, certificados ou autorizações ou emitidos por outros Estados Contratantes nas seguintes condições:

- (1) O candidato demonstrou e a autoridade aeronáutica aceitou a necessidade de tal validação;
- (2) O candidato não possui atualmente uma licença, certificado ou autorização emitidos pela autoridade aeronáutica;
- (3) O candidato tem, se aplicável, um certificado médico válido emitido pelo Estado Contratante que emitiu a licença, ou autorização;
- (4) O candidato demonstrou capacidade para ler, falar, escrever e entender a língua usada nas comunicações de radiotelefonia em Cabo Verde e a língua inglesa, e

se aplicável, tal demonstração deve estar de acordo com os requisitos de proficiência linguística especificados na subsecção 2.1.B.200, se aplicável;

- (5) O candidato passou nos exames de legislação aeronáutica, regras de voo, procedimentos ou quaisquer outros exames que possam ser determinados pela autoridade aeronáutica, consoante aplicável;
  - (6) A autoridade aeronáutica confirmou com a autoridade emissora que a licença ou autorização original é autêntica, válida e atual e não se encontra sob revogação ou suspensão;
  - (7) A autoridade aeronáutica ficou satisfeita com o facto de que os critérios aplicados pelo Estado Contratante na emissão dessa licença ou autorização não estão abaixo das normas da OACI;
  - (8) A validade e privilégios da validação não excedem os da licença ou autorização original; e
  - (9) A validade da validação não excede um ano a contar a partir da data de emissão, não sendo o mesmo prazo prorrogável.
- (c) O candidato a uma validação deve:
- (1) Apresentar à autoridade aeronáutica a licença ou autorização e um comprovativo da experiência, caso aplicável, através da apresentação do registo (caderneta de voo, entre outros);
  - (2) Fornecer à autoridade aeronáutica, se aplicável, um certificado médico na língua inglesa ou acompanhado por uma tradução na língua inglesa que tenha sido assinada por um oficial ou representante da autoridade aeronáutica estrangeira que emitiu a licença, certificado ou autorização;
  - (3) Usar apenas uma licença, certificado ou autorização como base para obter uma validação;
  - (4) Candidatar-se a tal validação no formulário e do modo estabelecido pela autoridade aeronáutica.
- (d) Ao emitir um documento de validação a autoridade aeronáutica deve:
- (1) Indicar no documento de validação o número da licença ou autorização e o país de emissão;
  - (2) Especificar os privilégios da licença, certificado, certificado ou autorização que estão autorizados, quando a validação estiver limitada a privilégios específicos;
  - (3) Em circunstâncias em que é exigida a validação de uma licença, certificado ou autorização para cumprir tarefas específicas de duração finita, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, validar tal licença ou autorização em relação a essas tarefas sem o titular satisfazer os requisitos do parágrafo (b).
- (e) Uma pessoa, que receba uma validação sob esta seção, ao exercer os privilégios dessa validação deve:
- (1) Ficar sujeita às limitações e restrições constantes na validação e na licença ou autorização;
  - (2) Não exercer os privilégios da validação quando a licença ou autorização da pessoa tenha sido revogado ou suspenso;
  - (3) Trazer consigo o documento de validação com a licença ou autorização anterior; e
  - (4) Cumprir com os requisitos desta seção.
- (f) O certificado de validação é emitido nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

**2.1.B.310 Validação de licenças de tripulação de voo**

- (a) Um certificado de validação com os privilégios da PPL é emitido pela autoridade aeronáutica desde que:
- (1) O candidato cumpra com os requisitos do parágrafo (c) da subsecção 2.1.B.305;
  - (2) O candidato ao certificado de validação deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira com, pelo menos, os privilégios da PPL;

(3) O candidato ao certificado de validação deve ter um certificado médico válido emitido sob o CV-CAR 2.4 ou um certificado médico válido emitido pelo Estado Contratante que emitiu a licença de piloto do candidato desde que o certificado médico estrangeiro cumpra com os requisitos deste CV-CAR, relevantes para a licença detida.

(4) O certificado de validação é válido desde que a licença estrangeira ou, no caso de uma licença de tipo contínuo, a qualificação e certificado médico, permaneçam válidos.

(b) Um certificado de validação com privilégios PPL/IR, CPL, CPL/IR, ou ATPL, com base na licença relevante, é emitido desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

(1) O candidato cumpra os requisitos no parágrafo (c) da subsecção 2.1.B.305;

(2) O candidato ao certificado de validação deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e o comprovativo da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo (designadamente, a caderneta de voo);

(3) O certificado de validação é válido por 1 (um) ano, desde que a licença estrangeira, ou no caso de uma licença de tipo contínuo a qualificação ou certificado médico, permaneçam válidos;

(4) As qualificações são validadas em conjunto com a validação de uma licença;

(5) O candidato ao certificado de validação deve:

(i) Possuir um certificado médico válido emitido sob o CV-CAR 2.4 ou um certificado médico válido emitido pelo Estado Contratante que emitiu a licença de piloto do candidato desde que o certificado médico estrangeiro cumpra com os requisitos do CV-CAR 2.4, relevantes para a licença detida;

(ii) Demonstrar para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos relevantes para a licença a ser validada de:

- (A) Legislação Aeronáutica;
- (B) Códigos de Meteorologia Aeronáutica;
- (C) Planeamento e Performance de Voo; e
- (D) Desempenho Humano;

(iii) Demonstrar conhecimentos da língua inglesa - a validação deve ser limitada ao uso em aeronaves registadas em Cabo Verde para utilização em de Cabo Verde se o piloto não for proficiente na língua inglesa, conforme exigido na seção 2.1.B.200;

(iv) Satisfazer os requisitos de experiência dispostos no quadro abaixo:

Licença	Experiência	Privilégios da validação
ATPL(A)	> 1 500 horas como PIC em aviões certificados multi-piloto *	Transporte aéreo comercial em aviões multi-piloto como PIC
ATPL(H)	>1 000 horas como PIC em helicópteros multi-piloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multi-piloto como PIC
ATPL(A) ou CPL(A)/IR	> 500 horas como PIC ou co-piloto em aviões multi-piloto	Transporte aéreo comercial em aviões multi-piloto como co-piloto
ATPL(H) ou CPL(H)/IR	> 500 horas como PIC ou co-piloto em helicópteros multi-piloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multi-piloto como co-piloto
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial desde que obtendo uma IR	Transporte aéreo comercial em aviões de piloto único como PIC
CPL(H)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial desde que obtendo uma IR	Transporte aéreo comercial em helicópteros de piloto único como PIC

CPL(A)	> 700 horas em aviões que não planadores, incluindo 200 horas na função da atividade para a qual é pretendida a validação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Atividades em aviões que não seja no transporte aéreo comercial
CPL(H)	> 700 horas em helicópteros incluindo 200 horas na função da atividade para a qual é pretendida a validação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Atividades em helicópteros que não seja no transporte aéreo comercial
PPL(A)/IR	> 100 horas de tempo de voo por instrumentos como PIC	Voos privados sob IFR
PPL(H)/IR	> 100 horas de tempo de voo por instrumentos como PIC	Voos privados sob IFR

\*Nota1: O termo multi-piloto é usado para indicar a experiência numa aeronave requerida para ser operada com um co-piloto. (Por exemplo, ver OACI, Anexo 1, ponto 2.5.1.5.).

Nota 2: O símbolo > usado na tabela significa mais de.

### 2.1.B.315 Conversão de licenças da tripulação de voo

(a) Conversão de uma licença de piloto estrangeira para emissão de uma PPL por Cabo Verde - uma pessoa que detenha uma licença de piloto atual e válida pelo menos com os privilégios da PPL emitida por outro Estado Contratante de acordo com o Anexo 1 da OACI, pode candidatar-se a uma conversão e ser-lhe emitida uma PPL para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- (1) O titular deve:
  - (i) Apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e o comprovativo da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo (designadamente, a caderneta de voo);
  - (ii) Apresentar à autoridade aeronáutica um certificado médico estrangeiro de classe 2 válido ou obter um certificado médico de classe 2 emitido nos termos do CV-CAR 2.4;
  - (iii) Apresentar à autoridade aeronáutica um comprovativo de proficiência linguística na língua usada nas comunicações de radiotelegrafia em Cabo Verde e em Inglês como especificado na seção 2.1.B.200 ou demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade de proficiência linguística como especificado na seção 2.1.B.200;
  - (iv) Demonstrar para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos de Legislação aeronáutica; e
  - (v) Completar um teste de perícia da PPL;
- (2) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e certificado médico com o Estado de emissão da licença antes de converter uma licença.

(b) Conversão da PPL/IR, CPL, CPL/IR e ATPL, que tenham sido validadas de acordo com a subseção 2.1.B.310 - o titular de uma licença PPL/IR, CPL, CPL/IR, ou ATPL estrangeira atual e válida emitida por outro Estado Contratante em conformidade com o Anexo 1 da OACI e de um certificado médico adequado, pode candidatar-se à conversão para uma licença e qualificações apropriadas emitidas pela autoridade aeronáutica desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- (1) O candidato é titular de um certificado de validação atual emitido sob a subseção 2.1.B.310;
- (2) O candidato completou 100 (cem) horas de voo em aeronaves registadas em Cabo Verde, os quais são explorados por um operador estabelecido em Cabo Verde, exercendo os privilégios concedidos pelo certificado de validação;
- (3) O candidato à conversão deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e o comprovativo de 100 (cem) horas de voo através da apresentação do registo das horas de voo (designadamente, a caderneta de voo);

(4) O candidato deve possuir ou obter um certificado médico emitido sob o CV-CAR 2.4, adequado ao nível de licença a ser convertida;

(5) As qualificações listadas na licença de piloto estrangeira de uma pessoa que tenha sido validada de acordo com a subseção 2.1.B.310, podem ser incluídas na licença convertida dessa pessoa.

### 2.1.B.320 Validação e conversão de licenças de pilotos por crédito no sistema de licenciamento de outro Estado Contratante

(a) Não obstante o previsto nas subseções 2.1.B.310 e 2.1.B.315 a autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação ou uma licença com as qualificações aplicáveis ao titular de uma licença estrangeira atual e válida, desde que:

- (1) A licença seja emitida por outro Estado Contratante;
- (2) A autoridade aeronáutica esteja convencida que a licença foi emitida com base nos requisitos, pelo menos equivalentes aos desta subseção; e
- (3) Existir um acordo entre a autoridade e o outro Estado Contratante sobre o reconhecimento de licenças e, caso aplicável, sobre a manutenção das licenças e qualificações atualizadas e válidas, com a exceção para nacionais;
- (4) O candidato à validação ou conversão de uma licença de tripulação de voo demonstre para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos, relevantes para a licença a ser validada de:
  - (i) Legislação aeronáutica;
  - (ii) Meteorologia;
  - (iii) Procedimentos operacionais; e
  - (iv) Radiotelegrafia.

(b) O candidato ao certificado de validação ou conversão deve apresentar à autoridade aeronáutica:

- (1) A licença estrangeira e o comprovativo da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo (designadamente, a caderneta de voo);
- (2) O certificado médico relevante para a licença a ser validada, desde que os requisitos de emissão do certificado médico estrangeiro são equivalentes aos requisitos desta secção;
- (3) O comprovativo de proficiência linguística na língua usada na radiotelegrafia em Cabo Verde e em Inglês conforme especificado na seção 2.1.B.200;
- (4) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, certificado, qualificações, autorizações e certificado médico junto ao Estado que emitiu a licença antes de emitir a validação.

(c) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que a licença, qualificações, autorizações e certificado médico estrangeiros permaneçam válidos.

### 2.1.B.325 Validação de licença no caso de aeronave alugada, fretada ou intercambiada

(a) Os requisitos especificados na subseção 2.1.B.310 não se devem aplicar no caso de aeronaves, registadas em Cabo Verde, serem alugadas, fretadas por ou intercambiadas por um operador de outro Estado Contratante, desde que durante o período de aluguer o Estado do Operador tenha aceitado a responsabilidade pela supervisão técnica ou operacional em conformidade com o artigo 83 bis da Convenção OACI.

(b) As licenças da tripulação de voo do outro Estado Contratante podem ser validadas, desde que os privilégios da validação das licenças da tripulação de voo sejam limitados ao uso durante o período de aluguer, frete ou intercâmbio apenas sobre aeronaves designadas em operações especiais não envolvendo um operador de Cabo Verde, direta ou indiretamente através de locação com tripulação ou outro acordo comercial.

**2.1.B.330 Validação temporária de licenças estrangeiras de piloto para tarefas específicas**

- (a) Em circunstâncias em que a validação de uma licença estrangeira de piloto é necessária para realizar tarefas específicas de duração finita, a autoridade aeronáutica pode emitir uma validação temporária de tal licença para essas tarefas conforme descrito nesta secção.
- (b) Apesar dos requisitos contidos nas subsecções 2.1.B.305, 2.1.B.310, 2.1.B.315 ou 2.1.B.320, a autoridade aeronáutica pode, temporariamente, validar uma licença emitida por outro Estado Contratante da OACI de acordo com as disposições do Anexo 1, incluindo uma qualificação de instrutor ou uma autorização de piloto examinador emitida por esse Estado, desde que o titular da licença:
- (1) Possua uma licença, certificado médico, qualificações e qualificações de tipo apropriadas, incluindo as qualificações de instrutor ou autorizações de piloto examinador, válidas no Estado de emissão da licença para as funções propostas;
  - (2) Demonstre para satisfação da autoridade aeronáutica, no caso de uma validação de duração superior a 3 (três) meses, os conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para a licença a ser validada;
  - (3) Forneça um comprovativo de proficiência linguística na língua inglesa conforme especificado na subsecção 2.1.B.200;
  - (4) Esteja contratado por um operador de Cabo Verde para exercer as funções previstas no parágrafo seguinte; e
  - (5) Esteja limitado a proceder à instrução e teste de perícia a emissão inicial de qualificações do tipo, a supervisão de voo de linha inicial por pilotos de um operador em Cabo Verde, voos de entrega ou de transporte (“ferry”), voos de demonstração ou voos de teste.
- (c) Sempre que esteja a conduzir ou a supervisionar um voo de linha, o piloto deve também cumprir com os requisitos relevantes do CV-CAR 8.
- (d) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e certificado médico com o Estado de emissão da licença antes de emitir a validação temporária.
- (e) A duração da validação temporária não deve exceder 1 (um) ano.

**2.1.B.335 Validação e conversão de certificado de membro de tripulação de cabina**

- (a) Uma pessoa que detenha um certificado de membro de tripulação de cabina atual e válido emitido por outro Estado Contratante, pode candidatar-se a uma validação ou conversão de tal certificado para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde.
- (b) O candidato à validação ou à conversão do certificado de membro de tripulação de cabina ou atestado deve apresentar à autoridade aeronáutica o certificado de membro de tripulação de cabina estrangeiro.
- (c) O candidato deve possuir ou obter um certificado médico de classe 2 emitido sob o CV-CAR 2.4.
- (d) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade do certificado, qualificações, autorizações e certificado médico de membro de tripulação de cabina, com o Estado de emissão do certificado de membro de tripulação de cabina antes de emitir a validação ou certificado de membro de tripulação de cabina ou atestado.
- (e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que o certificado, atestado, as qualificações ou autorizações estrangeiros de membro de tripulação de cabina e permaneçam válidos.
- (f) O candidato à validação ou conversão do certificado ou atestado de membro de tripulação de cabina deve demonstrar para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para o certificado ou atestado de membro de tripulação de cabina a ser validado ou convertido.

**2.1.B.340 Validação e conversão de licenças de oficial de operações de voo**

- (a) Uma pessoa que detenha uma licença de oficial de operações de voo atual e válida emitida por outro Estado Contratante em conformidade com o Anexo 1 da OACI, pode candidatar-se a uma validação ou conversão de tal licença para uso em operações de voo em Cabo Verde.
- (b) O candidato ao certificado de validação ou à conversão da licença deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e o comprovativo da experiência, caso aplicável, através da apresentação de registo pessoal.
- (c) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações e autorizações com o Estado de emissão da licença antes de emitir a validação ou licença.
- (d) A autoridade aeronáutica valida qualificações ou autorizações sobre a licença estrangeira em conjunto com a validação de uma licença.
- (e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que a licença, certificados, qualificações ou autorizações estrangeiras permaneçam válidas.
- (f) O candidato à validação ou conversão de uma licença deve demonstrar para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos sobre a legislação aeronáutica, relevantes para a licença a ser validada.
- (g) Conversão de licenças de oficial de operações de voo que tenham sido validadas de acordo com a subsecção 2.1.B.340 - o titular de uma licença de oficial de operações de voo atual e válida emitida por outro Estado Contratante em conformidade com o Anexo 1 da OACI que possui uma validação de acordo com a subsecção 2.1.B.340 e pode fazer prova de 12 (doze) meses a exercer as funções para um operador aéreo de Cabo Verde pode converter a sua licença de oficial de operações de voo sem outras formalidades.

**2.1.B.345 Validação e conversão automáticas de licenças ou certificados no âmbito de um acordo formal entre estados contratantes sujeitos a regulamentação comum de licenciamento**

- (a) A autoridade aeronáutica pode validar automaticamente uma licença emitida por um outro Estado Contratante, desde que:
- (1) Adotem a regulamentação comum de licenciamento em conformidade com o Anexo 1 da OACI;
  - (2) Celebrem um acordo que reconheça o processo de validação automática;
  - (3) Estabeleçam um sistema de supervisão para assegurar a implementação contínua dos regulamentos comuns de licenciamento; e
  - (4) Registem o acordo junto da OACI, em conformidade com o artigo 83º da Convenção de Aviação Civil Internacional.

Nota 1: O registo dos acordos e a lista de Estados Contratantes associados podem ser encontrados na Base de Dados da OACI sobre acordos e arranjos aeronáuticos.

Nota 2: Os regulamentos comuns de licenciamento referem a uma estrutura regulamentar de licenciamento comum que é juridicamente vinculativo e diretamente aplicável aos Estados-Membros partes de um acordo, reconhecendo o processo automático de validação. Os regulamentos comuns de licenciamento utilizados pelos Estados contêm requisitos idênticos para a emissão de uma licença, manutenção de competência e experiência recente. Uma organização regional de segurança da aviação pode desenvolver e manter estes regulamentos comuns para os seus Estados Membros.

- (b) Deve ser feito um averbamento indicando que a licença foi automaticamente validada sob o acordo descrito na presente subsecção, devendo a referência com o número de registo do acordo da OACI constar igualmente das licenças validadas sob este processo, devendo o averbamento incluir a lista dos Estados que formam parte do acordo.
- (c) O candidato ao certificado de validação previsto na presente subsecção deve apresentar à autoridade aeronáutica:
- (1) A licença estrangeira e o comprovativo da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo (designadamente, a caderneta de voo);

- (2) O certificado médico relevante para a licença a ser validada;
  - (3) O comprovativo de proficiência linguística na língua usada na radiotelefonía em Cabo Verde e em Inglês;
  - (4) A autoridade aeronáutica verifica a autenticidade da licença, certificado, qualificações, autorizações e certificado médico junto do Estado que outorgou a licença antes de emitir a validação.
- (d) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que a licença, qualificações, autorizações e certificado médico estrangeiros permaneçam válidos.
- (e) O titular de uma licença ou certificado atual e válida emitida por outro Estado Contratante que possui uma validação de acordo com esta subsecção, pode converter a sua licença ou certificado sem outras formalidades, desde que:
- (1) Faça prova de 100 horas a exercer as funções para um operador aéreo de Cabo Verde através da apresentação do registo das horas de voo;
  - (2) O certificado médico esteja atual e válido ou deve obter um certificado médico emitido sob o CV-CAR 2.4, adequado ao nível de licença a ser convertida;
  - (3) As qualificações ou averbamentos listados na licença que tenham sido validadas de acordo com esta subsecção, podem ser incluídos na licença convertida.

#### 2.1.B.400 REQUISITOS DE FORMAÇÃO E TESTE

##### 2.1.B.405 Documentação de formação e experiência aeronáutica

Cada pessoa deve documentar e registar o seguinte de uma forma aceitável para a autoridade aeronáutica:

- (1) A formação através de um documento (certificado de formação) e experiência (caderneta de voo ou outro documento aceitável pela autoridade aeronáutica) usada para cumprir os requisitos de uma licença, certificado, qualificações ou autorização previstos neste CV-CAR; e
- (2) A experiência exigida para demonstrar a manutenção de experiência aeronáutica recente de acordo com os requisitos previstos no CV-CAR 8.

##### 2.1.B.410 Formação conduzida numa Organização de Formação Aprovada

- (a) A autoridade pode aprovar um programa de formação para uma licença, qualificação, certificado, autorização ou averbamento que permite um meio alternativo de cumprimento com os requisitos de experiência determinadas no presente CV-CAR quando a formação é conduzida numa Organização de Formação Aprovada sob currículo especial aprovado pela autoridade nos termos do CV-CAR 3.
- (b) Previamente à autorização de meio alternativo de cumprimento que permite que a Organização de Formação Aprovada conduza a formação sem cumprir com os requisitos de experiência determinados no presente CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve garantir que o programa de formação aprovado proporciona um nível de competência pelo menos igual à formação que cumpre com os requisitos mínimos de experiência proporcionada ao pessoal que não recebe tal currículo especial aprovado.
- (c) A formação aprovada para a tripulação de voo deve ser realizada numa Organização de Formação Aprovada.
- (d) O CV-CAR 3 determina os requisitos relativos à certificação e administração das Organizações de Formação Aprovadas para condução da formação aprovada.

##### 2.1.B.415 Uso de dispositivos de treino para simulação de voo

- (a) Excetuando o especificado no parágrafo (b) desta subsecção, nenhum pessoal aeronáutico pode receber crédito pelo uso de qualquer dispositivo de treino para simulação de voo, para satisfazer qualquer requisito de formação, avaliação ou

verificação previstos neste CV-CAR a não ser que o dispositivo de treino para simulação de voo esteja aprovado pela autoridade aeronáutica para:

- (1) A formação, avaliação e verificação para o qual é usado;
  - (2) Cada manobra, procedimento ou função particular de um membro da tripulação desempenhadas; e
  - (3) A representação da categoria e classe específica de aeronave, tipo de aeronave, variante particular dentro do tipo de aeronave, ou conjunto de aeronaves para determinados dispositivos de treino de voo.
- (b) O dispositivo de simulação deve possuir a mesma tecnologia em relação aos instrumentos de voo básicos (indicador de atitude, velocímetro, altímetro e referência de rumo) que a das aeronaves usadas pelo operador:
- (1) Os operadores que possuem aeronaves com visores eletrónicos/de vidro devem usar simuladores que possuam visores eletrónicos/de vidro;
  - (2) Os operadores que possuem aeronaves com instrumentos padrão devem usar simuladores que possuam instrumentos padrão;
  - (3) Os operadores não devem conduzir a formação em diferenças ou formação em variantes para aeronaves que possuam visores de vidro eletrónicos em aeronaves que possuam instrumentos padrão.
- (c) A autoridade aeronáutica pode aprovar um outro dispositivo que não um dispositivo de treino de simulação de voo para fins específicos.
- (d) Uma pessoa não deve conduzir a instrução num dispositivo de treino de simulação de voo exigido para a emissão de uma licença ou qualificação de piloto a não ser que tal pessoa possua ou tenha possuído uma licença apropriada e tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

##### 2.1.B.420 Testes e avaliação de conhecimentos e perícia: hora, local, pessoas designadas e formato

Os testes de conhecimentos e perícia e as verificações determinados por este CV-CAR são ministrados em horários e locais e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:

- (1) O teste de conhecimentos é realizado por escrito ou em formato informático;
- (2) Para além do teste escrito de conhecimentos, os candidatos podem ser questionados oralmente durante o teste de perícia, conforme for adequado.

##### 2.1.B.425 Testes de conhecimentos e perícia e verificações: pré-requisitos, notas de aprovação e repetição de teste após reprovação

- (a) Um candidato a um teste de conhecimentos ou a um teste de perícia deve receber uma autorização exigida conforme especificado neste CV-CAR em relação à licença, qualificação ou autorização aplicáveis para mostrar que o candidato cumpriu com os requisitos de formação e/ou experiência para realizar o teste de conhecimentos ou de perícia.
- (b) Um candidato deve mostrar um documento de identificação válido, na altura da candidatura que contenha o seguinte em relação ao candidato:
  - (1) Fotografia;
  - (2) Assinatura;
  - (3) Data de nascimento, a qual mostre que o candidato cumpre ou deve cumprir com os requisitos de idade previsto neste CV-CAR para a licença pretendida antes da data de expiração do relatório do teste de conhecimentos do pessoal aeronáutico; e
  - (4) Endereço de residência, se diferente do endereço para envio de correspondência do candidato.

- (c) A nota mínima de aprovação para o teste de conhecimentos é de 70%.
- (d) Um candidato deve, antes de tentar o teste de perícia para uma licença, qualificação, certificado, designação ou autorização:
- (1) Passar no teste de conhecimentos exigido dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses do calendário antes do mês em que o candidato completa com sucesso o teste de perícia; ou
  - (2) Se for o caso de um candidato a uma licença de piloto de linha aérea (ATP), passar no teste de conhecimentos de licença de ATP dentro de um período de 7 (sete) anos antes de completar com sucesso o teste de perícia de licença de ATP, desde que o candidato esteja, e tenha estado de forma contínua, contratado como membro da tripulação de voo por um titular de um certificado de operador aéreo emitido de acordo com o CV-CAR 9 na altura do teste de perícia de licença de ATP.

(e) A repetição do teste após reprovação ocorre nos seguintes casos:

- (1) Um candidato a um teste de conhecimentos ou de perícia que reprove nesse teste pode voltar a candidatar-se para voltar a realizar o teste apenas depois de ter recebido:
  - (i) O treino necessário por parte de um instrutor autorizado, o qual tenha determinado que o candidato está apto para realizar o teste; e
  - (ii) Uma declaração por parte do instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional;
- (2) Um candidato a uma qualificação de instrutor de voo com uma qualificação da categoria de avião ou a uma qualificação de instrutor de voo com uma qualificação da categoria de planador, que tenha reprovado no teste de perícia devido a deficiências na proficiência de instrução em relação a conhecimento de perda de velocidade, entrada em rotação, rotações ou recuperação da rotação deve:
  - (i) Cumprir com os requisitos do parágrafo (1) (e) desta subsecção antes de voltar a ser testado;
  - (ii) Trazer uma aeronave para a repetição do teste que seja da categoria de aeronave apropriada à qualificação pretendida e que esteja certificado para rotações; e
  - (iii) Demonstrar de forma satisfatória a proficiência de instrução em relação a conhecimento de perda de velocidade, entrada em rotação, rotações e recuperação da rotação a um examinador durante a repetição do teste.

#### 2.1.B.430 Crédito à formação e avaliação noutra Estado Contratante

- (a) A autoridade aeronáutica pode dar crédito ao sistema de formação e ou avaliação administrado por um outro Estado Contratante para o seu próprio requisito de avaliação escrita ou de perícia para as licenças e qualificações do pessoal aeronáutico.
- (b) O candidato deve candidatar-se e receber uma aprovação por escrito por parte da autoridade aeronáutica antes de fazer a formação ou ser avaliado num sistema administrado por outro Estado Contratante.
- (c) Para efeitos do parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica deve averiguar o seguinte:
  - (1) A organização de formação esteja aprovada pelo outro Estado Contratante para conduzir a formação requerida;
  - (2) Os requisitos e o sistema de licenciamento do outro Estado Contratante sejam, pelo menos, similares aos requisitos estabelecidos no presente CV-CAR e nos demais regulamentos aplicáveis.

#### 2.1.B.500 REQUISITOS GERAIS DE INSTRUTOR E EXAMINADORES DESIGNADOS

##### 2.1.B.505 Instrutor

- (a) Todos os candidatos às autorizações de instrutor devem, para além dos requisitos específicos contidos neste CV-CAR, receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado nos fundamentos da instrução e passar num teste de conhecimentos nas seguintes áreas de instrução:
  - (1) Técnicas de instrução aplicadas;

- (2) Avaliação do desempenho do aluno nas matérias sobre as quais é ministrada a instrução teórica;
- (3) O processo de aprendizagem;
- (4) Elementos de ensino efetivo;
- (5) Avaliação e teste do aluno, filosofias de formação;
- (6) Desenvolvimento do programa de formação;
- (7) Planeamento de lições;
- (8) Técnicas de instrução em sala de aula;
- (9) Uso de instrumentos de formação, incluindo dispositivos de treino de simulação de voo conforme apropriado;
- (10) Análise e correção de erros dos alunos;
- (11) Desempenho humano relevante para a instrução de voo;
- (12) Riscos envolvidos na simulação de avarias e anomalias de sistema na aeronave; e
- (13) Princípios de gestão da ameaça e do erro.

(b) Os seguintes candidatos não necessitam de cumprir com o parágrafo (a) desta subsecção:

- (1) O titular de uma autorização de instrutor, emitida sob este CV-CAR que tenha já obtido aprovação no teste de conhecimentos nas áreas de instrução;
- (2) O titular de um certificado de professor atual emitido por uma autoridade nacional ou local que autorize a pessoa a ensinar num nível de ensino secundário ou superior; ou
- (3) Uma pessoa que faça prova de um nível equivalente de experiência aceitável para a autoridade aeronáutica.

(c) A autoridade aeronáutica emite a autorização de instrutor nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

##### 2.1.B.510 Examinadores designados

- (a) A autoridade aeronáutica pode designar pessoas singulares ou entidades nacionais ou estrangeiras, para atuar como representantes da autoridade aeronáutica no exame e testes de pessoas com o propósito de emitir licenças, qualificações, autorizações, designações e certificados ao pessoal aeronáutico.
- (b) Os requisitos específicos de cada tipo de examinador designado estão contidos na seção apropriada deste CV-CAR relacionada com os requisitos de licenças ou certificado das pessoas a serem examinadas.
- (c) A autoridade aeronáutica deve emitir a cada examinador uma designação, e cartão de identificação do designado especificando os tipos de designação para os quais o indivíduo está qualificado e a duração da designação.
- (d) A autoridade aeronáutica emite uma designação de examinador nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

##### 2.1.B.515 Verificadores de pilotos

A autoridade aeronáutica emite as autorizações a verificadores de pilotos nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica, desde que cumpram os requisitos previstos na subsecção 2.1. D.300.

#### 2.B.600 LIMITAÇÃO, SUSPENSÃO OU REVOGAÇÃO DE UMA LICENÇA, QUALIFICAÇÃO, AUTORIZAÇÃO, DESIGNAÇÃO OU CERTIFICADO

##### 2.1.B.605 Casos em que ocorre a limitação, suspensão ou revogação

- (a) A autoridade aeronáutica limita, suspende ou revoga as licenças, as qualificações, autorizações, designações ou certificados nos seguintes casos:
  - (1) Falsificação das provas documentais para obtenção de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado;
  - (2) Falsificação dos registos relativos às licenças ou aos certificados;
  - (3) Exercício dos privilégios da licença, qualificação, autorizações, designações ou certificado sob o efeito de álcool ou de estupefacientes;

- (4) Não conformidade com os requisitos operacionais aplicáveis;
- (5) Adoção de práticas comprovadamente irregulares ou utilização fraudulenta da licença, autorização, designação ou certificado; ou
- (6) Exercício inaceitável, em qualquer fase, dos deveres ou responsabilidades do examinador de voo.

- (b) A autoridade aeronáutica pode também limitar, suspender ou revogar a licença, qualificação ou certificado mediante pedido escrito do titular da licença ou do certificado.
- (c) Todas as provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências realizadas durante o período de suspensão ou após a revogação do certificado de examinador são inválidas.

#### **2.1.B.610 Efeitos da limitação, suspensão ou de revogação**

- (a) Em caso de suspensão ou de revogação da licença, qualificação, autorização, designação ou certificado, o titular:
  - (1) É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos legais;
  - (2) Não pode exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, autorização, designação ou certificado;
  - (3) Informa imediatamente o operador que utiliza os seus serviços; e
  - (4) Devolve à autoridade aeronáutica todas as licenças, autorizações, designações ou certificados na sua posse que se apliquem à revogação no prazo de 8 (oito) dias após a data da receção da notificação por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Antes da decisão de suspensão ou revogação os interessados devem ser ouvidos.
- (c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode, nos termos dos estatutos, determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou revogação de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado nos seguintes casos:
  - (1) Durante a investigação de um incidente ou desastre de aeronave;
  - (2) Em casos de conduta errada, negligência ou descuido excessivo comprovados;
  - (3) Se o titular atuou em contradição com os seus privilégios; e/ou
  - (4) Durante a investigação de uma suspeita de violação dos regulamentos ou outros normativos aeronáuticos.

### **2.1.C LICENÇAS, CATEGORIAS, QUALIFICAÇÕES, DESIGNAÇÕES E AUTORIZAÇÕES DE PILOTO**

#### **2.1.C.100 GERAL**

#### **2.1.C.105 Regra geral respeitante às licenças, qualificações, designações e autorizações de piloto**

- (a) Um candidato deve, antes de lhe ser emitida qualquer licença, qualificação, autorização ou designação, cumprir com os requisitos em relação à idade, conhecimentos, experiência, instrução de voo, perícia, aptidão física e proficiência linguística conforme especificado para essa licença, qualificação, designação ou autorização.
- (b) Uma pessoa não deve atuar quer como PIC quer como co-piloto de uma aeronave em qualquer uma das categorias a não ser que essa pessoa seja o titular de uma licença de piloto emitida de acordo com as disposições desta seção.
- (c) Um candidato deve, para a revalidação ou renovação de uma licença, qualificação, designação ou autorização, cumprir com os requisitos conforme especificados para essa, qualificação, autorização ou designação.

#### **2.1.C.110 Autoridade para atuar como um membro da tripulação de voo**

- (a) Uma pessoa não deve atuar como um membro da tripulação de voo de uma aeronave registada em Cabo Verde a não ser que possua uma licença ou certificado de validação válido que mostre conformidade com as especificações desta seção e seja adequada às funções a serem executadas por essa pessoa.
- (b) Nenhuma pessoa pode atuar como PIC ou co-piloto de uma aeronave a não ser que essa pessoa detenha a qualificação da categoria, classe e tipo apropriados para a aeronave a ser pilotada.
- (c) Durante um teste de perícia, o candidato atua como PIC intervir em situações relativas à segurança.

#### **2.1.C.115 Atribuição de créditos de tempo de voo**

- (a) Um aluno piloto ou o titular de uma licença de piloto tem direito a receber crédito por inteiro por todo o tempo de voo a solo, de instrução em duplo comando e de PIC contra o tempo de voo total exigido para a emissão inicial de uma licença de piloto ou a emissão de um grau mais elevado da licença de piloto.
- (b) O titular de uma licença de piloto, quando atuando como co-piloto no posto de pilotagem de uma aeronave certificada para operar com único piloto mas que a autoridade aeronáutica exige que opere com um co-piloto tem direito a receber crédito de não mais de 50% do tempo de voo como co-piloto tendo em vista o tempo de voo total exigido para um grau superior da licença de piloto.
- (c) A autoridade aeronáutica pode autorizar que o tempo de voo seja creditado por inteiro se a aeronave estiver equipada para operar com um co-piloto e a aeronave for usada em operação de tripulação múltipla.
- (d) O titular de uma licença de piloto, quando atuando como co-piloto no posto de pilotagem de uma aeronave certificada para operar com um co-piloto, tem direito a receber crédito por inteiro por este tempo de voo tendo em vista o tempo de voo total exigido para um grau mais elevado da licença de piloto.
- (e) O titular de uma licença de piloto, quando atuando como PIC sob supervisão, tem direito a receber crédito por inteiro por este tempo de voo tendo em vista o tempo de voo total exigido para um grau superior da licença de piloto.

#### **2.1.C.120 Limitação de privilégios de pilotos que tenham atingido o seu 60º aniversário e redução dos privilégios dos pilotos que atingirem o seu 65º aniversário**

Os titulares de licenças de piloto não devem atuar como piloto de uma aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial se atingirem o seu 60º aniversário ou, em caso de operações que envolvam mais do que um piloto se atingirem o seu 65º aniversário.

#### **2.1.C.125 Requisitos de experiência recente e de proficiência para operações de transporte aéreo não-comercial**

- (a) Todos os pilotos devem cumprir com os requisitos aplicáveis abaixo estabelecidas nos parágrafos (b) a (g), a fim de manter a experiência recente e a proficiência.
- (b) Ninguém pode exercer as funções de PIC numa aeronave, a menos que nos 24(vinte e quatro) meses precedentes, o piloto tenha realizado uma verificação em voo que inclua:
  - (1) Uma verificação das regras gerais de operação e regras de voo atuais do CV-CAR 8;
  - (2) Uma verificação das manobras e dos procedimentos que à descrição da pessoa que realiza a verificação são necessários para o piloto demonstrar o exercício seguro dos privilégios da licença de piloto;
  - (3) Uma verificação de proficiência numa aeronave adequada à licença, qualificações ou autorizações detidas, a menos que nos últimos 24(vinte e quatro) meses, o piloto tenha realizado satisfatoriamente um dos seguintes:
    - (i) Uma verificação de proficiência ou um teste prático conduzido por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para a licença, qualificação ou privilégio de operação;

- (ii) Um teste prático conduzido por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para a emissão de um certificado de instrutor de voo, uma qualificação adicional num certificado de instrutor de voo, ou restabelecimento de um certificado de instrutor de voo;
- (4) Um averbamento na caderneta de voo por parte de um instrutor autorizado que tenha realizado a verificação, certificando que a pessoa concluiu satisfatoriamente a verificação requerida no parágrafo (3)(b) e tenha completado a verificação de proficiência aplicável.
- (c) Em relação a aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto:
- (1) Ninguém pode atuar como PIC de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto ou uma aeronave a turbo-jato a não ser que, desde o início dos últimos 12 (doze) meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência numa aeronave, ou num dispositivo de treino de simulação de voo aprovado para o efeito, com um representante da autoridade aeronáutica;
- (2) Ninguém pode atuar como um copiloto de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto a não ser que, desde o início dos últimos 12 (doze) meses civis, tenha registado 3 (três) descolagens e aterragens como o único manipulador dos controlos numa aeronave do mesmo tipo, ou num dispositivo de treino de simulação de voo aprovado para o efeito, com cada descolagem e aterragem com paragem completa e tenha completado satisfatoriamente uma formação teórica adequada ao tipo de aeronave.
- (d) Relativamente a aeronave com certificado de tipo para um único piloto e que requeira uma qualificação de tipo na licença do piloto, ninguém pode atuar como PIC numa aeronave com certificado de tipo para um único piloto a não ser que, desde o início dos últimos 12 (doze) meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência com um representante da autoridade aeronáutica na categoria, classe e tipo da aeronave a ser operado ou num dispositivo de treino de simulação de voo aprovado para o efeito.
- (e) No caso de experiência recente para o transporte de passageiros, ninguém pode atuar como PIC ou co-piloto numa aeronave transportando passageiros a não ser que, nos últimos 90 (noventa) dias:
- (1) Tenha efetuado 3 (três) descolagens e aterragens como única pessoa manipulando os comandos de voo numa aeronave da mesma categoria e classe e, se for requerida uma qualificação do tipo, do mesmo tipo ou num FSTD aprovado para o efeito;
- (2) Para um avião com roda de cauda, tenha efetuado as 3(três) descolagens e aterragens num avião com roda de cauda com cada descolagem e aterragem com paragem completa;
- (3) Para operações noturnas, tenha efetuado à noite as 3(três) descolagens e aterragens requeridas no parágrafo (1) (e) à noite com cada descolagem e aterragem com paragem completa.
- (f) Para efetuar as operações IFR, um piloto não deve pilotar uma aeronave sob IFR ou em condições meteorológicas inferiores às mínimas determinadas para o voo VFR a não ser que nos últimos 6 meses:
- (1) O piloto tenha tido uma verificação de proficiência de instrumentos nas manobras previstas na NI: 2.1.C.715; ou
- (2) Tenha registado, em condições reais ou simuladas, 6 (seis) horas de tempo de voo por instrumentos incluindo pelo menos 3 horas de voo na categoria de aeronave, incluindo:
- (i) O registo de 6 (seis) aproximações por instrumentos;
- (ii) O registo de procedimentos e tarefas de espera;
- (iii) O registo de rotas de seguimento e interceção pelo uso de sistemas eletrónicos de navegação.
- (g) Para operações com óculos de visão noturna. Ninguém pode atuar como PIC em operações com óculos de visão noturna, a menos que:
- (1) O piloto tenha realizado e registado as seguintes tarefas como o único manipulador dos controlos de voo durante a operação com óculos de visão noturna, nos últimos 60 (sessenta) dias no transporte de passageiros, ou nos últimos 120 (cento e vinte) dias atuando como PIC sem passageiros a bordo:
- (i) 3 (três) descolagens e aterragens, com cada descolagem e aterragem incluindo as fases de voo de subida, cruzeiro, descida e aproximação, se o piloto pretende utilizar óculos de visão noturna durante as fases de voo de descolagem e aterragem;
- (ii) 3 (três) tarefas de voo estacionário, se o piloto pretende utilizar os óculos de visão noturna quando operar helicópteros ou aeronaves de sustentação por potência durante a fase de voo estacionário;
- (iii) 3 (três) tarefas de partida da área e chegada à área;
- (iv) 3 (três) tarefas de transição de voo noturno auxiliado para voo noturno não auxiliado e regresso a voo noturno auxiliado;
- (v) 3(três) operações com óculos de visão noturna, ou quando operar helicópteros ou aeronaves de sustentação por potência, 6 (seis) operações com óculos de visão noturna; ou
- (2) Completar satisfatoriamente uma verificação de proficiência com um representante autorizado da autoridade aeronáutica.
- (h) Os requisitos de experiência recente e de proficiência para operações de transporte aéreo comercial estão definidos em CV-CAR 8.D.200.

#### 2.1.C.130 Registo do tempo de voo

Cada pessoa deve documentar e registar o seguinte tempo no documento determinado e aceitável pela autoridade aeronáutica, observando-se igualmente o disposto na NI: 2.1.C.130:

- (1) Formação e experiência usada para cumprir com os requisitos para obtenção de uma licença, qualificação, certificado e autorização desta secção; e
- (2) A experiência exigida para mostrar a experiência de voo recente de acordo com os requisitos do CV-CAR 8.

#### 2.1.C.200 QUALIFICAÇÕES DA CATEGORIA, CLASSE E TIPO E AUTORIZAÇÕES DA CATEGORIA II/III

##### 2.1.C.205 Geral

- (a) O titular de uma licença de piloto não tem permissão para atuar como PIC ou como co-piloto de um avião ou helicóptero a não ser que tenha recebido as qualificações, autorização e ou averbamentos aplicáveis como se segue:
- (1) A qualificação apropriada da categoria de aeronave especificada nesta secção;
- (2) A qualificação da classe adequada quando exigida de acordo com este CV-CAR;
- (3) Uma qualificação do tipo quando exigida de acordo com este CV-CAR;
- (4) Uma autorização quando exigida de acordo com este CV-CAR; ou
- (5) Um averbamento quando exigido de acordo com este CV-CAR.
- (b) O candidato deve cumprir com os requisitos adequados deste CV-CAR em relação à qualificação, autorização ou averbamento da aeronave pretendida.
- (c) Quando um candidato demonstra perícia e conhecimentos para a emissão inicial de uma licença de piloto, a categoria e qualificações adequadas à classe ou ao tipo de aeronave usada na demonstração são incluídas na licença.

- (d) Para fins de formação e avaliação ou fins específicos e especiais de voos não comerciais, voos sem transporte de passageiros, pode ser concedida pela autoridade aeronáutica uma autorização especial por escrito ao titular da licença em vez de se emitir a qualificação da classe ou tipo em conformidade com o parágrafo (a).
- (e) A autorização referida no parágrafo anterior deve ser limitada ao tempo necessário para completar o voo específico.
- (f) Quando uma qualificação do tipo é emitida limitando os privilégios para atuar como co-piloto, ou limitando os privilégios para atuar como piloto apenas durante a fase de cruzeiro do voo, tal limitação deve ser averbada na qualificação.

### 2.1.C.210 Qualificação da categoria

- (a) A categoria de aeronave deve ser averbada na licença como:
- (1) Qualificação da categoria inicial - um candidato a uma licença de piloto, depois de ter cumprido com sucesso com todos os requisitos para a emissão da licença conforme consta neste CV-CAR, deve receber a licença apropriada com a categoria de aeronave, e se aplicável, a qualificação da classe ou tipo averbada na licença;
  - (2) Qualificações de categorias adicionais - qualquer qualificação de categoria adicional averbada numa licença de piloto deve indicar o nível de privilégios de concessão da licença em que a qualificação da categoria é concedida.
- (b) O titular de uma licença de piloto que pretenda uma qualificação da categoria adicional deve:
- (1) Cumprir com os requisitos nesta seção adequados aos privilégios para as quais a qualificação da categoria é pretendida;
  - (2) Possuir um averbamento na sua caderneta de piloto ou registo de formação por parte de um instrutor autorizado em como o candidato foi considerado competente em relação aos conhecimentos aeronáuticos e áreas de instrução de voo exigidos;
  - (3) Passar no teste de conhecimentos exigido; e
  - (4) Passar no teste de perícia exigido para a categoria de aeronave e, se aplicável, para a qualificação da classe pretendida.
- (c) Privilégios - sujeitos ao cumprimento dos requisitos especificados nesta seção, os privilégios do titular de uma qualificação da categoria são atuar como piloto na categoria de aeronave especificada na qualificação.
- (d) A revalidação ou renovação da qualificação da categoria deve coincidir com os requisitos para a revalidação ou renovação da qualificação de classe ou tipo contidos neste CV-CAR.

### 2.1.C.215 Qualificações da classe

- (a) A classe de aeronave, se aplicável, deve ser averbada na licença como:
- (1) Qualificação da classe inicial - um candidato a uma licença de piloto, depois de ter cumprido com sucesso com todos os requisitos para a emissão da licença conforme consta nesta seção deve receber a licença apropriada com a categoria de aeronave, a qualificação da classe e, se aplicável, de tipo averbado na licença;
  - (2) Qualificações da classe adicionais - qualquer qualificação da classe adicional averbada numa licença de piloto deve indicar o nível de privilégios de concessão da licença em que a qualificação da classe é concedida.
- (b) O titular de uma licença de piloto que deseja uma qualificação da classe adicional deve:
- (1) Cumprir com os requisitos nesta seção adequados aos privilégios pelos quais a qualificação da classe é pretendida;
  - (2) Possuir um averbamento na sua caderneta de voo ou registo de formação por parte de um instrutor autorizado em

como o candidato foi considerado competente em relação aos conhecimentos aeronáuticos e áreas de instrução de voo exigidos;

- (3) Passar no teste de conhecimentos exigido a não ser que o candidato possua uma qualificação da classe dentro da mesma categoria de aeronave, ao mesmo nível da licença de piloto, ao nível privado ou comercial; e
  - (4) Passar no teste de perícia exigido para a qualificação da classe de aeronave pretendida.
- (c) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados nesta seção, os privilégios do titular de uma qualificação da classe são atuar como piloto na classe de aeronave especificada na licença.
- (d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados nesta seção, o período de validade de:
- (1) Uma qualificação da classe de multi-motor é de 1 (um) ano do calendário;
  - (2) Uma qualificação da classe de monomotor é de 2 (dois) anos do calendário.
- (e) Para a revalidação:
- (1) De uma qualificação da classe de monomotor, o piloto deve:
    - (i) Num prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência nas áreas de operação listadas no formulário de teste de perícia que é aplicável ao nível da qualificação da categoria e classe da licença; e
    - (ii) Ter completado 12 (doze) horas de tempo de voo dentro dos 12 (doze) meses anteriores à data de expiração;
  - (2) De uma qualificação da classe de multi-motor o piloto deve:
    - (i) Num prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência nas áreas de operação listadas no formulário de teste de perícia que é aplicável ao nível da qualificação da categoria e classe da licença; e
    - (ii) Ter completado 10 (dez) setores de rota nos últimos 3 (três) meses anteriores à data de expiração, ou
    - (iii) Ter completado 1 (um) setor de rota como piloto num avião ou num simulador de voo da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um examinador, podendo o mesmo setor de rota ser realizado durante a verificação de proficiência.
  - (3) Caso não sejam cumpridos os prazos referidos nos parágrafos (1) e (2), o candidato deve submeter-se aos requisitos estabelecidos para a renovação.
- (f) Se aplicável, a verificação de proficiência deve incluir procedimentos de instrumentos, incluindo procedimentos de aproximação e de aterragem por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha simulada do motor.
- (g) Renovação - se a qualificação da classe tiver expirado o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
  - (2) Passar no teste de perícia exigido para a categoria e/ou classe de aeronave aplicável.
  - (3) Se aplicável, a verificação de proficiência deve incluir procedimentos de instrumentos, incluindo procedimentos de aproximação e de aterragem por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha simulada do motor.

### 2.1.C.220 Qualificações do tipo

- (a) A qualificação do tipo deve ser averbada na licença como uma qualificação, incluindo quaisquer limitações.

(b) Um piloto que pretenda que uma qualificação do tipo de aeronave seja averbada numa licença de piloto deve:

- (1) Possuir ou obter simultaneamente uma qualificação de instrumentos que seja apropriada à qualificação da categoria, classe ou tipo de aeronave pretendida;
- (2) Possuir um averbamento na sua caderneta de voo ou registo de formação por parte de um instrutor autorizado em como o candidato ganhou, sob supervisão adequada, experiência no tipo aplicável de aeronave ou simulador de voo no seguinte:
  - (i) Procedimentos normais de voo e manobras durante todas as fases de voo;
  - (ii) Procedimentos anormais e de emergência e manobras no caso de falhas e deficiências do equipamento, tais como grupos motores, sistemas e célula;
  - (iii) Se aplicável, procedimentos por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos, aproximação abortada e de aterragem sob condições normais, anormais e de emergência, incluindo falha simulada de motor;
  - (iv) Para a emissão de uma qualificação de tipo de avião, treino de prevenção e recuperação de situação anormal; e

Nota 1: Procedimentos de treino de prevenção e recuperação de situação anormal estão contidos no documento de Treino de Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea (PANS-TRG, Doc. 9868).

Nota 2: Orientação sobre treino de prevenção e recuperação de situação anormal está contida no Manual de Treino de Prevenção e Recuperação de situação anormal (Doc. 10011).

Nota 3: O Manual de Critérios para a Qualificação de Dispositivos de Treino de Simulação de Voo (Doc. 9625) fornece orientação sobre a aprovação de dispositivos de treino de simulação de voo para treino de prevenção e recuperação de situação anormal.

Nota 4: O treino de prevenção e recuperação de situação anormal do avião pode ser integrado no programa de qualificação de tipo ou ser conduzido imediatamente depois, como um módulo adicional.

- (v) Procedimentos para incapacitação de tripulação e coordenação de tripulação, incluindo a afectação de tarefas de pilotos; cooperação de tripulação e uso de listas de verificação;
- (3) Passar no teste de conhecimentos exigido ao nível ATPL, conforme especificado no parágrafo (d) da subsecção 2.1.C.605;
- (4) Passar no teste de perícia exigido ao nível ATPL, conforme especificado na NI: 2.1.C.615, aplicando os conceitos de gestão dos recursos humanos, aplicáveis à qualificação da categoria, classe e tipo de aeronave pretendida, considerando os requisitos de licenciamento e as funções de pilotagem do candidato;
- (5) Os candidatos que pretendam uma licença privada ou comercial para uma aeronave que exija uma qualificação do tipo devem também completar as partes aplicáveis do teste de perícia quer da PPL ou CPL em conjunto com o teste de perícia da ATPL;
- (6) Realizar o teste de perícia sob as regras de voo por instrumentos a não ser que a aeronave usada para o teste de perícia não seja capaz de realizar manobras e procedimentos por instrumentos exigidos para o teste de perícia, caso em que o candidato possa:
  - (i) Obter uma qualificação do tipo limitada “apenas à VFR”; e
  - (ii) Remover a limitação “apenas à VFR” em cada tipo de aeronave em que o candidato demonstre conformidade com o teste de perícia da ATPL sob condições por instrumentos.
- (c) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma qualificação do tipo são atuar como piloto no tipo de aeronave especificado na

licença. Quando uma qualificação do tipo é emitida limitando os privilégios para atuar como co-piloto ou limitando os privilégios para atuar como piloto apenas durante a fase de cruzeiro, tal limitação deve ser averbada na licença.

- (d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos nesta secção, o período de validade de uma qualificação do tipo é de 1 (um) ano de calendário.
- (e) Revalidação - para a revalidação de uma qualificação do tipo o piloto deve:
  - (1) Num prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência nas áreas de operação listadas no formulário de teste de perícia para a categoria, tipo e, se aplicável, classe de aeronave apropriadas;
  - (2) Ter completado 10 setores da rota nos últimos 3 (três) meses anteriores à data de expiração;
  - (3) Ter completado 1 (um) setor de rota como piloto num avião ou num simulador de voo da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um verificador, podendo o mesmo setor de rota ser realizado durante a verificação de proficiência.
  - (4) Caso não sejam cumpridos os prazos referidos nos parágrafos (1) e (2), o candidato deve submeter-se aos requisitos estabelecidos para a renovação.
- (f) Renovação - se a qualificação do tipo tiver expirado o candidato deve:
  - (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
  - (2) Passar no teste de perícia exigido para a categoria, tipo e, se aplicável, classe de aeronave apropriadas.
- (g) Os requisitos de instrução, teste e verificação para a qualificação de tipo de aeronave estão incluídos na NI: 2.1. C.615.

#### 2.1.C.225 Autorização das categorias II e III

- (a) A autoridade aeronáutica deve emitir uma autorização de piloto da Categoria II ou Categoria III por escrito, para acompanhar a licença de piloto, quando o piloto cumprir com os requisitos contidos nesta secção e na NI: 2.1. C.225.
- (b) Um piloto não operando sob o CV-CAR 8, não pode atuar como piloto de uma aeronave durante as operações das Categorias II ou III a não ser que o piloto possua uma autorização das Categorias II ou III de piloto para qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave.
- (c) O candidato a uma autorização de piloto da Categoria II ou III deve:
  - (1) Possuir uma licença de piloto com uma qualificação de instrumentos ou uma ATPL; e
  - (2) Possuir uma qualificação da categoria, classe ou tipo da aeronave para a qual a autorização é pretendida.
- (d) Conhecimentos - o candidato a uma autorização de piloto das Categorias II ou III deve ter completado aulas teóricas e ter demonstrado num teste as áreas de conhecimentos conforme listadas na NI: 2.1. C.225.
- (e) Experiência - o candidato a uma autorização de piloto das Categorias II ou III deve possuir pelo menos:
  - (1) 50 (cinquenta) horas de tempo de voo à noite como PIC;
  - (2) 75 (setenta e cinco) horas de tempo por instrumentos em condições reais ou simuladas por instrumentos; e
  - (3) 250 (duzentos e cinquenta) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) como PIC.
- (f) Instrução de voo - o candidato a uma autorização de piloto das Categorias II ou III deve ter completado a instrução de voo nas áreas listadas na NI: 2.1.C.225.

- (g) Perícia - o candidato a uma autorização de piloto das Categorias II ou III deve passar num teste de perícia incluindo as áreas listadas na NI: 2.1.C.225.
- (h) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos específicos nesta secção, o período de validade de uma autorização das Categorias II e III é de 6 (seis) meses.
- (i) Revalidação - para a revalidação de uma autorização de piloto das Categorias II ou III o piloto deve ter completado uma verificação de proficiência incluindo as áreas listadas na NI: 2.1.C.225.
- (j) Renovação - se a Categoria II ou a Categoria III tiverem expirado o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
  - (2) Passar no teste de perícia exigido nas áreas listadas na NI: 2.1.C.225.

#### 2.1.C.230 Averbamento de avião complexo

Nenhuma pessoa deve atuar como PIC de um avião complexo, incluindo um hidroavião, a não ser que a pessoa tenha:

- (1) Recebido e registado treino de voo e de terra por parte de um instrutor autorizado num avião complexo ou dispositivo de treino de simulação de voo que seja representativo de um avião complexo e tenha sido considerado proficiente na operação e nos sistemas do avião; e
- (2) Recebido um averbamento pontual na caderneta de voo do piloto por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa é proficiente para pilotar um avião de desempenho complexo.

#### 2.1.C.235 Averbamento de avião de desempenho elevado

Nenhuma pessoa deve atuar como PIC de um avião de desempenho elevado a não ser que essa pessoa tenha:

- (1) Recebido e registado treino de voo e de terra por parte de um instrutor autorizado num avião complexo ou dispositivo de treino de simulação de voo que seja representativo de um avião de desempenho elevado e tenha sido considerado proficiente na operação e nos sistemas do avião; e
- (2) Recebido um averbamento pontual na caderneta de voo do piloto por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa é proficiente para pilotar um avião de desempenho elevado.

#### 2.1.C.240 - Averbamento de avião a grande altitude

Nenhuma pessoa pode atuar como PIC de uma aeronave pressurizada capaz de voar a grandes altitudes (uma aeronave que tenha um teto prático ou uma altitude de operação máxima, o que for inferior, acima dos 25,000 pés MSL) a não ser que a pessoa tenha:

- (1) Recebido e registado treino de terra por parte de um instrutor autorizado e recebido um averbamento na caderneta de voo por parte do instrutor que certifique que a pessoa completou satisfatoriamente o treino de terra pelo menos nas seguintes matérias:
  - (i) Aerodinâmica das grandes altitudes e meteorologia;
  - (ii) Respiração;
  - (iii) Efeitos, sintomas e causas de hipoxia e outros males das grandes altitudes;
  - (iv) Duração da consciência sem oxigénio suplementar;
  - (v) Efeitos do uso prolongado do oxigénio suplementar;
  - (vi) Causas e efeitos da expansão de gás e formação de bolhas de gás;
  - (vii) Fenómenos físicos e incidentes de descompressão e quaisquer outros aspetos psicológicos do voo a grande altitude;

- (2) Recebido e registado treino de voo por parte de um instrutor autorizado e recebido um averbamento na caderneta de voo por parte do instrutor que certifique que a pessoa completou satisfatoriamente o treino de voo numa aeronave ou num dispositivo de treino de simulação de voo que seja representativo de uma aeronave pressurizada, pelo menos nas seguintes matérias:
  - (i) Operações de voo de cruzeiro normais ao voar acima dos 25,000 pés MSL;
  - (ii) Procedimentos de emergência adequados em descompressão rápida simulada sem despressurizar efetivamente a aeronave; e
  - (iii) Procedimentos de descida de emergência.

### 2.1.C.300 ALUNOS PILOTO

#### 2.1.C.305 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato a uma autorização de aluno piloto não deve ter menos de 17 (dezassete) anos de idade;
- (2) Conhecimentos - o candidato a uma autorização de aluno piloto deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias:
  - (i) Seções aplicáveis nesta secção para a categoria de aeronave a ser pilotada e o CV-CAR 8;
  - (ii) Regras e procedimentos do espaço aéreo para o aeródromo onde o aluno deve realizar o voo a solo; e
  - (iii) Características de voo e limitações de operação para a marca e modelo de aeronave a ser pilotada;
- (3) Instrução de voo pré-solo - antes de executar um voo a solo, um aluno piloto deve ter:
  - (i) Recebido e registado treino de voo para as manobras e procedimentos aplicáveis à categoria de aeronave incluindo treino de voo nessas manobras e procedimentos à noite, se o voo a solo for executado à noite;
  - (ii) Demonstrado proficiência e segurança, conforme avaliado por um instrutor autorizado, nas manobras e procedimentos para a categoria apropriada, e classe se aplicável, de aeronave;
- (4) Requisitos do voo a solo - um aluno piloto não deve voar a solo:
  - (i) A não ser que possua pelo menos um certificado médico de Classe 2;
  - (ii) A não ser sob supervisão ou sob a autoridade aeronáutica, de um instrutor de voo autorizado; e
  - (iii) Num voo internacional a não ser que haja um acordo especial ou geral entre Cabo Verde e o Estado do a ser sobrevoado.

(b) A autoridade aeronáutica deve assegurar que os privilégios concedidos não permitam que um aluno piloto constitua um perigo para a navegação aérea.

#### 2.1.C.310 Manobras e procedimentos de alunos-piloto para treino de voo pré-solo - categoria de avião

Um candidato a uma autorização de aluno piloto na categoria de avião deve receber formação nas manobras e procedimentos contidos na NI: 2.1.C.310.

#### 2.1.C.315 Manobras e procedimentos de alunos-piloto para treino de voo pré-solo - categoria de helicóptero

Um candidato a uma autorização de aluno piloto na categoria de helicóptero deve receber formação nas manobras e procedimentos contidos na NI: 2.1.C.315.

**2.1.C.400 LICENÇA DE PILOTO PRIVADO****2.1.C.405 Requisitos gerais**

(a) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato a uma PPL não deve ter menos de 17 (dezasete) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato a uma PPL deve possuir um Certificado médico de Classe 2 válido emitido nos termos do CV-CAR 2.4;
- (3) Conhecimentos - o candidato a uma PPL deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias de acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma licença de piloto privado e de acordo com a categoria de aeronave a ser incluída na licença:
  - (i) Legislação Aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o titular de uma PPL, procedimentos de ajuste do altímetro, regras do ar, práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo;
  - (ii) Conhecimentos gerais sobre aeronaves:
    - (A) Princípios de operação e funcionamento dos grupos motores do avião, sistemas e instrumentos;
    - (B) Limitações de funcionamento dos aviões e categoria relevante de aeronave e grupos motores, informação operacional relevante constante no manual de voo ou noutro documento apropriado;
    - (C) Para o helicóptero, transmissão (conjuntos propulsores) se aplicável;
  - (iii) Desempenho, planeamento e carga do voo:
    - (A) Efeitos da carga e distribuição da massa nas características do voo, cálculos da massa e centragem;
    - (B) Uso e aplicação prática da descolagem ou lançamento, aterragem e outros dados de desempenho;
    - (C) Planeamento do pré-voo e voo em rota adequada às operações privadas sob VFR, preparação e submissão de planos de voo de serviços de tráfego aéreo, procedimentos adequados de serviços de tráfego aéreo, procedimentos de comunicação da posição, procedimentos de ajuste do altímetro, operações em áreas de elevada densidade de tráfego;
  - (iv) Desempenho humano:
    - (A) Desempenho humano relevante para a categoria de aeronave adequada;
    - (B) Princípios de gestão da ameaça e do erro;
  - (v) Meteorologia - aplicação da meteorologia aeronáutica elementar, uso e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, altimetria, condições meteorológicas perigosas;
  - (vi) Navegação - aspetos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada, uso de cartas aeronáuticas;
  - (vii) Procedimentos operacionais:
    - (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
    - (B) Procedimentos de ajuste do altímetro;
    - (C) Uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
    - (D) Procedimentos adequados de prevenção e emergência, incluindo ação a tomar para evitar o mau tempo, turbulência de esteira e outros perigos operacionais;
    - (E) No caso do helicóptero, e se aplicável, aeronaves de descolagem vertical, descida vertical lenta com

motor, efeito do solo, perda por retrocesso de pá, capotagem dinâmica e outros perigos operacionais, procedimentos de segurança, associados ao voo sob condições meteorológicas visuais (VMC);

- (viii) Princípios de voo - princípios de voo em relação à categoria de aeronave adequada;
  - (ix) Radiotelefonia - procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação.
- (b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato à PPL deve:
- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte de um instrutor autorizado que:
    - (i) Tenha conduzido a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
    - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
  - (2) Passar no teste escrito de conhecimentos exigido sobre as áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (3) (a).
- (c) Instrução de voo e experiência - um candidato a uma PPL deve ter cumprido com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste CV-CAR.
- (d) Perícia - o candidato a uma PPL deve:
- (1) Ter recebido um averbamento por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido;
  - (2) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para atuar como PIC de uma aeronave, dentro das áreas de operação da categoria apropriada descritas na NI: 2.1.C.415, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma PPL;
  - (3) Ter demonstrado a capacidade para:
    - (i) Reconhecer e gerir ameaças;
    - (ii) Operar a aeronave dentro das suas limitações;
    - (iii) Completar todas as manobras com suavidade e precisão;
    - (iv) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;
    - (v) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
    - (vi) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.
- (e) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma PPL são atuar, mas não por uma remuneração, como PIC ou co-piloto de uma aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada envolvida em voos não comerciais.
- (f) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da licença é de 5 (cinco) anos.
- (g) Revalidação - uma PPL que não tenha expirado pode ser revalidada, se o titular apresentar à autoridade aeronáutica provas satisfatórias de que a licença, o certificado médico e o comprovativo de aprovação com sucesso numa verificação de competência são atuais e, ainda, de experiência recente, devendo a verificação de competência ser efetuada nas áreas de operação listadas na NI: 2.1.C.415 e na NI: 2.1.C.425, consoante aplicável.
- (h) Renovação - se a PPL tiver expirado, o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido;
  - (2) Passar no teste de perícia exigido nas áreas de operação estabelecidas em NI: 2.1.C.415 ou NI: 2.1.C.425, conforme aplicável.

**2.1.C.410 Instrução de voo e experiência para a PPL – categoria de avião****(a) Experiência:**

- (1) O candidato a uma PPL(A) deve ter completado não menos que 40 (quarenta) horas de tempo de voo, ou 35 (trinta e cinco) horas se completadas durante um curso de formação aprovado, como piloto de aviões, de acordo com a qualificação da classe pretendida. A autoridade aeronáutica deve determinar se a experiência como piloto sob instrução num dispositivo de treino para simulação de voo é aceitável como parte do tempo de voo total de 40 (quarenta) ou 35 (trinta e cinco) horas, conforme for o caso. O crédito por tal experiência deve ser limitado a um total de 5 (cinco) horas se completado sob instrução num dispositivo de treino para simulação de voo aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (2) O candidato deve ter completado em aviões não menos de 10 (dez) horas de voo a solo sob a supervisão de um instrutor de voo autorizado, incluindo 5 (cinco) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) a solo com pelo menos um voo de navegação (*cross-country*) totalizando não menos que 270 km (150 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens com paragens completas em dois aeródromos diferentes;
- (3) O titular de licenças de piloto noutras categorias pode receber o crédito de 10 (dez) horas do tempo de voo total como PIC numa PPL(A).

**(b) Instrução de Voo:**

- (1) O candidato a uma PPL(A) deve receber e registar não menos que 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 2.1.C.415. Estas 20 (vinte) horas podem incluir 5 (cinco) horas completadas num dispositivo de treino de simulação de voo. As 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando devem incluir pelo menos 5 (cinco) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) a solo com pelo menos um voo de navegação (*cross-country*) totalizando não menos que 270 km (150 NM) no decurso dos quais aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes devem ser feitas;
- (2) O instrutor deve certificar-se que o candidato possui experiência operacional pelo menos nas seguintes áreas ao nível do desempenho exigido para o piloto privado:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operações de pré-voo, incluindo determinação da massa e centragem, inspeção e serviço do avião;
  - (iii) Operações de aeródromo e circuito de pista, precauções e procedimentos para prevenção de colisão;
  - (iv) Controlo do avião através de referência visual externa;
  - (v) Voo a velocidades do ar criticamente baixas, reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e máximas;
  - (vi) Voo a velocidades do ar criticamente elevadas, reconhecimento e recuperação de picadas espirais;
  - (vii) Descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
  - (viii) Desempenho máximo (descolagens de pista curta, contorno de obstáculos e aterragens em pista curta);
  - (ix) Voo por referência somente a instrumentos, incluindo a conclusão de uma volta de 180 graus;
  - (x) Voo de navegação (*cross-country*) usando a referência visual, a navegação estimada e, se disponível, auxílios de radionavegação;
  - (xi) Operações de emergência, incluindo avarias simuladas do equipamento do avião;

(xii) Operações para, de e transmitindo para aeródromos controlados, cumprimento com os procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia da comunicação; e

(xiii) Conforme mais adiante especificado na NI: 2.1.C.415;

- (3) Se os privilégios da PPL(A) forem exercidos à noite, o candidato deve ter recebido 4 (quatro) horas de instrução em duplo comando em aviões em voo noturno, incluindo descolagens, aterragens e 1 (uma) hora de navegação.

**2.1.C.415 Teste de perícia para a PPL - categoria de avião**

Os requisitos para o teste de perícia para a PPL(A) estão incluídos na NI: 2.1.C.415.

**2.1.C.420 Instrução de voo e experiência para a PPL— categoria de helicóptero****(a) Experiência:**

- (1) O candidato a uma PPL(H) deve ter completado não menos que 40 (quarenta) horas de tempo de voo, ou 35 (trinta e cinco) horas se completadas durante um curso de formação aprovado, como piloto de helicópteros. Um total de 5 (cinco) horas pode ter sido completado sob instrução num dispositivo de treino para simulação de voo aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (2) O candidato deve ter completado em helicópteros não menos de 10 (dez) horas de voo a solo sob a supervisão de um instrutor de voo autorizado, incluindo 5 (cinco) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) a solo com pelo menos um voo de navegação (*cross-country*) totalizando não menos que 180 km (100 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens em dois diferentes pontos;
- (3) O titular de licenças de piloto noutras categorias de aeronave a motor pode receber o crédito de 10 (dez) horas do tempo de voo total como PIC numa PPL(H).

**(b) Instrução de Voo:**

- (1) O candidato a uma PPL(A) deve receber e registar não menos que 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 2.1.C.425. Estas 20 (vinte) horas podem incluir 5 (cinco) horas completadas num dispositivo de treino de simulação de voo. As 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando devem incluir pelo menos 5 (cinco) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) a solo com pelo menos um voo de navegação (*cross-country*) totalizando não menos que 180 km (100 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens dois diferentes pontos;
- (2) O instrutor deve certificar-se que o candidato possui experiência operacional pelo menos nas seguintes áreas ao nível do desempenho exigido para o piloto privado:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operações de pré-voo, incluindo determinação da massa e centragem, inspeção e serviço do helicóptero;
  - (iii) Operações de aeródromo e circuito de pista, precauções e procedimentos para prevenção de colisão;
  - (iv) Controlo do helicóptero através de referência visual externa;
  - (v) Recuperação na fase incipiente da descida vertical lenta com motor; técnicas de recuperação de RPM baixo do rotor dentro dos limites normais de RPM do motor;
  - (vi) Manobras em terra e acelerações do motor para ensaio em ponto fixo; voo estacionário; descolagens e aterragens – normais, sem vento e em terreno desnivelado;
  - (vii) Descolagens e aterragens com a potência mínima necessária; técnicas de descolagem e aterragem com desempenho máximo; operações locais restritas; paragens rápidas;

- (viii) Voo de navegação (*cross - country*) usando a referência visual, a navegação estimada e, se disponível, auxiliares de radionavegação incluindo um voo de pelo menos uma hora;
  - (ix) Operações de emergência, incluindo avarias simuladas do equipamento do helicóptero; aproximação e aterragem auto-rotativa; e
  - (x) Operações para, de e transmitindo para aeródromos controlados, cumprimento dos procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia da comunicação;
- (3) Se os privilégios da PPL(H) forem exercidos à noite, o candidato deve ter recebido 4 (quatro) horas de instrução em duplo comando em helicópteros em voo noturno, incluindo descolagem, aterragens e 1 (uma) hora de navegação.

**2.1.C.425 Teste de perícia para a PPL - categoria de helicóptero**

Os requisitos para o teste de perícia para a PPL(H) estão incluídos na NI: 2.1.C.425.

**2.1.C.500 LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL**

**2.1.C.505 Requisitos gerais**

(a) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato a uma CPL não deve ter menos de 18 (dezoito) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato a uma CPL deve possuir um Certificado médico de Classe 1 válido emitido sob o CV-CAR 2.4;
- (3) Áreas de conhecimentos - o candidato a uma CPL deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias de acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma licença de piloto comercial e de acordo com a categoria de aeronave a ser incluída na licença:
  - (i) Legislação aeronáutica:
    - (A) Regras e regulamentos relevantes para o titular de uma CPL;
    - (B) Regras do ar, práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo;
  - (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:
    - (A) Princípios de operação e funcionamento dos grupos motores, sistemas e instrumentos;
    - (B) Limitações de operação da categoria apropriada de aeronave e grupos motores, informação operacional relevante constante no manual de voo ou noutro documento apropriado;
    - (C) Verificações de uso e funcionamento do equipamento e sistemas da aeronave apropriada;
    - (D) Procedimentos de manutenção para células, sistemas e grupos motores da aeronave apropriada;
    - (E) Para o helicóptero, transmissão (conjuntos propulsores) se aplicável;
  - (iii) Desempenho, planeamento e carregamento:
    - (A) Efeitos da carga e distribuição da massa na condução da aeronave, características do voo; cálculos da massa e centragem;
    - (B) Uso e aplicação prática da descolagem ou lançamento, aterragem e outros dados de desempenho;
    - (C) Planeamento do pré-voo e voo em rota adequada às operações comerciais sob VFR, preparação e classificação de planos de voo de serviços de tráfego aéreo, procedimentos adequados de serviços de tráfego aéreo, procedimentos de ajuste do altímetro; e
    - (D) No caso do helicóptero, efeitos da carga externa;

- (iv) Desempenho humano:
    - (A) Desempenho humano relevante para o tipo apropriado de aeronave; e
    - (B) Princípios de gestão da ameaça e do erro;
  - (v) Meteorologia:
    - (A) Interpretação e aplicação de relatórios, cartas e previsões de meteorologia aeronáutica, uso, e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, pré-voo e durante o voo, altimetria;
    - (B) Meteorologia aeronáutica, climatologia de áreas relevantes em relação aos elementos que possuem efeito sobre a aviação, o movimento dos sistemas de pressão, a estrutura das frentes, a origem e características de fenómenos meteorológicos significativos que afetam as condições de descolagem, cruzeiro e aterragem; e
    - (C) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, evitar as condições meteorológicas perigosas.
  - (vi) Navegação:
    - (A) Navegação aérea, incluindo o uso de cartas aeronáuticas, instrumentos e auxiliares de navegação;
    - (B) Compreensão dos princípios e características dos sistemas de navegação apropriados; e
    - (C) Uso de equipamento de navegação aérea;
  - (vii) Procedimentos operacionais:
    - (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
    - (B) Uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
    - (C) Procedimentos de ajuste do altímetro;
    - (D) Procedimentos adequados de precaução e emergência;
    - (E) Procedimentos operacionais no transporte de mercadorias, riscos potenciais associados a mercadorias perigosas;
    - (F) Requisitos e práticas na transmissão de instruções de segurança aos passageiros, incluindo precauções a serem observadas no embarque e desembarque da aeronave; e
    - (G) No caso do helicóptero, descida vertical lenta com motor, efeito do solo, perda por retrocesso de pá, capotagem dinâmica e outros perigos operacionais, procedimentos de segurança, associados ao voo sob VFR;
  - (viii) Princípios de voo - princípios de voo relativamente à categoria de aeronave apropriada;
  - (ix) Radiotelefonia:
    - (A) Procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação; e
    - (B) Conforme mais adiante especificado na NI: 2.1.C.515.
- (b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato à CPL deve:
- (1) Ter recebido um averbamento em relação ao teste de conhecimentos por parte de um instrutor autorizado que:
    - (i) Tenha conduzido a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
    - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
  - (2) Passar no teste de conhecimentos exigido sobre as áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (2) (a).

(c) Instrução de voo e experiência - um candidato a uma CPL deve ter cumprido com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste CV-CAR.

(d) Perícia - o candidato a uma CPL deve:

- (1) Ter recebido um averbamento por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido;
- (2) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para atuar como PIC de um avião, nas áreas de operação da categoria descritas na NI: 2.1.C.515, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL, e para:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operar o avião dentro das suas limitações;
  - (iii) Completar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - (iv) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;
  - (v) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
  - (vi) Manter sempre o controlo do avião de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.

(e) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma CPL são:

- (1) Exercer todos os privilégios do titular de uma PPL numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada;
- (2) Atuar como PIC numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada envolvida em operações que não seja transporte aéreo comercial;
- (3) Atuar como PIC no transporte aéreo comercial numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada certificada para operações de piloto único;
- (4) Atuar como co-piloto numa aeronave dentro da categoria apropriada de aeronave a exigido para ser operada com um co-piloto.

(f) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da licença é de 5 (cinco) anos.

(g) Revalidação - uma CPL que não tenha expirado pode que não tenha expirado pode ser revalidada, se o titular apresentar à autoridade aeronáutica provas satisfatórias de que a licença, o certificado médico e o comprovativo de aprovação com sucesso numa verificação de competência são atuais e, ainda, de experiência recente, devendo a verificação de competência ser efetuada nas áreas de operação listadas na NI: 2.1.C.515 e na NI: 2.1.C.525, consoante aplicável.

(h) Renovação - se a CPL tiver expirado, o candidato o candidato deve:

- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido;
- (2) Passar no teste de perícia exigido nas áreas de operação estabelecidas em NI: 2.1.C.515 ou NI: 2.1.C.525, conforme aplicável.

### 2.1.C.510 Instrução de voo e experiência para a CPL - categoria de avião

(a) Experiência:

- (1) O candidato a uma CPL(A) deve ter completado não menos que 200 (duzentas) horas de tempo de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas se completadas durante um curso de formação aprovada conduzido numa Organização de Formação Aprovada sob o CV-CAR 3, como piloto de aviões, das quais 10 (dez) horas podem ter sido completadas num dispositivo de treino para simulação de voo;

(2) O candidato deve ter completado em aviões não menos que:

- (i) 100 (cem) horas como PIC ou, no caso de um curso de formação aprovado, 70 (setenta) horas como PIC;
- (ii) 20 (vinte) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) como PIC incluindo um voo de navegação (*cross-country*) totalizando não menos que 540 km (300 NM) no decurso dos quais devem ser feitas paragens completas em dois aeródromos diferentes;
- (iii) 10 (dez) horas de tempo de instrução de instrumentos das quais não mais de 5 (cinco) horas podem ser tempo por instrumentos em terra;
- (iv) Se os privilégios da licença forem exercidos à noite, 5 (cinco) horas de tempo de voo noturno incluindo 5 (cinco) descolagens e 5 (cinco) aterragens como PIC;

(3) O titular de uma licença de piloto noutra categoria pode receber crédito nas 200 (duzentas) horas de tempo de voo como se segue:

- (i) 10 (dez) horas como PIC numa categoria que não seja de helicópteros;
- (ii) 30 (trinta) horas como PIC possuindo uma PPL(H) em helicópteros; ou
- (iii) 100 (cem) horas como PIC possuindo uma CPL(H) em helicópteros;

(4) O candidato a uma CPL(A) deve possuir uma PPL(A) emitida sob este CV-CAR.

(b) Instrução de voo:

- (1) O candidato a uma CPL(A) deve receber e registar não menos que 25 (vinte e cinco) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 2.1.C.515, sendo que estas 25 (vinte e cinco) horas podem incluir 5 (cinco) horas completadas num dispositivo de treino de simulação de voo;
- (2) O instrutor deve certificar-se que o candidato possui experiência operacional pelo menos nas seguintes áreas ao nível do desempenho exigido para o piloto comercial:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operações de pré-voo, incluindo determinação da massa e centragem, inspeção e serviço do helicóptero;
  - (iii) Operações de aeródromo e circuito de pista, precauções e procedimentos para prevenção de colisões;
  - (iv) Controlo do avião através de referência visual externa;
  - (v) Voo a velocidades do ar criticamente baixas, prevenção de movimentos de rotação, reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e máximas;
  - (vi) Voo com potência assimétrica para as qualificações do tipo ou classe de multi-motor;
  - (vii) Voo a velocidades do ar criticamente elevadas, reconhecimento e recuperação de picadas espirais;
  - (viii) Descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
  - (ix) Desempenho máximo (descolagens de pista curta, contorno de obstáculos e aterragens de pista curta);
  - (x) Manobras de voo básicas e recuperação de atitudes anormais apenas por referência a instrumentos de voo básicos;
  - (xi) Voo de navegação (*cross-country*) usando a referência visual, a navegação estimada e, se disponível, auxiliares de radionavegação, procedimentos de alternância;
  - (xii) Operações normais e de emergência, incluindo avarias simuladas do equipamento do avião;
  - (xiii) Operações para, de e transmitindo para aeródromos controlados, conformidade com os procedimentos dos serviços de tráfego aéreo;
  - (xiv) Procedimentos e fraseologia da comunicação;

- (3) O candidato deve receber treino de prevenção e recuperação de situação anormal, aprovado pela autoridade aeronáutica;

Nota 1: Os procedimentos de prevenção após a perda de controlo e o treino de recuperação em voo real encontram-se nos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Treino (PANS-TRG, Doc. 9868 da OACI).

Nota 2: As orientações sobre a prevenção após a perda de controlo e treino de recuperação em voo real constam do Manual de Avião sobre a prevenção após a perda de controlo e treino de recuperação (Doc. 10011 da OACI).

- (4) Se os privilégios da CPL(A) forem exercidos à noite, o candidato deve ter recebido 4 (quatro) horas de instrução em duplo comando em aviões em voo noturno, incluindo descolagens, aterragens e 1 (uma) hora de navegação.

#### 2.1.C.515 Teste de perícia para a CPL - categoria de avião

Os requisitos para o teste de perícia para a categoria de CPL (A) estão incluídos na NI: 2.1.C.515.

#### 2.1.C.520 Instrução de voo e experiência para a CPL - categoria de helicóptero

##### (a) Experiência:

- (1) O candidato a uma CPL (H) deve ter completado não menos que 200 (duzentas) horas de tempo de voo, ou 150 (cento cinquenta) horas se completadas durante um curso integrado de formação aprovada conduzido numa Organização de Formação Aprovada sob o CV-CAR 3, como piloto de helicópteros, das quais 10 (dez) horas podem ter sido completadas num dispositivo de treino de simulação de voo;
- (2) O candidato deve ter completado em helicópteros não menos que:
  - (i) 35 (trinta e cinco) horas como PIC;
  - (ii) 10 (dez) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*) como PIC incluindo um voo de navegação (*cross-country*) no decurso das quais paragens completas em dois diferentes pontos devem ser feitas;
  - (iii) 10 (dez) horas de tempo de instrução de instrumentos das quais não mais de 5 (cinco) horas podem ser tempo por instrumentos em terra;
  - (iv) Se os privilégios da licença forem exercidos à noite, 5 (cinco) horas de tempo de voo noturno incluindo 5 (cinco) descolagens e 5 (cinco) aterragens como PIC;
- (3) O titular de uma licença de piloto noutra categoria pode receber crédito nas 150 (cento e cinquenta) horas de tempo de voo como se segue:
  - (i) 20 (vinte) horas como PIC possuindo uma PPL(A) em aviões; ou
  - (ii) 50 (cinquenta) horas como PIC possuindo uma CPL(A) em aviões;
- (4) O candidato a uma CPL(H) deve possuir uma PPL(H) sob este CV-CAR.

##### (b) Instrução de voo:

- (1) O candidato a uma CPL(H) deve receber e registar não menos que 30 (trinta) horas de instrução em duplo comando em helicópteros por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 2.1.C.525;
- (2) O instrutor deve certificar-se que o candidato possui experiência operacional pelo menos nas seguintes áreas ao nível do desempenho exigido para o piloto comercial:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operações de pré-voo, incluindo determinação da massa e centragem, inspeção e serviço do helicóptero;
  - (iii) Operações de aeródromo e circuito de pista, precauções e procedimentos para prevenção de colisão;

- (iv) Controlo do helicóptero através de referência visual externa;
- (v) Recuperação na fase incipiente da descida vertical lenta com motor, técnicas de recuperação de rpm baixo do rotor dentro dos limites normais de rpm do motor;
- (vi) Manobras em terra e acelerações do motor para ensaio em ponto fixo, voo estacionário, descolagens e aterragens – normais, sem vento e em terreno desnivelado, aproximações a pique;
- (vii) Descolagens e aterragens com a potência mínima necessária, técnicas de descolagem e aterragem com desempenho máximo, operações locais restritas, paragens rápidas;
- (viii) Voo estacionário fora do efeito do solo, operações com carga externa, se aplicável, voo a grandes altitudes;
- (ix) Manobras de voo básicas e recuperação de atitudes não usuais apenas por referência a instrumentos de voo básicos;
- (x) Voo de navegação (*cross-country*) usando a referência visual, a navegação estimada e, se disponível, auxiliares de radionavegação, procedimentos de alternância;
- (xi) Operações normais e de emergência, incluindo avarias simuladas do equipamento do helicóptero, aproximação e aterragem auto-rotativa;
- (xii) Operações para, de e transmitindo para aeródromos controlados, cumprimento com os procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia da comunicação; e
- (xiii) Conforme especificado mais adiante na NI: 2.1.C.525;

- (3) Se os privilégios da licença forem exercidos à noite, o candidato deve ter recebido instrução em duplo comando em helicópteros em voo noturno, incluindo descolagens, aterragens e navegação.

#### 2.1.C.525 Teste de perícia para a CPL - categoria de helicóptero

Os requisitos para o teste de perícia para a licença de piloto comercial - categoria de helicóptero estão incluídos na NI: 2.1. C.525.

#### 2.1.C.600 LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA

##### 2.1.C.605 Requisitos gerais

###### (a) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato à ATPL não deve ter menos de 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato a uma ATPL deve possuir um Certificado médico válido de Classe 1 emitido sob o CV-CAR 2.4;
- (3) Conhecimentos - o candidato a uma ATPL deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias de acordo com os privilégios da ATPL e a categoria de aeronave que se pretende incluir na licença:
  - (i) Legislação aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o titular de uma ATPL; regras do ar; práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo;
  - (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:
    - (A) Características gerais e limitações dos sistemas elétrico, hidráulico, de pressurização e outros da aeronave, sistemas de controlo de voo, incluindo piloto automático e aumento da estabilidade;
    - (B) Princípios de operação, procedimentos de manuseamento e limitações operacionais dos grupos motores grupos da aeronave, efeitos das condições atmosféricas no desempenho do motor, informação operacional relevante constante no manual de voo ou noutro documento apropriado;

- (C) Procedimentos e limitações operacionais da aeronave apropriada, efeitos das condições atmosféricas no desempenho da aeronave de acordo com a informação operacional relevante constante no manual de voo;
- (D) Verificação do uso e funcionamento do equipamento e sistemas da categoria relevante de aeronave;
- (E) Instrumentos de voo, bússolas, erros de volta e aceleração, instrumentos giroscópicos, limites operacionais e efeitos de precessão, práticas e procedimentos no caso de avarias de vários instrumentos de voo e unidades de visualização eletrónicas;
- (F) Procedimentos de manutenção para células, sistemas e grupos motores da aeronave apropriada;
- (G) Para o helicóptero, transmissão (conjuntos propulsores) se aplicável;
- (4) Desempenho, planeamento e carregamento:
- (i) Efeitos do carregamento e distribuição da massa na condução da aeronave, características e desempenho do voo, cálculos da massa e centragem;
- (ii) Uso e aplicação prática da descolagem, aterragem e outros dados de desempenho, incluindo procedimentos para controlo de cruzeiro;
- (iii) Planeamento operacional de voo do pré-voo e voo em rota, preparação e submissão de planos de voo de serviços de tráfego aéreo, procedimentos adequados de serviços de tráfego aéreo, procedimentos de ajuste do altímetro;
- (iv) No caso do helicóptero, efeitos da carga externa na manutenção;
- (5) Desempenho humano:
- (i) Desempenho humano relevante para a categoria de aeronave apropriada;
- (ii) Princípios de gestão da ameaça e do erro;
- (6) Meteorologia:
- (i) Interpretação e aplicação de relatórios, cartas e previsões de meteorologia aeronáutica, códigos e abreviaturas, uso e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, pré-voo e durante o voo, altimetria;
- (ii) Meteorologia aeronáutica, climatologia de áreas relevantes em relação aos elementos que possuem efeito sobre a aviação, o movimento dos sistemas de pressão, a estrutura das frentes, a origem e características de fenómenos meteorológicos significativos que afetam as condições de descolagem, cruzeiro e aterragem;
- (iii) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, evitar as condições meteorológicas perigosas;
- (iv) No caso do avião, meteorologia prática de grandes altitudes, incluindo interpretação e uso de relatórios, cartas e previsões meteorológicas, correntes de jato;
- (7) Navegação:
- (i) Navegação aérea, incluindo o uso de cartas aeronáuticas, auxiliares de navegação e sistemas de navegação de área, requisitos específicos de navegação para voos de longo curso;
- (ii) Uso, limitação e estado de funcionamento da aviónica e instrumentos necessários para o controlo e navegação de aviões;
- (iii) Uso, precisão e fiabilidade dos sistemas de navegação usados nas fases da partida, voo, aproximação e aterragem, identificação dos auxiliares de radionavegação;
- (iv) Princípios e características dos sistemas de navegação autónomos e de referência externa, funcionamento do equipamento de bordo;
- (8) Procedimentos operacionais:
- (i) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
- (ii) Interpretação e uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
- (iii) Procedimentos de precaução e emergência, práticas de segurança;
- (iv) Procedimentos operacionais no transporte de bens e mercadorias perigosas;
- (v) Requisitos e práticas na transmissão de instruções de segurança aos passageiros, incluindo precauções a serem observadas no embarque e desembarque da aeronave;
- (vi) No caso do helicóptero, e se aplicável, aeronaves de descolagem vertical, efeito do solo, perda por retrocesso de pá, capotagem dinâmica e outros perigos operacionais, procedimentos de segurança relativos aos voos em VMC;
- (9) Princípios de voo - princípios de voo relativos à categoria de aeronave apropriada;
- (10) Radiotelefonía - procedimentos e fraseologia das comunicações, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação;
- (11) Para além das matérias acima indicadas, o candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter cumprido os requisitos de conhecimentos para a qualificação de instrumentos na subsecção 2.1.C.705.
- (b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato a uma ATPL deve:
- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte de um instrutor autorizado que:
- (i) Tenha conduzido a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
- (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido; e
- (2) Obter aprovação no teste de conhecimentos exigido sobre as áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (3) (a).
- (c) Instrução de voo e experiência - um candidato a uma ATPL deve ter cumprido com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste CV-CAR.
- (d) Perícia - o candidato a uma ATPL deve:
- (1) Ter recebido um averbamento por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido;
- (2) Ter demonstrado, através da aprovação num teste de perícia, a aptidão para proceder, como PIC de uma aeronave da categoria apropriada para o qual é exigido o funcionamento com um co-piloto, aos seguintes procedimentos e manobras:
- (i) Procedimentos pré-voo, incluindo a preparação do plano de voo operacional e a classificação do plano de voo de serviços de tráfego aéreo;
- (ii) Procedimentos e manobras de voo normais durante todas as fases de voo;
- (iii) Procedimentos e manobras anormais e de emergência relativos a falhas e avarias de equipamento, como grupos motores, sistemas e célula;
- (iv) Procedimentos relacionados com a incapacidade da tripulação e a coordenação da tripulação, incluindo a distribuição de tarefas do piloto, cooperação entre a tripulação e uso de listas de verificação; e
- (v) No caso do avião, o candidato deve ter demonstrado a capacidade para executar os procedimentos e manobras descritos no parágrafo (2) (b) da subsecção 2.1.C.710, incluindo a falha simulada do motor;

(3) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para desempenhar nas áreas de operação da categoria apropriada descritas na NI: 2.1.C.615 ou NI: 2.1.C.625, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma ATPL, e para:

- (i) Operar o avião dentro das suas limitações;
- (ii) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
- (iii) Completar todas as manobras com suavidade e precisão, controlar sempre manualmente a aeronave de forma suave e precisa dentro das suas limitações, de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento seja assegurado;
- (iv) Operar a aeronave no modo de automação adequado à fase de voo e manter-se informado acerca do modo de automação ativo;
- (v) Executar, de maneira precisa, os procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo;
- (vi) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem, para possibilitar a tomada de decisões estruturada e a manutenção do conhecimento das situações; e
- (vii) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade para executar eficazmente os procedimentos relativos à incapacidade da tripulação, à coordenação da tripulação, incluindo a distribuição de tarefas do piloto, a cooperação entre a tripulação, a aderência aos procedimentos operacionais normalizados e o uso de listas de verificação.

(e) Privilégios - sujeitos ao cumprimento com os requisitos especificados nesta Parte, os privilégios do titular de uma ATPL são:

- (1) Exercer todos os privilégios do titular de uma PPL e CPL de uma aeronave dentro da categoria e classe apropriada de aeronave, se aplicável;
- (2) No caso do avião, exercer os privilégios do titular de uma IR; e
- (3) Atuar como PIC e co-piloto no transporte aéreo comercial numa aeronave da categoria e classe apropriada, se aplicável.

(f) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da licença é de 5 (cinco) anos.

(g) Revalidação - uma ATPL que não tenha expirado pode que não tenha expirado pode ser revalidada, se o titular apresentar à autoridade aeronáutica provas satisfatórias de que a licença, o certificado médico e o comprovativo de aprovação com sucesso numa verificação de competência são atuais e, ainda, de experiência recente, devendo a verificação de competência ser efetuada nas áreas de operação listadas na NI: 2.1.C.615 e na NI: 2.1.C.625, consoante aplicável.

(h) Renovação - se a ATPL tiver expirado, o candidato deve:

- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido;
- (2) Passar no teste de perícia exigido nas áreas de operação estabelecidas em NI: 2.1.C.615 ou NI: 2.1.C.625, conforme aplicável ter recebido formação de refrescamento aceitável para a autoridade aeronáutica.

#### 2.1.C.610 Instrução de voo e experiência para a ATPL - categoria de avião

(a) Experiência:

- (1) O candidato a uma ATPL(A) deve ter completado não menos que 1500 (mil e quinhentas) horas de tempo de voo como piloto de aviões, das quais um máximo de 100 (cem) horas podem ter sido completadas num dispositivo de treino de simulação de voo. Não mais de 25 (vinte e cinco) horas de tal crédito devem ter sido adquiridas num dispositivo de

treino de procedimentos de voo ou num dispositivo básico de treino de voo por instrumentos. O candidato deve ter completado em aviões não menos que:

- (i) 500 (quinhentas) horas como PIC sob supervisão ou 250 (duzentos e cinquenta) horas, seja como PIC, ou constituídas por não menos que 70 (setenta) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, as funções e deveres do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*), das quais não menos que 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (iii) 75 (setenta e cinco) horas de tempo por instrumentos, das quais não mais de 30 (trinta) horas podem ser tempo por instrumentos em terra; e
- (iv) 100 (cem) horas de voo noturno como PIC ou como co-piloto;

(2) Os titulares de uma CPL(H) devem receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em helicóptero como PIC no tempo de voo exigido no parágrafo (1);

(3) O candidato deve ter completado um curso CRM sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.615;

(4) O candidato a uma ATPL(A) deve ser o titular de uma CPL(A) com uma qualificação de instrumentos e multi-motor emitida sob este CV-CAR.

(b) Instrução de voo - o candidato a uma ATPL(A) deve ter recebido a instrução em duplo comando exigida para a emissão da CPL e da IR.

#### 2.1.C.615 Teste de perícia para a ATPL - categoria de avião

Os requisitos do teste de perícia para a licença de piloto de linha aérea estão incluídos na NI: 2.1.C.615.

#### 2.1.C.620 Instrução de voo e experiência para a ATPL - categoria de helicóptero

(a) Experiência:

(1) O candidato a uma ATPL(H) deve ter completado não menos que 1000 (mil) horas de tempo de voo como piloto de helicópteros, das quais um máximo de 100 (cem) horas podem ter sido completadas num simulador de voo, sendo que não mais de 25 (vinte e cinco) horas de tal crédito devem ter sido adquiridas num dispositivo de treino de procedimentos de voo ou num dispositivo básico de treino de voo por instrumentos. O candidato deve ter completado em helicópteros não menos que:

- (i) 250 (duzentos e cinquenta) horas, seja como PIC, ou constituídas por não menos que 100 (cem) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*), das quais não menos que 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (iii) 30 (trinta) horas de tempo por instrumentos, das quais não mais de 10 (dez) horas podem ser tempo por instrumentos em terra; e
- (iv) 50 (cinquenta) horas de voo noturno como PIC ou como co-piloto;

- (2) Os titulares de uma CPL(A) devem receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em aviões como PIC no seu tempo de voo exigido no parágrafo (1);
- (3) O candidato deve ter completado um curso CRM sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.625;
- (4) O candidato a uma ATPL(H) deve ser o titular de uma CPL(H) emitida sob este CV-CAR.

(b) Instrução de voo - o candidato a uma ATPL(H) deve ter recebido a instrução em duplo comando exigida para a emissão da CPL.

#### 2.1.C.625 Teste de perícia para a ATPL - categoria de helicóptero

Os requisitos do teste de perícia para a licença de piloto de linha aérea estão incluídos na NI: 2.1.C.625.

#### 2.1.C.700 QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS - AVIÃO

##### 2.1.C.705 Requisitos gerais

- (a) Geral - o titular de uma licença de piloto não deve atuar nem como PIC nem como co-piloto de uma aeronave sob as regras de voo por instrumentos (IFR) a não ser que tal titular tenha recebido uma autorização apropriada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Uma autorização apropriada deve compreender uma qualificação de instrumentos adequada à categoria de aeronave.

Nota: Uma licença de piloto de linha aérea inclui uma qualificação de instrumentos.

(c) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato a uma IR não deve ter menos de 17 (dezasete) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato a uma IR deve possuir um Certificado médico de Classe 1 ou 2 emitido sob este CV-CAR conforme apropriado ao nível da licença possuída. O candidato a uma IR possuindo uma PPL deve:
  - (i) Ter demonstrado a sua acuidade auditiva com base na conformidade com os requisitos de audição para a emissão de um Certificado médico de Classe 1;
  - (ii) Cumprir com os requisitos físicos, mentais e visuais para a emissão de um Certificado médico de Classe 1;
- (3) Conhecimentos - o candidato a uma IR deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado sobre as seguintes matérias:
  - (i) Legislação aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o voo sob IFR; práticas e procedimentos relativos aos serviços de tráfego aéreo;
  - (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões para a categoria de aeronave pretendida:
    - (A) Uso, limitação e estado de funcionamento da aviónica, dispositivos e instrumentos eletrónicos necessários para o controlo e navegação de aviões sob IFR e em condições meteorológicas para voo por instrumentos, uso e limitações do piloto automático;
    - (B) Bússolas, erros de volta e aceleração, instrumentos giroscópicos, limites operacionais e efeitos de precessão, práticas e procedimentos no caso de avarias de vários instrumentos de voo;
  - (iii) Desempenho e planeamento de voo para a categoria de aeronave pretendida:
    - (A) Preparações e verificações de pré-voo adequados ao voo sob IFR;
    - (B) Planeamento de voo operacional, preparação e submissão de planos de voo de serviços de tráfego aéreo sob IFR, procedimentos de ajuste do altímetro;
  - (iv) Desempenho humano para a categoria de aeronave pretendida:
    - (A) Desempenho humano relevante para o voo por instrumentos em aeronave;
    - (B) Princípios de gestão da ameaça e do erro;

(v) Meteorologia para a categoria de aeronave pretendida:

- (A) Aplicação da meteorologia aeronáutica, interpretação e uso de relatórios, cartas e previsões, códigos e abreviaturas, uso, e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, altimetria;
- (B) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, evitar as condições meteorológicas perigosas;
- (C) No caso do helicóptero, efeitos da formação de gelo no rotor;

(vi) Navegação:

- (A) Navegação aérea prática usando auxílios de radionavegação;
- (B) Uso, precisão e segurança dos sistemas de navegação usados nas fases da partida, voo, aproximação e aterragem, identificação dos auxílios de radionavegação;

(vii) Procedimentos operacionais para a categoria de aeronave pretendida:

- (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
- (B) Interpretação e uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas, e cartas de procedimentos de instrumentos para a partida, voo, descida e aproximação;
- (C) Procedimentos de precaução e emergência, práticas de segurança associadas ao voo sob IFR, critérios de contorno de obstáculos;

(viii) Radiotelefonia:

- (A) Procedimentos e fraseologia das comunicações conforme aplicados às operações com aviões sob IFR, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação;
- (B) Conforme listado na NI: 2.1.C.715.

(d) Avaliação de conhecimentos - um candidato a uma IR deve:

- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte de um instrutor autorizado que:
  - (i) Tenha conduzido a formação sobre as áreas de conhecimentos;
  - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
- (2) Passar no teste de conhecimentos exigido sobre as áreas de conhecimentos exigidas no parágrafo (3) (c).

(e) Instrução de voo e experiência - um candidato a uma IR deve ter cumprido com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste CV-CAR.

(f) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma IR são pilotar uma aeronave da categoria apropriada sob IFR. Antes de exercer os privilégios numa aeronave multi-motor o titular da qualificação deve ter cumprido com os requisitos previstos no parágrafo (i).

(g) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma IR é de 1 (um) ano.

(h) Para a revalidação:

- (1) De uma qualificação de instrumentos de monomotor o candidato deve, no prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.715;
- (2) De uma qualificação de instrumentos de multi-motor o candidato deve, no prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência sobre as matérias listadas em NI: 2.1.C.715.

(3) Caso não sejam cumpridos os prazos referidos nos parágrafos (1) e (2), o candidato deve submeter-se aos requisitos estabelecidos para a renovação.

(i) Renovação - se uma qualificação de instrumentos tiver expirado o candidato deve:

- (1) Ter recebido formação de refresco por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido; e
- (2) Passar no teste de perícia exigido sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.715.

### 2.1.C.710 Instrução de voo e experiência para a IR

(a) Experiência:

- (1) O candidato a uma IR deve possuir uma licença de piloto com uma categoria de aeronave, e uma qualificação da classe se aplicável, para a qualificação de instrumentos pretendida;
- (2) O candidato deve ter completado não menos que:
  - (i) 50 (cinquenta) horas de voo de navegação (*cross-country*) como PIC de aeronaves em categorias aceitáveis para a autoridade aeronáutica, das quais não menos que 10 (dez) horas devem ser na categoria de aeronave pretendida; e
  - (ii) 40 (quarenta) horas de tempo por instrumentos em aviões das quais não mais de 20 (vinte) horas ou 30 (trinta) horas se for utilizado um simulador de voo, podem ser tempo por instrumentos em terra. O tempo em terra deve ter a supervisão de um instrutor autorizado.

(b) Instrução de voo:

- (1) O candidato a uma IR não deve ter menos que 10 (dez) horas do tempo de voo por instrumentos exigido no parágrafo (ii) (2) (e) ao receber e registar instrução de duplo comando numa aeronave por parte de um instrutor de voo autorizado;
- (2) O instrutor deve certificar-se que o candidato possui experiência operacional pelo menos nas seguintes áreas ao nível do desempenho exigido para uma qualificação de instrumentos:
  - (i) Procedimentos de pré-voo, incluindo o uso do manual de voo ou um documento equivalente, e documentos dos serviços de tráfego aéreo adequados na preparação de um plano de voo IFR;
  - (ii) Inspeção pré-voo, uso de listas de verificação, controlos de rolagem e pré-descolagem;
  - (iii) Procedimentos e manobras para a operação IFR sob condições normais, anormais e de emergência cobrindo pelo menos o seguinte:
    - (A) Transição para o voo por instrumentos na descolagem;
    - (B) Partidas e chegadas por instrumentos normalizadas;
    - (C) Procedimentos e navegação em rota IFR;
    - (D) Procedimentos de espera;
    - (E) Aproximações por instrumentos aos mínimos especificados;
    - (F) Procedimentos de aproximação falhada; e
    - (G) Aterragens a partir de aproximações por instrumentos;
  - (iv) Manobras durante o voo e características particulares de voo;
- (3) Se os privilégios da qualificação de instrumentos forem exercidos numa aeronave multi-motor, o candidato deve ter recebido instrução de voo por instrumentos em duplo comando em tal aeronave por parte de um instrutor de voo

autorizado. O instrutor deve assegurar que o candidato possui experiência operacional na operação da aeronave apenas por referência aos instrumentos com um motor inoperante ou simulado como inoperante.

(c) Perícia - o candidato a uma IR deve:

- (1) Ter recebido um averbamento por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido;
- (2) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para atuar nas áreas de operação descritas na NI: 2.1.C.715 com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma IR, e para:
  - (i) Reconhecer e gerir ameaças e erros;
  - (ii) Operar a aeronave dentro das suas limitações;
  - (iii) Completar todas as manobras com suavidade e precisão;
  - (iv) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;
  - (v) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos;
  - (vi) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado;
  - (vii) Compreender e aplicar os procedimentos de coordenação e incapacidade da tripulação; e
  - (viii) Comunicar eficazmente com os outros membros da tripulação de voo;
- (3) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para operar uma aeronave multi-motor apenas por referência aos instrumentos com um motor inoperante ou simulado como inoperante, descrito na NI: 2.1.C.715, se os privilégios da qualificação de instrumentos forem exercidos em tal aeronave.

### 2.1.C.715 Qualificação de instrumentos - teste de perícia e verificação de proficiência

O teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrumentos estão incluídos na NI: 2.1.C.715.

### 2.1.D INSTRUTORES, EXAMINADORES E VERIFICADORES

#### 2.1.D.100 INSTRUTORES PARA LICENCIAMENTO DE PILOTOS

#### 2.1.D.105 Tipos de qualificações e autorizações de instrutor

As seguintes qualificações e autorizações de instrutor são emitidas sob este CV-CAR:

- (1) Qualificação de Instrutor de Voo;
- (2) Qualificação de Instrutor de Terra, nas categorias básica ou avançada; e
- (3) Autorização de instrutor para o dispositivo de treino de simulação de voo.

#### 2.1.D.110 Qualificação de instrutor de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode levar a cabo a instrução exigida para a emissão de uma qualificação ou licença de piloto, a não ser que tal pessoa tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Uma autorização adequada deve compreender:
  - (1) Uma qualificação de instrutor de voo na licença do titular; ou
  - (2) A autoridade para atuar como um agente de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução de voo; ou
  - (3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

(c) Os requisitos são:

- (1) Idade - o candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve ter a idade apropriada para a licença subjacente a ser possuída;
- (2) Aptidão física - o candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve possuir um certificado médico de Classe 1 válido;
- (3) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve:
  - (i) Receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos de instrutor de voo sobre:
    - (A) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão de uma licença de piloto comercial conforme aplicável à categoria de aeronave para a qual são pretendidos os privilégios de instrutor de voo; e
    - (B) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a qualificação de instrumentos aplicável à categoria para a qual são pretendidos os privilégios de instrutor de voo;
  - (ii) Cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos conforme listado na subsecção 2.1.B.505;
- (4) Experiência - o candidato deve possuir uma licença com a categoria de aeronave, e se aplicável uma qualificação da classe e/ou tipo, que seja apropriada à qualificação de instrutor de voo conforme se segue:
  - (i) Para uma qualificação de instrutor na categoria de avião possuir ou uma CPL ou uma ATPL na categoria de avião com uma qualificação por instrumentos e qualificações adequadas da classe e/ou tipo;
  - (ii) Para uma licença de instrutor na categoria de helicóptero possuir ou uma CPL ou uma ATPL na categoria de helicóptero e qualquer qualificação da classe ou tipo aplicável;
  - (iii) Para uma licença de instrutor com qualificação de instrumentos possuir uma IR na categoria adequada de aeronave;
- (5) Instrução de voo - o candidato a uma licença de instrutor de voo deve receber instrução de voo por parte de um instrutor autorizado nas áreas de:
  - (i) Técnicas de instrução de voo incluindo demonstração, práticas de aluno, reconhecimento e correção de erros comuns dos alunos; e
  - (ii) Ter praticado técnicas de instrução nos procedimentos e manobras de voo para os quais se tenciona dar instrução de voo.
- (6) Perícia:
  - (i) Receber um averbamento na caderneta de voo por parte de um instrutor autorizado de modo a indicar que o candidato é proficiente nas áreas de operação listadas no parágrafo (2), apropriado à qualificação de instrutor de voo pretendida;
  - (ii) Passar no teste de perícia exigido que for adequado à licença de instrutor de voo pretendida nas áreas de operação na NI: 2.1.D.115:
    - (A) Numa aeronave que seja representativa da categoria de aeronave, e se aplicável a classe ou tipo, para a qualificação de aeronave pretendida; ou
    - (B) Num dispositivo de treino de simulação de voo que seja representativo da categoria, e se aplicável a classe e/ou tipo de aeronave para a licença e qualificação pretendidas, e utilizado de acordo com um curso aprovado numa ATO certificada sob o CV-CAR 3 ou equivalente;

(d) Privilégios, limitações e qualificações - um instrutor de voo está autorizado dentro das limitações da licença de instrutor de voo e licença e qualificações de piloto, dessa pessoa, a dar formação e a conceder averbamentos que sejam exigidos e em relação a:

- (i) Uma autorização de aluno piloto;
  - (ii) Uma licença de piloto;
  - (iii) Uma qualificação de instrutor de voo;
  - (iv) Uma qualificação de instrutor de terra;
  - (v) Uma qualificação da categoria de aeronave;
  - (vi) Uma qualificação da classe de aeronave;
  - (vii) Uma qualificação de tipo;
  - (viii) Uma qualificação de instrumentos;
  - (ix) Uma verificação de proficiência ou atualização do requisito de experiência;
  - (x) Um teste de conhecimentos; e
  - (xi) Um teste de perícia.
- (e) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor é de 2 (dois) anos.
- (f) Revalidação - uma qualificação de instrutor de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses do calendário adicionais se o titular:
- (i) Passar num teste de perícia para:
    - (A) Revalidação da qualificação de instrutor de voo; ou
    - (B) Uma qualificação de instrutor de voo adicional; ou
  - (ii) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:
    - (A) Um registo dos alunos em formação que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses do calendário o instrutor de voo averbou pelo menos 5 (cinco) alunos relativamente a um teste de perícia para uma licença ou qualificação e pelo menos 80% destes passaram nesse teste na primeira tentativa;
    - (B) Um registo que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses do calendário prestou serviço como piloto verificador interno da companhia, instrutor de voo chefe ou instrutor de voo numa operação do CV-CAR 9 ou numa posição envolvendo a avaliação regular de pilotos; ou
    - (C) Um certificado de formação que mostre que o piloto completou com sucesso um curso de refrescamento aprovado de instrutor de voo consistindo em treino de terra ou treino de voo, ou ambos, nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua licença de instrutor de voo;
  - (iii) Se um instrutor de voo completar os requisitos de renovação dentro dos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor de voo:
    - (A) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor de voo completou os requisitos de revalidação no mês devido; e
    - (B) A autoridade aeronáutica deve renovar a atual qualificação de instrutor de voo por 24 (vinte e quatro) meses do calendário adicionais a contar da sua data de expiração;
  - (iv) Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido nesta subsecção num curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3 ou equivalente.

- (g) Renovação - se a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refresco por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido; e
  - (2) Passar no teste de perícia determinado.
- (h) Qualificações de Instrutor de voo adicionais - um candidato a uma licença de instrutor de voo adicional deve cumprir com os requisitos listados na subsecção 2.1.D.210 que se aplicam à qualificação de instrutor de voo pretendida.
- (i) Registos de Instrutor de Voo - um instrutor de voo deve:
- (1) Assinar a caderneta de voo de cada pessoa a quem o instrutor tenha dado treino de voo ou treino de terra;
  - (2) Manter um registo numa caderneta de voo ou num documento em separado que contenha o seguinte:
    - (i) O nome de cada pessoa cuja caderneta de voo ou licença de aluno piloto esse instrutor tenha averbado para privilégios de voo a solo, e a data do averbamento; e
    - (ii) O nome de cada pessoa que esse instrutor tenha averbado para um teste de conhecimentos ou um teste de perícia e um registo do tipo de teste, a data e os resultados;
  - (3) Manter os registos exigidos por esta subsecção pelo menos por 3 (três) anos.
- (j) Limitações e Qualificações do Instrutor de Voo - o titular de uma qualificação de instrutor de voo deve observar as seguintes limitações e qualificações:
- (1) Horas de treino – em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor de voo não pode conduzir mais de 8 (oito) horas de treino de voo;
  - (2) Licença e qualificações exigidas - um instrutor de voo não pode conduzir treino de voo em nenhuma aeronave para a qual o instrutor de voo não possua uma licença de piloto e uma qualificação de instrutor de voo com a categoria aplicável e, se aplicável, a qualificação da classe ou tipo;
  - (3) Para o treino de voo por instrumentos ou para o treino para uma qualificação do tipo não limitada a VFR, uma qualificação de instrumentos apropriada na sua licença de piloto.
- (k) Limitações nos averbamentos - um instrutor de voo não pode averbar o seguinte:
- (1) A licença ou a caderneta de um aluno piloto para privilégios de voo a solo, a não ser que esse instrutor de voo tenha:
    - (i) Dado a esse aluno o treino de voo exigido para os privilégios de voo a solo exigidos nesta secção;
    - (ii) Determinado que o aluno está preparado para conduzir o voo de forma segura sob circunstâncias conhecidas, estando sujeito a quaisquer limitações listadas na caderneta de voo do aluno que o instrutor considere necessárias para a segurança do voo;
    - (iii) Dado a esse aluno piloto treino no modelo de aeronave ou numa aeronave de modelo similar no qual o voo a solo é conduzido; e
    - (iv) Averbado a caderneta de voo do aluno piloto para a marca e modelo específico de aeronave a ser pilotada;
  - (2) A licença e a caderneta de voo do aluno piloto para um voo a solo de navegação (cross- country), a não ser que o instrutor de voo tenha determinado que:
    - (i) A preparação, planeamento, equipamento de voo do aluno e os procedimentos propostos são adequados ao voo proposto sob as condições existentes e dentro de quaisquer limitações listadas na caderneta de voo que o instrutor considere necessárias para a segurança do voo;
    - (ii) O aluno possui o averbamento adequado de voo a solo de navegação (cross- country) para a marca e modelo de aeronave a ser pilotada;
  - (iii) A licença e a caderneta de voo do aluno piloto para um voo a solo numa zona de espaço aéreo de Classe B ou num aeroporto dentro da zona de espaço aéreo de Classe B, a não ser que o instrutor de voo tenha:
    - (iv) Dado a esse aluno treino de terra e de voo nesse espaço aéreo de Classe B ou nesse aeroporto;
    - (v) Determinado que o aluno é proficiente para operar a aeronave de modo seguro;
    - (vi) A caderneta de voo de um piloto para uma verificação em voo, a não ser que esse instrutor tenha conduzido uma verificação em voo desse piloto de acordo com os requisitos previstos no CV-CAR 8; ou
    - (vii) A caderneta de voo de um piloto para uma verificação de proficiência de instrumentos, a não ser que esse instrutor tenha testado esse piloto de acordo com os requisitos no parágrafo (b) da subsecção 8.D.215.
  - (l) Treino num avião multi-motor ou num helicóptero - um instrutor de voo não pode dar o treino exigido para a emissão de uma licença ou qualificação num avião multi-motor ou num helicóptero, a não ser que esse instrutor de voo possua pelo menos 5 (cinco) horas de voo de tempo como PIC na marca e modelo específico de helicóptero ou avião multi-motor, conforme apropriado.
  - (m) Qualificações do instrutor de voo para dar formação aos candidatos a instrutor de voo pela primeira vez - nenhum instrutor de voo pode dar instrução a outro piloto que não tenha possuído nunca uma qualificação de instrutor de voo a não ser que esse instrutor de voo:
    - (1) Possua uma qualificação de instrutor de terra ou de voo atualizada, tenha possuído essa qualificação pelo menos durante 24 (vinte e quatro) meses, e tenha dado pelo menos 40 (quarenta) horas de treino de terra;
    - (2) Possua uma qualificação de instrutor de terra ou de voo atualizada, e tenha dado pelo menos 100 (cem) horas de treino de terra num curso que tenha sido aprovado pela autoridade aeronáutica;
    - (3) Cumpra com os requisitos gerais determinados na subsecção 2.1.B.505;
    - (4) Para formação em preparação para uma qualificação de avião ou helicóptero, tenha dado pelo menos 200 (duzentas) horas de treino de voo como instrutor de voo.
  - (n) Proibição contra auto-averbamento - Um instrutor de voo não pode efetuar quaisquer auto-averbamento para uma licença, qualificação, verificação em voo, autorização, privilégio operacional, teste de perícia ou teste de conhecimentos que seja exigido nesta secção.
  - (o) Instruções da Categoria II e Categoria III - um instrutor de voo não pode dar formação nas operações da Categoria II ou Categoria III a não ser que o instrutor de voo tenha sido treinado e testado nas operações da Categoria II ou Categoria III, conforme aplicável.

#### 2.1.D.115 Instrutor de voo: teste de perícia e verificação de proficiência

O teste de perícia e a verificação de proficiência para as qualificações de instrutor de voo nas categorias de avião, helicóptero, assim como para as qualificações de instrumentos (avião e helicóptero) e qualificações do tipo estão incluídas na NI: 2.1.D.115.

#### 2.1.D.120 Autorização de instrutor para treino de simulação de voo

- (a) Geral - nenhuma pessoa pode levar a cabo a instrução num dispositivo de treino de simulação de voo, exigida para a emissão de uma qualificação ou licença de piloto, a não ser que tal pessoa tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Conhecimentos - o candidato deve receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos de instrutor de voo e cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos conforme listado na subsecção 2.1.B.505.

- (c) Experiência - o candidato deve:
- (1) Ser titular ou tenha sido titular de uma licença de piloto, qualificação de instrumentos, classe e tipo apropriado;
  - (2) Pelo menos 1500 (mil e quinhentos) horas de voo como pilotam em aviões multi-piloto;
  - (3) Ter realizado duas sessões de instrução em simulador de avião comercial do tipo aplicável, supervisionado por um instrutor autorizado, sendo que estas sessões de simulador incluirão dois voos de pelo menos duas horas cada entre dois aeródromos diferentes e o planeamento pré-voo e balanço final associados.
- (d) Perícia - o candidato deve ter demonstrado num teste de perícia num dispositivo de treino de simulação de voo, da categoria e classe ou tipo de aeronave para a qual se pretendem os privilégios da autorização de instrutor, a aptidão para dar instrução nas áreas em que a instrução teórica for ministrada, por um verificador ou examinador autorizado.
- (e) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma autorização são os de proceder à instrução num dispositivo de treino de simulação de voo para a emissão, revalidação e renovação de uma qualificação da classe, instrumentos ou tipo na categoria apropriada de aeronave.
- (f) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor para o treino de simulação de voo é de 2 (dois) anos.
- (g) Revalidação - para a revalidação da autorização de instrutor dispositivo de treino de simulação, o candidato, período de validade da autorização, deve:
- (1) Ter efetuado 10 (dez) horas como instrutor ou examinador num dispositivo de treino de simulação de voo, das quais pelo menos 5 (cinco) horas nos 12 (doze) meses anteriores à data de expiração da autorização;
  - (2) Ter passado no teste de perícia por um examinador ou verificador autorizado; ou
  - (3) Ter recebido treino de refrescamento por um instrutor autorizado e passado num teste de perícia por um verificador ou examinador.
- (h) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido treino de refrescamento por um instrutor autorizado e passado num teste de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave para os quais os privilégios de autorização de instrutor são solicitados.
- (b) Privilégios - o titular de uma qualificação de instrutor de terra pode exercer os privilégios adequados à licença e qualificação possuída:
- (i) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra com uma categoria básica está autorizada a dar:
    - (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma autorização de aluno piloto ou uma licença de piloto privado ou de qualificações associadas;
    - (B) O treino de terra exigido para um voo de verificação de um piloto privado; e
    - (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de uma licença de piloto privado;
  - (ii) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra numa categoria avançada está autorizada a dar:
    - (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de qualquer licença ou qualificação;
    - (B) O treino de terra exigido para qualquer voo de verificação; e
    - (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de qualquer licença;
  - (iii) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra de instrumentos está autorizada a dar:
    - (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma qualificação de instrumentos;
    - (B) O treino de terra exigido para uma verificação de proficiência de instrumentos; e
    - (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigidos para a emissão de uma qualificação de instrumentos;
  - (iv) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra está autorizada, dentro das limitações da licença e qualificações na qualificação de instrutor de terra, a averbar a caderneta de voo ou outro registo de formação de uma pessoa a quem o instrutor tenha dado o treino ou a recomendação especificada nos parágrafos (1) a (3) desta subseção;
- (3) Revalidação - o titular de uma qualificação de instrutor de terra não pode executar as funções de um instrutor de terra a não ser que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses tenha servido pelo menos durante 3 (três) meses como instrutor de terra;
- (4) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido a formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente proficiência com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR.
- (5) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra é de 2 (dois) anos.

#### 2.1.D.125 Autorização de instrutor de terra

- (a) Os requisitos são:
- (1) Idade - o candidato a uma qualificação de instrutor de terra deve ter no mínimo 18 (dezoito) anos de idade;
  - (2) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor de terra deve:
    - (i) Receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos sobre as áreas de conhecimentos aeronáuticos da categoria apropriada, para as categorias abaixo indicadas, conforme aplicável:
      - (A) Para uma categoria básica, os conhecimentos para uma licença de piloto privado e de aluno piloto, conforme listado neste CV-CAR;
      - (B) Para uma categoria avançada, as áreas de conhecimentos para o piloto de linha aérea, piloto comercial, piloto privado e aluno piloto, conforme listado neste CV-CAR;
      - (C) Para uma qualificação de instrumentos, os conhecimentos para a qualificação de instrumentos conforme listado neste CV-CAR;
    - (ii) Cumprir os requisitos de conhecimento dos princípios fundamentais da instrução conforme listado na subseção 2.1.B.505.

#### 2.1.D.200 EXAMINADORES DE PILOTOS DESIGNADOS

##### 2.1.D.205 Funções dos examinadores de pilotos e cumprimento com os arranjos de padronização

- (a) São reconhecidas as seguintes funções de um examinador:
- (1) Examinador de voo – avião (FE (A));
  - (2) Examinador de qualificação de tipo – avião (TRE (A));
  - (3) Examinador de qualificação de classe – avião (CRE (A));
  - (4) Examinador de Qualificação de instrumentos – avião (IRE (A));
  - (5) Examinador de voo sintético - avião (SFE (A));
  - (6) Examinador de instrutor de voo - avião (FIE (A)).

- (b) Desde que preencham os requisitos de qualificação e de experiência definidos nesta seção para cada uma das funções pretendida, os examinadores de pilotos não estão confinados a uma única função como FE, TRE, CRE, IRE, SFE ou FIE.
- (c) Os examinadores de pilotos devem cumprir os arranjos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 2.1.D.205.
- (d) Os examinadores devem preencher e submeter o original do formulário do teste de perícia ou da verificação de proficiência à autoridade aeronáutica e guardar uma cópia do formulário de verificação no ficheiro individual.

#### 2.1.D.210 Requisitos gerais

- (a) Os requisitos são:
- (1) Idade - um candidato a examinador de pilotos designado deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Aptidão física - um candidato a uma designação de examinador de pilotos deve possuir um certificado médico de Classe I;
  - (3) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador de pilotos designado deve:
    - (i) Possuir pelo menos a licença e ou as qualificações da classe e ou tipo, conforme aplicável, para as quais é pretendida a autoridade examinadora;
    - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor de voo ou autorização de instrutor para as quais é pretendida a autoridade examinadora ou estar em serviço numa posição comparável à de piloto verificador de operadores aéreos ou piloto verificador interno ou numa posição comparável numa Organização de Formação Aprovada;
    - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
    - (iv) Possuir um bom registo como piloto e instrutor de voo em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
    - (v) Possuir licença ou qualificações de piloto e instrutor que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
  - (4) Conhecimento - o candidato a examinador de piloto designado deve frequentar a formação inicial e passar num teste de conhecimentos de pré-designação nas áreas adequadas à categoria de aeronave para a qual a designação é pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor ou piloto verificador num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
  - (5) Teste de perícia - o candidato a examinador de pilotos designado deve passar num teste de perícia conduzido por uma pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica que possua uma licença atual e válida com a categoria apropriada, e se aplicável qualificações da classe e tipo, conforme especificado na NI: 2.1.D.210;
  - (6) Experiência - os requisitos de experiência estão definidos nesta seção para cada designação de autoridade específica, podendo a autoridade aeronáutica, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados, se a autoridade aeronáutica considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria;
  - (7) Exceção – No caso de examinador de voo sintético (SFE)(A) não é exigível o requisito de ser detentor de uma licença de piloto de linha aérea válida, desde que já tenha sido titular da mesma licença e esta não tenha sido objeto de revogação por fraude nem falsificação.
- (b) Manutenção da designação - após a designação, um examinador de pilotos designado deve, consoante aplicável, manter a designação através de:
- (1) Frequentando periódica fornecida pela autoridade aeronáutica, e

(2) Mantendo válido e atual o seguinte:

- (i) A licença de piloto, e se aplicável, as qualificações da classe/tipo apropriadas à designação;
  - (ii) A licença de instrutor de voo e as qualificações aplicáveis à designação; e
  - (iii) O certificado médico de Classe I.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de perícia e verificações de proficiência relativamente a licenças e qualificações conforme listado na designação e cartão de identificação do examinador de pilotos designado.
- (d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (e) Renovação:
- (1) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;
  - (2) Um candidato à renovação da designação de examinador de pilotos deve ter realizado pelo menos 2 (dois) testes de perícia e ou verificações de proficiência em cada período de 1 (um) ano dentro de período de 3 (três) anos da autorização. Um dos testes de perícia e ou verificação de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da autorização deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica ou por um examinador especialmente autorizado para este fim, conforme especificado na NI: 2.1.D.210.
- (f) Designações adicionais - quando a autoridade aeronáutica considerar necessário que um examinador de pilotos designado receba designações adicionais, o examinador de pilotos designado:
- (1) Deve cumprir com todos os requisitos deste CV-CAR relativos à designação;
  - (2) Não necessita de realizar um teste de conhecimentos adicional desde que a designação se encontre dentro da mesma categoria de aeronave.
- (g) Circunstâncias especiais - se não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua única discrição, autorizar inspetores ou examinadores designados sem cumprir com os requisitos relevantes de qualificação de examinadores especificados neste CV-CAR.

#### 2.1.D.215 Teste de perícia para examinadores de pilotos designados

Os requisitos do teste de perícia para a designação de um examinador de pilotos estão incluídos na NI: 2.1.D.215.

#### 2.1.D.220 Examinador de voo (avião) (FE (A)) – privilégios e requisitos

Os privilégios do FE(A) são os de conduzir:

- (1) Testes de perícia para a emissão PPL(A) e testes de perícia e verificações de proficiência para a qualificação de classe ou tipo de piloto único associada desde que o examinador tenha completado não menos de que 1000 (mil) horas de tempo de voo como piloto de aviões, incluindo não menos de que 250 (duzentos e cinquenta) horas de instrução de voo;
- (2) Teste de perícia para a emissão de CPL(A) e testes de perícia e verificações de proficiência para a qualificação de classe ou tipo de piloto único associada desde que o examinador tenha completado não menos de que 2000 (duas mil) horas de tempo de voo como piloto de aviões, incluindo não menos de que 250 (duzentos e cinquenta) horas de instrução de voo.

#### 2.1.D.225 Examinador de qualificação de tipo (avião) (TRE(A)) – privilégios e requisitos

Desde que o examinador tenha completado não menos de que 1500 (mil e quinhentas) horas de tempo de voo como piloto de aviões multi-

piloto das quais pelo menos 500 (quinhentas) horas são como PIC, e possuir ou tenha possuído uma qualificação ou autorização de instrutor de voo, os privilégios de um TRE(A) são os de conduzir:

- (1) Testes de perícia para a emissão de qualificações de tipo para aviões multi-piloto;
- (2) Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de instrumentos para aviões multi-piloto;
- (3) Testes de perícia para a emissão de ATPL(A).

#### **2.1.D.230 Examinador de qualificação de classe (avião) (CRE(A)) – privilégios e requisitos**

Desde que o examinador possua ou tenha possuído uma licença de piloto profissional de avião e possua uma PPL(A) e tenha completado não menos de que 500 (quinhentas) horas como piloto de aviões os privilégios de um CRE(A) são os de conduzir:

- (1) Testes de perícia para a emissão de qualificações de classe e de tipo para aviões de piloto único;
- (2) Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de classe e tipo para aviões de piloto único e revalidação ou renovação de qualificações de instrumentos.

#### **2.1.D.235 Examinador de qualificação de instrumentos (avião) (IRE(A)) – privilégios e requisitos**

Desde que o examinador tenha completado não menos de que 2000 (duas mil) horas de tempo de voo como piloto de aviões, incluindo não menos de que 450 (quatrocentos e cinquenta) horas de tempo de voo sob IFR das quais 250 (duzentas) horas sejam como instrutor de voo os privilégios de um IRE(A) são os de conduzir testes de perícia para a emissão inicial e de verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de instrumentos.

#### **2.1.D.240 Examinador de voo sintético (avião) (SFE (A)) – privilégios e requisitos**

Desde que o examinador seja ou tenha sido titular de uma ATPL(A), uma qualificação de tipo para o tipo aplicável de avião, tenha completado não menos de que 1500 horas de tempo de voo como piloto de aviões multi-piloto e esteja autorizado a exercer os privilégios de um instrutor de voo sintético para os fins em (1) abaixo, os privilégios de um SFE(A) são os de conduzir num simulador de voo:

- (1) Testes de perícia para a emissão de qualificações de tipo para aviões multi-piloto;
- (2) Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de instrumentos de aviões multi-piloto.

#### **2.1.D.245 Examinador de instrutor de voo (avião) (FIE(A)) – privilégios e requisitos**

Desde que o examinador tenha completado não menos de que 2000 (duas mil) horas como piloto de aviões, incluindo não menos de que 100 (cem) horas de tempo de voo instruindo candidatos a uma qualificação de instrutor de voo de avião, os privilégios de um FIE(A) são os de conduzir teste de perícia e verificações de proficiência ou renovações para a emissão e revalidação ou renovação de qualificações de instrutor de voo.

#### **2.1.D.300 VERIFICADORES DE PILOTOS**

##### **2.1.D.305 Requisitos gerais**

- (a) Os requisitos relevantes de autorização de verificadores de pilotos são:
- (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Aptidão física - o candidato deve possuir um certificado médico de Classe 1;
  - (3) Elegibilidade Geral - o candidato deve:
    - (i) Possuir pelo menos uma licença de piloto de linha aérea e as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a autorização;
    - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável de verificador de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;

(iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;

(iv) Possuir um bom registo como piloto e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e

(v) Possuir uma licença de piloto de linha aérea ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;

(4) Conhecimentos - o candidato a verificador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à autorização pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor de voo de pilotos num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;

(5) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.D.305;

(6) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados se a autoridade aeronáutica considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria;

(7) Exceção – No caso de verificador de voo sintético não é exigível o requisito de ser detentor de uma licença de piloto de linha aérea válida, desde que já tenha sido titular da mesma licença e esta não tenha sido objeto de revogação por fraude nem falsificação.

(b) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do verificador são conduzir verificações de proficiência para manutenção de proficiência, renovação e revalidação de qualificações de tipo conforme listados na autorização.

(c) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da autorização de um verificador é de 2 (dois) anos.

(d) Renovação:

(1) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;

(2) Um candidato à renovação da autorização de verificador deve ter realizado pelo menos duas verificações de proficiência dentro de período da autorização.

#### **2.1.D.310 Verificadores de voo sintético – privilégios e requisitos**

Desde que o verificador seja ou tenha sido titular de uma ATPL(A), uma qualificação de tipo para o tipo aplicável de avião, tenha completado não menos de que 1500 horas de tempo de voo como piloto de aviões multi-piloto e esteja autorizado a exercer os privilégios de um instrutor de voo sintético para o tipo aplicável de avião, os privilégios de um verificador são os de conduzir num simulador de voo as verificações de proficiência para efeitos de revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de instrumentos de aviões multi-piloto.

#### **2.1.D.315 Circunstâncias especiais**

Se não houver um verificador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua única discrição, autorizar inspetores ou verificadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de autorização de verificadores especificados neste CV-CAR.

#### **2.1.E LICENCIAMENTO DA TRIPULAÇÃO DE CABINA**

##### **2.1.E.100 GENERALIDADES**

##### **2.1.E.105 Certificado ou qualificação necessária**

Nenhuma pessoa pode atuar como membro da tripulação de cabina a não ser que possua:

- (1) Um certificado de membro de tripulação de cabina;

- (2) Uma qualificação de membro da tripulação de cabina da aeronave específica para a qual esteja nomeado, ou se tenha qualificado para a posição operacional na qual se encontra a atuar e esteja sob a supervisão de um examinador da tripulação de cabina; e
- (3) Um certificado médico de Classe 2 válido emitido nos termos do CV-CAR 2.4.

Nota: Para os fins desta secção, “posição operacional” significa uma função da tripulação de cabina desempenhada dentro, ou diretamente relacionada, dos deveres executados a bordo da aeronave e incluída no número mínimo de membros da tripulação de cabina para uma aeronave de tipo certificado.

#### 2.1.E.110 Requisitos de elegibilidade: geral

Um candidato a um certificado de membro de tripulação de cabina e a qualquer qualificação associada deve:

- (1) Ter no mínimo 18 (dezoito) anos de idade;
- (2) Possuir a aptidão para ler, falar e compreender a língua portuguesa e a língua inglesa o suficiente para levar a cabo de forma adequada as suas responsabilidades como membro da tripulação de cabina;
- (3) Ter completado formação básica por uma Organização de Formação Aprovada sob o CV-CAR 3;
- (4) Cumprir com os requisitos de conhecimentos, experiência e perícia determinados para o certificado e ou qualificações pretendidas;
- (5) Passar em todos os testes determinados para o certificado e qualificações num prazo de 24 (vinte e quatro) meses após a data do requerimento; e
- (6) Obter aprovação num exame médico inicial por um AME e cumprir com os requisitos de um certificado médico de Classe 2.

#### 2.1.E.115 Requisitos de conhecimentos

Cada candidato a um certificado de membro de tripulação de cabina deve passar num teste de conhecimentos sobre as matérias indicadas na NI: 2.1.E.115.

#### 2.1.E.120 Requisitos de experiência

Os requisitos de experiência para o certificado de membro de tripulação de cabina são aqueles especificados para a qualificação do tipo de aeronave.

#### 2.1.E.125 Requisitos de perícia

Um candidato a um certificado de membro de tripulação de cabina ou qualificação de tipo deve passar num teste de perícia conforme definido na NI 2.1.E.125, dentro de 24 (vinte e quatro) meses após ter passado no teste de conhecimentos.

#### 2.1.E.130 Privilégios do certificado

- (a) Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de um certificado de tripulação de cabina são atuar como membro da tripulação de cabina de qualquer aeronave para a qual o membro da tripulação de cabina esteja qualificado.
- (b) Para manter a competência, o membro de tripulação de cabina deve cumprir com os requisitos de treino e verificação previstos no CV-CAR 8.

#### 2.1.E.135 Validade, revalidação e renovação

- (a) Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade do certificado de membro de tripulação de cabina é de 5 (cinco) anos.
- (b) O certificado perde a validade quando o membro da tripulação de cabina tiver deixado de exercer os privilégios da licença durante um período de 6 (seis) meses.
- (c) O certificado deve manter-se nulo até ser restabelecida a aptidão do membro da tripulação de cabina para exercer os privilégios do certificado.

- (d) Para a revalidação do certificado de um membro de tripulação de cabina o candidato deve, dentro de 3 (três) meses imediatamente precedendo a data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias listadas no CV-CAR 8.
- (e) Para a renovação do certificado de um membro de tripulação de cabina o candidato deve fazer um curso de refresco aceitável pela autoridade aeronáutica e passar no teste de perícia conforme definido na NI 2.1.E.125.

### 2.1.E.200 QUALIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

#### 2.1.E.205 Qualificação do tipo

- (a) Cada candidato a uma qualificação de tipo de aeronave de membro da tripulação de cabina deve:
  - (1) Completar a formação inicial da aeronave conforme requerido no CV-CAR 8;
  - (2) Passar no teste de conhecimentos nas áreas de conhecimento especificados no CV-CAR 8;
  - (3) Completar não menos do que 40 (quarenta) horas ou 30 (trinta) setores como um membro da tripulação de cabina não requerido, exercendo as funções de membro da tripulação de cabina sob supervisão de um membro da tripulação de cabina qualificado, devendo solicitar uma autorização à autoridade aeronáutica, para o efeito;
  - (4) Passar num teste de perícia nas matérias especificadas conforme definido na NI 2.1.E.125.
- (b) No caso de se tratar de uma qualificação de tipo adicional de membro de tripulação de cabina a experiência requerida especificada no parágrafo (3) (a) é reduzida, à discricção da autoridade aeronáutica, considerando a experiência de voo passada do candidato.
- (c) A validade da qualificação do tipo de membro da tripulação de cabina deve ser de 12 (doze) meses.
- (d) Para a revalidação de uma qualificação de tipo de um membro de tripulação de cabina o candidato deve, dentro de 3 (três) meses imediatamente precedendo a data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias listadas no CV-CAR 8.
- (e) Para a renovação de uma qualificação de tipo de um membro de tripulação de cabina o candidato deve fazer um curso de refresco aceitável pela autoridade aeronáutica e passar no teste de perícia conforme definido na NI 2.1.E.125.

#### 2.1.E.210 Qualificação de instrutor de voo de membro de tripulação de cabina

- (a) Geral - nenhuma pessoa pode levar a cabo a instrução de voo exigida para a emissão, renovação ou revalidação de uma qualificação ou certificado de membro de tripulação de cabina, a não ser que tal pessoa tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Uma autorização adequada deve compreender:
  - (1) Uma qualificação de instrutor de voo no certificado do titular; ou
  - (2) A autoridade para atuar como um agente de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução de voo de membro de tripulação de cabina; ou
  - (3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.
- (c) Os requisitos gerais são:
  - (1) Idade - o candidato à uma qualificação de instrutor deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Aptidão física - o candidato à uma qualificação de instrutor de voo deve possuir um certificado médico de Classe 2 válido;

- (3) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve:
- (i) Receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos de instrutor de voo sobre:
    - (A) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão de um certificado de membro de tripulação de cabina; e
    - (B) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para emissão de qualificação de tipo de aeronave;
  - (ii) Cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listado na subsecção 2.1.B.505;
- (4) Experiência - o candidato deve ter no mínimo 3 (três) anos de experiência como membro de tripulação de cabina e possuir um certificado com uma qualificação de tipo;
- (5) Instrução de voo - o candidato a um certificado de instrutor de voo deve receber instrução de voo por parte de um instrutor autorizado nas áreas de:
- (i) Técnicas de instrução de voo incluindo demonstração, práticas de aluno, reconhecimento e correção de erros comuns dos alunos; e
  - (ii) Ter praticado técnicas de instrução dos procedimentos de emergência e salvamento;
- (6) Perícia - passar no teste de perícia adequado à qualificação de instrutor de voo pretendida nas áreas de operação na NI: 2.1.E.210, numa aeronave em que se encontra qualificado.
- (d) Privilégios, limitações e qualificações - um instrutor de voo está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor de voo, certificado e qualificações de membro de tripulação de cabina, a dar instrução em voo que são exigidos para:
- (1) Um certificado de membro de tripulação de cabina;
  - (2) Uma qualificação de instrutor de voo;
  - (3) Uma qualificação de tipo de aeronave.
- (e) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor de voo é de 2 (dois) anos.
- (f) Revalidação - uma qualificação de instrutor de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses do calendário adicionais se o titular:
- (1) Passar num teste de perícia; ou
  - (2) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:
    - (i) Um registo que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses de calendário prestou serviço como instrutor numa companhia, ou numa posição envolvendo a avaliação regular de membros de tripulação de cabina; ou
    - (ii) Um certificado de formação que mostre que completou com sucesso um curso de refrescamento aprovado de instrutor de voo consistindo em treino de terra ou treino de voo, ou ambos, nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor de voo;
    - (iii) Se um instrutor de voo completar os requisitos de renovação dentro dos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor de voo:
      - (A) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor de voo completou os requisitos de renovação no mês devido; e
      - (B) A autoridade aeronáutica deve renovar a qualificação de instrutor de voo por 24 (vinte e quatro) meses de calendário a contar da sua data de expiração;
    - (iv) Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido nesta subsecção numa ATO certificada sob o CV-CAR 3.
- (g) Renovação - se a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como está preparado para o teste de perícia exigido; e
  - (2) Passar no teste de perícia.
- (h) Registos de Instrutor de Voo - um instrutor de voo deve:
- (1) Assinar um documento de registos de voo de cada pessoa a quem tenha dado treino em voo;
  - (2) Manter um registo de treino num documento que contenha o nome de cada pessoa que tenha averbado para um teste de perícia, o tipo de teste, a data, e os resultados;
  - (3) Manter os registos exigidos por esta subsecção pelo menos por 3 (três) anos.
- (i) Limitações e qualificações do instrutor de voo - o titular de uma qualificação de instrutor de voo deve observar as seguintes limitações e qualificações:
- (1) Horas de treino - em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor de voo não pode conduzir mais de 8 (oito) horas de treino em voo;
  - (2) Certificado e qualificações exigidas - um instrutor de voo não pode conduzir treino em voo em nenhuma aeronave para a qual não possua uma qualificação de tipo apropriada.
- 2.1.E.215 Autorização de instrutor de terra de membro de tripulação de cabina**
- (a) Os requisitos gerais são:
- (1) Idade - o candidato à uma qualificação de instrutor de terra deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor de terra deve:
    - (i) Receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos de instrutor de voo sobre as áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão de um certificado e uma qualificação de tipo de aeronave de membro de tripulação de cabina; e
    - (ii) Cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listado na subsecção 2.1.B.505.
- (b) Privilégios - o titular de uma qualificação de instrutor de terra pode exercer os privilégios adequados ao certificado e qualificação possuída, sendo que uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra está autorizada a dar:
- (1) Formação nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de certificado de membro de tripulação de cabina ou de qualificações associadas;
  - (2) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de um certificado de membro de tripulação de cabina.
- (c) Revalidação - o titular de uma qualificação de instrutor de terra não pode executar as funções de um instrutor de terra a não ser que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses tenha servido pelo menos durante 3 (três) meses como instrutor de terra;
- (d) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido a formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente proficiência com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR;
- (e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra é de 2 (dois) anos.

**2.1.E.300 EXAMINADOR DE MEMBRO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA E VERIFICADORES DE MEMBRO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA****2.1.E.305 Arranjos de padronização dos examinadores de membro de tripulação de cabina**

Os examinadores de membro de tripulação de cabina devem cumprir os arranjos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 2.1.E.305.

**2.1.E.310 Requisitos gerais: examinadores de membro de tripulação de cabina**

- (a) Nenhuma pessoa pode levar a cabo a exames exigidos para a emissão de uma qualificação ou certificado de membro de tripulação de cabina, a não ser que a autoridade aeronáutica a tenha designado como examinador de membro de tripulação de cabina.
- (b) Os requisitos gerais são:
- (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Aptidão física - o candidato deve possuir um certificado médico de Classe 2 válido;
  - (3) Elegibilidade Geral - o candidato deve:
    - (i) Possuir pelo menos um certificado de membro de tripulação de cabina e ou as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a designação;
    - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável à de verificador de membro de tripulação de cabina de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;
    - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
    - (iv) Possuir um bom registo como membro de tripulação de cabina e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
    - (v) Possuir certificado de membro de tripulação de cabina ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
  - (4) Conhecimentos - o candidato a examinador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à designação pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor ou verificador de membro de tripulação de cabina, num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
  - (5) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.E.310;
  - (6) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo de membro de tripulação de cabina. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados se considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.
- (c) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador de membro de tripulação de cabina designado, deve manter-se a atualizado através de:
- (1) Participação em formação inicial e periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e
  - (2) Manter válido e atualizado o seguinte:
    - (i) O certificado de membro de tripulação de cabina e as qualificações de tipo apropriadas à designação;
    - (ii) A qualificação de instrutor;
    - (iii) O certificado médico de Classe 2.

(d) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente a certificados de membro de tripulação de cabina e qualificações conforme listados no certificado de designação e carta de autoridade de examinador de membro de tripulação de cabina.

(e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(f) Renovação – se a designação tiver expirado:

- (1) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;
- (2) Um candidato à renovação da designação de examinador de membro de tripulação de cabina deve ter realizado pelo menos dois testes de perícia e ou verificações de competência dentro do período da designação.

(g) Circunstâncias especiais - se não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, autorizar inspetores ou examinadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de designação de examinadores especificados neste CV-CAR.

**2.1.E.315 Requisitos gerais: verificadores de membro de tripulação de cabina**

(a) Nenhuma pessoa pode levar a cabo a verificação exigida para a emissão de uma qualificação ou certificado de membro de tripulação de cabina, a não ser que tenha recebido uma autorização por parte da autoridade aeronáutica.

(b) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato deve possuir um certificado médico de Classe 2 válido;
- (3) Elegibilidade Geral - o candidato deve:
  - (i) Possuir pelo menos um certificado de membro de tripulação de cabina e ou as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a autorização;
  - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável de verificador de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;
  - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
  - (iv) Possuir um bom registo como membro de tripulação de cabina e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
  - (v) Possuir certificado de membro de tripulação de cabina ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;

(4) Conhecimentos - o candidato a verificador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à autorização pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor de membro de tripulação de cabina num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;

(5) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.E.315;

(6) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados se considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.

(c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do verificador

são conduzir verificações de competência para renovação e revalidação de qualificações de tipo de membro de tripulação de cabina conforme listados na autorização do verificador de membro de tripulação de cabina.

(d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da autorização de um verificador é de 2 (dois) anos.

(e) Renovação:

(1) A renovação tem lugar à discricção da autoridade aeronáutica;

(2) Um candidato à renovação da autorização de verificador de membro de tripulação de cabina deve ter realizado pelo menos duas verificações de competência dentro de período da autorização.

(f) Circunstâncias especiais - se não houver um verificador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua única discricção, autorizar inspetores ou verificadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de autorização de verificadores especificados neste CV-CAR.

## 2.1.F LICENÇA DE OFICIAL DE OPERAÇÕES DE VOO

### 2.1.F.100 GENERALIDADES

#### 2.1.F.105 Requisitos gerais

(a) Um candidato deve, antes de lhe ser emitida uma licença de oficial de operações de voo, cumprir com os seguintes requisitos:

(1) Idade - o candidato a uma licença de oficial de operações de voo não deve ter menos de 21 (vinte e um) anos de idade;

(2) Conhecimentos - o candidato a uma licença de oficial de operações de voo deve receber e registar formação por parte de um instrutor autorizado sobre as áreas de conhecimentos adequadas aos privilégios do oficial de operações de voo:

(i) Legislação aeronáutica:

(A) Regras e regulamentos relevantes para o titular de uma licença de oficial de operações de voo;

(B) Práticas e procedimentos adequados de serviços de tráfego aéreo;

(ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:

(A) Princípios de funcionamento dos grupos motores, sistemas e instrumentos do avião;

(B) Limitações de operação dos aviões e grupos motores;

(C) Lista de equipamento mínimo;

(iii) Cálculo da performance de voo, procedimentos de planeamento e carregamento do voo:

(A) Efeitos do carregamento e distribuição da massa na performance da aeronave e características do voo, cálculos da massa e centragem;

(B) Planeamento operacional do voo, consumo de combustível e cálculos de endurance, procedimentos de seleção de aeroporto alternativo, controlo de cruzeiro em rota, operação num raio alargado;

(C) Preparação e classificação de planos de voo dos serviços de tráfego aéreo;

(D) Princípios básicos dos sistemas de planeamento assistidos por computador;

(iv) Desempenho humano - desempenho humano relevante para as responsabilidades de despacho do voo, incluindo os princípios de gestão de perigos e erros;

(v) Meteorologia:

(A) Meteorologia aeronáutica, o movimento dos sistemas de pressão, a estrutura das frentes, e a origem

e características de fenómenos meteorológicos significativos que afetam as condições de descolagem, voo e aterragem;

(B) Interpretação e aplicação de relatórios, cartas e previsões de meteorologia aeronáutica, códigos e abreviaturas, uso de, e procedimentos para obtenção, de informação meteorológica;

(vi) Navegação - princípios de navegação aérea com referência em particular para o voo por instrumentos;

(vii) Procedimentos operacionais:

(A) Uso de documentação aeronáutica;

(B) Procedimentos operacionais para o transporte de carga e mercadorias perigosas;

(C) Procedimentos relativos a acidentes e incidentes de aeronaves; procedimentos de emergência em voo;

(D) Procedimentos relativos a interferência ilícita e sabotagem de aeronaves;

(E) Princípios de voo - princípios de voo relacionados com a categoria adequada de aeronave;

(viii) Radiocomunicação - procedimentos para comunicar com os aviões e estações terrestres relevantes;

(3) O candidato à licença de oficial de operações de voo deve:

(i) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte do instrutor autorizado que:

(A) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e

(B) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;

(ii) Passar no teste de conhecimentos exigido;

(4) Experiência:

(i) O candidato a uma licença de oficial de operações de voo deve ter obtido a seguinte experiência:

(A) Um total de 2 (dois) anos de serviço em qualquer uma ou em qualquer combinação das capacidades especificadas em (A) a (C) inclusive, desde que em qualquer combinação de experiência o período ao serviço em qualquer capacidade seja pelo menos de 1 (um) ano;

(B) Um membro da tripulação de voo no transporte aéreo;

(C) Um meteorologista numa organização processando o despacho operacional de aeronaves no transporte aéreo;

(D) Um controlador de tráfego aéreo, ou um supervisor técnico de oficiais de operações de voo ou sistemas de operações de voo no transporte aéreo;

(E) Pelo menos 1 (um) ano como assistente no despacho de voos no transporte aéreo; ou

(F) Ter completado satisfatoriamente um curso de formação aprovada;

(ii) O candidato deve ter estado ao serviço sob a supervisão de um oficial de operações de voo pelo menos durante 90 (noventa) dias de trabalho nos 6 (seis) meses imediatamente anteriores à candidatura;

(5) Perícia - o candidato deve ter demonstrado aptidão através da aprovação num teste de perícia nas matérias listadas na NI: 2.1.F.105 (5)(a) para:

(i) Proceder a uma análise meteorológica precisa e operacionalmente aceitável a partir de uma série de boletins meteorológicos e mapas meteorológicos, fornecer uma exposição operacionalmente válida sobre as condições meteorológicas dominantes nas proximidades gerais de uma rota aérea específica,

fazer uma previsão das tendências meteorológicas pertinentes para o transporte aéreo com referência em particular para os destinos e alternantes;

(ii) Determinar a trajetória de voo ótima para um dado segmento e criar planos de voo precisos manualmente e/ou gerados por computador;

(iii) Fornecer supervisão operacional e toda a demais assistência a um voo em condições meteorológicas adversas reais ou simuladas conforme apropriado às responsabilidades do titular de uma licença de oficial de operações de voo;

(iv) Reconhecer e gerir perigos e erros.

(b) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma licença de oficial de operações de voo são estar ao serviço nessa capacidade com responsabilidade por cada área para a qual o candidato cumpre os requisitos do Anexo 6 da OACI, conforme constam nos CV-CAR 8 e 9.

(c) Validade - o período de validade da licença é de 5 (cinco) anos. Uma licença perde a validade quando um oficial de operações de voo deixar de exercer os privilégios da licença por um período de 6 (seis) meses. Uma licença permanece nula até a aptidão do oficial de operações de voo para exercer os privilégios da licença ter sido restabelecida.

(d) Revalidação - a licença de oficial de operações de voo pode ser revalidada através da apresentação à autoridade de um comprovativo da aprovação com sucesso numa verificação de competência nas áreas de operação listadas na NI: 2.1.F.105 (5)(a).

(e) Renovação - se a licença de oficial de operações de voo tiver expirado, o candidato deve ter recebido formação de refrescamento aceitável para a autoridade aeronáutica.

#### 2.1.F.110 Qualificação de tipo

(a) Cada candidato a uma qualificação de tipo de aeronave de oficial de operações de voo deve:

(1) Completar a formação inicial da aeronave conforme requerido no CV-CAR 8;

(2) Passar no teste de conhecimentos nas áreas de conhecimento especificados no CV-CAR 8;

(3) O candidato deve prestar, pelo menos, 90 (noventa) dias de trabalho nos 6 (seis) meses imediatamente anteriores à candidatura, sob a supervisão de um oficial de operações de voo;

(4) Passar num teste de perícia conforme estabelecido NI: 2.1.F.105 (5)(a).

(b) No caso de se tratar de uma qualificação de tipo adicional de oficial de operações de voo a experiência requerida especificada no parágrafo (3) (a) é reduzida, à discricção da autoridade aeronáutica, considerando a experiência detida pelo candidato.

(c) A validade da qualificação do tipo de oficial de operações de voo deve ser de 12 (doze) meses.

#### 2.1.F.200 INSTRUTORES, EXAMINADORES E VERIFICADORES DE OFICIAL DE OPERAÇÕES DE VOO

##### 2.1.F.205 Instrutor OJT de oficial de operações de voo

(a) Geral - nenhuma pessoa pode levar a cabo a instrução exigida para a emissão, revalidação ou renovação de uma qualificação ou licença de oficial de operações de voo, a não ser que tal pessoa tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

(b) Uma autorização adequada deve compreender:

(1) Uma qualificação de instrutor OJT na licença do titular;

(2) A autoridade para atuar como um agente de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo um OJT;

(3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

(c) Os requisitos são:

(1) Idade - o candidato a uma qualificação de instrutor OJT deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;

(2) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor OJT deve:

(i) Receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos de instrutor OJT sobre:

(A) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão de uma licença de oficial de operações de voo; e

(B) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão das qualificações de oficial de operações de voo;

(ii) Cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listados na subsecção 2.1.B.505;

(3) Experiência - o candidato deve ter no mínimo 3 (três) anos de experiência como oficial de operações de voo e possuir uma licença com uma qualificação de oficial de operações de voo;

(4) Instrução - o candidato a uma qualificação de instrutor OJT deve receber instrução OJT por parte de um instrutor autorizado nas áreas de técnicas de instrução OJT incluindo demonstração, práticas de aluno, reconhecimento e correção de erros comuns dos alunos;

(5) Perícia - o candidato a uma qualificação de instrutor OJT deve:

(i) Receber uma autorização por parte de um instrutor autorizado de modo a indicar que o candidato está apto para o teste de perícia;

(ii) Passar no teste de perícia adequado à qualificação de instrutor OJT de acordo com NI: 2.1.F.205, numa unidade em que se encontra qualificado;

(6) Privilégios, limitações e qualificações - um instrutor OJT está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor OJT, licença e qualificações de oficial de operações de voo, a supervisionar candidatos à emissão de:

(i) Licença de oficial de operações de voo;

(ii) Uma qualificação de oficial de operações de voo;

(iii) Uma qualificação de instrutor OJT.

(d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor é de 2 (dois) anos.

(e) Revalidação - uma qualificação de instrutor OJT que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses do calendário adicionais se o titular:

(1) Passar num teste de perícia para renovação da qualificação de instrutor OJT; ou

(2) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:

(i) Um registo dos alunos em formação que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses de calendário o instrutor averbou pelo menos 5 (cinco) alunos relativamente a um teste de perícia emissão, renovação ou revalidação de uma licença ou qualificação de oficial de operações de voo;

(ii) Um registo que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses de calendário prestou serviço como instrutor da companhia, ou numa posição envolvendo a avaliação regular de oficiais de operações de voo; ou

(iii) Um certificado de formação que mostre que completou com sucesso um curso de refrescamento aprovado de instrutor OJT, nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor OJT;

- (3) Se um instrutor OJT completar os requisitos de renovação dentro dos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação:
- (i) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor completou os requisitos de renovação no mês devido; e
- (ii) A autoridade aeronáutica deve renovar a atual qualificação por 24 (vinte e quatro) meses de calendário adicionais a contar da sua data de expiração;
- (4) Um instrutor OJT pode realizar o teste de perícia exigido nesta subsecção numa ATO certificada sob o CV-CAR 3.
- (f) Renovação - se a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve:
- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido; e
- (2) Passar no teste de perícia determinado.
- (g) Registos de Instrutor OJT - um instrutor OJT deve:
- (1) Assinar um documento de registos de OJT de cada pessoa a quem tenha dado OJT;
- (2) Manter um registo de treino num documento que contenha o nome de cada pessoa que tenha averbado para um teste de conhecimentos ou um teste de perícia, o tipo de teste, a data, e os resultados;
- (3) Manter os registos exigidos por esta subsecção pelo menos por 3 (três) anos.
- (h) Limitações e Qualificações do Instrutor OJT - o titular de uma qualificação de instrutor OJT deve observar as seguintes limitações e qualificações:
- (1) Horas de treino - em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor OJT não pode conduzir mais de 8 (oito) horas de OJT;
- (2) Licença e qualificações exigidas - um instrutor OJT não pode conduzir treino num operador aéreo onde não se encontra qualificado.

#### 2.1.F.210 Instrutor de terra de oficial de operações de voo

- (a) Os requisitos são:
- (1) Idade - o candidato a uma qualificação de instrutor deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor deve receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado e passar num teste de conhecimentos sobre os princípios fundamentais da instrução conforme listado na secção 2.1. B.505.
- (b) Privilégios - o titular de uma qualificação de instrutor pode exercer os privilégios adequados à licença e qualificação possuída, sendo que uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra está autorizada a dar:
- (1) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de licença de oficial de operações de voo ou de qualificações associadas;
- (2) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de licença e qualificação de oficial de operações de voo.
- (c) Revalidação - o titular de uma qualificação de instrutor de terra não pode executar as funções de um instrutor de terra a não ser que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses tenha servido pelo menos durante 3 (três) meses como instrutor de terra;
- (d) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido a formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente proficiência com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR.
- (e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra é de 2 (dois) anos.

#### 2.1.F.215 Examinadores de oficial de operações de voo

- (a) Os examinadores de oficial de operações de voo devem cumprir os arranjos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 2.1.F.215.
- (b) Os requisitos são:
- (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Elegibilidade geral - o candidato deve:
- (i) Possuir pelo menos uma licença e qualificações de oficial de operações de voo, para as quais é pretendida a designação;
- (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável à de examinador de oficial de operações de voo de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;
- (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
- (iv) Possuir um bom registo como oficial de operações de voo e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
- (v) Possuir licença de oficial de operações de voo ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
- (3) Conhecimentos - o candidato a examinador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à designação pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor ou verificador de oficial de operações de voo, num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
- (4) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.F.215;
- (5) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor OJT. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discricção, reduzir os requisitos de experiência especificados se considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.
- (c) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador designado, deve manter a atualizado através de:
- (1) Participação em formação inicial e periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e
- (2) Manter válido e atual o seguinte:
- (i) Licença e as qualificações apropriadas à designação;
- (ii) A qualificação de instrutor.
- (d) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente à licenças e qualificações de oficial de operações de voo conforme listadas no certificado de designação e carta de autoridade do examinador.
- (e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (f) Renovação:
- (1) A renovação tem lugar à discricção da autoridade aeronáutica;
- (2) Um candidato à renovação da designação de examinador deve ter realizado pelo menos 2 (dois) testes de perícia e ou verificações de competência dentro do período da designação.
- (g) Circunstâncias especiais - se não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discricção, autorizar inspetores ou examinadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de designação de examinadores especificados neste CV-CAR.

**2.1.F.220 Verificadores de oficial de operações de voo**

(a) Os requisitos são:

- (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Elegibilidade geral - o candidato deve:
  - (i) Possuir pelo menos uma licença e ou as qualificações de oficial de operações de voo, para as quais é pretendida a autorização;
  - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável de verificador de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;
  - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
  - (iv) Possuir um bom registo como oficial de operações de voo e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
  - (v) Possuir uma licença de oficial de operações de voo ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
- (3) Conhecimentos - o candidato a verificador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à autorização pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como verificador num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
- (4) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.F.220;
- (5) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discricção, reduzir os requisitos de experiência especificados se considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.

(b) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do verificador são conduzir verificações de competência de oficial de operações de voo conforme listados no certificado de autorização e carta de autoridade do verificador.

(c) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da autorização de um verificador é de 2 (dois) anos.

(d) Renovação:

- (1) A renovação tem lugar à discricção da autoridade aeronáutica;
- (2) Um candidato à renovação da autorização de verificador deve ter realizado pelo menos duas verificações de competência dentro do período da autorização.

(e) Circunstâncias especiais - se não houver um verificador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua única discricção, autorizar inspetores ou verificadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de autorização de verificadores especificados neste CV-CAR.

**2.1.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS****2.1.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR****2.1.G.105 Revogação**

É revogada 1ª edição do CV – CAR 2.1, publicada a 6 de agosto de 2015.

**2.1.G.110 Entrada em vigor**

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 23 de janeiro de 2018. - O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

**NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO****NI: 2.1.B.155 Pilotos militares ou ex-pilotos militares: regras especiais**

(a) Pilotos militares em condições de voo ativo nos últimos 12 (doze) meses. Um piloto militar qualificado ou um ex-piloto militar qualificado que tenha permanecido em ativo durante o período de 12 (doze) meses antes de se candidatar, deve:

- (1) Passar num teste de conhecimentos nas partes apropriadas destes regulamentos, aplicáveis aos privilégios e limitações para pilotos, regras operacionais e gerais de tráfego aéreo e regras de comunicação de acidentes;
- (2) Apresentar documentação demonstrando o cumprimento dos requisitos do parágrafo (b) desta NI, para pelo menos uma qualificação de categoria de aeronave; e
- (3) Apresentar documentação mostrando que o candidato é ou foi, em qualquer altura, durante 12 (doze) meses, antes do mês de candidatura, um Piloto militar qualificado em ativo nas Forças Armadas de Cabo Verde;

(b) Qualificações de categoria, classe e tipo de aeronave - a autoridade aeronáutica pode emitir para um piloto militar qualificado ou ex-piloto militar qualificado, uma qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave para uma licença de piloto comercial, se o piloto apresentar as provas documentais que mostrem o cumprimento satisfatório de:

- (1) Uma verificação de proficiência como piloto militar e de verificação de competência por instrumentos como piloto militar, nessa categoria, classe ou tipo de aeronave, se for aplicável, como PIC, durante 12 (doze) meses anteriores ao mês de candidatura; e
- (2) Pelo menos 10 (dez) horas de tempo como PIC nessa categoria, classe ou tipo de aeronave, se for aplicável, durante o período de 12 (doze) meses anteriores ao mês de candidatura.

(c) Qualificação de instrumentos - um piloto militar qualificado ou um ex-piloto militar qualificado pode candidatar-se a uma qualificação de instrumentos para avião e helicóptero para ser adicionada à sua licença de piloto comercial, se o piloto tiver, no período de 12 (doze) meses anteriores ao mês de candidatura, passado numa verificação de competência de instrumentos, efetuada pelas Forças Armadas de Cabo Verde, na categoria de aeronave para a qualificação de instrumentos pretendida.

(d) Qualificação de tipo - a autoridade aeronáutica pode emitir qualificação de tipo de aeronave apenas para tipos de aeronaves que a autoridade aeronáutica tenha certificado para operações civis.

(e) Documentos comprovativos - a autoridade aeronáutica pode aceitar os seguintes documentos como prova satisfatória da condição de piloto militar:

- (1) Um cartão de identificação oficial, emitido para o piloto pelas Forças Armadas de Cabo Verde, para demonstrar a sua pertença às Forças Armadas;
- (2) Uma cópia ou original de um certificado de dispensa ou de passagem à disponibilidade das Forças Armadas de Cabo Verde;
- (3) Pelo menos um dos seguintes:
  - (i) Uma ordem das Forças Armadas de Cabo Verde atestando estatuto de voo como piloto militar;
  - (ii) Um formulário ou caderneta da Força Aérea atestando a condição de piloto militar; ou
  - (iii) Uma ordem atestando que o candidato obteve uma graduação de uma escola de pilotos militares de Cabo Verde e recebeu uma qualificação como piloto militar;

(4) Uma caderneta de voo certificada pelas Forças Armadas de Cabo Verde ou um formulário oficial apropriado das Forças Armadas ou registo que demonstre as horas de voo numa aeronave militar como membro das Forças Armadas de Cabo Verde;

(5) Um registo oficial de uma nomeação militar como PIC das Forças Armadas de Cabo Verde;

(6) Um registo oficial de conclusão satisfatória de uma verificação de competência por instrumentos durante um período de 12 (doze) meses anteriores ao mês de candidatura.

**NI: 2.1.B.205 Proficiência linguística**

(a) Geral - para cumprir com os requisitos de proficiência linguística contidos na subseção 2.1.B.205, o candidato a uma licença ou o titular de uma licença deve demonstrar, de uma forma aceitável para a autoridade aeronáutica, a conformidade com os descritores holísticos do parágrafo (b) e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Avaliação de Proficiência Linguística conforme mencionado no parágrafo (c).

(b) Descritores holísticos: Os falantes proficientes devem:

- (1) Comunicar com eficácia telefonicamente (telefone/radiotelefone) e em situações frente a frente;
- (2) Comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho com precisão e clareza;
- (3) Usar estratégias de comunicação adequadas para troca de mensagens e para reconhecer e resolver mal-entendidos (por exemplo, confirmar, ou esclarecer informação) num contexto geral ou relacionado com o trabalho;
- (4) Lidar com sucesso e com relativa facilidade com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou por uma viragem inesperada nos acontecimentos que ocorra dentro do contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de uma tarefa de comunicação com a qual estes estariam em contrário familiarizados; e
- (5) Usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

(c) Escala de avaliação:

(1) Nível pré-elementar (Nível 1):

- (i) Pronúncia - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;
- (ii) Estrutura - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;
- (iii) Vocabulário - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;
- (iv) Fluência - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;
- (v) Compreensão - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;
- (vi) Interações - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(2) Nível Elementar (Nível 2):

- (i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são fortemente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e de modo geral interferem com a facilidade de entendimento;
- (ii) Estrutura - demonstra um controlo apenas limitado de algumas estruturas gramaticais simples e padrões de frases simples memorizados;
- (iii) Vocabulário - variedade de vocabulário limitada consistindo em palavras isoladas e frases memorizadas;
- (iv) Fluência - consegue produzir enunciados muito curtos, isolados e memorizados com pausas frequentes e um uso distrativo de marcadores discursivos para encontrar expressões e para articular palavras menos familiares;
- (v) Compreensão - a compreensão é limitada a frases isoladas memorizadas quando estas são articuladas devagar e cuidadosamente;
- (vi) Interações - o tempo de resposta é lento e com frequência inadequado. A interação está limitada a trocas simples de rotina;

(3) Pré-Operacional (Nível 3):

- (i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e com frequência interferem com a facilidade de entendimento;

(ii) Estrutura - as estruturas gramaticais básicas e os padrões de frases associados a situações previsíveis nem sempre são bem controlados. Os erros interferem frequentemente com o significado;

(iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são com frequência suficientes para comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras é frequentemente inadequada. É com frequência incapaz de parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário;

(iv) Fluência - produz trechos de linguagem, mas a fraseologia e o uso das pausas são com frequência inadequados. As hesitações ou a lentidão no processamento da linguagem podem impedir a comunicação eficaz. Os marcadores discursivos são por vezes distrativos;

(v) Compreensão - a compreensão é com frequência exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Pode não conseguir compreender uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada de acontecimentos;

(vi) Interação - as respostas são por vezes imediatas, adequadas e informativas. Consegue iniciar e manter trocas com uma facilidade razoável nos tópicos familiares e em situações previsíveis. Inadequado de uma forma geral ao lidar com uma viragem inesperada de acontecimentos;

(4) Nível Operacional (Nível 4):

(i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, mas apenas às vezes interferem com a facilidade de entendimento;

(ii) Estrutura - as estruturas gramaticais e exemplos de frases básicos são usados criativamente e geralmente encontram-se bem controlados. Podem ocorrer erros, particularmente em circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem com o significado;

(iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue com frequência parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas;

(iv) Fluência - produz trechos de linguagem a um ritmo adequado. Pode haver perda ocasional de fluência na transição do discurso ensaiado ou formulador para a interação espontânea, mas tal não impede uma comunicação eficaz. Pode fazer uso limitado dos marcadores ou conectores do discurso. Os marcadores discursivos não são distrativos;

(v) Compreensão - a compreensão é na sua maioria exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos, a compreensão pode tornar-se mais lenta ou necessitar de estratégias de esclarecimento;

(vi) Interações - as respostas são geralmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo ao lidar com uma viragem inesperada dos acontecimentos. Lida adequadamente com mal-entendidos aparentes através da verificação, confirmação ou esclarecimento;

(5) Nível Avançado (Nível 5):

(i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, raramente interferem com a facilidade de entendimento;

(ii) Estrutura - as estruturas gramaticais e padrões de frases básicos são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas mas com erros que por vezes interferem com o significado;

(iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático;

(iv) Fluência - capaz de falar com todo o detalhe com relativa facilidade sobre tópicos familiares, mas pode não variar o fluxo do discurso como meio estilístico. Consegue fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados;

(v) Compreensão - a compreensão é exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialeto e/ou sotaque) ou tons;

(vi) Interações - as respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente;

(6) Nível Perito (Nível 6):

(i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora possivelmente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, quase nunca interferem com a facilidade de entendimento;

(ii) Estrutura - ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente;

(iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de tópicos familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, com cambiantes e sensível ao tom;

(iv) Fluência - capaz de falar com todo o detalhe com um fluxo natural e sem esforço. Varia o fluxo do discurso para um efeito estilístico, por exemplo, para dar ênfase a um ponto. Usa os marcadores ou conectores do discurso adequados espontaneamente;

(v) Compreensão - a compreensão é exata de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilezas linguísticas e culturais;

(vi) Interações - interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não verbais, e responde de modo apropriado.

**NI: 2.1.B.215 Arranjos de padronização para examinadores de proficiência linguística.**

(a) Geral - os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas deste CV-CAR durante um teste de proficiência linguística.

(b) Designação de examinadores e autorização - um examinador designado de acordo com este CV-CAR deve ser:

(1) Um professor de língua;

(2) Um controlador de tráfego aéreo; ou

(3) Um piloto comercial de avião ou helicóptero.

(c) Todos os examinadores devem ser devidamente formados, qualificados e experientes para a função de examinador de proficiência linguística.

(d) É importante, contudo, que a todo o momento, o examinador, pelo seu passado e experiência, tenha o respeito profissional da comunidade da aviação.

**NI: 2.1.C.130 Registo do tempo de voo**

(a) Os detalhes dos registos dos voos efetuados como piloto devem conter os itens previstos nos parágrafos (b) e (c).

(b) Com o fim de cumprir com os requisitos da subsecção 2.1.C.130, cada pessoa deve introduzir a seguinte informação para cada voo ou aula registados:

(1) Detalhes pessoais:

(i) Nome do titular;

(ii) Endereço do titular;

(2) Para cada voo:

(i) Nome do PIC;

(ii) Data do voo;

(iii) Local e hora da partida e chegada;

(iv) Tipo da aeronave e registo;

(3) Para cada sessão do dispositivo de treino de simulação de voo:

(i) Tipo e número de qualificação do dispositivo de treino de simulação de voo;

(ii) Instrução do dispositivo de treino de simulação de voo;

(iii) Data;

(iv) Tempo total da sessão;

(4) Função do piloto:

(i) A solo;

(ii) PIC;

(iii) Co-piloto;

(iv) Em duplo comando;

(v) Instrutor de voo.

(c) Registo do tempo de voo:

(1) Registo do tempo de voo a solo - um aluno piloto pode registar como tempo de voo a solo apenas o tempo de voo em que o piloto é o único ocupante da aeronave;

(2) Registo do tempo de voo como PIC:

(i) O candidato ou o titular de uma licença de piloto pode registar como tempo de voo como PIC todo o tempo de voo durante o qual essa pessoa:

(A) É o único manipulador dos controlos de uma aeronave para a qual o piloto está nomeado; e

(B) Está a atuar como PIC de uma aeronave em que é exigido mais do que um piloto sob a certificação do tipo da aeronave ou os regulamentos sob os quais o voo é conduzido;

(ii) Um instrutor autorizado pode registar como tempo de voo como PIC todo o tempo de voo enquanto estiver a atuar como um instrutor autorizado;

(iii) Um aluno piloto pode registar como tempo de voo como PIC todo o tempo de voo a solo e tempo de voo como aluno PIC desde que tal tempo seja assinado pelo instrutor;

(3) Registo do tempo como co-piloto - uma pessoa pode registar tempo como co-piloto apenas ao ocupar um lugar como co-piloto numa aeronave em que é exigido mais do que um piloto sob a certificação do tipo da aeronave ou os regulamentos sob os quais o voo é conduzido;

(4) Registo do tempo de voo por instrumentos - uma pessoa pode registar tempo de voo por instrumentos apenas o voo em que a pessoa opera a aeronave somente por referência aos instrumentos sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;

## (5) Registo de tempo de instrução:

- (i) Uma pessoa pode registar tempo de instrução quando essa pessoa recebe formação por parte de um instrutor autorizado numa aeronave ou num dispositivo de treino de simulação de voo;
- (ii) O tempo de instrução deve ser registado num documento oficial (por exemplo, numa caderneta de voo) e deve ser averbado pelo instrutor autorizado.

**NI: 2.1.C.225 Autorização das categorias II e III**

(a) A autoridade aeronáutica deve emitir uma autorização de piloto da Categoria II ou Categoria III por carta, como parte de uma qualificação de instrumentos ou um certificado de piloto de linha aérea de um candidato.

(b) Na emissão original a autorização deve conter as seguintes limitações:

- (1) Para as operações da Categoria II, 1600 pés RVR e uma altitude de decisão de 150 pés; e
- (2) Para as operações da Categoria III, conforme especificado no documento da autorização.

(c) Para remover as limitações de uma autorização de piloto da Categoria II ou Categoria III:

- (1) O titular de uma limitação da Categoria II pode remover a limitação demonstrando que, desde o início do sexto mês anterior, o titular efetuou 3 (três) aproximações da Categoria II ILS com uma altitude de decisão de 150 pés para uma aterragem sob condições por instrumentos reais ou simuladas; ou
- (2) O titular de uma limitação da Categoria III pode remover a limitação demonstrando experiência conforme especificado na autorização.

(d) O titular de uma autorização ou um candidato a uma autorização pode usar um dispositivo de treino para simulação de voo se tiver a aprovação da autoridade aeronáutica para tal uso, para cumprir com o requisito de experiência do parágrafo (e) desta NI, ou para o teste prático exigido nesta NI para uma autorização de piloto da Categoria II ou Categoria III, conforme aplicável.

(e) Categoria II - requisitos do teste de perícia:

(1) Um candidato às seguintes autorizações deve passar num teste de perícia:

- (i) Emissão ou renovação de uma autorização de piloto da Categoria II;
- (ii) A adição de outro tipo de aeronave a uma autorização de piloto da Categoria II;

(2) Para ter qualificações para o teste de perícia para uma autorização sob esta NI, um candidato deve:

- (i) Cumprir com os requisitos da subsecção 2.1.C.225; e
- (ii) Se o candidato não tiver passado num teste de perícia para esta autorização durante os 12 (doze) meses do calendário anteriores ao mês do teste:

(A) Cumprir com os requisitos do CV-CAR 8; e

(B) Ter executado pelo menos seis aproximações ILS durante os 6 (seis) meses do calendário anteriores ao mês do teste, das quais no mínimo 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem o uso de um acoplador de aproximação;

(3) Um candidato deve completar as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (e) desta NI:

- (i) Sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;
- (ii) À altitude mínima de decisão para a aproximação ILS no tipo de aeronave na qual o teste prático é

conduzido, excetuando o facto de que as aproximações não necessitam de ser conduzidas à altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria II;

(iii) À altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria II apenas se conduzidas num simulador de voo aprovado; e

(iv) Numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido ou num simulador de voo aprovado que:

(A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e

(B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3;

(4) O tempo de voo adquirido ao cumprir os requisitos do parágrafo (B) (ii) (2) (e) desta NI pode ser usado para cumprir com os requisitos do parágrafo (A) (ii) (2) (e) desta NI.

(f) Categoria II - procedimentos do teste de perícia. O teste de perícia consiste numa prova oral e numa prova de voo:

(1) Prova oral - na prova oral do teste prático um candidato deve demonstrar conhecimentos do seguinte:

- (i) Distância de aterragem necessária;
- (ii) Reconhecimento da altitude de decisão;
- (iii) Procedimentos e técnicas de aproximação falhada usando painéis de orientação de atitude fixos ou computadorizados;
- (iv) Uso e limitações do RVR;
- (v) Uso de sugestões visuais, sua disponibilidade ou limitações, e altitude à qual estas são normalmente perceptíveis com leituras RVR reduzidas;
- (vi) Procedimentos e técnicas relativas à transição do voo não visual para o voo visual durante uma aproximação final sob um RVR reduzido;
- (vii) Efeitos da ondulação de vento (*windshear*) vertical e horizontal;

(viii) Características e limitações do ILS e sistema de iluminação da pista;

(ix) Características e limitações do sistema de direção do voo, acoplador automático de aproximação (incluindo o tipo com eixo de separação se munido com o mesmo), sistema de manete automática de potência (se incluído), e outro equipamento da Categoria II exigido;

(x) Deveres atribuídos ao SIC durante as aproximações da Categoria II, a não ser que a aeronave para a qual a autorização é pretendida não requeira um SIC; e

(xi) Sistemas de aviso de avaria de equipamento e instrumentos;

(2) Prova de voo - os seguintes requisitos aplicam-se à prova de voo do teste de perícia:

(i) A prova de voo deve ser conduzida numa aeronave da mesma categoria, classe e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida ou num simulador de voo aprovado que:

(A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e

(B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3;

(ii) A prova de voo deve consistir de pelo menos duas aproximações ILS a 100 pés AGL incluindo no mínimo uma aterragem e uma aproximação falhada;

- (iii) Todas as aproximações executadas durante a prova de voo devem ocorrer com o uso de um sistema de orientação de controlo de voo aprovado, exceto se for instalado um acoplador automático de aproximação aprovado, pelo menos uma aproximação deve ser manual usando os comandos do diretor de voo (flight diretor);
- (iv) Se um avião multi-motor com a capacidade de desempenho para executar uma aproximação falhada com um motor inoperante for usado no teste prático, a prova de voo deve incluir o desempenho de uma aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, se aplicável, na potência mínima ou impulso zero antes de atingir o marcador intermédio;
- (v) Se um dispositivo de treino para simulação de voo multi-motor aprovado for usado no teste prático, o candidato deve executar uma aproximação falhada com o motor mais crítico, se aplicável, falhado;
- (vi) Para uma autorização para uma aeronave que requeira uma qualificação do tipo, o candidato deve passar num teste prático em coordenação com um SIC que possua uma qualificação do tipo para a aeronave para a qual a autorização é pretendida;
- (vii) Um inspetor ou um avaliador pode conduzir um questionário oral a qualquer altura durante o teste prático.
- (g) Categoria III: requisitos do teste de perícia:
- (1) A autoridade aeronáutica deve exigir que um candidato passe num teste de perícia para:
- (i) Emissão ou renovação de uma autorização de piloto da Categoria III;
- (ii) A adição de outro tipo de aeronave a uma autorização de piloto da Categoria III;
- (2) Para ter qualificações para o teste de perícia o candidato deve:
- (i) Cumprir com os requisitos da subsecção 2.1.C.225; e
- (ii) Se o candidato não tiver passado num teste prático para esta autorização durante os 12 (doze) meses do calendário anteriores ao mês do teste:
- (A) Cumprir com os requisitos do CV-CAR 8; e
- (B) Ter executado pelo menos seis aproximações ILS durante os 6 (seis) meses do calendário anteriores ao mês do teste, das quais pelo menos 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem o uso de um acoplador de aproximação;
- (3) O candidato deve conduzir as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (g) desta NI:
- (i) Sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;
- (ii) À altitude de alerta ou altitude de decisão para a aproximação ILS no tipo de aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido;
- (iii) Não necessariamente à altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria III;
- (iv) À altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, autorizada para as operações da Categoria III apenas se conduzidas num dispositivo de treino para simulação de voo aprovado; e
- (v) Numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido ou num simulador de voo aprovado que:
- (A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
- (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3, seção 3.C;
- (4) Requisitos de conhecimentos - um candidato deve demonstrar conhecimentos do seguinte:
- (i) Distância de aterragem necessária;
- (ii) Determinação e reconhecimento da altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, incluindo o uso de um altímetro de radar;
- (iii) Reconhecimento e reação adequada relativamente a avarias significativas encontradas antes e depois de atingir a altitude de alerta ou a altitude de decisão, conforme aplicável;
- (iv) Procedimentos e técnicas de aproximação falhada usando painéis de orientação de atitude fixos ou computadorizados e perda de altura esperada no que diz respeito a “borrego” (*go-around*) manual ou “borrego” (*go-around*) automático, e altitude de iniciação, conforme aplicável;
- (v) Uso e limitações do RVR, incluindo a determinação do RVR de controlo e transmissómetros exigidos;
- (vi) Uso, disponibilidade ou limitações das sugestões visuais e altitude à qual estas são normalmente perceptíveis com leituras RVR reduzidas incluindo:
- (A) Deterioração inesperada das condições para menos que o RVR mínimo durante a aproximação, arredondamento e corrida no solo;
- (B) Demonstração das referências visuais esperadas com o estado do tempo nas condições mínimas;
- (C) A sequência de sugestões visuais esperada durante uma aproximação na qual a visibilidade está nas condições mínimas de aterragem ou acima; e
- (D) Procedimentos e técnicas relativas à transição do voo de referência por instrumentos para o voo visual durante uma aproximação final sob um RVR reduzido;
- (vii) Efeitos da ondulação do vento (*winshear*) vertical e horizontal;
- (viii) Características e limitações do ILS e sistema de iluminação da pista;
- (ix) Características e limitações do sistema de direção do voo, acoplador automático de aproximação (incluindo o tipo com eixo de separação se munido com o mesmo), sistema de manete automática de potência (se incluído), e outro equipamento da Categoria III exigido;
- (x) Deveres atribuídos ao SIC durante as aproximações da Categoria III, a não ser que a aeronave para a qual a autorização é pretendida não requeira um SIC;
- (xi) Reconhecimento dos limites aceitáveis da posição da aeronave e seguimento do percurso de voo durante a aproximação, arredondamento e, se aplicável, corrida no solo;
- (xii) Reconhecimento e reação relativamente a falhas ou anormalidades no sistema de navegação de bordo ou de terra, particularmente depois de ultrapassar a altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável;
- (5) Requisitos de perícia de voo:
- (i) Um candidato pode conduzir o teste prático numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida, ou num simulador de voo aprovado que:
- (A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
- (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3;

- (ii) O teste prático deve consistir em pelo menos duas aproximações ILS a 100 pés AGL, incluindo uma aterragem e uma aproximação falhada iniciada a partir de uma altitude muito baixa que possa resultar num impacto durante a manobra de volta de vista;
  - (iii) O candidato deve executar todas as aproximações durante o teste prático com o sistema de aterragem automática aprovado ou um sistema de aterragem equivalente aprovado pela autoridade aeronáutica;
  - (iv) Se uma aeronave multi-motor com a capacidade de desempenho para executar uma aproximação falhada com um motor inoperante for usado no teste prático, o teste prático deve incluir o desempenho de uma aproximação falhada com o motor mais crítico, se aplicável, na potência mínima ou impulso zero antes de atingir o marcador intermédio ou exterior;
  - (v) Se um dispositivo de treino para simulação de voo multi-motor aprovado for usado, o candidato deve executar uma aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, se aplicável, falhado;
  - (vi) Para uma autorização para uma aeronave que requeira uma qualificação do tipo, o candidato deve passar num teste prático em coordenação com um SIC que possua uma qualificação do tipo para a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
  - (vii) Sujeito às limitações deste parágrafo, para as operações da Categoria III b baseadas no uso de um sistema de controlo de falha passiva da corrida de aterragem, o candidato deve executar pelo menos uma corrida de aterragem manual usando a referência visual ou uma combinação das referências visual e de instrumentos. O candidato deve iniciar esta manobra através de um desligamento do sistema de controlo de falha passiva da corrida de aterragem:
    - (A) Após o impacto do trem-de-pouso principal;
    - (B) Antes do impacto do trem-de-pouso do nariz;
    - (C) Em condições representativas do deslocamento do impacto lateral mais adverso permitindo uma aterragem em segurança na pista; e
    - (D) Nas condições meteorológicas antecipadas nas operações da Categoria IIIb;
- (6) Um inspetor ou avaliador pode conduzir um questionário oral a qualquer altura durante o teste prático.

**NI: 2.1.C.310 Alunos-piloto: manobras e procedimentos para treino de voo pré-solo - categoria de avião**

Um aluno piloto que esteja a receber formação para voo a solo num avião deve receber e registar treino de voo para as seguintes manobras e procedimentos:

- (1) Procedimentos de preparação de voo adequados, incluindo planeamento e preparação pré-voo, operação de grupos motores e sistemas do avião;
- (2) Rolagem, ou operações de superfície, incluindo acelerações do motor para ensaio em ponto de espera;
- (3) Descolagens e aterragens, incluindo normais e com vento cruzado;
- (4) Voo direto e nivelado e voltas em ambas as direções;
- (5) Subidas e voltas em subida;
- (6) Padrões de tráfego dos aeródromos incluindo procedimentos de entrada e partida;
- (7) Prevenção de colisão, prevenção de ondulação de vento (*windshear*) e prevenção de turbulência de esteira;
- (8) Descidas, com e sem voltas, usando configurações de alta e baixa resistência ao avanço;

- (9) Voo a várias velocidades do ar desde voo de cruzeiro a voo lento;
- (10) Entradas de perdas de velocidade de várias atitudes de voo e combinações de potências com recuperação iniciada à primeira indicação de uma perda de velocidade e recuperação de uma perda de velocidade máxima;
- (11) Procedimentos de emergência e avarias de equipamento;
- (12) Manobras com referência ao solo;
- (13) Aproximações a uma área de aterragem com avarias simuladas do motor;
- (14) Glissagem para uma aterragem (SE apenas);
- (15) Voltas de pista.

**NI: 2.1.C.315 Alunos-piloto: manobras e procedimentos para treino de voo pré-solo - categoria de helicóptero**

Um aluno piloto que esteja a receber formação para voo a solo num helicóptero deve receber e registar treino de voo para as seguintes manobras e procedimentos:

- (1) Procedimentos de preparação de voo adequados, incluindo planeamento e preparação pré-voo, operação de grupos motores e sistemas da aeronave;
- (2) Rolagem, ou operações de superfície, incluindo acelerações do motor para ensaio em ponto fixo;
- (3) Descolagens e aterragens, incluindo normais e com vento cruzado;
- (4) Voo direto e nivelado e voltas em ambas as direções;
- (5) Subidas e voltas em subida;
- (6) Padrões de tráfego dos aeródromos incluindo procedimentos de entrada e partida;
- (7) Prevenção de colisão, prevenção de ondulação de vento (*windshear*) e prevenção de turbulência de esteira;
- (8) Descidas, com e sem voltas, usando configurações de alta e baixa resistência ao avanço;
- (9) Voo a várias velocidades do ar;
- (10) Procedimentos de emergência e avarias de equipamento;
- (11) Manobras com referência ao solo;
- (12) Aproximações à área de aterragem;
- (13) Voo estacionário e voltas de voo estacionário;
- (14) Voltas de pista;
- (15) Procedimentos de emergência simulada, incluindo descidas auto-rotativas com uma recuperação de potência e recuperação de potência para voar em voo estacionário;
- (16) Desacelerações rápidas;
- (17) Aproximações e aterragens com um motor inoperante simuladas para os helicópteros multi-motor (ME).

**NI: 2.1.C.415 Teste de perícia para a PPL - categoria de avião**

O teste de perícia para a licença de piloto privado de avião monomotor e multi-motor deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

Nota 1: Quando (SE) é indicado o item ou parágrafo é apenas para mono-motor, quando (ME) é indicado o item ou parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para mono-motor e multi-motor.

Nota 2: Quando (S) é indicado, o item é apenas para hidroaviões, quando (L) é indicado, o item é apenas para aviões terrestres. Quando nada é indicado o item é para hidroaviões e aviões terrestres.

- (1) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Licenças e documentos;

- (ii) Requisitos de navegabilidade;
  - (iii) Informação meteorológica;
  - (iv) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (v) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (vi) Desempenho e limitações;
  - (vii) Funcionamento do sistema;
  - (viii) Princípios de voo;
  - (ix) Características das Águas e do Hidroavião (S);
  - (x) Bases do hidroavião, regras marítimas e auxílios à navegação marinha (S);
  - (xi) Fatores aeromédicos;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque dos motores;
  - (iv) Rolagem (L);
  - (v) Rolagem e Navegação (S);
  - (vi) Controlo antes da descolagem;
- (3) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Aeródromo/Base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação;
- (4) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagem e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida em pista curta (SE) (L);
  - (iv) Aproximação e aterragem em pista curta (SE) (L);
  - (v) Descolagem e subida de desempenho máximo em pista curta (Área confinada (S));
  - (vi) Aproximação e aterragem em pista curta (Área confinada (S));
  - (vii) Descolagem e subida em águas geladas (S);
  - (viii) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);
  - (ix) Descolagem e subida em águas agitadas (S);
  - (x) Aproximação e aterragem em águas agitadas (S);
  - (xi) Glissagem para uma aterragem (SE);
  - (xii) “Borrego” (*go-around*) /aterragem recusada;
- (5) Manobra de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - curvas de grande inclinação;
- (6) Manobras com referência ao solo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Percurso retangular;
  - (ii) Curvas em S;
  - (iii) Voltas à volta de um ponto;
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Sistemas de navegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;
- (8) Voo lento e perdas de velocidade; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras durante o voo lento;
  - (ii) Perdas de velocidade sem potência;
  - (iii) Perdas de velocidade com potência;
  - (iv) Consciência da rotação;
- (9) Manobras básicas por instrumentos; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Subidas com velocidade do ar constante;
  - (iii) Descidas com velocidade do ar constante;
  - (iv) Voltas para os rumos;
  - (v) Recuperação de um voo incomum;
  - (vi) Radiocomunicações, sistemas de navegação/instalações e serviços de radar, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato;
- (10) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Aproximação e aterragem de emergência;
  - (ii) Descida de emergência (ME);
  - (iii) Falha de motor durante a descolagem antes da velocidade do ar mínima controlável ( $V_{MC}$ ) (simulado) (ME);
  - (iv) Falha de motor após o despegue (simulado) (ME);
  - (v) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado) (ME);
  - (vi) Avarias de sistemas e equipamentos;
  - (vii) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (11) Operações multi-motor (ME); incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras com um motor inoperante;
  - (ii) Demonstração  $V_{MC}$ ;
  - (iii) Falha de motor durante o voo (por referência aos instrumentos);
  - (iv) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante (por referência aos instrumentos);
- (12) Operação noturna, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - preparação noturna;
- (13) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Após a aterragem, estacionamento e amarração (S);
  - (ii) Ancoragem (S);
  - (iii) Atracagem e imobilização (S);
  - (iv) Uso de rampa/Varaço (S).

**NI: 2.1.C.425 Teste de perícia para a PPL - categoria de helicóptero**

O teste de perícia para a licença de piloto privado – helicóptero deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

- (1) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (iv) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (v) Desempenho e limitações;
  - (vi) Funcionamento do sistema;
  - (vii) Lista de equipamento mínimo;
  - (viii) Fatores aeromédicos;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
  - (iv) Controlo antes da descolagem;
- (3) Operações de aeródromo e heliporto, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação de aeródromos e heliportos;
- (4) Manobras do voo estacionário, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagem e aterragem vertical;
  - (ii) Operações de inclinação;
  - (iii) Rolagem de superfície;
  - (iv) Rolagem de voo estacionário;
  - (v) Rolagem aérea;
- (5) Descolagens, aterragens e “borregos” (*go-around*), incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação normal e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida com desempenho máximo;
  - (iv) Aproximação a pique;
  - (v) Descolagem em rolagem;
  - (vi) Aproximação rasa e aterragem com corrida ou rolagem;
  - (vii) “Borrego” (*go-around*);
- (6) Manobra de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Desaceleração rápida;
  - (ii) Auto-rotação direta;
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Sistemas de rádio-navegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;
- (8) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Falha de potência num voo estacionário;
  - (ii) Falha de potência em altitude;
  - (iii) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (iv) Descida vertical lenta com motor;
  - (v) Recuperação de rpm baixo do rotor;
  - (vi) Capotagem dinâmica;
  - (vii) Efeito do solo;
  - (viii) Condições de G baixo;
  - (ix) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (9) Operação noturna, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Aspetos fisiológicos do voo noturno;
  - (ii) Iluminação e equipamento para voo noturno;
- (10) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - após aterragem e amarração.

**NI: 2.1.C.515 Teste de perícia para a CPL - categoria de avião**

O teste de perícia para a licença de piloto comercial de avião monomotor deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

Nota 1: Quando (SE) é indicado o item ou parágrafo é apenas para mono-motor, quando (ME) é indicado o item ou parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para monomotor e multi-motor.

Nota 2: Quando (S) é indicado, o item é apenas para hidroaviões, quando (L) é indicado, o item é apenas para aviões terrestres. Quando nada é indicado o item é para hidroaviões e aviões terrestres.

- (1) Preparação pré-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Requisitos de aeronavegabilidade;
  - (iii) Informação meteorológica;
  - (iv) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (v) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (vi) Desempenho e limitações;
  - (vii) Funcionamento do sistema;
  - (viii) Princípios de voo (ME);
  - (ix) Características das Águas e do Hidroavião (S);
  - (x) Bases do hidroavião, regras marítimas e auxílios à navegação marinha (S);
  - (xi) Fatores aeromédicos;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque dos Motores;
  - (iv) Rolagem (L);
  - (v) Rolagem e navegação (S);
  - (vi) Controlo antes da descolagem;

- (3) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Aeródromo/Base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação;
- (4) Descolagens, aterragens e voltas de pista; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida em campo moderado (SE);
  - (iv) Aproximação e aterragem em campo moderado (SE);
  - (v) Descolagem e subida de desempenho máximo em campo curto (Área confinada (S));
  - (vi) Aproximação e aterragem em campo curto (Área confinada (S));
  - (vii) Descolagem e subida em águas geladas (S);
  - (viii) Aproximação e aterragem e águas geladas (S);
  - (ix) Descolagem e subida em águas agitadas (S);
  - (x) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);
  - (xi) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SE);
  - (xii) Vota de pista /aterragem recusada;
- (5) Manobras de desempenho; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Curvas de grande inclinação;
  - (ii) Espiral de grande inclinação (SE);
  - (iii) “*Chandelles*” (SE);
  - (iv) “*Lazy eights*” (SE);
- (6) Manobras com referência ao solo; incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - “*Eights on pylons*” (SE);
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Sistemas de navegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;
- (8) Voo lento e perdas de velocidade; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras durante o voo lento;
  - (ii) Perdas de velocidade sem potência;
  - (iii) Perdas de velocidade com potência;
  - (iv) Consciência da rotação;
- (9) Operações de emergência; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Aproximação e aterragem de emergência;
  - (ii) Descida de emergência (ME);
  - (iii) Falha de motor durante a descolagem antes da ( $V_{MC}$ ) (simulado) (ME);

- (iv) Falha de motor após o despegue (simulado) (ME);
  - (v) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado) (ME);
  - (vi) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (vii) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (10) Operações de grande altitude; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Oxigénio suplementar;
  - (ii) Pressurização;
- (11) Operações multi-motor (ME); incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras com um motor inoperante;
  - (ii) Demonstração  $V_{MC}$ ;
  - (iii) Falha de motor durante o voo (por referência aos instrumentos);
  - (iv) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante (por referência aos instrumentos);
- (12) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Após a aterragem, estacionamento e amarração;
  - (ii) Ancoragem (S);
  - (iii) Atracagem e imobilização (S);
  - (iv) Uso de rampa/varação (S).

**NI: 2.1.C.525 Teste de perícia para a CPL - categoria de helicóptero**

- (a) O teste de perícia para a licença de piloto comercial – helicóptero deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:
- (1) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (iv) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (v) Desempenho e limitações;
  - (vi) Funcionamento do sistema;
  - (vii) Lista de equipamento mínimo;
  - (viii) Fatores aeromédicos;
  - (ix) Aspectos fisiológicos do voo noturno;
  - (x) Iluminação e equipamento para voo noturno;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Inspeção pré-voo:
    - (A) Gestão da cabina de pilotagem;
    - (B) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
    - (C) Controlo antes da descolagem;
- (3) Operações de aeródromo e heliporto, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e heliporto;

- (4) Manobras do voo estacionário; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagem e aterragem vertical;
  - (ii) Operações de inclinação;
  - (iii) Rolagem de superfície;
  - (iv) Rolagem de voo estacionário;
  - (v) Rolagem aérea;
- (5) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida com desempenho máximo;
  - (iv) Aproximação a pique;
  - (v) Rolagem para descolar;
  - (vi) Aproximação de superfície e corrida de aterragem;
  - (vii) “Borrego” (*go-around*);
- (6) Manobras de desempenho; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Desaceleração rápida;
  - (ii) Auto-rotação de 180 graus;
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Radionavegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;
- (8) Operações de emergência; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Falha de potência num voo estacionário;
  - (ii) Falha de potência em altitude;
  - (iii) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (iv) Descida vertical lenta com motor;
  - (v) Recuperação de rpm baixo do roto;
  - (vi) Capotagem dinâmica;
  - (vii) Efeito do solo;
  - (viii) Condições de G baixo;
  - (ix) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (9) Operações especiais; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Área confinada de operação;
  - (ii) Operações em terraço de prédio/plataforma;
- (10) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - após a aterragem, estacionamento e amarração.
- (2) Procedimentos de pré-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Arranque dos grupos motores;
  - (iii) Rolagem;
  - (iv) Controlo antes da decolagem;
- (3) Descolagens e fase da partida; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagens normais com diferentes posicionamentos do flap, incluindo decolagem acelerada;
  - (ii) Descolagem por instrumentos;
  - (iii) Falha de grupos motores durante a decolagem;
  - (iv) Descolagem recusada;
  - (v) Procedimentos de partida;
- (4) Manobras durante o voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Curvas de grande inclinação;
  - (ii) Aproximação nas perdas de velocidade;
  - (iii) Falha de grupos motores;
  - (iv) Características de voo específicas;
  - (v) Recuperação de altitudes incomuns;
- (5) Procedimentos de instrumentos; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Chegada ao terminal padrão/procedimentos do sistema de gestão de voos;
  - (ii) Procedimentos de espera;
  - (iii) Aproximações de precisão por instrumentos;
  - (iv) Aproximações de não precisão por instrumentos;
  - (v) Aproximação em circuito;
  - (vi) Aproximação falhada;
- (6) Aterragens e aproximações para aterragens; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Aproximações e aterragens normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aterragem de uma aproximação de precisão;
  - (iii) Aproximação e aterragem com falha de grupos motores (simulada);
  - (iv) Aterragem de uma aproximação em circuito;
  - (v) Aterragem recusada;
  - (vi) Aterragem a partir de uma aproximação sem flap ou de aproximação não padronizada com flap;
- (7) Procedimentos normais e anormais;
- (8) Procedimentos de emergência;
- (9) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Procedimentos após a aterragem;
  - (ii) Estacionamento e amarração.

**NI: 2.1.C.615 Teste de perícia para a ATPL e qualificação do tipo de aeronave - categoria de avião**

(a) O teste de perícia para a licença de piloto de linha aérea – aviões deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

- (1) Preparação pré-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Exame do equipamento;
  - (ii) Desempenho e limitações;

(b) A seguinte tabela contém os requisitos detalhados para uma qualificação de tipo, treino, teste de perícia e verificação de proficiência para aviões multi-motor multi-piloto:

<b>AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE</b> <i>MULTI PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE AND SINGLE PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE</i>	<b>FORMAÇÃO PRÁTICA</b> <i>PRACTICAL TRAINING</i>					<b>PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/ QUALIFICAÇÃO DE TIPO</b> <i>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</i>	
<b>Manobras/Procedimentos (Incluindo cooperação de tripulação múltipla)</b> <i>Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)</i>					Iniciais do instrutor após conclusão da formação <i>Instructor's Initials when training Completed</i>	Verificado em <i>Chkd in</i>	Iniciais do examinador após conclusão da prova <i>Examiner's Initials when test Completed</i>
<b>SEÇÃO 01 - PREPARAÇÃO DO VOO</b> <i>SECTION 1- FLIGHT PREPARATION</i>							
1.1 Cálculo da performance <i>Performance calculation</i>	P						
1.2. Inspeção visual externa do avião, localização de cada componente e finalidade da inspeção <i>Aeroplane ext. visual inspect.; location of each item and purpose of inspection</i>	P#			P			
1.3. Inspeção da cabina de pilotagem <i>Cockpit inspection</i>		P					
1.4. Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação <i>Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies</i>	P---->	----->	----->	----->		M	
1.5. Rolagem de acordo com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou do instrutor <i>Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor</i>			P----->	----->			
1.6. Verificações antes da decolagem <i>Before take-off checks</i>		P----->	----->	----->		M	
<b>SEÇÃO 02- DESCOLAGENS</b> <i>TAKE-OFFS</i>							
2.1. Decolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo decolagem acelerada <i>Normal take offs with different flap settings, including expedited take off</i>			P----->	----->			
2.2* Decolagem por instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a sustentação no ar <i>* Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne</i>			P----->	----->			
2.3. Decolagem com vento cruzado <i>Cross wind take-off (A, if practicable)</i>			P----->	----->			

2.4. Descolagem à carga máxima (real ou simulada)  <i>Take-off at maximum takeoff mass (actual or simulated maximum take-off mass)</i>			P----->	----->			
2.5. Descolagens com falha de motor simulado:  2.5.1* logo após atingir V2 (Em aviões não certificados na categoria de transporte ou na categoria de transporte regional (commuter), a falha de motor não deve ser simulada até ser atingida uma altura mínima de 500 pés acima do fim da pista. Em aviões que tenham a mesmo performance que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e ao efeito da altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor logo após atingir V2) <i>Take-offs with simulated engine failure * shortly after reaching V2, (In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes or as commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2.)</i>			P----->	----->			
2.5.2* entre V1 e V2  <i>* between V1 and V2</i>			P	X		M  FS Somente FS Only	
2.6. Descolagem abortada a uma velocidade razoável antes de atingir V1  <i>Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1 .</i>			P----->	P--->X		M	
SEÇÃO3 - MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO							
<i>FLIGHT MANOEUVRES AND PROCEURES</i>							
3.1. Voltas com e sem spoilers  <i>Turns with and without spoilers</i>			P---->	P----->			
3.2. Ângulo negativo do nariz e batidas Mach após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, Dutch Roll)  <i>Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)</i>			P----->	----->X An Aircraft may not be used for this exercise			
						FS A	
3.3. Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas  <i>Normal operation of systems and controls engineer's panel</i>	P----->	----->	----->	----->			

3.4 Operações normais e não normais dos seguintes sistemas <i>Normal and abnormal operations of following systems:</i>						M	A mandatory minimum of 3 abnormal shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive.
3.4.0. Motor (se necessário, hélice) <i>3.4.0 Engine (if necessary propeller)</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.1. Pressurização e e ar condicionado <i>3.4.1 Pressurisation and airconditioning</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.2. Sistema Pitot-estático <i>3.4.2 Pitot/static system</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.3. Sistema de combustível <i>3.4.3 Fuel system</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.4. Sistema elétrico <i>3.4.4 Electrical system</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.5. Sistema hidráulico <i>3.4.5 Hydraulic system</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.6. Sistema de controlo de voo e compensação <i>3.4.6 Flight control and Trimsystem</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.7. Sistema antigelo/degelo, aquecimento da protecção contra o encandeamento <i>3.4.7 Anti- and de-icing system, Glare shield heating</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.8. Piloto automático/director de voo <i>3.4.8 Autopilot/Flight director</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.9. Dispositivos de aviso de perda ou dispositivos de evitação de perda, e dispositivos de aumento de estabilidade <i>3.4.9 Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.10. Sistema de aviso de proximidade do solo, radar meteorológico, radioaltímetro, transponder <i>3.4.10 GPWS, Weather radar, radio altimeter, transponder</i>		P----->	----->	----->			
3.4.11. Rádio, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão do voo <i>3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, flight management system</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.12. Trem de aterragem e travão <i>3.4.12 Landing gear and brake</i>	P----->	----->	----->	----->			
3.4.13 Sistema de slats e flaps <i>3.4.13 Slat and flap system</i>	P----->	----->	----->	----->			

3.4.14 Unidade de potência auxiliar <i>3.4.14 Auxiliary power unit</i>	P----->	----->	----->	----->			
Intencionalmente em branco <i>Intentionally left blank</i>							
3.6. Procedimentos não normais e de emergência: <i>3.6 Abnormal and emergency procedures:</i>						M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 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 <i>3.6.1 Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.</i>		P----->	----->	----->			
3.6.2. Controlo e eliminação de fumos <i>3.6.2 Smoke control and removal</i>		P----->	----->	----->			
3.6.3 Engine failures, shut-down and restart at a safe height		P----->	----->	----->			
3.6.4 Fuel dumping (simulated)		P----->	----->	----->			
3.6.5 Windshear at Take off/landing			P	X		FS Only	
	<b>PRACTICAL TRAINING</b>					<b>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</b>	
<b>Manoeuvres/Procedures</b> (including Multi-Crew Cooperation)					Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/ Emergency descent			P----->	----->			
3.6.7 Incapacitation of flight crew member		P----->	----->	----->			
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS event	P----->	----->	----->	----->		FS Only	
3.7 Steep turns with 45o bank, 180o to 360o left and right		P----->	----->	----->			
3.8 Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended) 3.8.1 Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration			P-----> P	-----> X			
3.9 Instrument flight procedures							
3.9.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P----->	----->	----->			

3.9.2* Holding procedures			P----->	----->	----->		M	
3.9.3* Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200 ft)								
3.9.3.1* manually, without flight director			P----->	----->			M Skill Test Only	
3.9.3.2* manually, with flight director			P----->	----->				
3.9.3.3* with autopilot			P----->	----->				
3.9.3.4* manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the non-precision approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however, not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 ft above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding takeoff mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4.			P----->	----->			M	
3.9.4* NDB or VOC/LOC-approach down to the MDH/A			P*----->	----->			M	
	<b>PRACTICAL TRAINING</b>						<b>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</b>	
<b>Manoeuvres/Procedures</b> (including Multi-Crew Cooperation)						Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
	OTD	FTD	FS	A			FS A	
3.9.5 Circling approach under following conditions: (a) * approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed			P*----->	----->				
<b>SECTION 4</b>								
<b>4 Missed Approach Procedures</b>								
4.1 Go-around with all engines operating* after an ILS approach on reaching decision height.			P*----->	----->				
4.2 Other missed approach procedures			P*----->	----->				
4.3* Manual Go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt			P*----->	----->				
4.4 Rejected landing at 15 m (50 ft) above runway threshold and go-around			P----->	----->				

SECTION 5							
<b>5 Landings</b> 5.1 Normal landings* also after an ILS approach with transition to visual flight on reaching DH.				P			
5.2 Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position.			P----->	An Aircraft may not be used for this exercise			
5.3 Cross wind landings (a/c, if practicable).			P----->	----->			
5.4 Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats.			P----->	----->			
5.5 Landing with critical engine simulated inoperative.			P----->	----->		M	
5.6 Landing with two engines inoperative – Aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM. – Aeroplanes with four engines, two engines at one side.			P	X		M FS Only Skill Test Only	
<b>General remarks:</b> <b>Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 feet (60 m), i.e. Cat II/III operations.</b>							
	<b>PRACTICAL TRAINING</b>					<b>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</b>	
<b>Manoeuvres/Procedures</b> (including Multi-Crew Cooperation)	OTD	FTD	FS	A	Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
						FS A	
<b>SECTION 6</b>							
<b>6 Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III)</b> The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used. 6.1* Rejected take-off at minimum authorised RVR			P*----->	----->X An Aircraft may not be used for this exercise		M*	
6.2* ILS Approaches In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.			P----->	----->		M	
6.3* Go-around after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training also shall include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure			P----->	----->		M*	
6.4* Landing(s) with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed.			P----->	----->		M	

Nota: As operações de Cat II/III devem ser conduzidas de acordo com as regras operacionais.

**Instruções:**

- (1) Os seguintes símbolos representam:
  - (i) P = Treinado como Piloto-Comandante (PIC) ou Co-piloto e como “*pilot flying*” (PF) e “*pilot not flying*” (PNF) para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável;
  - (ii) X = Simuladores devem ser utilizados para este exercício, se disponível, de outro modo uma aeronave deve ser utilizada se apropriado para a manobra ou procedimento;
  - (iii) P# = O treino deve ser complementado por uma inspeção supervisionada ao avião;
- (2) O treino prático deve ser conduzido pelo menos ao nível do equipamento indicado como (P), ou pode ser conduzido até ao nível superior de equipamento indicado pela seta (----->). As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:
  - (i) A = *Aeroplane*;
  - (ii) FS = *Flight Simulator*;
  - (iii) FSTD = *Flight Simulation Training Device*;
  - (iv) OTD = *Other Training Devices*;
- (3) Os itens com asterisco (\*) devem ser voados somente por referência a instrumentos. Se esta condição não for verificada durante o teste de perícia ou verificação de proficiência, a qualificação de tipo será restrita a “apenas VFR”;
- (4) Onde aparece a letra ‘M’ na coluna do teste de perícia ou verificação de proficiência, isto indica que o exercício é mandatório.

**NI: 2.1.C.625 Teste de perícia para a ATPL e qualificação do tipo de aeronave - categoria de helicóptero**

O teste de perícia para a licença de piloto de linha aérea para helicópteros deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

- (1) Preparação pré-voe e controlos; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Exame do equipamento;
  - (ii) Desempenho e limitações;
- (2) Procedimentos pré-voe, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Inspeção pré-voe;
  - (ii) Arranque dos grupos motores;
  - (iii) Rolagem;
  - (iv) Controlos pré-descolagem;
- (3) Descolagem e fase da partida; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagem normal e com vento cruzado;
  - (ii) Descolagem por instrumentos;
  - (iii) Falha de grupos motores durante a descolagem;
  - (iv) Descolagem recusada;
  - (v) Partida por instrumentos;
- (4) Manobras durante o voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Curvas de grande inclinação;
  - (ii) Falha de grupo motor em helicóptero multi-motor;
  - (iii) Falha de grupo motor em helicóptero monomotor;
  - (iv) Recuperação de altitudes incomuns;
  - (v) Descida vertical lenta com motor;

- (5) Procedimentos de instrumentos, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Chegada por instrumentos;
  - (ii) Espera;
  - (iii) Aproximações de precisão por instrumentos;
  - (iv) Aproximações de não precisão por instrumentos;
  - (v) Aproximação falhada;
- (6) Aterragens e aproximações para aterragens; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Aproximações e aterragens normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação e aterragem com helicóptero multi-motor com falha de grupo motor simulada;
  - (iii) Aterragem recusada;
- (7) Procedimentos normais e anormais, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas por parte do candidato;
- (8) Procedimentos de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho por parte do candidato;
- (9) Procedimentos pós-voe, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Procedimentos após a aterragem;
  - (ii) Estacionamento e amarração.

**NI: 2.1.C.715 Teste de perícia e verificação de proficiência para a qualificação de instrumentos**

O teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrumentos devem incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas adequadas à categoria de aeronave:

Nota: Quando (SE) é indicado o item ou parágrafo é apenas para mono-motor, quando (ME) é indicado o item ou parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para mono-motor e multi-motor.

- (1) Preparação pré-voe; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Informação meteorológica;
  - (ii) Planeamento de voos de navegação (cross- country).
- (2) Procedimentos pré-voe; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Sistemas das aeronaves relativos às operações IFR;
  - (ii) Instrumentos de voo da aeronave e equipamento de navegação;
  - (iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem;
- (3) Procedimentos e autorizações de controlo de tráfego aéreo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Autorizações de controlo de tráfego aéreo;
  - (ii) Cumprimento dos procedimentos e autorizações da partida, voo em rota e chegada;
  - (iii) Procedimentos de espera;
- (4) Voo por referência aos instrumentos, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Mudança de velocidade do ar;
  - (iii) Subidas e descida com velocidade do ar constante;

- (iv) Velocidade de subidas e descidas;
- (v) Voltas a tempos para rumos de bússola magnética;
- (vi) Curvas de grande inclinação;
- (vii) Recuperação de atitudes de voo incomuns;
- (5) Sistemas de navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato - interceção e seguimento de sistemas de navegação e Arcos DME;
- (6) Procedimentos de aproximação por instrumentos; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Aproximação de não precisão por instrumentos;
  - (ii) Aproximação de precisão por instrumentos ILS;
  - (iii) Aproximação falhada;
  - (iv) Aproximação em circuito;
  - (v) Aterragem a partir de uma aproximação direta ou em circuito;
- (7) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Perda de comunicações;
  - (ii) Um motor inoperante durante voltas e voo direto e nivelado (ME);
  - (iii) Um motor inoperante – aproximação por instrumentos (ME);
  - (iv) Perda de atitude giroscópica e/ou indicadores de rumo;
- (8) Procedimentos pós-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - controlo de instrumentos e equipamento.

**NI: 2.1.D.115 Teste de perícia e verificação de proficiência para instrutor de voo**

- (a) Categoria de Avião - O teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrutor de voo – avião devem incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas adequadas à categoria e classe da aeronave:

Notas 1: Quando (SE) é indicado o item ou parágrafo é apenas para mono-motor, quando (ME) é indicado o item ou parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para mono-motor e multi-motor.

Nota 2: Quando (S) é indicado, o item é apenas para hidroaviões, quando (L) é indicado, o item é apenas para aviões terrestres. Quando nada é indicado o item é para hidroaviões e aviões terrestres.

- (1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) O processo de aprendizagem;
  - (ii) O processo de ensino;
  - (iii) Métodos de ensino;
  - (iv) Avaliação;
  - (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
  - (vi) Fatores humanos;
  - (vii) Planeamento da atividade de instrução;
- (2) Áreas técnicas, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Fatores aeromédicos;
  - (ii) Exploração visual e prevenção da colisão;
  - (iii) Princípios de voo;

- (iv) Comandos de voo do avião;
- (v) Massa e balanceamento do avião;
- (vi) Navegação e planeamento do voo;
- (vii) Operações noturnas;
- (viii) Operações de grande altitude;
- (ix) Regulamentos e publicações;
- (x) Uso da lista de equipamento mínimo;
- (xi) Sistema do espaço aéreo nacional;
- (xii) Auxílios de navegação e serviços de radar;
- (xiii) Entradas na caderneta de voo e averbamentos de licenças;
- (xiv) Características das águas e do hidroavião (S);
- (xv) Bases do hidroavião, regras e auxílios da navegação marinha (S);
- (3) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Funcionamento de sistemas (SE);
  - (iv) Desempenho e limitações (SE);
  - (v) Requisitos de aeronavegabilidade;
- (4) Aula pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo; incluindo os conhecimentos e desempenho a seguinte tarefa por parte do candidato - aula sobre uma manobra;
- (5) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque dos motores;
  - (iv) Rolagem (L);
  - (v) Rolagem (S);
  - (vi) Navegação (S);
  - (vii) Controlo antes da descolagem;
- (6) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e pista;
- (7) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagem e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Descolagem e subida de desempenho máximo em campo curto (Área confinada (S));
  - (iii) Descolagem e subida em campo moderado (SE);
  - (iv) Descolagem e subida em águas geladas (S);
  - (v) Descolagem e subida em águas agitadas (S);
  - (vi) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;

- (vii) Glissagem para uma aterragem (SE);
  - (viii) “Borrego” (*go-around*) ou aterragem recusada;
  - (ix) Aproximação e aterragem em campo curto (área confinada (S));
  - (x) Aproximação e aterragem em campo moderado (SEL);
  - (xi) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SEL);
  - (xii) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);
  - (xiii) Aproximação e aterragem em águas agitadas (S);
- (8) Princípios fundamentais de voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Voltas niveladas;
  - (iii) Subidas diretas e voltas em subida;
  - (iv) Descidas diretas e voltas em descida;
- (9) Manobras de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Curvas de grande inclinação;
  - (ii) Espirais de grande inclinação (SE);
  - (iii) *Chandelles* (SE);
  - (iv) *Lazy eights* (SE);
- (10) Manobras de referência em terra, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Percurso retangular;
  - (ii) Voltas em S através de uma via;
  - (iii) Voltas à volta de um ponto;
  - (iv) “*Eights on pylons*” (SE);
- (11) Voo lento, perdas de velocidade e rotações, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras durante o voo lento;
  - (ii) Perdas de velocidade com potência (proficiência);
  - (iii) Perdas de velocidade sem potência (proficiência);
  - (iv) Perdas de velocidade de controlo cruzado (demonstração) (SE);
  - (v) Perdas de velocidade para compensação do elevador (demonstração) (SE);
  - (vi) Perdas de velocidade secundárias (demonstração) (SE);
  - (vii) Rotações (SEL);
- (12) Manobras básicas de instrumentos, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Subidas com velocidade do ar constante;
  - (iii) Descidas com velocidade do ar constante;
  - (iv) Voltas para os rumos;
  - (v) Recuperação de atitudes de voo incomuns;
- (13) Operações de emergência (SE), incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Aproximação e aterragem de emergência (simulado);
  - (ii) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (iii) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (14) Operações de emergência (ME), incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (ii) Falha de motor durante a descolagem antes da  $V_{MC}$ ;
  - (iii) Falha de motor após o lançamento;
  - (iv) Aproximação e aterragem com um motor inoperante;
  - (v) Descida de emergência;
  - (vi) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (15) Operações multi-motor (ME), incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Funcionamento de sistemas;
  - (ii) Desempenho e limitações;
  - (iii) Princípios de voo – motor inoperante;
  - (iv) Manobras com um motor inoperante;
  - (v) Demonstração  $V_{MC}$ ;
  - (vi) Demonstração dos efeitos das várias velocidades do ar e configurações durante o desempenho com motor inoperante;
- (16) Procedimentos pós-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Procedimentos pós-voo;
  - (ii) Ancoragem (S);
  - (iii) Atracagem e imobilização (S);
  - (iv) Varação (S);
  - (v) Uso de rampa (S).
- (b) Categoria de Helicóptero - o teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrutor de voo – helicóptero devem incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas adequadas à categoria, e se aplicável, classe ou tipo, da aeronave:
- (1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
    - (i) O processo de aprendizagem;
    - (ii) O processo de ensino;
    - (iii) Métodos de ensino;
    - (iv) Avaliação;
    - (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
    - (vi) Fatores humanos;
    - (vii) Planeamento da atividade de instrução;
  - (2) Áreas técnicas, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
    - (i) Fatores aeromédicos;
    - (ii) Exploração visual e prevenção da colisão;

- (iii) Uso de distrações durante o treino de voo;
  - (iv) Princípios de voo;
  - (v) Comandos de voo do helicóptero;
  - (vi) Massa e centragem do helicóptero;
  - (vii) Navegação e planeamento do voo;
  - (viii) Operações noturnas;
  - (ix) Regulamentos e publicações;
  - (x) Uso da lista de equipamento mínimo;
  - (xi) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (xii) Preenchimento da caderneta de voo e averbamentos de licenças;
- (3) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Funcionamento de sistemas;
  - (iv) Desempenho e limitações;
  - (v) Requisitos de navegabilidade;
- (4) Aula pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - aula sobre uma manobra;
- (5) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
  - (iv) Controlo antes da descolagem;
- (6) Operações de aeródromo e operações de heliporto, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e heliporto;
- (7) Manobras de voo estacionário, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagem e aterragem vertical;
  - (ii) Rolagem de superfície;
  - (iii) Rolagem de voo estacionário;
  - (iv) Rolagem aérea;
  - (v) Operação de inclinação;
- (8) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagem e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Descolagem e subida com desempenho máximo;
  - (iii) Rolagem para descolar;
  - (iv) Aproximação normal e com vento cruzado;
  - (v) Aproximação a pique;
  - (vi) Aproximação de superfície e rolagem em aterragem;
  - (vii) “Borrego” (*go-around*);
- (9) Princípios fundamentais de voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Voltas niveladas;
  - (iii) Subidas diretas e voltas em subida;
  - (iv) Descidas diretas e voltas em descida;
- (10) Manobras de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Desaceleração rápida;
  - (ii) Auto-rotação direta;
  - (iii) Auto-rotação de 180 graus;
- (11) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Falha de potência num voo estacionário;
  - (ii) Falha de potência em altitude;
  - (iii) Descida vertical lenta com motor;
  - (iv) Recuperação de RPM baixo do rotor;
  - (v) Falha do sistema anti-binário (*antitorque*);
  - (vi) Capotagem dinâmica;
  - (vii) Efeito do solo;
  - (viii) Condições de “G” baixo;
  - (ix) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (x) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (12) Operações especiais, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Área confinada de operação;
  - (ii) Operação em terraço de prédio/plataforma;
- (13) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato - após aterragem e amarração.
- (c) Instrutor de Voo para Qualificações de Instrumentos (A, H, e PL) - o teste de perícia e proficiência para o instrutor de voo para qualificações de instrumentos – avião, helicóptero e aeronaves de descolagem vertical devem incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas adequadas à categoria, e se aplicável, classe ou tipo, da aeronave:
- Nota 1: Quando (SE) é indicado o item ou parágrafo é apenas para mono-motor, quando (ME) é indicado o item ou parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para mono-motor e multi-motor.
- Nota 2: Quando (A) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Aviões. Quando (H) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Helicópteros. Quando nada é indicado o item e o parágrafo são para todas as categorias.
- (1) Princípios fundamentais de instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) O processo de aprendizagem;
  - (ii) Comportamento humano e comunicação eficaz;
  - (iii) O processo de ensino;

- (iv) Métodos de ensino;
- (v) Crítica e avaliação;
- (vi) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
- (vii) Planeamento da atividade de instrução;
- (2) Áreas técnicas, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Instrumentos de voo da aeronave e equipamento de navegação;
  - (ii) Fatores aeromédicos;
  - (iii) Regulamentos e publicações relativas a operações IFR;
  - (iv) Registos na caderneta de voo relativas à instrução de instrumentos;
- (3) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Informação meteorológica;
  - (ii) Planeamento de voos de navegação (*cross-country*);
  - (iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem;
- (4) Instrução pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - aula sobre uma manobra;
- (5) Procedimentos e autorizações de controlo de tráfego aéreo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Autorizações de controlo de tráfego aéreo;
  - (ii) Conformidade com os procedimentos e autorizações da partida, voo em rota e chegada;
- (6) Voo por referência aos instrumentos, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Voo direto e nivelado;
  - (ii) Voltas;
  - (iii) Mudança de velocidade do ar no voo direto e nivelado e no voo de rotação;
  - (iv) Subidas e descida com velocidade do ar constante;
  - (v) Subidas e descidas com velocidade constante;
  - (vi) Voltas a tempos para rumos de bússola magnética;
  - (vii) Curvas de grande inclinação;
  - (viii) Recuperação de altitudes de voo incomuns;
- (7) Sistemas de navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Interceção e seguimento de sistemas de navegação e Arcos DME;
  - (ii) Procedimentos de espera;
- (8) Procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Aproximação de não precisão por instrumentos;
  - (ii) Aproximação de precisão por instrumentos;
  - (iii) Aproximação falhada;
  - (iv) Aproximação em circuito (A);
  - (v) Aterragem a partir de uma aproximação direita;
- (9) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Perda de comunicações;
  - (ii) Perda de atitude giroscópica e/ou indicadores de rumo;
  - (iii) Falha de motor durante voltas e voo direto e nivelado;
  - (iv) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante;
- (10) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - controlo de instrumentos e equipamento.
  - (d) Instrutor de Voo para Qualificações do Tipo Adicionais - o teste de perícia e as verificações de proficiência para instrutores para qualificações do tipo adicionais – avião e helicóptero, deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação:
 

Nota: Quando (A) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Aviões. Quando (H) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Helicópteros. Quando nada é indicado o item e o parágrafo são para todas A e H.

**Áreas técnicas:**

    - (i) O conteúdo das áreas técnicas deve cobrir as áreas conforme aplicáveis à classe ou tipo de aeronave;
    - (ii) Simulador de voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
      - (A) Uso de uma lista de verificação, estabelecimento de rádios/auxílios de navegação;
      - (B) Arranque de motores;
      - (C) Controlos de descolagem;
      - (D) Descolagem por instrumentos, transição para os instrumentos após o lançamento;
      - (E) Falha de motor durante a descolagem entre a V1 e V2 (Avião);
      - (F) Descolagem abortada antes de atingir a V1 (A);
      - (G) Vibração irregular de “mach” elevada, características de voo específicas (se necessário) (A);
      - (H) Descolagem com falha de motor antes do TDP ou DPATO ou logo depois do TDP ou DPATO (Helicóptero);
      - (I) Curvas de grande inclinação;
      - (J) Recuperação de aproximação na perda de velocidade /descolagem, configuração de aterragem regular (Avião);
      - (K) Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude/altura mínima de descida, manual com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou “borrego” (*go-around*) (Avião);
      - (L) Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude/altura mínima de descida, piloto automático com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou “borrego” (*go-around*) (Helicóptero);
      - (M) Aterragem recusada e “borrego” (*go-around*);
      - (N) Aterragem com vento cruzado;
    - (iii) Operações de Categoria II e III, se aplicável, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
      - (A) Aproximações de precisão, automáticas com manete automática de potência e “borrego” (*go-around*) com diretor de voo (*flight director*) causado por deficiências na aeronave ou no equipamento de terra;

- (B) “Borrego” (go-around) causado por condições meteorológicas;
- (C) “Borrego” (go-around) à DH causado por uma posição desviada da linha central;
- (D) Uma das aproximações da CAT II/CAT III deve conduzir a uma aterragem;
- (iv) Aeronave, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (A) Familiarização com os controlos durante as verificações fora da base;
- (B) Uso de uma lista de verificação, estabelecimento de rádios e auxílios de navegação, arranque de motores;
- (C) Rolagem;
- (D) Descolagem;
- (E) Falha de motor durante a descolagem logo depois da V2, após atingir a atitude de subida (Avião);
- (F) Falha de motor durante a descolagem logo depois do TDP ou DPATO após atingir a atitude de subida (Helicóptero);
- (G) Outros procedimentos de emergência (se necessário);
- (H) Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida, manual com um motor inoperante durante a aproximação e aterragem ou “borrego” (*go-around*);
- (I) Um “borrego” com um motor simulado como inoperativo a partir da altitude de decisão mínima exigida;
- (J) Aterragem com um motor (crítico) simulado como inoperativo.

**NI: 2.1.D.205 Arranjos de padronização para pilotos examinadores**

(a) Geral:

- (1) A autoridade aeronáutica deve publicar uma lista de examinadores autorizados especificando cada função e quaisquer matérias adicionais para as quais tenham sido autorizados;
- (2) Os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas deste CV-CAR durante um teste ou uma verificação. Contudo, como a circunstâncias de cada teste ou verificação conduzidas por um examinador podem variar, é também importante que uma avaliação do teste ou verificação de um examinador tome em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação.
- (b) Designação de examinadores e autorização - um examinador designado de acordo com este CV-CAR deve ser:
  - (1) Um inspetor de voo da autoridade aeronáutica;
  - (2) Um instrutor de um operador aéreo, ATO, organização do fabricante ou organização subcontratada; ou
  - (3) Um piloto com uma autorização da autoridade aeronáutica.
- (c) Todos os examinadores devem ser devidamente formados, qualificados e experientes para a função no tipo ou classe relevante de avião.
- (d) Regras específicas sobre a qualificação não podem ser estabelecidas porque as circunstâncias particulares de cada organização devem diferir.
- (e) É importante, contudo, que a todo o momento, o examinador, pelo seu passado e experiência, tenha o respeito profissional da comunidade da aviação.

**NI: 2.1.D.215 Teste de perícia para examinadores de pilotos designados**

- (a) O teste de perícia para a designação inicial de um examinador de pilotos, a emissão de designações adicionais e a renovação de designações de examinador, deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho na aeronave ou no dispositivo

de treino de simulação de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações da categoria e ou classe/tipo de aeronave, conforme aplicável.

- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada devem escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a examinador de pilotos. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:

- (1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a examinador de pilotos testando um verdadeiro piloto examinando para obtenção de uma licença ou qualificação:

- (i) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a examinador de pilotos conduza um teste de perícia para um verdadeiro piloto examinando para obtenção de uma licença ou qualificação adequada à designação do examinador pretendida, e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar o teste;

- (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a examinador de pilotos enquanto o candidato a examinador de pilotos avalia o piloto examinando;

- (iii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador de pilotos e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a examinador de pilotos com o piloto examinando tem lugar em privado;

- (iv) No final do teste de perícia para a verdadeira licença ou qualificação de piloto:

- (A) Se o candidato tiver passado no teste de perícia, o candidato a examinador de pilotos deve preencher a documentação adequada para o piloto examinando enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

- (B) Se o piloto examinando não passar no teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;

- (2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de piloto examinando num teste de perícia:

- (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um piloto examinando num teste de perícia adequado ao tipo de designação que o candidato a examinador de pilotos pretende;

- (ii) Se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a examinador de pilotos reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;

- (3) O inspetor da autoridade aeronáutica ministra um teste de perícia de voo ao candidato a examinador de pilotos:

- (i) O inspetor da autoridade aeronáutica deve avaliar o candidato a examinador de pilotos em relação às manobras selecionadas de modo a avaliar a proficiência de voo e a aptidão do candidato a examinador de pilotos para testar um piloto examinando de acordo com o teste de perícia adequado;

- (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica deve avaliar o plano de ação do candidato a examinador de pilotos relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

**NI: 2.1.D.305 Teste de perícia para verificadores de pilotos**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho na aeronave ou no dispositivo de treino

de simulação de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações da categoria e ou classe/tipo de aeronave, conforme aplicável.

(b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada devem escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a verificador de pilotos. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:

(1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a verificador de pilotos a fazer verificação de proficiência a um piloto, para manutenção de proficiência, renovação, revalidação da qualificação de tipo, instrumentos, categoria e classe de aeronaves:

(i) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a verificador de pilotos conduza uma verificação de proficiência a um piloto, para manutenção de proficiência, renovação, revalidação da qualificação de tipo, instrumentos, categoria e classe de aeronaves adequada à autorização pretendida, e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar a verificação de proficiência;

(ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a verificador de pilotos enquanto o candidato a verificador de pilotos avalia o piloto;

(iii) Qualquer discussão entre o candidato a verificador de pilotos e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a verificador de pilotos com o piloto, terá lugar em privado;

(iv) No final da verificação de proficiência para manutenção de proficiência, renovação, revalidação da qualificação de tipo, instrumentos, categoria e classe de aeronaves:

(A) Se o candidato tiver passado na verificação de proficiência, o candidato a verificador de pilotos deve preencher a documentação adequada para o piloto enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

(B) Se o piloto não passar na verificação de proficiência, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;

(2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de piloto numa verificação de proficiência:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um piloto numa verificação de proficiência adequada ao tipo de autorização que o candidato a verificador de pilotos pretende;

(ii) Se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a verificador de pilotos reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;

(3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra um teste de perícia de voo ao candidato a verificador de pilotos:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a verificador de pilotos em relação às manobras selecionadas de modo a avaliar a proficiência de voo e a aptidão do candidato a verificador de pilotos para testar um piloto de acordo com o teste de perícia adequado;

(ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o plano de ação do candidato a verificador de pilotos relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

#### NI: 2.1.E.115 Membro da tripulação de cabina: requisitos de conhecimentos básicos

(a) Endoutrinamento da aviação – as instruções e o teste de conhecimentos para membro da tripulação de cabina devem incluir pelo menos as seguintes matérias:

(1) Aspectos regulatórios:

(i) Objetivos e papéis desempenhados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), Código Aeronáutico, CV-CAR 1, 2, 7, 8, 9 e regulamentos da empresa;

(ii) Objetivos e papéis desempenhados pelos organismos reguladores (designadamente, a Autoridade para a Aviação Civil) e outros organismos reguladores da aviação (por exemplo, alfândega, imigração, saúde, segurança, operador de aeroporto; fornecedor de serviços de navegação aérea) com os quais os membros da tripulação possam estar em contacto;

(iii) A estrutura organizacional da companhia aérea, requisitos administrativos relativos a um membro da tripulação de cabina, elos organizacionais entre o membro da tripulação de cabina e os membros da tripulação de voo;

(2) Terminologia da aviação e termos de referência:

Nota: Para dar ênfase à relação de trabalho e melhorar a comunicação entre os membros da tripulação de voo e da tripulação de cabina, recomenda-se que as seguintes matérias sejam comunicadas pelo pessoal do departamento de operações de voo.

(i) Identificar os termos comuns na operação do transporte aéreo e ser capaz de os aplicar no contexto adequado;

(ii) Importância para a segurança de voo do uso da terminologia correta (utilização de exemplos concretos para comunicação de acidentes/incidentes, ASRS, CHIRP, CASRP, CAIR, entre outros, se disponível);

(iii) Unidades de medida padrão usadas no funcionamento dos aviões; o relógio de vinte e quatro horas, mudanças de hora com a longitude, o significado dos fusos horários do Tempo Universal Coordenado (UTC), etc, e sua aplicação na aviação;

(iv) A correta aplicação do alfabeto fonético na comunicação relacionada com a aviação; exemplos de mal entendidos que possam surgir do uso inadequado e seu efeito na segurança do voo;

(v) Compreensão do termo lista de equipamento mínimo (MEL) e itens da cabina que estão incluídos na lista; procedimentos da tripulação de cabina para comunicar, remover e reparar todos os itens inadequados;

(3) Teoria de voo e operações de voo:

(i) Identificação dos principais componentes de uma aeronave e sua função básica tanto em terra como durante o voo, equipamento do posto de pilotagem incluindo o radar meteorológico, o gravador de vozes da cabina de pilotagem, instrumentos de voo básicos, indicador da velocidade do ar, altímetro, bússola magnética, entre outros;

(ii) Perigos associados à cinza/poeira vulcânica, formação de gelo nas asas e superfícies de comando, o reconhecimento e comunicação de tais fenómenos;

(iii) Características da hélice com excesso de velocidade, dos sopros de motor a reação, das perturbações do motor e de outras anormalidades durante o voo como o fumo, fogo, fugas de combustível, entre outros, e procedimentos adequados associados a estas situações;

(iv) Superfícies de comandos e comandos de voo e sua função, as quatro forças (propulsão, sustentação, resistência e gravidade) que atuam sobre uma aeronave, os três eixos (guinada, arfada, e rotação) e o movimento à volta de cada eixo;

- (v) Reconhecimento das superfícies críticas da aeronave e perigos para o voo associados à comunicação dessas superfícies, tomada de conhecimento das condições mais suscetíveis de produzir contaminação da superfície e passo a dar se se identificar ou suspeitar de contaminação da superfície;
  - (vi) A comunicação atempada de deficiências observadas ou referidas no funcionamento seguro da aeronave;
  - (vii) O significado de massa e centragem, distribuição do peso e centro de gravidade e seu efeito na controlabilidade e estabilidade da aeronave;
  - (viii) Composição da atmosfera, pressão, densidade e temperatura, meteorologia básica, tipos de nuvem, massas de ar e frentes, variações sazonais do tempo, ventos, corrente de jato, corte do vento, turbulência em ar limpo, entre outros, e seus efeitos nas operações da aeronave e ambiente da cabina;
- (4) Fisiologia do voo:
- (i) Fisiologia da respiração e circulação; a necessidade do corpo de oxigénio e o potencial para incapacidade de um membro da tripulação devido a falta de oxigénio (hipoxia); uso de oxigénio e máscaras de oxigénio;
  - (ii) Efeitos fisiológicos da altitude e cabina pressurizada;
  - (iii) Circunstâncias sob as quais pode ocorrer envenenamento por monóxido de carbono (CO), sinais e sintomas de envenenamento e meios para detetar e minimizar os seus efeitos;
  - (iv) Efeitos fisiológicos das alterações de pressão nos gases no corpo, perigos associados à hipoxia e meios para detetar e minimizar os seus efeitos; identificação das pessoas mais suscetíveis aos efeitos da hipoxia;
  - (v) Efeitos do trabalho por turnos e dos voos transmeridianos no desempenho.
- (b) Deveres e responsabilidades:
- (1) Deveres e responsabilidades em terra (pré-voo e pós-voo incluindo rolagem). Instruções pré-voo aos membros da tripulação incluindo rolagem:
- (i) Comunicação e coordenação da tripulação, estabelecendo expectativas e procedimentos de esclarecimento; impacto na segurança da participação nas reuniões para instruções à tripulação as quais devem incluir:
    - (A) Benefícios da coordenação da tripulação no ambiente de trabalho e na moral e o efeito que tem na segurança do voo;
    - (B) Instruções sobre deveres, responsabilidades, carga laboral e expectativas de outros membros da tripulação especialmente em situações anormais e de emergência; atribuição de posições;
    - (C) Procedimentos para uma comunicação eficaz em situações normais, anormais e de emergência; a importância de uma comunicação eficaz o risco potencial para a segurança do voo se a comunicação não for eficaz;
    - (D) Responsabilidade dos membros da tripulação em fornecer informação completa e precisa que ajude na tomada de decisões; o perigo de fazer suposições; importância de tomar a iniciativa para transmitir toda a informação relativa à segurança de uma forma atempada, precisa e abrangentes;
    - (E) Os efeitos e diferenças entre a comunicação verbal e não verbal e o perigo de comunicar diferentes mensagens;
    - (F) A responsabilidade de usar terminologia comum e o impacto negativo na segurança do voo de não aderir à terminologia padrão; e
    - (G) Procedimentos aplicados para completar as verificações pré-voo, durante o voo e pré-aterragem
- sobre a segurança na cabina e dos passageiros e seu impacto na segurança do voo; revisão dos sinais de emergência;
  - (ii) Componentes da segurança da plataforma de estacionamento, as responsabilidades pelo movimento de passageiros nas plataformas de estacionamento do aeroporto e procedimentos estabelecidos para facilitar o movimento de passageiros nas plataformas de estacionamento, salas de espera, mangas de embarque, entre outros;
  - (iii) Controlar e verificar o conteúdo de toda a documentação necessária, publicações e manuais exigidos, certificar-se de que estão atualizados e prontamente disponíveis a bordo da aeronave;
  - (iv) Controlar e verificar a localização e funcionamento de todo o equipamento de segurança pessoal necessário;
  - (v) Controlar e verificar a disponibilidade de todo o equipamento de segurança e de emergência exigido a bordo da aeronave, averiguar o funcionamento e armazenagem adequada de acordo com os procedimentos operacionais padronizados, procedimentos para comunicação de discrepâncias;
  - (vi) Verificação das condições que possam ter implicações de navegabilidade e que devem ser trazidas de imediato para a atenção do PIC (janelas rachadas, juntas de vedação das portas danificadas, danos estruturais óbvios, fugas em excesso, entre outros), procedimentos adequados para comunicação e/ou registo (recolha) de equipamento inadequado em todas as fases do voo;
  - (vii) Instruções pré-descolagem de segurança aos passageiros, conhecimento e compreensão da importância prática dos avisos obrigatórios e altura em que se deve proceder aos mesmos, conhecimento e funcionamento do equipamento usado na transmissão de instruções de segurança aos passageiros;
  - (viii) Requisitos da transmissão de instruções aos passageiros que requeiram um tratamento especial;
  - (ix) Procedimentos para lidar com passageiros especiais incluindo a transmissão de instruções de segurança e restrições de lugares (deficientes, prisioneiros, funcionários de estado e agentes da autoridade, deportados, entre outros);
  - (x) Procedimentos associados à atribuição de lugares aos passageiros incluindo restrições de lugares, uma adequada seleção dos passageiros sentados nos lugares da fila da saída de emergência, e transferência de passageiros de acordo com os procedimentos de atribuição de lugares, aceitação e aplicação de dispositivos de segurança para bebés e ou crianças;
  - (xi) Responsabilidades dos membros da tripulação de cabina pela supervisão aos passageiros enquanto a aeronave está em terra;
  - (xii) Impacto de conduzir serviços de passageiros não relativos à segurança durante o embarque de passageiros e enquanto a aeronave está em rolagem em terra para descolagem, importância e técnicas para conseguir a atenção total dos passageiros para as instruções de segurança durante o embarque e rolagem;
  - (xiii) Importância do membro da tripulação de cabina ocupar a posição atribuída com os dispositivos de segurança colocados durante a rolagem e fases críticas do voo e consequências do não cumprimento, procedimentos para garantir que os membros da tripulação de cabina se encontram sentados enquanto a aeronave estiver a efetuar a rolagem, se estes não estiverem a desempenhar deveres relacionados com a segurança;
  - (xiv) Identificação dos lugares dos membros da tripulação de cabina e uso de cintos de segurança, método correto para se sentar nos lugares dos membros da tripulação de cabina, revisão silenciosa dos procedimentos de emergência antes da descolagem e aterragem,

- procedimentos para identificar durante quanto tempo os membros da tripulação de cabina devem permanecer sentados com os cintos de segurança apertados após a decolagem e aterragem;
- (xv) Procedimentos para o serviço de passageiros (quando as circunstâncias o garantam) em terra; importância da comunicação e coordenação quando o serviço de passageiros esteja a ser fornecido em terra;
- (xvi) Procedimentos para garantir que as coxias da cabina e áreas de saída não estejam obstruídas pelos carrinhos de serviço enquanto a aeronave estiver em terra;
- (xvii) Regulamentos e procedimentos relativos a bebidas alcoólicas e tratamento de passageiros que pareçam estar intoxicados;
- (xviii) Requisitos e procedimentos reguladores em relação ao abastecimento de combustível da aeronave com passageiros a bordo e identificação de potenciais perigos para os ocupantes associados ao abastecimento de combustível à aeronave e passos adequados a tomar no caso de surgirem problemas durante o abastecimento de combustível;
- (xix) Procedimentos respeitantes ao acolhimento e acomodação de bagagem de mão, tanto malas da tripulação como dos passageiros, e quaisquer restrições aplicáveis incluindo implicações de segurança da bagagem de mão inadequadamente acomodada; identificação dos itens proibidos que possam ser levados para dentro da aeronave na bagagem de mão;
- (xx) Procedimentos para notificação da tripulação de cabina acerca do momento em que a cabina está segura para a decolagem, ou notificação por um membro da tripulação de cabina à tripulação de voo se o movimento ou a decolagem tiver de ser atrasada;
- (xxi) Procedimentos de segurança associados ao movimento da aeronave em terra e a capacidade para implementar os mesmos de modo eficaz;
- (xxii) Aplicação dos regulamentos de fumadores e não fumadores e procedimentos para lidar com o não cumprimento;
- (xxiii) Responsabilidade dos membros da tripulação de cabina em dar instruções à nova tripulação (nos casos de mudança de tripulação) em relação a qualquer deficiência de serviço, passageiros especiais e quaisquer outros assuntos relativos à segurança pertinentes para o voo, os procedimentos para completar a documentação e o relatório relativos à segurança.
- (2) Deveres e responsabilidades durante o voo (decolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem):
- (i) Procedimentos de segurança no voo normal e situações de emergência associados à decolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem, e capacidade para aplicar os mesmos conforme adequado;
- (ii) Importância de escutar todos os avisos no caso de um aviso poder conter informação ou sinais de emergência;
- (iii) Importância de estar constantemente alerta para qualquer possível situação que afete a segurança do voo e a segurança dos passageiros e da tripulação (fumar em áreas de não fumadores, acomodação segura dos carrinhos de serviço, entre outros) e procedimentos para comunicar qualquer anormalidade da aeronave, seu equipamento ou ocupantes ao PIC, procedimentos para transmitir informação crítica de segurança aos membros da tripulação de voo durante todas as fases do voo;
- (iv) Procedimentos associados à entrada no posto de pilotagem, permissão pelo PIC para o acesso ao posto de pilotagem, definição e implicações de segurança das fases críticas do voo e procedimentos associados ao conceito de um posto de pilotagem estéril;
- (v) Segurança da porta da cabina de pilotagem (procedimentos e timing de fecho e abertura);
- (vi) Políticas e procedimentos para o acolhimento e uso de dispositivos eletrónicos a bordo da aeronave; compreensão dos efeitos do uso dos dispositivos eletrónicos na aviónica da aeronave durante as fases críticas do voo, procedimentos para identificação da violação relativa aos dispositivos e aos regulamentos obrigatórios;
- (vii) Procedimentos para lidar com a incapacitação da tripulação, o seu impacto na segurança do voo, procedimentos de comunicação e coordenação para garantir que os deveres de um membro incapacitado da tripulação de cabina são cumpridos;
- (viii) Requisitos regulatórios e responsabilidades da tripulação de cabina em relação aos passageiros que pareçam estar debilitados devido a álcool ou drogas;
- (ix) Efeitos gerais da hipoxia, reconhecimento, agravamento devido a esforço, suscetibilidade individual em pessoas saudáveis, aumento da suscetibilidade na presença de algum problema de saúde, distinção entre o oxigénio suplementar e médico; relacionamento da altitude e tempo de consciência útil;
- (x) Procedimentos para a administração de oxigénio, reconhecimento de situações em que possa ser necessário administrar oxigénio;
- (xi) Perigos associados à turbulência e os procedimentos para garantir a segurança dos passageiros e da tripulação nos períodos de turbulência durante o voo;
- (xii) Compreensão dos regulamentos relativos aos cintos de segurança, conformidade e responsabilidades e técnicas de aplicação dos mesmos, políticas respeitantes à segurança dos membros da tripulação de cabina, segurança do equipamento de serviços aos passageiros durante a turbulência;
- (xiii) Procedimentos para travar os carrinhos de serviço durante os períodos de turbulência durante o voo, identificar as categorias de turbulência e seus efeitos nas pessoas e objetos da cabina;
- (xiv) Políticas respeitantes à comunicação com a tripulação de voo durante a turbulência, importância da coordenação e comunicação da tripulação;
- (xv) Importância do posicionamento adequado dos membros da tripulação de cabina durante a turbulência, aterragem e rolagem;
- (xvi) Características associadas à descarga de combustível e procedimentos estabelecidos para comunicar quaisquer condições incomuns observadas por um membro da tripulação de cabina ou um passageiro ao PIC;
- (xvii) Procedimentos para comunicação de qualquer contaminação de superfície suspeita ao PIC logo que esta é descoberta seja por um membro da tripulação ou por um passageiro.
- (c) Procedimentos de emergência:
- (1) Procedimentos gerais de emergência:
- (i) Compreensão dos elementos críticos de tempo durante as emergências;
- (ii) Reconhecimento dos diferentes tipos de emergências e aptidão para dar uma resposta adequada;
- (iii) Necessidade de procedimentos planeados e atribuições de emergência;
- (iv) Coordenação e comunicação da tripulação e o desenvolvimento da confiança mútua entre os membros da tripulação;
- (v) Aptidão para tomar a iniciativa e implementar de forma apropriada os procedimentos de emergência adequados;

- (vi) Controlo situacional e prevenção da perturbação de pânico do passageiro;
- (vii) Necessidade de uma liderança assertiva, de tomar o comando da situação e de assumir responsabilidades adicionais se outros membros da tripulação ficarem incapacitados ou incapazes de outra forma de dar uma resposta (o melhor modo de ensinar é através do fornecimento de algumas histórias adequadas de casos na forma de ilustrações e dramatização);
- (2) Equipamento de emergência:
- (i) Localização, verificação pré-voe e funcionamento com os componentes do sistema de oxigénio de passageiros e tripulação e das unidades de oxigénio portáteis;
- (ii) Localização, controlo pré-voe e uso de máscaras de fumo ou óculos protetores em ligação com a unidade de oxigénio portátil;
- (iii) Localização, verificação pré-voe e uso de equipamento de proteção da respiração;
- (iv) Localização e verificação pré-voe dos extintores de incêndio, seus diferentes tipos, propriedades químicas, fins, durabilidade, métodos de uso, cuidados pós-uso e limitações;
- (v) Localização, verificação pré-voe e uso de machados de emergência;
- (vi) Localização, verificação pré-voe e funcionamento dos recursos de iluminação de emergência; iluminação de emergência do percurso no chão; lanternas;
- (vii) Localização, verificação pré-voe e funcionamento das saídas de emergência e como a localização destas em relação à posição da asa e do motor e do tanque de combustível podem causar impacto na sua disponibilidade e utilidade durante uma emergência;
- (viii) Localização, verificação pré-voe e funcionamento dos coletes salva-vidas, berços de sobrevivência de bebés, cordas de salvamento, mangas de evacuação, barcos salva-vidas e barcos deslizantes;
- (ix) Localização e verificação pré-voe dos artigos médicos de primeiros socorros (estojos médico e de primeiros socorros);
- (x) Localização, verificação pré-voe e uso de megafones e de transmissores localizadores de emergência (ELT);
- (3) Combate a incêndios:
- (i) Identificação dos diferentes tipos de incêndio, meios de extinção de incêndios, sistema de combate a incêndios e procedimentos de combate a incêndios estabelecidos;
- (ii) Compreensão das técnicas de prevenção de incêndios (controlo do ato de fumar na cabina e lavabos, inspecionar a integridade do extintor automático do cesto de lixo do lavabo, evitando que materiais inflamáveis sejam deixados nos depósitos de lixo, identificar e eliminar materiais inflamáveis perigosos);
- (iii) Técnicas e procedimentos para prevenção de incêndios incluindo a deteção e aproximação da fonte do incêndio, tipo de extintor a usar (CO<sub>2</sub>, água glicolada, halon, entre outros), equipamento adicional de combate a incêndios necessário como capuzes de incêndio, técnicas para usar extintores e comunicar enquanto se está a utilizar capuzes de incêndio;
- (iv) Procedimentos de combate a incêndios para tipos específicos de incêndios (cozinhas, forno, lavabos, eletricidade, estofos, entre outros);
- (v) Responsabilidades específicas dos membros da tripulação pelo combate a incêndios a bordo e a importância e responsabilidade de se estar preparado para implementar os procedimentos adequados de combate a incêndios;
- (vi) Importância da comunicação e coordenação da tripulação no combate de um incêndio a bordo e no fornecimento ao PIC de informação precisa sobre a fonte do incêndio, localização, extensão/gravidade do fogo/fumo e ações de combate ao incêndio tomadas; quer os passageiros sejam ou não relocados;
- (vii) Impedimentos para o combate a incêndios a bordo de aeronaves incluindo uma visibilidade limitada devido a fumo/gases, combate a incêndios num espaço confinado, dificuldade em localizar/aceder à fonte do incêndio e recursos para combater o incêndio;
- (viii) Perigos associados aos incêndios a bordo incluindo a toxicidade do fumo/gases, inflamabilidade dos materiais da cabina, variedade dos materiais combustíveis;
- (ix) Incêndios exteriores (incêndios nos motores, derramamento de combustível ou incêndios nas plataformas de estacionamento, incêndios nas mangas de embarque, incêndios nos veículos de serviço) - precauções a serem tomadas antes de serem abertas as saídas de emergência para fins de remoção de fumos e métodos para abertura e recolocação das saídas de emergência.
- NI: 2.1.E.125 Requisitos de perícia para membro de tripulação de cabina**
- Ao membro de tripulação de cabina deve ser feito o teste de perícia para serem avaliados os conhecimentos e o desempenho do candidato pelo menos nas áreas de operação que se seguem:
- (1) Equipamento de emergência:
- (i) Sistemas de comunicação e notificação de emergências;
- (ii) Saídas da aeronave;
- (iii) Saídas com mangas ou mangas-barco (operação de emergência);
- (iv) Mangas e mangas-barco numa amargem;
- (v) Saídas sem mangas (operação de emergência);
- (vi) Janelas de saída (operação de emergência);
- (vii) Saídas com cones de causa (operação de emergência);
- (viii) Saídas da cabina de pilotagem (operação de emergência);
- (ix) Evacuação em terra e equipamento de amargem forçada;
- (x) Equipamento de primeiros socorros;
- (xi) Sistemas portáteis de oxigénio (garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio, equipamento protetor da respiração (PBE));
- (xii) Equipamento de combate a incêndios;
- (xiii) Sistemas de iluminação de emergência; e
- (xiv) Equipamento de emergência adicional;
- (2) Procedimentos de emergência:
- (i) Tipos gerais de emergências específicos da aeronave;
- (ii) Sinais e procedimentos de comunicação de emergência;
- (iii) Descompressão rápida;
- (iv) Descompressão insidiosa e fugas através de janelas fendidas e de juntas de vedação de pressão;
- (v) Incêndios;
- (vi) Amargem forçada;
- (vii) Evacuação em terra;
- (viii) Evacuação não autorizada, ou seja, iniciada por um passageiro;
- (ix) Doença ou lesão;
- (x) Situações anormais envolvendo passageiros ou membros da tripulação;
- (xi) Turbulência; e
- (xii) Outras situações pouco comuns;

## (3) Exercícios de emergência:

- (i) Localização e uso de todo o equipamento de segurança e de emergência transportado a bordo da aeronave;
- (ii) Localização e uso de todos os tipos de saídas;
- (iii) Uso real de um colete salva-vidas, se incluído;
- (iv) Uso real do equipamento protetor da respiração; e
- (v) Manuseamento real dos extintores de incêndio;

## (4) Gestão de recursos da tripulação:

- (i) Capacidade de tomada de decisões;
- (ii) Sessões de informação e fomento de uma comunicação aberta;
- (iii) Instrução relativa à indagação, argumentação e assertividade; e
- (iv) Gestão da carga de trabalho;

## (5) Mercadorias perigosas:

- (i) Reconhecimento e transporte de mercadorias perigosas;
- (ii) Embalagem, marcação e documentação adequadas;
- (iii) Instruções relativas às características de compatibilidade, carregamento, armazenagem e manuseamento;

## (6) Segurança:

- (i) Sequestro; e
- (ii) Passageiros desordeiros.

**NI: 2.1.E.210 Teste de perícia para instrutor de voo de membro de tripulação de cabina**

O teste de perícia para a qualificação de instrutor de voo deve incluir pelo menos as seguintes áreas:

- (1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) O processo de aprendizagem;
  - (ii) O processo de ensino;
  - (iii) Métodos de ensino;
  - (iv) Avaliação;
  - (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
  - (vi) Fatores humanos;
  - (vii) Planeamento da atividade de instrução;
- (2) Áreas técnicas; incluindo os conhecimentos de:
  - (i) Fatores aeromédicos;
  - (ii) Massa e balanceamento do avião;
  - (iii) Regulamentos e publicações;
- (3) Preparação pré-voo; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas do candidato;
- (4) Operações de emergência e salvamento, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas do candidato:
  - (i) Aterragem e amargem de emergência (simulado);
  - (ii) Avarias dos equipamentos de emergência;
  - (iii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência;
- (5) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas do candidato.

**NI: 2.1.E.305 Arranjos de padronização para examinadores de membro de tripulação de cabina**

- (a) Geral - os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas desta NI durante um teste ou uma verificação. Contudo, como as circunstâncias de cada teste ou verificação conduzidas por um examinador podem variar, é também importante que uma avaliação do teste ou verificação de um examinador tome em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação.
- (b) Designação de examinadores e autorização - um examinador designado de acordo com NI deve ser:
  - (1) Um inspetor de operações de voo da autoridade aeronáutica;
  - (2) Um verificador de um operador aéreo, ATO ou organização subcontratada; ou
  - (3) Um membro de tripulação de cabina com uma autorização da autoridade aeronáutica.
- (c) Todos os examinadores devem ser devidamente formados, qualificados e experientes para a função de examinador no tipo de avião.
- (d) É importante, contudo, que a todo o momento, o examinador, pelo seu passado e experiência, tenha o respeito profissional da comunidade da aviação.

**NI: 2.1.E.310 Teste de perícia para examinadores designados de membro de tripulação de cabina**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho no uso dos equipamentos de emergência da aeronave de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de tipo de aeronave.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada devem escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a examinador de membro de tripulação de cabina. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
  - (1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a examinador testando um verdadeiro examinando para emissão do certificado ou qualificação de tipo de membro de tripulação de cabina. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a examinador testando um verdadeiro examinando para emissão do certificado ou qualificação de tipo de membro de tripulação de cabina;
  - (2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar o teste:
    - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a examinador de membro de tripulação de cabina enquanto o candidato avalia o examinando membro de tripulação de cabina;
    - (ii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador de membro de tripulação de cabina e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato terá lugar em privado;
    - (iii) No final do teste de perícia para o verdadeiro examinando a certificado ou qualificação de tipo de aeronave:
      - (A) Se o candidato ao certificado ou qualificação de tipo tiver passado no teste de perícia, o candidato a examinador de membro de tripulação de cabina deve preencher a documentação adequada para o examinando membro de tripulação de cabina enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;
      - (B) Se o examinando de membro de tripulação de cabina não passar no teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;

- (3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de examinando de membro de tripulação de cabina num teste de perícia - se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a examinador de membro de tripulação de cabina reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;
- (4) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra um teste de perícia ao candidato a examinador de membro de tripulação de cabina:
- (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a examinador de membro de tripulação de cabina em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a examinador de membro de tripulação de cabina para testar um examinando de membro de tripulação de cabina de acordo com o teste de perícia adequado;
- (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o plano de ação do candidato a examinador de membro de tripulação de cabina relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

**NI: 2.1.E.315 Teste de perícia para verificadores de membro de tripulação de cabina**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de tipo de aeronave.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a verificador de membro de tripulação de cabina. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
- (1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a verificador de membro de tripulação de cabina testando a competência de um membro de tripulação de cabina para renovação ou revalidação da qualificação de tipo de aeronave;
- (2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar a verificação:
- (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a verificador de membro de tripulação de cabina enquanto o candidato avalia o membro de tripulação de cabina;
- (ii) Qualquer discussão entre o candidato a verificador de membro de tripulação de cabina e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato, tem lugar em privado;
- (iii) No final da verificação para a renovação ou revalidação da qualificação de tipo de aeronave:
- (A) Se o de tripulação de cabina tiver passado na verificação de competência, o candidato a verificador de membro de tripulação de cabina deve preencher a documentação adequada para o membro de tripulação de cabina enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;
- (B) Se o membro de tripulação de cabina não passar no teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;
- (3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de membro de tripulação de cabina numa verificação de competência - se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada

responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a verificador de membro de tripulação de cabina reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;

- (4) O inspetor da autoridade aeronáutica ministra um teste de perícia ao candidato a verificador de membro de tripulação de cabina:
- (i) O inspetor da autoridade aeronáutica deve avaliar o candidato a verificador de membro de tripulação de cabina em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a verificador de membro de tripulação de cabina para testar um membro de tripulação de cabina de acordo com a verificação de competência adequado;
- (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica deve avaliar o plano de ação do candidato a verificador de membro de tripulação de cabina relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

**NI: 2.1.F.105 (5) (a) Teste de perícia para a licença de oficial de operações de voo**

O teste de perícia para a licença do oficial de operações de voo deve avaliar os conhecimentos e desempenho do candidato pelo menos nas áreas de operação que se seguem:

- (1) Planeamento de voo/aptidão para o despacho, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas:
- (i) Requisitos regulatórios;
- (ii) Meteoróloga;
- (iii) Observações, análise e previsões meteorológicas;
- (iv) Perigos relacionados com o estado do tempo;
- (v) Sistemas, desempenho e limitações das aeronaves;
- (vi) Navegação e sistemas de navegação aérea;
- (vii) Aplicações práticas relativas às partidas;
- (viii) Manuais, guias e outro material escrito de orientação;
- (2) Pré-voo, descolagem e partida, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas:
- (i) Procedimentos de controlo do tráfego aéreo;
- (ii) Procedimentos de aeródromos, tripulação e da companhia;
- (3) Procedimentos durante o voo, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas:
- (i) Rotas, mudança de rotas, e classificação de planos de voo;
- (ii) Requisitos e procedimentos de comunicação durante o voo em rota;
- (4) Procedimentos de chegada, aproximação e aterragem, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas - procedimentos de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea;
- (5) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas:
- (i) Requisitos e procedimentos de comunicação;
- (ii) Registo de viagens;
- (6) Procedimentos anormais e de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato das seguintes tarefas - procedimentos anormais e de emergência.

**NI: 2.1.F.205 Teste de perícia e verificação de proficiência para instrutor OJT de oficial de operações de voo**

- (a) O teste de perícia para a qualificação de instrutor OJT de oficial de operações de voo deve incluir pelo menos as áreas descritas no parágrafo (b).
- (b) Princípios fundamentais da instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (1) O processo de aprendizagem;

- (2) O processo de ensino;
- (3) Métodos de ensino;
- (4) Avaliação;
- (5) Características e responsabilidades do instrutor OJT;
- (6) Fatores humanos;
- (7) Planeamento da atividade de instrução.

**NI: 2.1.F.215 (a) Arranjos de padronização para examinadores de oficial de operações de voo**

- (a) Geral - os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas desta NI durante um teste ou uma verificação. Contudo, como as circunstâncias de cada teste ou verificação conduzidas por um examinador podem variar, é também importante que uma avaliação do teste ou verificação de um examinador tome em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação.
- (b) Designação de examinadores - um examinador designado de acordo com este CV-CAR deve ser:
  - (1) Um inspetor de operações de voo da autoridade aeronáutica;
  - (2) Um instrutor OJT ou verificador de um operador aéreo ou uma ATO; ou
  - (3) Um oficial de operações de voo com uma autorização da autoridade aeronáutica.
- (c) Todos os examinadores devem ser devidamente formados, qualificados e experientes para a função no operador aéreo onde se encontra qualificado.
- (d) É importante, contudo, que a todo o momento, o examinador, pelo seu passado e experiência, tenha o respeito profissional da comunidade da aviação.

**NI: 2.1.F.215 (4) (b) Teste de perícia para examinadores designados de oficial de operações de voo**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho nas operações de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de oficial de operações de voo.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a examinador de oficial de operações de voo. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
  - (1) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a examinador conduza um teste de perícia para um verdadeiro examinando de oficial de operações de voo para obtenção da licença ou qualificação de oficial de operações de voo e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar o teste:
    - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a examinador a avaliar o examinando de oficial de operações de voo;
    - (ii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a examinador com o examinando de oficial de operações de voo, tem lugar em privado;
    - (iii) No final do teste de perícia para a verdadeira licença ou qualificação de oficial de operações de voo:
  - (A) Se o candidato tiver passado no teste de perícia, o candidato a examinador de oficial de operações de voo deve preencher a documentação adequada para o examinando de oficial de operações de voo enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa

autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

- (B) Se o examinando de oficial de operações de voo não passar no teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;
- (2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de examinando de oficial de operações de voo num teste de perícia:
  - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um examinando de oficial de operações de voo num teste de perícia adequado ao tipo de designação que o candidato a examinador de oficial de operações de voo pretende;
  - (ii) Se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a examinador de oficial de operações de voo reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;
- (3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra um teste de perícia ao candidato a examinador de oficial de operações de voo:
  - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a examinador de oficial de operações de voo em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a examinador de oficial de operações de voo para testar um examinando de oficial de operações de voo de acordo com o teste de perícia adequado;
  - (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o plano de ação do candidato a examinador de oficial de operações de voo relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

**NI: 2.1.F.220 Teste de perícia para verificadores de oficial de operações de voo**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho nas operações de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de oficial de operações de voo.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher os métodos para avaliar um candidato a verificador de oficial de operações de voo. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
  - (1) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a verificador conduza uma verificação de competência para um oficial de operações de voo comprovar a sua competência, e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar verificação de competência:
    - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a verificador a avaliar a competência do oficial de operações de voo;
    - (ii) Qualquer discussão entre o candidato a verificador e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a verificador com o oficial de operações de voo, tem lugar em privado;
    - (iii) No final da verificação da competência do oficial de operações de voo:
  - (A) Se o oficial de operações de voo tiver passado na verificação de competência, o candidato a verificador deve preencher a documentação adequada para o oficial de operações de voo enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada

fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

(B) Se o oficial de operações de voo não passar na verificação de competência, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;

(2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de oficial de operações de voo numa verificação de competência:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um oficial de operações de voo numa verificação de competência;

(ii) Se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a verificador reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;

(3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra uma verificação de competência ao candidato a verificador:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a verificador em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a verificador para verificar um oficial de operações de voo de acordo com a verificação de competência adequada;

(ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o plano de ação do candidato a verificador relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*

## Regulamento de Aviação Civil

### CV-CAR 2.4

#### Disposições médicas para o licenciamento do pessoal

de 7 de fevereiro de 2018

O artigo 37º da Convenção de Chicago obriga os Estados-membro a adotar na sua regulamentação nacional, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas contidas nos Anexos Técnicos à Convenção.

Assim, a edição deste CV-CAR preconiza a adoção das emendas ao Anexo 1 à Convenção (emendas 173 e 174) no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas emendas despoletado a necessidade de revisão do CV-CAR 2.1 referente ao licenciamento de tripulação de voo e de oficial de operações de voo, CV-CAR-2.2 e CV-CAR-2.3 referente ao licenciamento de controladores de tráfego aéreo e do CV-CAR 2.4 referente às disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Ainda, procedeu-se à revisão do CV-CAR 2.2 para a harmonização e uniformização das matérias que dele constam, na sequência de alterações ocorridas, por incorporação das emendas acima mencionadas.

Igualmente aproveitou-se a oportunidade para efetuar algumas correções que se afiguraram necessárias e ainda, para inserir algumas matérias que, na prática, buscavam soluções no quadro legal.

No presente CV-CAR encontram-se estabelecidos os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.

Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 11 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 1/2016, de 11 de janeiro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

#### 2.4.A DISPOSIÇÕES GERAIS

##### 2.4.A.100 REGRAS BÁSICAS

##### 2.4.A.105 Objeto

(a) Este CV-CAR determina os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.

(b) Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

##### 2.4.A.110 Aplicabilidade

(a) Este CV-CAR aplica-se a todos os titulares de licenças emitidas pelo Estado de Cabo Verde para os quais é requerido um certificado médico para a validade da licença.

(b) Este CV-CAR também é aplicável a todos os prestadores de avaliações médicas, conclusão médica acreditada e avaliações especiais para competência.

##### 2.4.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

(1) «Conclusão médica acreditada», a conclusão aceitável à autoridade aeronáutica a que chegam um ou mais médicos especialistas para os fins do caso em presença, em consulta com especialistas de operações de voo ou outros especialistas, conforme for necessário;

(2) «Limitação», uma condição inscrita no certificado médico e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados;

(3) «Renovação de certificado médico», ato administrativo levado a cabo depois de um certificado médico caducar que renova os privilégios do certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(4) «Revalidação de certificado médico e designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de um certificado médico ou de uma designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de um certificado ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(5) «Substâncias psicoativas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;

Nota: As orientações sobre a matéria encontram-se no Manual sobre a prevenção de uso problemático de substâncias no local de trabalho da aviação (Documento 9654 da OACI)

(6) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoativas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:

(i) Constitua um prejuízo direto para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou

(ii) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico;

(7) «Validação», ação levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir o seu próprio certificado médico, ao aceitar o certificado médico emitido por outro Estado Contratante como equivalente ao seu próprio certificado para uso em aeronaves registados em Cabo Verde.

**2.4.A.120 Abreviaturas**

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) AeMC – Centro de Medicina Aeronáutica;
- (2) AME – Médico Examinador de Aviação;
- (3) ATPL - Licença de Piloto de Linha Aérea;
- (4) CPL - Licença de Piloto Comercial;
- (5) PPL - Licença de Piloto Privado.

**2.4.A.120-A Implementação de princípios básicos de gestão de segurança operacional**

(a) Sem prejuízo do estabelecido no Programa Nacional de Segurança Operacional, a autoridade aeronáutica assegura a implementação dos princípios básicos de gestão de segurança operacional no processo de avaliação médica dos titulares de licença ou certificados, que incluem como mínimos:

- (1) Análise de rotina de ocorrências médicas em voo e constatações durante as avaliações médicas para identificar áreas de risco aumentado;
- (2) Reavaliação contínua do processo de avaliação médica para concentrar nas áreas identificadas como sendo de risco médico aumentado.

(b) A autoridade aeronáutica implementa de forma adequada ao contexto da aviação, a promoção da saúde dos titulares de licenças e certificados sujeitos a avaliação médica com a finalidade de reduzir riscos médicos para a segurança de voo.

Nota 1: A norma constante do parágrafo (1)(a) da presente subsecção indica como determinar temas apropriados para as atividades de promoção de saúde.

Nota 2: As orientações sobre este tema constam do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Documento 8984 da OACI).

Nota 3: As orientações sobre a relação entre a autoridade aeronáutica e o processo de avaliação médica dos titulares de licença encontram-se estabelecidas no Manual de procedimentos para o estabelecimento de gestão estatal de licenciamento de pessoal (Documento 9379 da OACI).

**2.4.A.125 Obrigações do pessoal aeronáutico sujeito a certificação médica**

(a) Os titulares de licenças ou certificados não devem exercer os privilégios da sua licença e das qualificações ou certificados conexos sempre que:

- (1) Tenham conhecimento de qualquer diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para exercerem em segurança esses privilégios;
- (2) Tomem ou utilizem medicamentos, prescritos ou não pelo médico, que sejam suscetíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável;
- (3) Recebam um tratamento médico, cirúrgico ou outro que possa interferir na segurança do voo.

(b) Além disso, os titulares de licenças ou certificados devem consultar, sem demora, um especialista em medicina aeronáutica sempre que:

- (1) Tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica ou a um procedimento invasivo;
- (2) Tenham começado a utilizar regularmente medicamentos;
- (3) Tenham sofrido uma lesão física significativa que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- (4) Padeçam de uma doença grave que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- (5) Estejam grávidas;
- (6) Tenham sido internados num hospital ou numa clínica médica;
- (7) Comecem a precisar de lentes corretivas;

(c) Sem prejuízo do estabelecido no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode, sempre que julgue necessário, determinar a necessidade de realização de avaliação médica ou testes para a deteção de substâncias psicoativas para assegurar a continuidade do cumprimento dos requisitos previstos no presente CV-CAR, sendo a respetiva recusa ou a não comparência, de forma reiterada ou sem que tenha apresentado qualquer justificação, motivo suficiente para a autoridade aeronáutica suspender o certificado médico até a confirmação dos resultados da avaliação médica ou até expiração do certificado médico, consoante o que ocorrer primeiro.

(d) Os membros de tripulação de voo e de cabina devem comunicar à autoridade aeronáutica quaisquer ocorrências relativas à saúde que levem à respetiva incapacitação durante o voo, devendo a comunicação ter lugar no mais curto período possível, nos termos da regulamentação própria.

(e) A obrigação referida no parágrafo anterior é aplicável aos controladores de tráfego aéreo quando leve a incapacitação para o exercício das funções no local do trabalho.

**2.4.A.130 Obrigações dos AeMC e AME**

(a) Ao realizarem avaliações ou exames médicos, os AeMC e AME devem:

- (1) Certificar-se de que é possível comunicar com a pessoa em causa sem barreiras linguísticas;
- (2) Esclarecer a pessoa acerca das consequências da prestação de informações incompletas, inexatas ou falsas sobre a sua história clínica.

(b) Depois de concluírem os exames e avaliações de medicina aeronáutica, os AeMC e AME, devem:

- (1) Considerar a pessoa apta ou não apta, ou remetê-la para a autoridade de aeronáutica ou chefe de um AeMC ou AME, consoante o caso;
- (2) Informar a pessoa de qualquer limitação que possa restringir a instrução de voo, os privilégios da licença ou o certificado de membro de tripulação de cabina, consoante for aplicável;
- (3) Se a pessoa for considerada não apta após a avaliação, informá-la do seu direito a uma segunda avaliação ou de recurso; e
- (4) No caso dos requerentes de um certificado médico, enviar sem demora um relatório completo assinado, que inclua o resultado da avaliação e uma cópia do certificado médico, à autoridade de licenciamento.

(c) Qualquer declaração falsa fornecida a um AME pelo candidato a uma licença ou qualificação deve ser comunicada à autoridade aeronáutica para a ação que for considerada apropriada.

(d) Os AeMC e AME devem conservar registos pormenorizados dos exames e avaliações médicos realizados em conformidade com o presente CV-CAR e dos seus resultados, em conformidade com a legislação nacional.

(e) Quando solicitados para funções de certificação médica ou fiscalização, os AeMC e AME devem apresentar ao avaliador médico da autoridade aeronáutica, caso lhes sejam pedidos, todos os registos e relatórios aeromédicos, e quaisquer outras informações pertinentes.

**2.4.A.135 Segredo médico**

(a) Todas as pessoas envolvidas no exame, avaliação e certificação médica devem garantir que o segredo médico seja sempre respeitado.

(b) Todos os relatórios e registos médicos devem ser conservados de forma segura com acessibilidade restrita ao pessoal autorizado.

(c) Quando justificado por considerações operacionais, o médico avaliador deve determinar até que ponto a informação médica pertinente é apresentada aos oficiais relevantes da autoridade aeronáutica.

**2.4.B CERTIFICAÇÃO MÉDICA****2.4.B.100 GENERALIDADES****2.4.B.105 Certificados médicos**

- (a) Os candidatos a uma licença de tripulação de voo, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo devem possuir um certificado médico emitido em conformidade com o presente CV-CAR.
- (b) Os membros da tripulação de voo, membros da tripulação de cabina ou controladores de tráfego aéreo não devem exercer os privilégios da sua licença se não possuírem um certificado médico válido adequado à licença.
- (c) A autoridade aeronáutica pode emitir os seguintes certificados médicos:
- (1) Certificado médico de Classe 1 para as licenças CPL e ATPL;
  - (2) Certificado médico de Classe 2 para a licença PPL ou para o certificado de membro da tripulação de cabina;
  - (3) Certificado médico de Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;
- (d) O Certificado Médico de Classe 1, 2 e 3 deve obedecer os moldes determinados pela autoridade aeronáutica.
- (e) Um titular de uma licença não deve ser titular de mais do que um certificado médico emitido em conformidade com o presente CV-CAR.
- (f) A autoridade aeronáutica pode validar certificados médicos para os candidatos que detenham uma licença emitida por outro Estado Contratante.

**2.4.B.110 Requerimento de um certificado médico**

- (a) Os requerimentos de certificados médicos devem ser apresentados num formato determinado pela autoridade aeronáutica.
- (b) Os requerentes de certificados médicos devem fornecer ao AeMC ou AME, consoante o caso:
- (1) Um documento de identificação válido;
  - (2) Uma declaração assinada:
    - (i) Dos dados médicos respeitantes à sua história clínica, pessoal, familiar e genético;
    - (ii) Dizendo se foram ou não previamente submetidos a um exame com vista à obtenção de um certificado médico e, em caso afirmativo, quem o realizou e qual o resultado;
    - (iii) Dizendo se foram ou não considerados não aptos, ou se o seu certificado médico foi suspenso ou revogado.
  - (3) O certificado médico, em caso de revalidação ou renovação.

**2.4.B.115 Emissão, revalidação, renovação e reemissão de certificados médicos**

- (a) Um certificado médico só deve ser emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e avaliações médicos necessários e de o requerente ser considerado apto.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior o candidato a emissão, revalidação ou renovação de um certificado médico deve cumprir com os requisitos da seção 2.4.C.
- (c) Se os requisitos médicos determinados neste CV-CAR não forem cumpridos, o certificado médico apropriado não deve ser emitido, revalidado ou renovado, a não ser que as seguintes condições sejam satisfeitas:
- (1) Uma conclusão médica acreditada indica que em circunstâncias especiais a falha do candidato em cumprir com qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata coloque em perigo a segurança do voo ou a atividade exercida;

- (2) Deu-se a devida consideração à aptidão, perícia e experiência relevante do candidato e às condições operacionais; e
  - (3) A licença é endossada pela autoridade aeronáutica com alguma limitação ou limitações quando o desempenho seguro das responsabilidades do titular da licença está dependente da conformidade com tal limitação ou limitações, conforme previstas na subseção 2.4.B.130-A.
- (d) A emissão dos certificados médicos de Classe 1, 2 e 3 cabe à autoridade aeronáutica, podendo ser delegada ao AME.
- (e) Para a revalidação ou renovação de um certificado médico deve ter-se em conta o seguinte:
- (1) O nível de aptidão médica a ser atingido para a revalidação ou renovação de um certificado médico é o mesmo que para o certificado inicial, exceto quando for especificamente estipulado de outra forma;
  - (2) A revalidação do certificado médico de Classe 1, 2 e 3 pode ser delegada ao AME;
  - (3) A renovação de um certificado médico de Classe 1 é realizada pela autoridade aeronáutica ou pode ser delegada ao AME;
  - (4) A renovação de um certificado médico de Classe 2 e 3 pode ser delegada ao AME.
- (f) A autoridade aeronáutica pode reemitir um certificado médico se:
- (1) Tiver identificado a necessidade de corrigir informações constantes do certificado;
  - (2) Ocorrer casos de extravio, perda.

**2.4.B.120 Elementos do certificado médico**

Os seguintes detalhes devem aparecer no certificado médico no alfabeto romano:

- (1) I - Nome do Estado;
- (2) II - Número da licença;
- (3) III - Número do certificado médico;
- (4) IV - Nome do titular por extenso;
- (5) V - Data e local de nascimento;
- (6) VI - Endereço do titular;
- (7) VII - Nacionalidade do titular;
- (8) VIII - Assinatura do titular;
- (9) IX - Classe do certificado médico;
- (10) X - Autoridade emissora;
- (11) XI - Validade;
- (12) XII - Limitações;
- (13) XIII - Data de emissão e assinatura do Médico emissor;
- (14) XIV - Carimbo do Médico emissor;
- (15) XV - Datas dos exames médicos;
- (16) XVI - Códigos referentes a limitações;
- (17) XVII - Observações.

**2.4.B.125 Validade, revalidação e renovação de certificados médicos**

- (a) Validade - os certificados médicos estão sujeitos a:
- (1) Ao período de validade, que deve ser de:
    - (i) 12 (doze) meses para a Classe 1 para a CPL, ATPL;
    - (ii) 60 (sessenta) meses para a Classe 2 para as licenças PPL e certificados de membro de tripulação de cabina;
    - (iii) 48 (quarenta e oito) meses para a Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;

(2) Às exceções para o período de validade, que são as seguintes:

(i) Quando os titulares atingirem o seu 40º aniversário:

(A) O intervalo especificado para a licença PPL, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 24 (vinte e quatro) meses. Um certificado médico emitido antes do candidato completar os 40 anos de idade deve ter validade até este completar os 42 anos;

(B) O intervalo de 12 (doze) meses especificado para os titulares da CPL e da ATPL que transportem passageiros em operações de mono-piloto deve ser reduzido para 6 (seis) meses;

(ii) Quando os titulares atingirem o seu 50º aniversário, o intervalo de 24 (vinte e quatro) meses especificado para a PPL e a licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 12 (doze) meses;

(iii) Quando os titulares atingirem o seu 60º aniversário, o intervalo especificado para as licenças de piloto CPL e ATPL deve ser reduzido para seis meses:

(A) Para a emissão inicial do certificado médico, o período de validade deve ter início na data em que o exame médico é realizado. O período de validade deve, relativamente ao último mês contado, incluir o dia que tem o mesmo número de calendário que a data do exame médico ou, se esse mês não tiver um dia com esse número, o último dia desse mês;

(B) O período de validade de um certificado médico pode ser estendido, à discricção da autoridade aeronáutica, até 45 (quarenta e cinco) dias;

(C) O período de validade de um certificado médico pode ser reduzido quando clinicamente indicado.

(b) Revalidação - os exames ou avaliações para a revalidação de um certificado médico podem ser efetuados até 45 (quarenta e cinco) dias antes da sua data de expiração.

(c) Renovação - se o titular de um certificado médico não cumprir o disposto no parágrafo (b), é necessário um exame ou uma avaliação para a renovação, atendendo às seguintes condições, no caso dos certificados médicos de Classe 1, de Classe 2 e de Classe 3:

(1) Se o certificado médico tiver expirado há mais de 2 (dois) anos, o AeMC ou o AME só deve realizar o exame de renovação depois de avaliar os registos aeromédicos do requerente;

(2) Se o certificado médico tiver expirado há mais de 5 (cinco) anos, são aplicáveis os requisitos de exame para a emissão inicial e a avaliação é baseada nos requisitos para a emissão.

#### 2.4.B.125-A Validação de certificado médico estrangeiro

(a) A autoridade aeronáutica pode validar um certificado médico estrangeiro, caso o candidato cumpra o disposto no presente CV-CAR.

(b) Para que um certificado médico estrangeiro seja validado é necessário que estejam reunidas as seguintes condições:

(1) O preenchimento de um formulário sobre validação de certificado médico, nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica;

(2) O preenchimento de um formulário determinado pela autoridade aeronáutica para o preenchimento de informações sobre os antecedentes clínicos e com o termo de responsabilidade;

(3) Que o certificado médico objeto de validação seja emitido pela autoridade de um Estado Membro da OACI;

(4) Que o candidato faculte à autoridade cópia de certificado médico, tendo o certificado médico de estar válido;

(5) Que o certificado médico a validar esteja válido;

(6) Que o certificado a validar esteja em português, podendo a autoridade aeronáutica admitir que esteja em inglês, ou ainda, estando em outra língua distinta, o candidato deve apresentar também a tradução oficial do certificado médico;

(7) Que os requisitos médicos previstos para o certificado a validar no Estado emissor do certificado não sejam inferiores aos de Cabo Verde;

(8) Que o Estado emissor certifique, a pedido da autoridade aeronáutica, a autenticidade do certificado médico, designadamente, a validade, classe e limitações, caso aplicável.

(c) O certificado validado mantém as mesmas limitações ou observações que o certificado médico emitido pelo Estado emissor;

(d) O certificado médico tem só pode ser validado por uma única vez e tem a validade de 1 (um) ano, não sendo o prazo prorrogável.

(e) Para efeitos de validação de certificado médico estrangeiro é emitida ao candidato uma declaração, nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

#### 2.4.B.130 Limitação, suspensão e revogação de certificados médicos

(a) A autoridade aeronáutica pode por razões justificadas e notificadas ao candidato limitar um certificado médico.

(b) A autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar um certificado médico emitido, se for determinado que um candidato ou titular de um certificado não cumpriu, ou já não cumpre, com os requisitos deste CV-CAR.

##### 2.4.B.130-A Limitações ao certificado médico

(a) Ao requerente que não cumpra integralmente os requisitos aplicáveis à classe de certificado médico em causa, mas for considerado não suscetível de pôr em risco a segurança de voo, devem ser especificadas as limitações no respetivo certificado médico de acordo com os requisitos previstos no presente CV-CAR.

(b) Os códigos das limitações encontram-se estabelecidos na NI: 2.4.B.115-A.

(c) Ao avaliar se uma limitação é necessária, deve ter-se especialmente em conta:

(1) Se a conclusão médica acreditada indica que, em circunstâncias especiais, o não cumprimento pelo requerente de um requisito, numérico ou de outro tipo, é de molde a que o exercício dos privilégios da licença ou certificado requeridos não possa pôr em risco a segurança do voo;

(2) A aptidão, a competência e a experiência do requerente com relevância para a operação a efetuar.

(d) Ao titular de um certificado médico podem ser impostas outras limitações que sejam necessárias para garantir a segurança do voo.

##### 2.4.B.135 Diminuição da aptidão física

(a) O titular de uma licença prevista nestes regulamentos não deve exercer os privilégios da sua licença e qualificações relacionadas quando o titular tenha consciência de qualquer diminuição da sua aptidão física que o possa tornar incapaz para de forma segura e adequada exercer tais privilégios.

(b) A autoridade aeronáutica pode suspender o certificado médico do titular de uma licença durante qualquer período em que a autoridade aeronáutica tome conhecimento que a aptidão física do titular da licença tenha, por qualquer motivo, diminuído a um ponto que teria impedido a emissão, a revalidação ou renovação do certificado médico do titular da licença.

(c) A suspensão referenciada no parágrafo (b) deve manter-se até ao fim do período de diminuição da aptidão física, ou até à expiração do certificado médico, valendo o que ocorrer primeiro.

(d) Uma pessoa que possua um certificado médico válido emitido sob este CV-CAR não deve efectuar as atribuições de uma licença para a qual esse certificado médico seja exigido enquanto essa pessoa:

- (1) Souber ou tenha motivos para suspeitar de qualquer problema de saúde que torne a pessoa incapaz de cumprir com os requisitos do certificado médico exigido; ou
- (2) Estiver a tomar medicação ou a receber outro tratamento para um problema de saúde que tenha como resultado a pessoa ser incapaz de cumprir com os requisitos do certificado médico exigido.

## 2.4.C REQUISITOS MÉDICOS

### 2.4.C.100 GENERALIDADES

#### 2.4.C.105 Requisitos gerais

Um candidato a um certificado médico emitido de acordo com este CV-CAR deve passar por um exame médico com base nos seguintes requisitos:

- (1) Físicos e mentais;
- (2) Visão e percepção de cores; e
- (3) Audição.

#### 2.4.C.110 Requisitos físicos e mentais

A um candidato a qualquer classe de certificado médico deve ser exigido que esteja livre de:

- (1) Qualquer anormalidade, congénita ou adquirida;
- (2) Qualquer incapacidade activa, latente, aguda ou crónica;
- (3) Qualquer ferimento, lesão ou sequela de operação; ou
- (4) Qualquer efeito ou efeito secundário de qualquer medicação terapêutica prescrita ou não prescrita tomada, de modo a impôr um grau de incapacidade funcional que é provável que interfira com a operação segura de uma aeronave ou com o desempenho seguro de funções.

#### 2.4.C.115 Requisitos do teste de acuidade visual

- (a) Os testes de acuidade visual devem ser conduzidos num ambiente com um nível de iluminação que corresponda à iluminação normal de um consultório (30-60cd/m<sup>2</sup>).
- (b) A acuidade visual deve ser medida através de uma série de anéis de Landolt ou optótipos similares, colocados a uma distância do candidato adequada ao método de avaliação adotado.

#### 2.4.C.120 Requisitos da percepção de cores

- (a) Ao candidato deve ser exigido que demonstre a aptidão para perceber prontamente as cores, cuja percepção é necessária para o desempenho seguro das funções.
- (b) O candidato deve ser testado em relação à aptidão para identificar corretamente uma série de placas pseudo-isocromáticas à luz do dia ou à luz artificial da mesma temperatura de cor que a fornecida pelos iluminantes normalizados CIE C ou D65 conforme especificado pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).
- (c) Um candidato que obtenha um resultado satisfatório conforme determinado pela autoridade aeronáutica deve ser avaliado como apto.
- (d) Um candidato que não consiga obter um resultado satisfatório deve ser avaliado como inapto a não ser que seja capaz de distinguir prontamente as cores usadas na navegação aérea e identificar corretamente as luzes coloridas usadas na aviação.
- (e) Os candidatos que falhem em cumprir com critérios definidos no parágrafo anterior devem ser avaliados como inaptos exceto na avaliação da Classe 2 com a restrição, válida apenas de dia.
- (f) Os óculos de sol usados durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação possuída devem ser não-polarizáveis e de cor cinza neutro.

#### 2.4.C.125 Requisitos do teste de audição

- (a) Aos candidatos deve ser exigido que demonstrem uma percepção auditiva suficiente para o exercício seguro dos privilégios da sua licença ou qualificação.
- (b) O teste de audição pode ser conduzido usando um audiómetro de tons puros ou um método alternativo que proporcione resultados equivalentes.
- (c) O teste referido no parágrafo anterior deve ser executado no primeiro exame médico e depois em intervalos especificados de acordo com a classe do exame médico e a idade do candidato.
- (d) Se for usado um audiómetro de tons puros, o zero de referência para calibragem é o da Recomendação R389, 1964, da Organização Internacional de Normalização (ISO).
- (e) Nos testes de audição em que não se procede à audiometria, os candidatos devem ser avaliados numa sala em silêncio através de testes de voz falada e sussurrada sob as seguintes condições:
  - (1) Uma sala em silêncio na qual a intensidade do ruído de fundo seja inferior a 35 dB(A) quando medido em resposta “lenta” de um sonómetro com ponderação “A”;
  - (2) O nível de som de uma voz conversacional média a 1 m desde o ponto de saída é de 60dB(A) e o de uma voz sussurrada é de 45dB(A), sendo que a 2 m desde o falante, o som é 6 dB(A) mais baixo.
- (f) O titular de uma PPL com uma qualificação de instrumentos deve cumprir com os requisitos de audição para o certificado médico de Classe 1.

### 2.4.C.200 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 1

#### 2.4.C.205 Generalidades

- (a) Um candidato a uma licença CPL ou ATPL deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um Certificado Médico de Classe 1.
- (b) Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares das licenças CPL ou ATPL devem ter o seu Certificado Médico de Classe 1 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
- (c) Um Certificado Médico de Classe 1 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

#### 2.4.C.210 Requisitos Físicos e Mentais

- (a) O candidato não deve sofrer de nenhuma doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
- (b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:
  - (1) Um distúrbio mental orgânico;
  - (2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psico-ativas;
  - (3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
  - (4) Um distúrbio do humor (afectivo);
  - (5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
  - (6) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou factores físicos;
  - (7) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;
  - (8) Atraso mental;

- (9) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
- (10) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
- (11) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

- (c) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.
- (d) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:
  - (1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;
  - (2) Epilepsia; ou
  - (3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.
- (e) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, cujos efeitos, de acordo com uma conclusão médica acreditada, sejam suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (f) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação aurículo-ventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

- (i) A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco para a primeira emissão de um certificado médico.
- (j) A eletrocardiograma deve ser incluída no mínimo anualmente na repetição do exame dos candidatos com mais de 50 (cinquenta) anos de idade.

Nota 1: O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a deteção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a eletrocardiograma em descanso e em exercício encontra-se no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (k) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.

- (l) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (m) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.
- (n) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.
- (o) A radiografia deve fazer parte do exame médico em todos os casos clínicos duvidosos.
- (p) A radiografia deve fazer parte do exame inicial do tórax.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

- (q) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (r) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.
- (s) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (t) Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.
- (u) Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota 1: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

Nota 2: O material de orientação para os perigos dos medicamentos é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (v) Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do trato gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.
- (w) Ao candidato deve ser exigido que esteja completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.
- (x) O candidato com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, deve ser avaliado como inapto.
- (y) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a autoridade médica designada para esse fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.
- (z) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

(aa) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.

(bb) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(cc) Os candidatos com doença do sistema circulatório ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

(dd) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(ee) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

(ff) Os candidatos com sequelas de doença ou cirurgia dos rins e trato urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(gg) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

(hh) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) consta do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(ii) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco.

(jj) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o período de avaliação como apta pode ser limitado entre o final da 12ª semana e o final da 26ª semana de gestação.

(kk) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

(ll) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos normalmente exigem uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

(mm) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(nn) Não deve existir:

(1) Qualquer perturbação da função vestibular;

(2) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;

(3) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.

(oo) Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.

Nota: A orientação para a avaliação da função vestibular está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(pp) Não deve existir qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou trato respiratório superior que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(qq) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

#### 2.4.C.215 Requisitos de visão

(a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzirem o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(b) A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.

(c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.

(d) Quando o padrão de acuidade visual referido no parágrafo (b) e (c) só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:

(1) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação a que se candidata ou possuída; e

(2) Adicionalmente, um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à discrição da autoridade aeronáutica. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

(e) Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:

(1) As lentes sejam monofocais e sem cor;

(2) As lentes sejam bem toleradas; e

(3) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contato seja conhecido.

(f) Os candidatos com um erro refrativo alargado devem usar lentes de contato ou lentes de óculos de índice elevado.

Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.

(g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 será exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos.

Nota 1: O objetivo do exame oftalmológico exigido é verificar o desempenho visual normal e identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(h) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma cirurgia afetando o estado refrativo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.

(i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contato, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância selecionada pelo candidato entre 30 a 50 cm e a aptidão para ler o quadro N14 ou o seu equivalente a uma distância de 100 cm.

(j) Se o requisito do parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correção ao perto seja adicionada aos óculos de correção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).

(k) Se a correção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença.

(l) Quando a correção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes corretoras, espera-se que o candidato informe o refractionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável o candidato operar.

(m) Quando a correção ao perto for exigida de acordo com o parágrafo (e), um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.

(n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.

(o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.

(p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.220 Requisitos de audição

(a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:

- (1) No exame médico inicial;
- (2) No mínimo uma vez de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos até aos 40 (quarenta) anos de idade;
- (3) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.

(b) O candidato não deve possuir uma perda de audição, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3 000 Hz.

(c) Contudo, um candidato com uma perda de audição maior do que a indicada no parágrafo anterior pode ser declarado apto desde que:

- (1) O candidato possua um desempenho auditivo em cada ouvido em separado equivalente ao de uma pessoa normal, com um ruído de fundo que simule as propriedades de dissimulação do ruído no posto de pilotagem sobre a fala e os sinais de radiofaro; e
- (2) O candidato possua a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador.

(d) Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido durante o voo no posto de pilotagem de uma aeronave do tipo para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

#### 2.4.C.300 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 2

##### 2.4.C.305 Generalidades

- (a) Um candidato a uma licença PPL ou a um certificado de membro de tripulação de cabina deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um certificado médico de Classe 2.
- (b) Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença PPL ou de um certificado de membro de tripulação de cabina devem ter o seu certificado médico de Classe 2 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
- (c) Um certificado médico de Classe 2 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

##### 2.4.C.310 Requisitos físicos e mentais

- (a) O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
- (b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença ou certificado a que se candidata ou que possui:
  - (1) Um distúrbio mental orgânico;
  - (2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas;
  - (3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
  - (4) Um distúrbio do humor (afetivo);
  - (5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
  - (6) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou factores físicos;
  - (7) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;
  - (8) Atraso mental;
  - (9) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
  - (10) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
  - (11) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

(c) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença, certificado ou qualificações do candidato.

(d) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:

(1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato;

(2) Epilepsia; ou

(3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

(e) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(f) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação aurículo-ventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

(g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(i) A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um certificado médico:

(1) Após os 40 (quarenta) anos de idade;

(2) Nas repetições dos exames de 2 (dois) em 2 (dois) anos após os 50 (cinquenta) anos de idade.

Nota 1: O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a deteção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a eletrocardiograma em descanso e em exercício consta do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(j) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.

(k) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(l) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

(m) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência.

(n) A radiografia do tórax deve fazer parte do exame inicial.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

(o) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(p) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.

(q) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(r) Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.

(s) Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota 1: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias encontra-se no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

Nota 2: O material de orientação para os perigos dos medicamentos consta do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(t) Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do trato gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

(u) O candidato deve estar completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.

(v) Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estritura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.

(w) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, que tenha envolvido uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a Autoridade médica designada para esse fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.

(x) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

(y) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.

(z) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(aa) Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

(bb) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença, certificado ou qualificação.

(cc) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(dd) Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou trato urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(ee) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

(ff) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o Vírus da Imunodeficiência Humana (VIH) está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(gg) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco, sendo que o período de avaliação como apta pode ser limitado entre o final da 12ª semana e o final da 26ª semana de gestação.

(hh) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma re-avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença, certificado ou qualificações.

(ii) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

(jj) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(kk) Não deve existir:

- (1) Qualquer perturbação da função vestibular;
- (2) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;
- (3) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.

(ll) Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.

Nota: A orientação para a avaliação da função vestibular está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(mm) Não deve existir qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou trato respiratório superior que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(nn) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

#### 2.4.C.315 Requisitos de visão

(a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

(b) A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/12 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/9 ou melhor.

(c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.

(d) Quando o padrão de acuidade visual referido no parágrafo (b) só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:

- (1) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença, certificado ou qualificação a que se candidata ou que se detém; e
- (2) Adicionalmente, um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença ou certificado do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à descrição da Autoridade. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

(e) Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:

- (1) As lentes sejam monofocais e sem cor;
- (2) As lentes sejam bem toleradas; e
- (3) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença ou certificado do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contato seja conhecido.

(f) Os candidatos com um erro refrativo alargado devem usar lentes de contato ou lentes de óculos de índice elevado.

Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.

(g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 é exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de cinco em cinco anos.

Nota 1: O objetivo do exame oftalmológico exigido é 1) verificar o desempenho visual normal e 2) identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (h) Os candidatos que se tenham submetido a uma cirurgia afetando o estado refrativo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.
- (i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contato, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância selecionada pelo candidato entre 30 a 50 cm.
- (j) Se o requisito do parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correção ao perto seja adicionada aos óculos de correção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).
- (k) Se a correção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença ou certificado.
- (l) Quando a correção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes corretoras, espera-se que o candidato informe o refractionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável o candidato operar.

- (m) Quando a correção ao perto for exigida de acordo com este parágrafo, um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.
- (n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.
- (o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.
- (p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.320 Requisitos de audição

- (a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:
- (1) No exame médico inicial;
  - (2) Pelo menos uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 50 (cinquenta) anos de idade.
- (b) Quando avaliado através da audiometria de sons puros, um candidato com uma perda auditiva, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz, deve ser considerado como inapto.
- (c) O candidato deve possuir a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador ou será avaliado como inapto.
- (d) O candidato que possui uma PPL com uma IR deve cumprir com os requisitos de audição para um certificado médico de Classe 1.

#### 2.4.C.400 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 3

##### 2.4.C.405 Generalidades

- (a) Um candidato a uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um certificado médico de Classe 3.
- (b) Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo devem ter o seu certificado médico de Classe 3 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
- (c) Um certificado médico de Classe 3 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

##### 2.4.C.410 Requisitos físicos e mentais

- (a) O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
- (b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:
- (1) Um distúrbio mental orgânico;
  - (2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas;
  - (3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
  - (4) Um distúrbio do humor (afetivo);
  - (5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o stress ou somatoforme;
  - (6) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;
  - (7) Atraso mental;
  - (8) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
  - (9) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
  - (10) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

- (c) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.
- (d) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:
- (1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;
  - (2) Epilepsia; ou
  - (3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.
- (e) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (f) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (i) A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um certificado médico e nas repetições do exame de dois em dois anos depois dos 50 anos de idade.

Nota 1: O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a deteção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a eletrocardiograma em descanso e em exercício consta do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (j) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.
- (k) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema encontra-se estabelecida divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (l) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.
- (m) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.
- (n) A radiografia do tórax deve fazer parte do exame torácico inicial.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

- (o) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (p) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.
- (q) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para os perigos dos medicamentos consta do Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (r) Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.

- (s) Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (t) Os candidatos com uma diminuição significativa do funcionamento do trato gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.
- (u) Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.
- (v) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que o médico avaliador designado para o fim pela autoridade aeronáutica, e tendo acesso aos detalhes da operação implicada, considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.
- (w) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.
- (x) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.
- (y) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória ou apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (z) Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

- (aa) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.
- (bb) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

- (cc) Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou tracto urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (dd) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

(ee) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(ff) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco, podendo o período de avaliação como apta ser limitado até o final de 34ª semana de gestação.

(gg) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma re-avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

(hh) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

(ii) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(jj) Não deve existir qualquer malformação nem doença do nariz, cavidade oral ou tracto respiratório superior que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(kk) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

#### 2.4.C.415 Requisitos de Visão

(a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica ativa, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzirem o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(b) A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.

(c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.

(d) Quando este padrão de acuidade visual só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:

- (1) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação a que se candidata ou possuída; e
- (2) Adicionalmente, um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à discrição da Autoridade. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

(e) Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:

- (1) As lentes sejam monofocais e sem cor;
- (2) As lentes sejam bem toleradas; e
- (3) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contato seja conhecido.

(f) Os candidatos com um erro refrativo alargado devem usar lentes de contato ou lentes de óculos de índice elevado.

Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.

(g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 será exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de cinco em cinco anos.

Nota 1: O objetivo do exame oftalmológico exigido é 1) verificar o desempenho visual normal e 2) identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

(h) Os candidatos que se tenham submetido a uma cirurgia afetando o estado refrativo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.

(i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contato, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância selecionada pelo candidato entre 30 a 50 cm e a aptidão para ler o quadro N14 ou o seu equivalente a uma distância de 100 cm.

(j) Se o requisito previsto no parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correção ao perto seja adicionada aos óculos de correção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).

(k) Se a correção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença.

(l) Quando a correção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984 da OACI).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes corretoras, espera-se que o candidato informe o refracionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável que o candidato opere.

(m) Quando a correção ao perto for exigida de acordo com este parágrafo, um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.

(n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.

- (o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.
- (p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.420 Requisitos de audição

- (a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:
  - (1) No exame médico inicial;
  - (2) No mínimo uma vez de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade;
  - (3) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.
- (b) O candidato, quando avaliado através da audiometria de sons puros, não deve possuir uma perda auditiva, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz.
- (c) Um candidato com uma perda auditiva superior à acima indicada no parágrafo anterior pode ser declarado como apto desde que o candidato possua um desempenho auditivo normal contra um ruído de fundo que reproduza ou simule a experiência de um ambiente de trabalho normal de controlo de tráfego aéreo.
- (d) Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido num ambiente de controlo de tráfego aéreo representativo daquele para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

### 2.4.D EXAMINADORES MÉDICOS DE AVIAÇÃO

#### 2.4.D.100 GENERALIDADES

##### 2.4.D.105 Designação de Médicos Examinadores de Aviação (AME)

- (a) Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve designar médicos qualificados e com licença na prática da medicina para serem legitimados como AME e conduzirem os exames médicos de aptidão dos candidatos à emissão, revalidação ou renovação de certificados especificados neste CV-CAR.
- (b) Os AME podem ser designados fora de Cabo Verde.
- (c) O âmbito dos privilégios do AME, e todas as condições conexas, deve ser especificado no certificado.

##### 2.4.D.110 Pedido de designação de AME

- (a) Um AME que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado deve apresentar o seguinte:
  - (1) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Os seus dados pessoais e endereço profissional;
  - (3) Documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos na subsecção 2.4.D.115;
  - (4) Uma declaração escrita de que o AME emitirá certificados médicos com base nos requisitos previstos no presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.
- (c) O requerente deve apresentar o pedido inicial pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da atividade.

##### 2.4.D.115 Requisitos para a emissão de um certificado de AME

Os requerentes de um certificado de AME com os privilégios necessários para a revalidação e a renovação de certificados médicos devem:

- (1) Estar qualificados e licenciados para o exercício da medicina e ser titulares de um certificado de conclusão da formação médica especializada ou apresentar prova desta;

- (2) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação básica em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 2 e Classe 3 nas matérias listadas no parágrafo (a) da subsecção 2.4.D.125;
- (3) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação avançada em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 1 nas matérias listadas no parágrafo (b) da subsecção 2.4.D.125;
- (4) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação de refrescamento em intervalos regulares;
- (5) Conhecimentos e experiência prática em relação às circunstâncias nas quais os titulares de licenças e qualificações desempenham as suas funções.

##### 2.4.D.120 Validade e revalidação da designação de AME

- (a) A designação de um AME é válida por 3 (três) anos.
- (b) Um certificado de AME pode ser revalidado se o seu titular:
  - (1) Continuar a preencher as condições gerais exigidas para o exercício da medicina e mantenha o seu registo como médico;
  - (2) Tiver recebido formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos;
  - (3) Tiver realizado pelo menos 10 (dez) exames para um certificado médico por ano;
  - (4) Continuar a cumprir os termos do seu certificado de AME; e
  - (5) Exercer os seus privilégios em conformidade com o presente CV-CAR.
- (c) O número de exames referido no parágrafo (3) (b), apenas pode ser reduzido pela autoridade aeronáutica em circunstâncias devidamente justificadas.
- (d) A designação de Médicos Examinadores de Aviação obedece aos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

##### 2.4.D.125 Formação básica e avançada dos AME

- (a) Os cursos de formação em medicina aeronáutica devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica do Estado-Membro em que o prestador da formação tem o seu local de atividade principal.
- (b) O formador deve demonstrar que o programa do curso estabelece os objetivos de aprendizagem fundamentais à aquisição das competências necessárias e que os responsáveis pela formação possuem os conhecimentos e a experiência adequados.
- (c) Exceto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no programa.
- (d) O prestador da formação deve emitir um certificado de conclusão do curso aos requerentes depois de estes obterem aprovação no exame.
- (e) A formação básica em medicina aeronáutica para os AME deve incluir pelo menos o seguinte:
  - (1) Formação básica em medicina aeronáutica;
  - (2) Física atmosférica e espacial;
  - (3) Conhecimentos básicos de aeronáutica;
  - (4) Fisiologia da Aviação;
  - (5) Oftalmologia;
  - (6) Otorrinolaringologia;
  - (7) Cardiologia e medicina geral;
  - (8) Neurologia;
  - (9) Psiquiatria na medicina aeronáutica;

- (10) Psicologia;
  - (11) Odontologia;
  - (12) Acidentes, Escape e Sobrevivência;
  - (13) Legislação, regras e regulamentos;
  - (14) Evacuação aérea;
  - (15) Medicina e voos.
- (f) A formação avançada em medicina aeronáutica para os AME deve incluir o seguinte:
- (1) Ambiente de trabalho do piloto;
  - (2) Fisiologia aeroespacial;
  - (3) Oftalmologia;
  - (4) Otorrinolaringologia;
  - (5) Cardiologia e medicina geral;
  - (6) Neurologia e Psiquiatria;
  - (7) Fatores humanos na aviação;
  - (8) Medicina tropical;
  - (9) Higiene;
  - (10) Medicina espacial.

#### 2.4.D.130 Exames médicos

- (a) Tendo completado o exame médico de um candidato de acordo com esta secção, o AME deve submeter um relatório assinado à autoridade aeronáutica, detalhando os resultados do exame com informação suficiente de modo a permitir à autoridade aeronáutica levar a cabo auditorias às avaliações médicas:
- (1) Se o exame médico for levado a cabo por um grupo constituído de AME, o chefe do grupo deve ser nomeado pela autoridade aeronáutica, o qual é responsável pela coordenação dos resultados do exame e pela assinatura do relatório;
  - (2) A autoridade aeronáutica deve usar os serviços de médicos experientes na prática da medicina aeronáutica, quando for necessário avaliar relatórios submetidos à autoridade aeronáutica por examinadores médicos;
  - (3) A autoridade aeronáutica tem o direito de reconsiderar qualquer ação de um AME.

Nota 1: Se o relatório médico for submetido à autoridade aeronáutica em formato electrónico, uma identificação adequada do examinador deve ser estabelecida.

Nota 2: O objetivo de tais auditorias é o de assegurar que os examinadores médicos cumpram as normas aplicáveis quanto a boas práticas e a avaliação do risco aeromédico.

- (b) O AME deve comunicar à autoridade aeronáutica qualquer caso individual em que, no parecer do AME, a falha do candidato em cumprir qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata, ou que possui, coloque em perigo a segurança do voo.

#### 2.4.D.135 Diferimento de exames médicos

A repetição determinada de um exame de um titular de uma licença que atue numa área distante das instalações do examinador médico designado pode ser diferida, à discrição da autoridade, desde que tal diferimento apenas ocorra como uma exceção e não deve exceder:

- (1) Um período isolado de 6 (seis) meses no caso de um membro da tripulação de voo de uma aeronave envolvida em operações não comerciais;
- (2) Dois períodos consecutivos, cada um de 3 (três) meses, no caso de um membro da tripulação de voo de uma aeronave

envolvida em operações comerciais, desde que, em cada um dos casos, seja obtido um relatório médico favorável após um exame realizado por um AME da área geográfica onde opera, ou, nos casos em que não esteja disponível tal médico examinador designado, por um médico qualificado para exercer medicina nessa área, devendo um relatório do exame médico ser enviado à autoridade aeronáutica;

- (3) No caso de um piloto privado, um período isolado não ultrapassando os 24 (vinte e quatro) meses em que o exame médico seja levado a cabo por um examinador designado pela autoridade competente do Estado no qual o candidato esteja temporariamente localizado, devendo um relatório do exame médico ser enviado à autoridade aeronáutica.

### 2.4.E CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA

#### 2.4.E.100 REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO

##### 2.4.E.105 Requisitos de certificação

- (a) Nenhuma pessoa pode operar como um AeMC sem um certificado de AeMC emitido sob este CV-CAR ou em violação deste.
- (b) A certificação de um AeMC pela autoridade aeronáutica está dependente do requerente demonstrar o cumprimento com os requisitos dispostos no presente CV-CAR.

##### 2.4.E.110 Pedido de um certificado de centro de medicina aeronáutica

- (a) Um AeMC que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado deve apresentar o seguinte:
  - (1) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Comprovativo de pagamento da taxa devida.
- (b) Além da documentação necessária para efeitos de certificação de um AeMC requeridos no parágrafo anterior, fornecer pormenores sobre os vínculos clínicos ou relação com hospitais ou institutos médicos designados para fins de realização de exames médicos especializados.
- (c) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.
- (d) O requerente deve apresentar o pedido a uma emissão inicial de um certificado de centro de medicina aeronáutica pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da atividade.

##### 2.4.E.115 Certificado de centro de medicina aeronáutica

- (a) O certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela autoridade aeronáutica inclui as autorizações, condições e limitações.
- (b) O certificado de centro de medicina aeronáutica contém as informações seguintes:
  - (1) O número de certificado atribuído especificamente ao AeMC;
  - (2) O nome e localização (estabelecimento principal) do AeMC;
  - (3) A data de emissão e período de validade;
  - (4) Os termos da certificação e âmbito de certificação emitidas com pormenor, incluindo as limitações especiais emitidas; e
  - (5) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (c) O certificado de centro de medicina aeronáutica deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
- (d) O certificado emitido para cada AeMC deve estar disponível nas instalações para inspeção por parte do público e da autoridade aeronáutica.

**2.4.E.120 Emissão de um certificado de centro de medicina aeronáutica**

A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de centro de medicina aeronáutica se, após análise do pedido, verificar que o requerente:

- (1) Cumpre com os regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um AeMC;
- (2) Está devidamente e adequadamente equipado ou é capaz de efetuar os trabalhos para a qual pretende a certificação;
- (3) Efetuou o pagamento da taxa aplicável;
- (4) Não foi titular de um certificado de AeMC que veio a ser objeto de revogação, por incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude da conformidade de nível 1;
- (5) Não tenha contribuído para as circunstâncias que causaram a revogação de um certificado de AeMC, nos termos do parágrafo anterior, veio a obter a propriedade substancial ou veio a ser contratado para uma posição exigida por este CV-CAR.

**2.4.E.125 Duração e renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica**

- (a) Um certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela autoridade aeronáutica tem a validade de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da data da sua emissão e é renovável por igual período, desde que se mantenham as condições requeridas pelo presente CV-CAR.
- (b) O certificado de centro de medicina aeronáutica é válido pelo período referido no parágrafo anterior a não ser que:
  - (1) O AeMC renuncie o certificado;
  - (2) A autoridade aeronáutica suspenda ou revogue o certificado; ou
  - (3) A autoridade aeronáutica decida impor limitações ao certificado de AeMC, devendo neste caso ocorrer a renovação antes dos 24 (vinte e quatro) meses.
- (c) O AeMC deve submeter o pedido de renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica:
  - (1) No formulário e do modo especificado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Contendo toda a informação exigida pela autoridade aeronáutica;
  - (3) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa devida.
- (d) Um AeMC que se candidate a uma renovação do seu certificado de centro de medicina aeronáutica deve submeter o seu pedido de renovação pelo menos 60 (sessenta) dias antes do certificado atual expirar.
- (e) Se um pedido de renovação não for efetuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela autoridade aeronáutica, o AeMC deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica.
- (f) Caso a autoridade aeronáutica considerar plausíveis as razões invocadas pelo AeMC aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.

**2.4.E.200 MANUTENÇÃO DA VALIDADE DA CERTIFICAÇÃO****2.4.E.205 Requisitos gerais**

O certificado de centro de medicina aeronáutica mantém-se em vigor, a não ser que tenha sido previamente objeto de renúncia, suspensão, revogação ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de renovação que esteja especificada no certificado.

**2.4.E.210 Suspensão ou revogação**

- (a) Pode resultar na revogação ou suspensão do certificado de centro de medicina aeronáutica:
  - (1) A falta de conformidade do AeMC com os requisitos deste CV-CAR ou com os termos e condições do certificado de centro de medicina aeronáutica;

- (2) A recusa, por parte da AeMC, do acesso à autoridade aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;
  - (3) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela autoridade aeronáutica;
  - (4) Se a AeMC não efetuar as suas atividades por mais de 90 (noventa) dias, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica.
- (b) Em caso de renúncia, caducidade ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica no prazo de 7 (sete) dias úteis.

**2.4.E.215 Acesso para inspeção**

Para determinar a conformidade continua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de AeMC deve:

- (1) Garantir, à autoridade aeronáutica, acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, para inspecionar qualquer instalação, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades sujeitas a certificação sejam contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica;
- (2) Garantir que seja concedido à autoridade aeronáutica acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para a prestação de serviços.

**2.4.E.220 Condução de auditorias e inspeções**

- (a) A autoridade aeronáutica pode, a qualquer momento e sem aviso prévio, inspecionar um titular de um certificado de AeMC nas instalações deste para determinar a conformidade com o presente CV-CAR.
- (b) Após a condução de uma inspeção ou auditoria, o titular da AeMC é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.
- (c) As não conformidades devem ser classificadas como se segue:
  - (1) Nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança operacional ou põe seriamente em risco a segurança operacional;
  - (2) Nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança operacional ou, eventualmente, colocar em risco a segurança operacional.
- (d) Após receção da notificação de não conformidades segundo o parágrafo (b), o titular do certificado AeMC deve:
  - (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
  - (2) Definir um plano de ação corretiva; e
  - (3) Demonstrar que tomou todas as medidas corretivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não conformidades, no prazo acordado com a autoridade aeronáutica.
- (e) Quando forem detetadas evidências de não conformidade com os requisitos deste CV-CAR durante a supervisão ou qualquer outro processo a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes ações:

- (1) No caso de não conformidade de nível 1:
  - (i) Limitar ou suspender, total ou parcialmente, em função da gravidade da não conformidade, a certificação da AeMC, até a organização tomar as medidas corretivas adequadas; ou
  - (ii) Revogar a certificação do AeMC;
- (2) No caso de não conformidade de nível 2, conceder o prazo para a tomada de ações corretivas desde que apropriado à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.

(f) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (2) (e), nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de ações corretivas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.

(g) Se um AeMC não apresentar um plano de ações corretivas ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (1) (e).

#### 2.4.E.300 GESTÃO DOS AeMC

##### 2.4.E.305 Sistema de gestão

O AeMC estabelece e mantém um sistema de gestão que deve incluir os processos:

- (1) De certificação médica em conformidade com o presente CV-CAR;
- (2) Destinados a garantir o segredo médico em qualquer circunstância.

##### 2.4.E.310 Requisitos para o pessoal

(a) O AeMC deve dispor de:

- (1) Um examinador médico aeronáutico (AME) nomeado como chefe do AeMC, com privilégios para emitir certificados médicos da Classe 1 e com experiência suficiente em medicina aeronáutica para desempenhar as suas funções; e
- (2) A nível do pessoal, um número adequado de AME, devidamente qualificados, bem como outro pessoal técnico e especializado.

(b) O chefe do AeMC é responsável por coordenar a avaliação dos resultados dos exames e assinar os relatórios, certidões e certificados médicos iniciais da Classe 1, 2 e 3.

##### 2.4.E.315 Requisitos em matéria de instalações

O AeMC deve estar equipado com material médico-técnico adequado para a realização dos exames médicos aeronáuticos necessários ao exercício dos privilégios constantes do âmbito do certificado.

##### 2.4.E.320 Conservação de registos

O AeMC deve conservar:

- (1) Os registos dos exames médicos e das avaliações realizados, para efeitos de emissão, revalidação ou renovação dos certificados médicos e dos seus resultados, por um período mínimo de 10 (dez) anos após a data do último exame;
- (2) Todos os registos médicos de um modo que garanta o respeito pelo segredo médico em qualquer circunstância; e
- (3) Os registos de um modo que garanta a sua proteção contra danos, alterações e furto.

#### 2.4.F DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

##### 2.4.F.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

##### 2.4.F.105 Revogação

É revogada a 1ª edição do CV – CAR 2.4, publicada a 6 de agosto de 2015.

##### 2.4.F.110 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 23 de janeiro de 2018. - O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

#### NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

##### NI: 2.4.B.130-A Limitações ao certificado médico

(a) As limitações que podem ser impostas ao titular do certificado médico, constam do quadro seguinte, constando igualmente do mesmo os respetivos códigos:

<b>Código</b>	<b>Limitação</b>
<i>Code</i>	<i>Limitation</i>
VDL	Uso de lentes de correção para longe e ter um par de óculos disponível <i>Wear corrective lenses and carry a spare set of spectacles</i>
TML	Restrição do período de validade do certificado médico <i>Restriction of the period of validity of the medical certificate</i>
VML	Uso de lentes multifocais e ter um par de óculos disponível e ter um par de óculos disponível <i>Wear multifocal spectacles and carry a spare set of spectacles</i>
VNL	Ter disponíveis lentes corretivas para visão ao perto e ter um par de óculos disponível <i>Have available corrective spectacles and carry a spare set of spectacles</i>
RXO	Requer exames por Oftalmologista <i>Specialist ophthalmological examinations</i>
CCL	Uso de lentes de contato <i>Wear contact lenses that correct for defective vision</i>
HAL	Uso mandatário de prótese auditiva <i>Hearing aid(s)</i>
SIC	Exame médico específico regular <i>Specific regular medical examination(s)</i>
SSL	Restrições especiais conforme especificado <i>Special restrictions as specified</i>
APL	Válido apenas para próteses aprovadas <i>valid only with approved prosthesis</i>
OCL	Válido apenas como Co-piloto <i>valid only as co-pilot</i>
OML	Válido apenas como ou com Co-piloto qualificado <i>Valid only as or with qualified co-pilot</i>
VCL	Voos VFR apenas diurnos <i>valid by day only</i>
OPL	Válido apenas sem passageiros <i>Valid only without passengers</i>
AHL	Válida com comandos manuais aprovados <i>Valid only with approved hand controls</i>
OAL	Restrita a aeronave tipo demonstrada <i>Restricted to demonstrated aircraft type</i>

(b) Os códigos das limitações referidos no parágrafo anterior têm o seguinte significado:

- (1) TML - O período de validade do seu certificado médico é limitado ao período indicado, pelas razões explicadas pelo seu médico examinador autorizado. Este período de validade começa na data do seu exame médico. O período de validade que eventualmente tenha ficado no seu certificado médico

anterior fica assim sem efeito. Deverá apresentar-se para novo exame quando lhe for indicado e deverá seguir todas as recomendações médicas.

- (2) VDL - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de usar os óculos ou lentes de contato que corrijam a visão à distância incorreta conforme o exame e a aprovação de um médico examinador autorizado, enquanto exercendo os privilégios da sua licença. Terá também de ter consigo um par de óculos similar. Se usar lentes de contato, terá de ter consigo um par de óculos de reserva aprovados pelo AME. Não poderá usar lentes de contato enquanto no exercício dos privilégios da sua licença até que seja autorizado a fazê-lo por um AME. Deverá ter sempre em seu poder um par de óculos de recurso.
- (3) VML - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de usar os óculos necessários para a correção da visão à distância, visão intermédia e visão ao perto, conforme exame e aprovação por parte do examinador médico autorizado, e enquanto exercendo os privilégios da sua licença. As lentes de contatos ou óculos com armações, apenas para correção da visão ao perto, não podem ser usados. Também terá de ter em seu poder um par de óculos de recurso.
- (4) VNL - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de ter consigo óculos que corrijam a visão ao perto incorreta conforme o exame e a aprovação de um examinador médico autorizado, enquanto no exercício dos privilégios da sua licença. As lentes de contato ou óculos de aros, de correção ou para visão ao perto, não poderão ser usados. Também terá de ter em seu poder um par de óculos de recurso.
- (5) VCL - Esta limitação é utilizada para pilotos privados e só pode ser aplicada em certificados médicos da classe 2. Permite que pilotos com variados graus de deficiência na identificação das cores possam operar aeronaves em circunstâncias específicas.
- (6) OML - Esta limitação é aplicada a membros da tripulação que não correspondem aos requisitos médicos para operar como tripulação individual, mas que estão aptos para operar em multi-tripulação.
- (7) OCL - Esta limitação é uma extensão da limitação OML e é aplicada quando, por alguma razão médica bem definida, o indivíduo é avaliado como apto para operar como co-piloto mas não como PIC.
- (8) OSL - Esta limitação exige que a aeronave tenha comandos de voo duplos. O piloto de segurança terá de estar qualificado como PIC para a classe/tipo de aeronave e categorizado para as condições de voo. Terá de ocupar um assento de controlo, terá de ter conhecimento dos possíveis tipos de incapacidade de que você pode sofrer e terá de estar preparado para assumir o comando da aeronave durante o voo. Esta limitação também exige o uso permanente de segurança de ombros.
- (9) OAL - Esta limitação poderá ser aplicada a um piloto que tenha deficiência num membro ou qualquer outro problema anatómico que tenha sido demonstrado num voo médico de teste ou num simulador de voo para que fosse aceite mas para adquirir uma restrição a um determinado tipo de aeronave.
- (10) OPL - Esta limitação poderá ser aplicada quando um piloto com problemas na estrutura muscular e óssea, ou outras condições médicas, possa representar um elemento acrescido de risco para voar em segurança, e que pode ser aceitável para o piloto mas que não é aceitável para o transporte de passageiros.
- (11) APL - Esta limitação é semelhante em aplicação à limitação OPL e é aplicada para casos de deficiência de membros.
- (12) SSL - Esta limitação é utilizada para casos que não estão claramente definidos no CV-CAR 2.4 mas para casos nos quais a AMS considera necessário aplicar uma limitação.

(13) SIC - Esta limitação requer que o AME contacte a AMS antes de proceder à renovação e recertificação após avaliação médica. É provável que envolva historial médico do qual o AME deve estar consciente antes de proceder a avaliação médica.

(14) AMS - A AMS, como entidade delegada pela autoridade da aviação civil e com responsabilidade total pela certificação médica, tem o direito de determinar que um certificado tenha de ser emitido apenas pela AMS e não por um AMC ou um AME, se as circunstâncias médicas assim o exigirem.

(c) Para além das limitações indicadas no parágrafo (a), podem ser impostas outras limitações que sejam necessárias para garantir a segurança do voo.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

## Regulamento de Aviação Civil

### CV-CAR 3

#### Organização de Formação Aprovada (ATO)

de 7 de fevereiro de 2018

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aprovou as normas e práticas recomendadas relativas às organizações de formação aprovadas, em conformidade com o disposto no artigo 37º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), tendo-as consignado no anexo 1.

Considerando a necessidade de adequação às emendas feitas no anexo 1 à Convenção de Chicago de 1944, de forma a incorporá-las no nosso ordenamento jurídico interno, aproveitou-se para se proceder ao aperfeiçoamento, corrigindo algumas incoerências e a sua conformação com os demais regulamentos, visando igualmente a eficiente certificação eficiente das organizações de formações, tendo estas últimas um papel crucial na ministração de formações e cursos conducentes à obtenção das licenças de pessoal aeronáutico.

Assim sendo, a autoridade aeronáutica, enquanto entidade responsável pela supervisão da aviação civil, propõe aprovar uma nova edição deste CV-CAR, por forma a acompanhar as últimas alterações adotadas pela OACI, asseverando a harmonização da regulamentação nacional com as normas e práticas recomendadas no anexo 1 e estabelecendo o normativo sobre o funcionamento de uma organização de formação aprovada (ATO).

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

### 3.A DISPOSIÇÕES GERAIS

#### 3.A.100 REGRAS BÁSICAS

##### 3.A.105 Objeto

(a) O presente CV-CAR tem por objeto estabelecer as normas que regem a certificação e as operações das organizações de formação que ministrem as formações para a obtenção de licenças e qualificações de tripulação de voo, técnicos de manutenção de aeronaves e de controladores de tráfego aéreo.

(b) O presente CV-CAR determina ainda as regras gerais de funcionamento de uma organização de formação aprovada (ATO).

##### 3.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR aplica-se a qualquer requerente ou titular de um certificado de organização de formação aprovada e ao pessoal afeto à ministração das formações.

**3.A.115 Definições**

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «Administrador responsável», a pessoa que a autoridade aeronáutica aprovar, investida de autoridade aeronáutica corporativa, para garantir que todas as atividades de formação se possam financiar e serem executadas em conformidade com as normas de segurança exigidas pela autoridade aeronáutica e quaisquer requisitos adicionais definidos pela organização de formação aprovada;
  - (2) «ATO satélite», é uma filial sita em local diferente da ATO principal e está sujeita à mesma regulamentação que a ATO principal;
  - (3) «ATO estrangeira» significa uma ATO que esteja localizado fora de Cabo Verde;
  - (4) «Autoridade aeronáutica», a Agência de Aviação Civil, entidade responsável pela supervisão da aviação civil em Cabo Verde;
  - (5) «Briefing» significa uma palestra ou consulta documental a ter lugar antes de uma missão de voo, tendo em vista ministrar ou tomar conhecimento de instruções ou informações pertinentes para o voo a efetuar;
  - (6) «Certificado de organização de formação aprovada», um certificado que autoriza uma organização de formação aprovada as formações especificadas;
  - (7) «Competência», uma combinação de perícia, conhecimentos e atitudes necessárias para executar uma tarefa de acordo com a norma prescrita;
  - (8) «Condições meteorológicas de voo visual», as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto, equivalentes ou superiores aos mínimos especificados;
  - (9) «Condições meteorológicas para voo por instrumentos», as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais;
  - (10) «Controlo de qualidade», o processo regulatório de inspeção através do qual o desempenho atual é comparado com critérios, como a manutenção dos padrões dos produtos aeronáuticos fabricados, e qualquer diferença é tratada em conformidade;
  - (11) «Controlo operacional», o exercício da autoridade aeronáutica sobre o início, continuação, alternância ou término de um voo no interesse da segurança da aeronave e da regularidade e eficácia do voo;
  - (12) «Curso» significa:
    - (i) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
    - (ii) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para cumprir determinados requisitos para a obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
    - (iii) Um currículo de formação ou fase de um programa de formação para a qualificação de pessoal aeronáutico;
  - (13) «Currículo», conjunto de cursos numa área de especialização oferecidos por uma organização de formação aprovada (ATO);
  - (14) «Debriefing», palestra ou consulta documental a ter lugar depois de uma missão de voo, tendo em vista ministrar ou tomar conhecimento de instruções ou informações pertinentes;
  - (15) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
  - (16) «Diário de navegação», é uma caderneta contendo a assinatura do PIC de cada voo no qual fica registada a matrícula da aeronave, os nomes e funções atribuídas dos membros da tripulação, o tipo de voo e a data, local e hora da partida e chegada;
  - (17) «Dispositivo de treino artificial», qualquer tipo de dispositivo pelo qual as condições operacionais são simuladas, incluindo simuladores e instrutores de tarefa parcial (PTT):
    - (i) Simulador, um dispositivo de treino artificial que apresenta as características importantes do ambiente operacional real e reproduz as condições operacionais pelo qual a pessoa em formação pode diretamente praticar tarefas em tempo real;
    - (ii) Instrutor de tarefa parcial (PTT), um dispositivo de treino artificial utilizado para ministrar formação de tarefas operacionais selecionadas e específicas sem requerer ao instruendo a prática de todas as tarefas que estão normalmente associadas ao completo ambiente operacional;
  - (18) «Dispositivo de treino para simulação de voo», qualquer um dos três seguintes tipos de aparelhos nos quais as condições de voo são simuladas em terra:
    - (i) Um simulador de voo que proporcione uma representação precisa do posto de pilotagem de um tipo de aeronave em particular na medida em que as funções de, designadamente, controlo dos sistemas mecânico, elétrico, eletrónico da aeronave, o ambiente normal dos membros da tripulação de voo, e a performance e características de voo desse tipo de aeronave são simulados de forma realista;
    - (ii) Um dispositivo de treino de procedimentos de voo que proporcione um ambiente realista da cabina de pilotagem e que simule as reações dos instrumentos, as funções simples de, designadamente, controlo dos sistemas mecânico, elétrico, eletrónico da aeronave, e a performance e características de voo de uma aeronave de uma classe em particular;
    - (iii) Um dispositivo básico de treino de voo por instrumentos que esteja equipado com instrumentos apropriados e que simule o ambiente da cabina de pilotagem de uma aeronave em voo em condições de voo por instrumentos;
  - (19) «Especificações de formação», documento emitido pela autoridade aeronáutica de onde constam as são as autorizações, condições e limitações associadas ao certificado de ATO e sujeitas às condições contidas no Manual de Formação e de Procedimentos;
  - (20) «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social da organização, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no presente CV-CAR;
  - (21) «Formação aprovada», formação conduzida segundo os currículos e supervisão aprovados pela autoridade aeronáutica que, no caso do pessoal da aviação, é conduzida numa organização de formação aprovada;
  - (22) «Formação e avaliação com base em competências», treino e avaliação que se caracterizam por uma orientação para o desempenho, ênfase nos padrões de desempenho e sua medição, e o desenvolvimento de treino para os padrões de desempenho especificados;
- Nota: Este processo de treino é derivado de uma análise do trabalho e das tarefas e está focado na obtenção de padrões de desempenho bem definidos e comparados, em oposição aos programas de treino focados simplesmente na aquisição de níveis de experiência prescritos.
- (23) «Garantia de qualidade», é um conjunto de ações predeterminadas e sistemáticas que são necessárias para proporcionar a certeza adequada de que um produto ou serviço satisfaz os requisitos de qualidade;
- Nota: A garantia da qualidade, contrariamente ao controlo de qualidade, envolve atividades nas áreas de negócios, sistemas e auditorias técnicas.
- (24) «Instalação», uma unidade física, incluindo terrenos, edifícios e equipamentos, que fornece um meio para uma entidade aprovado ou certificado executar as atividades aprovadas pela autoridade aeronáutica;

- (25) «Manual de Formação», um manual contendo as metas, objetivos, padrões, programas e currículo de formação para cada fase do curso aprovado;

Nota: O Manual de Formação pode ser um documento autónomo ou combinado com o Manual de Procedimentos.

- (26) «Manual de procedimentos», um manual que contenha procedimentos, instruções e orientações para utilização pelo pessoal da ATO na execução das suas obrigações, com definição das responsabilidades, em conformidade com os requisitos do certificado e com as exigências do presente CV-CAR;
- (27) «Manual de operação da aeronave», um manual contendo os procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações sobre o desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e todo o outro material relevante para a operação da aeronave;
- (28) «Manual de operações», um manual contendo procedimentos, instruções e orientação para uso do pessoal operacional na execução das suas funções;
- (29) «Materiais didáticos», materiais de formação desenvolvidos para cada curso ou currículo, incluindo planos de aula, programas de computador, equipamento audiovisual, cadernos de exercícios, folhetos e outros materiais de apoio;
- (30) «Meios alternativos de conformidade», é uma forma previamente aprovada e aceite pela autoridade aeronáutica como alternativa aos requisitos de experiência para a obtenção de licença emitida de acordo com o CV-CAR 2.1., CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3;

Nota: Um exemplo de um meio alternativo de conformidade é a redução de 40 horas para 35 horas de tempo de voo para uma PPL (A) quando o treino for conduzido numa ATO.

- (31) «Membro da tripulação de voo», um membro da tripulação com licença, encarregue de funções essenciais para a operação da aeronave na cabina de pilotagem durante um período de serviço de voo;
- (32) «Ocorrência», um acidente, incidente ou incidente sério, bem como qualquer outro defeito ou avaria numa aeronave, do seu equipamento ou de qualquer equipamento de terra e de qualquer elemento do sistema de navegação aérea utilizado ou destinado a ser utilizado para efeitos de ou em associação com a operação de uma aeronave ou com o fornecimento de serviços de gestão do tráfego aéreo ou de ajuda à navegação a uma aeronave;
- (33) «Outros meios de conformidade», uma alternativa aprovada às abordagens prescritas, que tem sido demonstrada de forma consistente para alcançar ou exceder os resultados desejados conforme pretendido/estabelecido através da regulamentação;
- (34) «Organização de formação aprovada» (ATO), organização aprovada pela autoridade aeronáutica, de acordo com os requisitos do CV-CAR 3, para ministrar as formações aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- (35) «Pessoal de gestão» pessoas que gerem as operações, a manutenção e a segurança;
- (36) «Princípios relativos a fatores humanos», os princípios aplicáveis à conceção aeronáutica, certificação, formação, operações e manutenção e que procuram a interconexão segura entre a pessoa e outros componentes do sistema através de uma consideração adequada do desempenho humano;
- (37) «Programa de formação», consiste na descrição dos cursos, material didático, instalações, equipamentos, pessoal necessário para realizar uma formação ou curso específico.
- (38) «Sistema de qualidade», é a estrutura organizacional, as responsabilidades, os procedimentos, os processos e os recursos para implementação do sistema de gestão da qualidade;
- (39) «Sistema de gestão da segurança operacional», uma abordagem organizada da gestão da segurança, incluindo as estruturas organizacionais, responsabilidades, políticas e procedimentos necessários;

- (40) «Tempo de voo por instrumentos», tempo durante o qual um piloto está a pilotar uma aeronave apenas com referência aos instrumentos e sem pontos de referência externos;

- (41) «Tempo por instrumentos», tempo de voo por instrumentos ou tempo por instrumentos em terra;

- (42) «Treino com base em qualificações», formação concebida para garantir que os formandos demonstrem os níveis mínimos de perícia, conhecimento e experiência necessários para satisfazer os requisitos de qualificação da licença, qualificação ou privilégio;

- (43) «Treino para proficiência», o processo do piloto verificador ministrar cada manobra e procedimento a um piloto conforme necessário até à sua execução com sucesso durante o período de formação;

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

### 3.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) ATC – Controlo de tráfego aéreo;
- (2) ATO – Organização de Formação Aprovada;
- (3) CTA – Controlador de Tráfego Aéreo;
- (4) ATPL – Licença de Piloto de Linha Aérea;
- (5) CPL – Licença de piloto comercial;
- (6) CRM – Gestão de Recursos de Pessoal de Voo;
- (7) CV-CAR – Regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde;
- (8) FSTD – Dispositivo de treino para simulação de voo;
- (9) HT – (Head of Training) Diretor de Formação;
- (10) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
- (11) IFR – Regras de Voo por Instrumentos;
- (12) OJT – Formação no posto de trabalho;
- (13) OJTI – Instrutor responsável pela formação no posto de trabalho;
- (14) PPL – Licença de Piloto Privado;
- (15) STD – Dispositivo de treino artificial
- (16) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves;
- (17) VFR – Regras de Voo Visual.

## 3.B CERTIFICAÇÃO DE UMA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VALIDADE

### 3.B.100 CERTIFICAÇÃO

#### 3.B.105 Dos requisitos e do processo de certificação

- (a) Nenhuma pessoa pode operar como uma ATO sem um certificado de organização de formação aprovada e as especificações de formação emitidas sob este CV-CAR ou em violação deste.
- (b) A certificação de uma ATO pela autoridade aeronáutica está dependente do requerente demonstrar o cumprimento dos requisitos dispostos no presente CV-CAR e dos requisitos do sistema de gestão da segurança operacional definidos em regulamento próprio.
- (c) O processo de certificação pode abranger as 5 (cinco) fases seguintes:
- (1) Fase do contacto inicial:
    - (i) Produz-se o primeiro encontro entre o requerente à concessão de um certificado de ATO e a autoridade aeronáutica, gerando uma troca de informações

necessárias para uma candidatura bem-sucedida, bem como informações sobre normas, procedimentos, responsabilidades e atribuições do serviço que o requerente pretende prestar e a documentação técnica a ser apresentada;

(ii) É facultado ao requerente de ATO um formulário para preenchimento, em que são solicitadas as informações consideradas necessárias por parte da autoridade aeronáutica;

(iii) A primeira fase pode ser omitida se o requerente considerar que conhece apropriadamente as exigências do presente CV-CAR, salvo quando exige uma avaliação operacional do local onde se localiza a ATO.

(2) Fase do pedido formal:

(i) O requerente à concessão de um certificado de ATO deve apresentar a sua candidatura junto da autoridade aeronáutica, acompanhada de toda a documentação requerida na subsecção 3.B.110;

(ii) Nesta fase, a candidatura e os documentos entregues são examinados, com vista a uma apreciação preliminar não vinculativa, da admissibilidade do pedido;

(iii) Caso falte alguma documentação ou informação, o requerente é notificado para apresentá-la à autoridade aeronáutica, no prazo estabelecido;

(iv) A aceitação da apresentação não obsta a que o registo venha a ser recusado se a sua inadmissibilidade vier a ser reconhecida posteriormente.

(3) Fase da avaliação documental:

(i) Consiste numa avaliação qualitativa e detalhada de toda a documentação apresentada;

(ii) Se a documentação apresentada não cumpre com os requisitos do presente CV-CAR e regulamentação complementar, a autoridade aeronáutica deve notificar o requerente, estabelecendo um prazo para sanar as deficiências apuradas;

(4) Fase de inspeção e demonstração:

(i) Consiste numa inspeção à organização do requerente pela equipa da autoridade aeronáutica, com objetivo de assegurar que as instalações, locais de operação, equipamentos, dispositivos de treino artificial, aeronaves, manuais, registos etc, estão compatíveis com as normas e os padrões vigentes;

(ii) Após a inspeção, a autoridade aeronáutica emite um relatório técnico com os resultados da inspeção indicando as eventuais necessidades de correção ou as não-conformidades;

(5) Fase da certificação:

(i) Após a conclusão satisfatória das fases de avaliação documental e de inspeção e demonstração, a autoridade aeronáutica deve proceder a emissão do certificado de ATO;

(ii) Caso seja constatada a impossibilidade de ser concedido o certificado, a autoridade aeronáutica deve notificar o requerente quanto às não-conformidades identificadas, fixando prazo para seu saneamento, condicionando a emissão do certificado.

**3.B.110 Pedido de um certificado de organização de formação aprovada**

(a) Uma organização de formação que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado de organização de formação aprovada deve apresentar o seguinte:

(1) Uma candidatura no formulário determinado pela autoridade aeronáutica;

(2) Cópia de certidão de registo comercial, contendo estatutos ou pacto social da organização de formação;

(3) Manual de formação e de procedimentos em duplicado contendo, de entre os elementos referidos no subparágrafo (e) da subsecção 3.F.105:

(i) Curriculum vitae (CV) do pessoal referido na seção 3.D;

(ii) Duplicado de cada currículo do curso de formação proposto, incluindo planos de estudos, esboços, material de cursos, procedimentos e documentação para apoiar o currículo para o qual é requerida a aprovação;

(iii) Uma lista das funções a serem desempenhadas, sob contrato, por outra ATO incluindo cópia do contrato;

(4) Lista de documentos de compra, aluguer ou quaisquer acordos contratuais legalmente admissíveis relativos a infra-estruturas, aeronaves, dispositivos de treino artificial, controlo operacional, manutenção ou formação, bem como, as cópias de tais documentos;

(5) Cópia de todos os certificados de organização de formação aprovada e qualificações pertinentes para tais certificados emitidos por outro Estado contratante que não Cabo Verde, se aplicável;

(6) Cópia das aprovações dos dispositivos de treino artificial;

(7) Estudo de viabilidade económico – financeira;

(8) Manual do sistema de qualidade, incluindo o programa de garantia de qualidade da organização de formação;

(9) Documentação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional da organização da formação, exigida nos termos regulamentares;

(10) O programa de segurança de aviação civil (security) a ser implementado na organização de formação aprovada, caso se justifique;

(11) A declaração de conformidade com os requisitos exigíveis por todos os CV-CAR's que sejam aplicáveis;

(12) Cópia de seguros de responsabilidade civil perante a eventualidade de ocorrência de danos causados a terceiros, propriedade pública ou privada que possam advir da atividade desenvolvida pela organização de formação aprovada;

(13) Comprovativo de pagamento da taxa devida.

(b) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como, solicitar quaisquer informações ou esclarecimentos adicionais sobre a documentação apresentada.

(c) O requerente deve apresentar o pedido a uma emissão inicial de um certificado de organização de formação aprovada pelo menos 120 (Cento e vinte) dias antes da data prevista para o início da operação.

(d) Adicionalmente à conformidade com os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR, um requerente de certificado de organização de formação estrangeira deve:

(1) Deter um certificado de organização de formação válido emitido pelo país onde se encontra instalada e demonstrar que a organização de formação é certificada para um âmbito de trabalho igual ou superior ao solicitado à autoridade aeronáutica;

(2) Apresentar a documentação requerida no parágrafo (a), conforme aplicável, e o suplemento aos manuais referido no mesmo parágrafo, se tal for requerido pela autoridade aeronáutica, contendo os procedimentos adicionais para demonstrar o cumprimento com os requisitos estabelecidos neste CV-CAR.

(e) Para além do disposto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica deve averiguar que os requisitos de certificação de uma organização de formação do outro Estado Contratante sejam, pelo menos, similares aos requisitos estabelecidos no presente CV-CAR e nos demais regulamentos aplicáveis.

- (f) A autoridade aeronáutica analisa a necessidade de certificação requerida por uma organização de formação estrangeira tendo em conta o interesse público em causa e os benefícios para a indústria.
- (g) O pedido de certificado de organização de formação aprovada deve ser feito no formulário próprio e nos moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

Nota: O “formulário” significa um formulário emitido pela autoridade aeronáutica que deve ser preenchido pelo administrador responsável ou pelo seu representante designado.

### 3.B.115 Emissão de um certificado de organização de formação aprovada

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de organização de formação aprovada e, após análise do pedido, verificar que o requerente:
- (1) Cumpre com as normas relativas a administração, estabelecidas na secção 3.C;
  - (2) Tem o pessoal aprovado nos termos estatuídos na secção 3.D;
  - (3) Detém as instalações, equipamentos e materiais de formação conforme previsto na secção 3.E;
  - (4) Tem os manuais e os procedimentos devidamente aprovados pela autoridade aeronáutica;
  - (5) Demonstrar que é capaz de ministrar as formações para as quais requer a certificação;
  - (6) Apresentar toda a documentação necessária solicitada pela autoridade aeronáutica;
  - (7) Não ter sido titular de um certificado de organização de formação aprovada que veio a ser objeto de revogação, por incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude das não-conformidades de nível 1;
  - (8) Não tiver como proprietário alguém que tenha contribuído para se verificasse a revogação de um certificado ATO, ou não tenha contratado para membros de órgão de gestão ou para uma posição exigida por este CV-CAR, pessoa que tenha contribuído para a revogação de um certificado ATO, nos termos do subparágrafo anterior;
  - (9) Demonstrar a existência de seguro de responsabilidade civil, quando exigível;
  - (10) Efetuar o pagamento da taxa aplicável.
- (b) O requerente deve demonstrar o cumprimento com os demais regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um certificado de organização de formação aprovada.

### 3.B.120 Certificado de organização de formação aprovada

- (a) O certificado de organização de formação aprovada emitido pela autoridade aeronáutica inclui as especificações de formação, contendo as autorizações, condições e limitações.
- (b) Uma ATO apenas pode ministrar as formações em conformidade com as autorizações, condições e limitações contidas nas suas especificações de formação.
- (c) O certificado de organização de formação aprovada contém as informações seguintes:
- (1) O número de certificado atribuído especificamente à ATO;
  - (2) O nome e localização (estabelecimento principal) da ATO
  - (3) A data de emissão e período de validade;
  - (4) Os termos da certificação;
  - (5) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (d) As especificações de formação da ATO, parte integrante do certificado, contém as informações seguintes:
- (1) O número de certificado especificamente atribuído à ATO;
  - (2) O nome e localização da ATO satélite;

- (3) O âmbito de certificação emitidas detalhadamente, incluindo as limitações especiais, conforme definidas pela autoridade aeronáutica;
  - (4) A data da emissão ou alteração;
  - (5) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (e) O certificado de organização de formação aprovada deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
- (f) O certificado emitido para cada ATO deve estar em local acessível ao público, onde possa ser verificado sem qualquer obstáculo.
- (g) O certificado de organização de formação aprovada deve estar disponível para inspeção da autoridade aeronáutica.

### 3.B.125 Duração e renovação do certificado

- (a) Um certificado de organização de formação emitido pela autoridade aeronáutica a uma ATO localizada quer dentro quer fora de Cabo Verde tem a validade de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da data da sua emissão e é renovável por igual período, desde que se mantenham as condições requeridas pelo presente CV-CAR.
- (b) O certificado de organização de formação aprovada é válido pelo período referido no parágrafo anterior a não ser que:
- (1) A ATO renuncie o certificado;
  - (2) A autoridade aeronáutica suspenda ou revogue o certificado;
  - (3) A autoridade aeronáutica decida impor limitações ao certificado de organização de formação aprovada, devendo, neste caso, ocorrer a renovação antes dos 24 (vinte e quatro) meses.
- (c) A ATO deve submeter o pedido de renovação do certificado de organização de formação aprovada:
- (1) No formulário especificado pela autoridade aeronáutica, mediante o preenchimento do formulário referido no parágrafo (g) da subsecção 3.B.110;
  - (2) A documentação referida nos parágrafos (a) e (d) da subsecção 3.B.110 caso tenha sido alterada ou revista;
  - (3) A lista dos manuais do ATO incluindo a situação de revisão de cada manual;
  - (4) Situação de cumprimento com o programa de qualidade do ATO;
  - (5) Detalhes do sistema de gestão da segurança operacional, incluindo a situação de cumprimento do programa de segurança operacional;
  - (6) Detalhes sobre a situação de cumprimento do programa de segurança (security);
  - (7) Detalhes de todas as não-conformidades não solucionadas e que advenham de auditorias e inspeções à segurança operacional, incluindo a expiração de quaisquer prazos para as ações corretivas propostas;
  - (8) Situação de investigação de incidentes com aeronaves investigadas pelo operador;
  - (9) Declaração de aptidão financeira, económica e jurídica atualizada, emitida pela autoridade aeronáutica;
  - (10) Declaração de conformidade atualizada;
  - (11) Detalhes de formação do pessoal de gestão e de instrução, incluindo a situação de cumprimento com todos os requisitos de formação e de verificação;
  - (12) Comprovativo do pagamento da taxa devida.
- (d) A renovação do certificado de ATO estrangeira depende da conservação de um certificado válido emitido pelo país onde aquela se encontra instalada.

- (e) Uma ATO que se candidate a uma renovação do seu certificado de organização de formação aprovada deve submeter o seu pedido de renovação com a antecedência de, pelo menos, 60 (sessenta) dias antes do certificado expirar.
- (f) Se um pedido de renovação não for efetuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela autoridade aeronáutica, a ATO deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica.
- (g) Caso a autoridade aeronáutica considere plausíveis as razões invocadas pela ATO aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.
- (h) O processo de renovação de certificado ATO obedece às fases da certificação descritas no parágrafo (c) da subsecção 3. B.105, com as necessárias adaptações.
- (i) A existência de não-conformidades graves constitui motivo de recusa da renovação do certificado de ATO por parte da autoridade aeronáutica.

### 3.B.200 MANUTENÇÃO DA VALIDADE DA CERTIFICAÇÃO

#### 3.B.205 Requisitos gerais

O certificado de organização de formação aprovada mantém-se em vigor, a não ser que tenha sido previamente objeto de renúncia, alteração, suspensão, revogação ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de renovação que esteja especificada no certificado.-

#### 3.B.210 Limitação, suspensão ou revogação do certificado de organização de formação aprovada

- (a) Pode resultar na limitação, suspensão ou revogação do certificado de organização de formação aprovada:
  - (1) A falta de conformidade da ATO com os requisitos deste CV-CAR, com os termos e condições do certificado, ou com as especificações a ele associadas;
  - (2) A recusa, por parte da ATO, do acesso à autoridade aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;
  - (3) A ocorrência dos casos descritos no parágrafo (a) da subsecção 3.B.215;
  - (4) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela autoridade aeronáutica;
  - (5) Se a ATO não efetuar atividades de formação por mais de 90 (noventa) dias, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica, e se não tiver nenhum contrato válido.

Nota: Não são contabilizados os períodos de férias em que as organizações de formação aprovadas se encontrem encerradas.

- (b) Em caso de renúncia, caducidade ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica no prazo de 7 (sete) dias úteis.

#### 3.B.215 Alteração do certificado de organização de formação aprovada

- (a) De modo a permitir à autoridade aeronáutica determinar a conformidade contínua com este CV-CAR, a ATO deve proceder à notificação por escrito à autoridade aeronáutica de qualquer uma das seguintes alterações, antes que as mesmas tenham lugar:
  - (1) Nome da organização;
  - (2) Administrador responsável;
  - (3) Propriedade;
  - (4) A lista do pessoal de gestão identificada, conforme descrito no manual de formação e de procedimentos

- (5) A localização principal da organização;
  - (6) As, instalações, equipamentos, materiais de formação, procedimentos, âmbito de trabalho e pessoal afeto à ATO que possam afetar o âmbito de certificação da ATO;
  - (7) O âmbito de certificação detida pela ATO, quer concedidas pela autoridade aeronáutica, quer detidas através de uma certificação da ATO emitida por outro Estado contratante;
  - (8) Localização da ATO, incluindo a da ATO satélite;
  - (9) Itens no manual de formação e de procedimentos, incluindo os programas de formação;
- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, uma ATO deve candidatar-se à alteração do seu certificado, caso ocorram uma das seguintes situações:
    - (1) Mudança da localização da ATO aprovada, incluindo a da ATO satélite;
    - (2) Requerimento de alteração de sua capacidade ou âmbito de certificação;
    - (3) Mudança de razão social ou denominação social da organização de formação;
    - (4) Mudança de propriedade.
  - (c) Um pedido de alteração de um certificado de organização de formação aprovada deve incluir o cumprimento do disposto no parágrafo (g) da subsecção 3.B.110, se já não tiver sido cumprido anteriormente.
  - (d) As alterações referidas nos parágrafos (a) e (b) devem ser notificadas à autoridade aeronáutica mediante a utilização de formulário referido no parágrafo (g) da subsecção 3.B.110, com as necessárias adaptações.
  - (e) No caso de diminuição da capacidade da organização, o requerimento para a alteração do certificado deve ser submetido à autoridade aeronáutica no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis após ocorrer a diminuição da mesma.
  - (f) Em caso de alterações propostas em relação ao pessoal que comprovadamente não forem do prévio conhecimento da gestão, devem ser notificadas no prazo de 5 (cinco) dias a contar do conhecimento do facto ou da ocorrência.
  - (g) Nos demais casos, o requerimento para a alteração do certificado deve ser submetido à autoridade aeronáutica pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para a efetivação da modificação.
  - (h) Em qualquer dos casos de alteração deve ser apresentada toda a documentação necessária.
  - (i) Um certificado pode ser alterado pela autoridade aeronáutica, com limitações ou alterando as limitações caso seja constatado que a organização de formação não apresenta condições de manter essa certificação.
  - (j) Se o titular do certificado vender ou transferir seus ativos, o novo proprietário deve requerer uma alteração ao certificado de acordo com a subsecção 3.B.215, conforme aplicável.
  - (k) Se a autoridade aeronáutica emitir uma alteração ao certificado de organização de formação aprovada devido a uma nova propriedade da ATO, deve ser atribuído um novo número ao certificado de ATO alterado.
  - (l) A autoridade aeronáutica pode:
    - (1) Determinar, por escrito, as condições sob as quais a ATO pode continuar a funcionar durante qualquer período de implementação das alterações indicadas no parágrafo (a);
    - (2) Manter pendente o pedido de emissão do certificado de organização de formação aprovada, se a autoridade aeronáutica determinar que a aprovação do certificado de organização de formação aprovada deve ser adiada.

(m) A autoridade aeronáutica deve notificar o titular do certificado de organização de formação aprovada, por escrito, acerca das razões do adiamento previsto no parágrafo (2)(k) da presente subsecção.

(n) Se a ATO efetuar alterações referidas no parágrafo (a) sem as notificar à autoridade aeronáutica e sem que esta tenha alterado o certificado de organização de formação aprovada, a autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar o certificado.

### 3.B.220 Acesso para inspeção

Para determinar a conformidade continua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de organização de formação aprovada deve:

- (1) Garantir, à autoridade aeronáutica, acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, para inspecionar qualquer instalação, aeronave, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades sujeitas a certificação quer sejam contratadas ou não;
- (2) Garantir que seja concedido à autoridade aeronáutica acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenham sido contratadas;
- (3) Garantir que os acordos relativos às formações contratadas, devem incluir as disposições relativas às inspeções do contratante pela autoridade aeronáutica.

### 3.B.225 Condução de auditorias e inspeções

- (a) A autoridade aeronáutica pode, a qualquer momento e sem aviso prévio, inspecionar um titular de um certificado de organização de formação aprovada nas instalações deste, para determinar a conformidade com o presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica pode realizar inspeções no requerente ou no titular de um certificado de organização de formação aprovada fora de Cabo Verde.
- (c) As inspeções referidas nos parágrafos (a) e (b) podem ser delegadas à autoridade aeronáutica do Estado em que a ATO está localizada, desde que exista um acordo escrito.
- (d) Após a condução de uma inspeção ou auditoria, o titular da ATO é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.
- (e) As não-conformidades devem ser classificadas como se segue:

- (1) Nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança operacional ou põe seriamente em risco a segurança operacional;
- (2) Nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança operacional ou, eventualmente, colocar em risco a segurança operacional.

(f) Após receção da notificação de não-conformidades referida no parágrafo (d), o titular do certificado de organização de formação aprovada deve:

- (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
- (2) Definir um plano de ação corretiva;
- (3) Demonstrar que tomou todas as medidas corretivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não-conformidades, no prazo acordado com a autoridade aeronáutica.

(g) Quando forem detetadas evidências de não conformidade com os requisitos deste CV-CAR durante a supervisão, ou qualquer outro processo a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes ações:

(1) No caso de não conformidade de nível 1:

- (i) Limitar ou suspender, total ou parcialmente, em função da gravidade da não conformidade, a certificação da organização de formação até que a mesma organização tome as medidas corretivas adequadas;
- (ii) Revogar a certificação da organização de formação aprovada;

(2) No caso de não conformidade de nível 2, conceder o prazo para a tomada de ações corretivas, desde que apropriadas à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.

(h) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (2) (g), nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de ações corretivas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.

(i) Se uma organização de formação não apresentar um plano de ações corretivas ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (1) (g).

## 3.C ADMINISTRAÇÃO

### 3.C.100 REGRAS GERAIS

#### 3.C.105 Sede principal da ATO

- (a) O requerente ou o titular de um certificado ATO emitido nos termos deste CV-CAR deve estabelecer e manter a sede principal de negócio no endereço indicado no certificado emitido pela autoridade aeronáutica.
- (b) O requerente ou titular de certificado ATO deve assegurar a contratação de seguros que seja suficiente para a cobertura dos riscos das atividades desenvolvidas, consoante a natureza das formações a serem ministradas, garantindo igualmente que todas as atividades possam ser executadas em conformidade com o presente CV-CAR.
- (c) O titular de um certificado ATO pode realizar a formação de acordo com um programa de formação aprovado pela autoridade aeronáutica numa ATO satélite se:
  - (1) As instalações, equipamentos, pessoal e conteúdo do curso do ATO satélite satisfizerem os requisitos aplicáveis;
  - (2) Os instrutores da ATO satélite estiverem sob a supervisão direta do pessoal de gestão da ATO principal;
  - (3) As especificações de formação emitidas para o titular do certificado de ATO refletirem o nome e endereço da ATO satélite e os cursos aprovados que se podem desenvolver.
- (d) A autoridade aeronáutica deve emitir as especificações de formação com a descrição das operações necessárias, limitações e autorizações para cada ATO satélite.
- (e) Uma ATO localizada num país fora Cabo Verde está sujeita a todos os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR.

#### 3.C.110 Sistema de qualidade

- (a) A ATO deve estabelecer um sistema da qualidade, devendo designar um responsável de qualidade para assegurar que a formação e as práticas instrucionais cumprem todos os requisitos relevantes.
- (b) A monitorização do cumprimento deve incluir um sistema de retorno da informação ao administrador responsável para garantir a adoção das ações corretivas, conforme necessário.
- (c) O sistema de qualidade e o administrador responsável devem ser aceitáveis e aprovados pela autoridade aeronáutica.

- (d) Cada ATO deve garantir que o sistema de qualidade inclua um programa de garantia da qualidade que contenha procedimentos desenhados para verificar o cumprimento com as normas requeridas para formação e práticas instrucionais.
- (e) O sistema de qualidade deve incluir um procedimento para qualificar inicialmente e auditar, periodicamente, as pessoas que realizam trabalhos em nome da ATO.
- (f) O sistema de qualidade deve incluir um sistema de retorno da informação ao responsável ou grupo de pessoas diretamente responsáveis pelo sistema de qualidade e finalmente ao administrador responsável que assegura, conforme necessário, a adoção apropriada e oportuna das medidas corretivas em resposta aos relatórios resultantes das auditorias independentes.
- (g) O sistema de qualidade da ATO deve ser suficiente para analisar todos os procedimentos de conformidade descritos no Manual de Formação e de Procedimentos da ATO.
- (h) O sistema de qualidade da ATO deve indicar quando devem realizar-se e quando terminam as auditorias, e estabelecer um sistema de relatórios de auditoria, que possa ser observado pelo pessoal da autoridade aeronáutica.
- (i) O sistema de auditoria deve estabelecer claramente o meio através do qual os relatórios de auditoria contendo observações sobre as não-conformidades, ou falta de qualidade são comunicados ao administrador responsável.
- (j) Se a ATO for uma organização de pequenas dimensões, a parte de auditoria independente do sistema de qualidade e de garantia de qualidade pode ser contratada a outra organização aprovada conforme o presente CV-CAR ou a uma pessoa com conhecimentos técnicos adequados e experiência satisfatória comprovada em auditoria, nomeadamente, uma qualificação ISO 9000.
- (k) Cada ATO deve descrever o sistema da qualidade em documentação relevante, conforme definido na NI: 3. C.110.

### 3.C.115 Sistema de gestão da segurança operacional

- (a) Uma ATO exposta a riscos de segurança operacional durante a prestação dos seus serviços deve implementar um sistema de gestão de segurança operacional aceitável para a autoridade aeronáutica, conforme descrito em regulamentação própria.

Nota 1: A orientação sobre a definição do desempenho de segurança operacional está contida no CV-CAR 21 e no Documento 9859 da OACI, Manual de Gestão da Segurança Operacional.

Nota 2: A estrutura para a implementação e manutenção de um sistema de gestão da segurança operacional está contida no CV-CAR 21 e no Documento 9859 da OACI, Manual de Gestão da Segurança Operacional.

Nota 3: A estrutura para o Programa Nacional de Segurança Operacional do Estado está contida no Anexo 19 à Convenção de Chicago de 1944.

- (b) O sistema de gestão da segurança deve ser aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (c) O sistema de gestão da segurança referido no parágrafo (a) deve:
- (1) Identificar os perigos reais e potenciais para a segurança;
  - (2) Assegurar que as ações corretivas necessárias para manter um nível de segurança aceitável sejam implementadas;
  - (3) Possibilitar o seguimento contínuo e a avaliação regular do nível de segurança atingido;
  - (4) Apontar para um melhoria contínua do nível geral de segurança.
- (d) Um sistema de gestão da segurança deve definir com clareza as linhas de responsabilidade pela segurança através de toda a organização, incluindo uma responsabilidade direta pela segurança, por parte da gestão de topo.

- (e) Os requisitos de responsável pela segurança operacional encontram-se estabelecidos no CV-CAR 21 referente ao Sistema de Gestão da Segurança Operacional.

### 3.C.120 Apresentação e revisão dos manuais de políticas e procedimentos

- (a) Todos os manuais exigidos por este CV-CAR devem:
- (1) Incluir as instruções e a informação necessárias, de modo a permitir que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções e responsabilidades, com um elevado grau de segurança;
  - (2) Ser elaborado de uma forma que seja fácil de rever e conter um sistema que permita ao pessoal determinar o estado atual de revisão de cada manual;
  - (3) Ter a data da última revisão impressa em cada página pertinente;
  - (4) Não ser contrária a qualquer regulamento de Cabo Verde aplicável ou às especificações de formação da ATO; e
  - (5) Incluir a referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.
- (b) O titular de um manual exigido por este CV-CAR deve manter o mesmo atualizado com as revisões fornecidas pela ATO.
- (c) Nenhuma pessoa pode aplicar quaisquer políticas ou procedimentos para as operações da ATO, sem a devida coordenação prévia com a autoridade aeronáutica.
- (d) A ATO deve submeter as políticas ou procedimentos à autoridade aeronáutica, pelo menos 30 (trinta) dias antes da data prevista para a sua implementação.
- (e) Quando revisões imediatas forem exigidas no interesse da segurança, estas podem ser divulgadas e aplicadas imediatamente, desde que tenha sido submetido um pedido relativo a qualquer aprovação exigida.

### 3.C.125 Contratação de serviços a terceiros

- (a) As atividades contratadas incluem todas as atividades abrangidas pelo âmbito da certificação da ATO que sejam realizadas por outras organizações certificadas para o exercício dessas atividades ou, caso não estejam certificadas, que exerçam a sua atividade ao abrigo da aprovação do titular de certificado de organização de formação aprovada.
- (b) Aquando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto, designadamente, no âmbito da sua atividade, o titular de certificado de organização de formação aprovada deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.
- (c) Sempre que um titular de certificado de organização de formação aprovada contrate parte da sua atividade a uma organização não certificada, nos termos do presente CV-CAR, para realizar essa atividade, a organização contratada exerce a atividade ao abrigo da aprovação do titular de certificado de organização de formação aprovada.
- (d) A organização contratante deve garantir o acesso da autoridade aeronáutica à organização contratada para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.
- (e) O titular de certificado de organização de formação aprovada deve desenvolver políticas e procedimentos para as entidades contratadas que executam serviços em seu nome.
- (f) A ATO é sempre responsável pela qualidade dos serviços prestados por terceiros, incluindo a adequação de material didático, instalações, equipamentos e pessoal de instrução, que sejam utilizados para cumprir os programas aprovados pela autoridade aeronáutica.

**3.D PESSOAL****3.D.100 REQUISITOS DE PESSOAL****3.D.105 Pessoal de gestão**

- (a) A organização de formação deve nomear um administrador responsável, dotado dos poderes necessários para garantir que todos os trabalhos possam ser financiados e executados segundo as normas exigidas pelo presente CV-CAR.
- (b) A nomeação do administrador responsável carece da aprovação prévia da autoridade aeronáutica;
- (c) O administrador responsável deve:
- (1) Assegurar que todos os recursos necessários estão disponíveis para assegurar a atividade de formação, em conformidade com os requisitos do presente CV-CAR e de modo a que a organização possa manter a certificação;
  - (2) Definir e promover a política de segurança e qualidade;
  - (3) Demonstrar possuir um conhecimento básico dos requisitos enunciados no presente CV-CAR.
- (d) A organização de formação deve designar uma pessoa ou um grupo de pessoas responsáveis, aceitável para a autoridade aeronáutica, cujas responsabilidades incluam assegurar-se que a ATO cumpra com os regulamentos aeronáuticos aplicáveis.
- (e) Nos termos do parágrafo (d) o titular da ATO deve dispor de pessoal qualificado com competência comprovada na aviação civil, disponível para prestar serviço a tempo inteiro nas seguintes posições:
- (1) Diretor de formação (HT);
  - (2) Responsável pela qualidade;
  - (3) Responsável pela segurança operacional;
  - (4) Responsável pela manutenção, se aplicável;
  - (5) Chefe de instrutores, se aplicável;
  - (6) Chefe de instrutores de voo, se aplicável.

Nota 1: “Competência na aviação civil” significa que um indivíduo deve possuir uma qualificação técnica e experiência em gestão que a autoridade aeronáutica considere aceitáveis, relativamente à posição a ocupar.

Nota 2: As funções de chefe de instrutores e chefe de instrutores de voo referidas nos parágrafos (5) e (6) não são obrigatórias em organizações não complexas, em conformidade com o estabelecido no documento 9841 da OACI.

- (f) Todas as pessoas que exercem os cargos e as funções descritas nos parágrafos (a) (e) da presente subsecção devem ser qualificadas e competentes para exercer as respetivas funções.
- (g) A pessoa, ou pessoas, designadas nos termos do parágrafo (e), devem:
- (1) Representar a estrutura de gestão da ATO;
  - (2) Ser responsável por todas as funções de formação especificadas no presente CV-CAR;
  - (3) Estar subordinado e responder diretamente perante o administrador responsável;
  - (4) Na medida das suas responsabilidades, possuir uma compreensão relativamente às operações do titular do certificado ATO e na área de aviação civil e demonstrar um conhecimento operacional no que se refere aos requisitos do presente CV-CAR;
- (h) A ATO deve estabelecer procedimentos de definição das regras de substituição, em caso de ausência ou de impedimento, de qualquer elemento do pessoal de gestão exigível.

- (i) O programa de formação para o pessoal da ATO deve constar do manual de formação e de procedimentos da ATO.
- (j) A ATO deve manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, de modo a demonstrar a conformidade com o parágrafo (f).
- (k) Para além da experiência necessária relacionada com a função, as competências devem incluir uma compreensão da aplicação de princípios de gestão da segurança e fatores humanos e ao desempenho humano adequadas à função de cada pessoa na organização.
- (l) A ATO deve assegurar que todo o pessoal afeto à mesma, cumpre com os requisitos de qualificação determinados pelos regulamentos aeronáuticos, devendo receber formação inicial, recorrente e especializada para as funções e responsabilidades que lhes forem atribuídas, de acordo com um programa aceitável para a autoridade aeronáutica, devendo o programa de formação estabelecido pela ATO incluir formação nos conhecimentos e perícias relacionados com o desempenho humano.

Nota: O material de orientação para conceber programas de formação para desenvolvimento dos conhecimentos e perícias do desempenho humano pode ser encontrado no Documento OCAI 9683, Manual de Formação em Fatores Humanos.

- (m) Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de certificado ATO, não pode estar ao serviço de qualquer outra ATO numa posição similar, a não ser que uma autorização seja emitida pela autoridade aeronáutica.
- (n) O pessoal de gestão exigido deve ser contratado para trabalhar as horas suficientes de modo a serem cumpridas as funções de gestão.
- (o) A ATO deve ainda implementar um procedimento para reavaliar o trabalho que já tenha sido planeado na eventualidade de o pessoal disponível ser inferior ao inicialmente previsto para um determinado turno ou período de trabalho.
- (p) O administrador responsável do titular do certificado ATO pode optar por acumular a função de responsável de qualidade na ATO.

Nota: A função de administrador responsável pode ser acumulada com a de responsável pela Segurança Operacional em organizações não complexas em conformidade com o estabelecido no documento da OACI 9841, apêndice C.

- (q) A acumulação de funções é permitida desde que seja assegurada a detenção de qualificações exigíveis para cada função e as funções e responsabilidades assumidas não gerem conflito de decisão, devendo a acumulação de funções ser submetida à aprovação por parte da autoridade aeronáutica.
- (r) Os nomes das pessoas que assumam as funções e a descrição dos cargos da ATO, que sejam requeridos nos parágrafos (a)(e) da presente subsecção, bem como, as experiências, qualificações e as indicações individuais de cada um, devem ser incluídos no manual de formação e de procedimentos e deve ser alterado em caso de substituição de qualquer dessas pessoas.
- (s) Os requisitos adicionais aplicáveis ao pessoal de gestão descrito nesta subsecção estão detalhados na NI: 3. D.105.

**3.D.110 Pessoal afeto à ministração de formação e exames na ATO**

- (a) A organização de formação aprovada deve dispor de um número adequado de pessoal autorizado para a ministração das formações propostas.
- (b) O titular de certificado de ATO deve designar cada instrutor, por escrito, especificando que formação aprovada é que lhe foi atribuída, antes do início do exercício das funções de instrutor naquela formação específica
- (c) O requerente ou titular da ATO deve assegurar que os instrutores e examinadores referidos no parágrafo (a) devem ter as licenças, autorizações e qualificações exigíveis, em conformidade com o disposto nos regulamentos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3.

**3.E INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS E MATERIAIS DE FORMAÇÃO****3.E.100 GENERALIDADES****3.E.105 Requisitos gerais**

A ATO deve dispor de instalações, pessoal, equipamentos, dispositivos de treino e de todos os materiais adequados necessários para ministrar os cursos propostos e que cumpram com os padrões exigidos para a emissão de certificado e especificações de formação.

**3.E.110 Requisitos das instalações**

(a) O requerente ou titular de um certificado de ATO deve assegurar que as instalações e o ambiente de trabalho da ATO são adequados para as tarefas a serem executadas e sejam aceitáveis para a autoridade aeronáutica.

(b) O requerente ou titular de um certificado de ATO deve garantir que:

- (1) Os escritórios são adequados para a gestão do trabalho planeado, incluindo, em particular, a gestão da qualidade, planeamento e registos técnicos;
- (2) As salas de aulas, dispositivos de treino para simulação de voo ou outro espaço destinado à formação sejam mantidos em condições adequadas de temperatura, iluminação e ventilação;
- (3) As instalações destinadas à formação não estejam sujeitas a ruídos significativos provenientes de operações de voo, manutenção de aeronaves ou quaisquer outros que possam causar distrações ou prejudicar os estudos ou exames dos alunos;
- (4) A ATO disponha de espaços adequados e separados de outras instalações onde sejam ministradas aulas teóricas, práticas, simuladores ou se apliquem os exames teóricos;
- (5) As instalações atendam a requisitos mínimos de higiene e saúde e que garantam a proteção adequada contra as condições meteorológicas de forma a permitir a realização de todas as formações aprovadas;
- (6) A ATO disponha de espaço apropriado para instrutores e examinadores para a preparação das aulas ou exames, sem distrações;
- (7) A ATO disponha de uma biblioteca que contenha todos os materiais didáticos e técnicos que sirvam como apoio e sejam necessários para consulta dos alunos.

(c) Adicionalmente aos requisitos estabelecidos no parágrafo (b):

- (1) As organizações de formação aprovada que utilizem dispositivos de formação artificial devem garantir que sejam qualificados e aprovados conforme exigíveis pela autoridade aeronáutica e que a sua utilização se circunscreva às formações para as quais tenha sido aprovada;
- (2) As organizações de formação de tripulação de voo devem dispor de:
  - (i) Sala de operações de voo;
  - (ii) Salas adequadas para o “briefing” “debriefing”.
- (3) As organizações de formação que ministrem formações em manutenção, no caso de formação de base e, consoante o curso previsto, devem:
  - (i) Dispor de oficinas, convenientemente, isoladas de modo a impedir a contaminação ambiental das áreas de trabalho e, ainda, dispor de instalações seguras para a armazenagem de peças, equipamentos e ferramentas;
  - (ii) Caso a ATO não disponha das instalações referidas no parágrafo anterior, pode contratar com outra entidade para a cedência de oficinas ou instalações de manutenção,

devendo ser celebrado um acordo escrito, especificando as condições de acesso e a utilização das oficinas de formação de base ou instalações de manutenção, devendo, ainda o acesso pela autoridade aeronáutica estar estabelecido no acordo escrito;

(iii) No caso do curso de formação em aeronaves a ATO deve ter acesso ao tipo de aeronave apropriado podendo ser usados simuladores nas situações em que o uso destes aparelhos garanta um nível de formação adequado;

(iv) Na formação prática o número de formandos não pode ser superior a quinze por cada instrutor.

(v) Os requisitos adicionais de instalações relativos a ATO de técnicos de manutenção de aeronaves encontram-se estabelecidos na NI 3.E.110 (c) (3).

(d) O titular do certificado ATO deve dispor de instalação adequada para arquivo dos registos de exames e de treinos, assegurando que os documentos permaneçam em bom estado de conservação, conforme requerido pela subsecção 3. F. 200, podendo as instalações de arquivo ser combinadas com as salas, desde que seja garantida a segurança dos registos.

(e) O administrador responsável do titular de certificado de ATO deve manter as instalações em condições iguais àquelas requeridas durante o processo de certificação.

(f) O titular de um certificado ATO deve estabelecer e manter a sede localizada fisicamente no endereço constante de seu certificado.

(g) A instalação estabelecida como a sede principal de negócio pela ATO, não deve ser partilhada ou utilizada por outra ATO.

**3.E.115 Requisitos de equipamentos e materiais de formação**

(a) A ATO deve dispor de todos os equipamentos e materiais necessários para o seu uso exclusivo e em locais aprovados pela autoridade aeronáutica para a realização das formações aprovadas, incluindo, pelo menos, um dispositivo de treinamento para simulação de voo para cada aeronave tipo prevista nos cursos específicos.

(b) Cada material de apoio ou equipamento para ministração dos cursos, incluindo qualquer auxílio audiovisual, projetor, gravador, programa de dispositivo de treino para simulação de voo, manuais, cartas aeronáuticas e outros elencados no currículo do curso de formação aprovado deve ser apropriado para o curso no qual será utilizado.

(c) Os dispositivos de treino artificial devem estar em recintos climatizados que mantenham a temperatura e humidade, de acordo com o especificado pelo fabricante.

(d) A ATO deve manter o equipamento e os materiais de formação em iguais condições àquelas requeridas, inicialmente, para a certificação.

**3.E.120 Mudança de localização, instalações ou materiais**

(a) Uma ATO somente pode mudar a localização de suas instalações ou materiais com a aprovação escrita da autoridade aeronáutica.

(b) A autoridade aeronáutica pode determinar as condições, incluindo quaisquer limitações, sob as quais a ATO deve operar, no decurso da mudança da localização, instalações ou materiais.

**3.E.125 Requisitos de aeronaves**

(a) O requerente ou titular de certificado ATO deve dispor das aeronaves estabelecidas nas especificações de formação para os cursos aprovados, assegurando-se que:

- (1) Cada aeronave deve possuir pelo menos dois assentos, com um sistema duplicado de controlos primários de voo para o seu uso pelo instrutor e aluno;

- (2) Pode demonstrar a perda e evitar agravar manobra acentuada, e que as aeronaves estão devidamente equipadas para simular condições meteorológicas e os procedimentos de voo por instrumentos requeridos;
  - (3) A aeronave deve possuir um certificado de aeronavegabilidade e de matrícula emitido pela autoridade aeronáutica ou que sejam aceites pela autoridade aeronáutica, podendo certificar aeronaves com um certificado de aeronavegabilidade restrito para uso em operações agrícolas, operações de carga externa, piloto de testes e cursos de operações especiais se a sua utilização para instrução não for proibida por limitações operacionais da aeronave;
  - (4) Devem ser realizadas as manutenções e as inspeções na aeronave, em conformidade com o CV-CAR 8 e com o programa de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica;
  - (5) Cada aeronave é equipada em conformidade com o exigido nas especificações dos cursos de formação aprovados para a qual é utilizada;
  - (6) Cada aeronave utilizada para instrução está equipada com adequados arneses de ombro e equipamento de comunicação apropriados;
- (b) O titular de ATO pode utilizar aeronaves com comandos tais como trem de nariz com controlo de direção, interruptores, seletores de combustível, controlos de fluxo de ar do motor que não são facilmente operados de uma forma convencional por ambos pilotos no voo de instrução, se o titular do certificado ATO demonstrar à autoridade aeronáutica que a instrução de voo pode ser conduzida de maneira segura, considerando a localização dos controlos e a sua operação não convencional ou ambos.
  - (c) Somente as aeronaves aprovadas pela autoridade aeronáutica devem ser usadas para instrução.
  - (d) Uma ATO, durante a fase de instrução de voo de duplo comando ou voo solo deve ter a bordo da aeronave a seguinte documentação:
    - (1) Certificado de aeronavegabilidade;
    - (2) Certificado de matrícula;
    - (3) Manual de operação de aeronaves;
    - (4) Lista de verificação para as fases de voo, incluindo procedimentos não normais ou de emergência;
    - (5) Diário de navegação.

### 3.E.130 Dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD)

- (a) O requerente ou titular de certificado ATO deve demonstrar que cada dispositivo de treino de simulação de voo utilizado para treino, verificações e exames é especificamente qualificado e aprovado pela autoridade aeronáutica para:
  - (1) Executar cada manobra e procedimento estabelecido pelo fabricante para o modelo, série ou tipo de aeronave simulados, conforme aplicável;
  - (2) Cada currículo ou formação em que o dispositivo de treino de simulação de voo é utilizado para o cumprimento dos requisitos do presente CV-CAR;
- (b) O titular do certificado de ATO deve demonstrar que cada dispositivo de treino utilizado para simulação de voo:
  - (1) É uma réplica do mesmo tamanho dos instrumentos, painéis de equipamentos e controlos da aeronave ou grupos de aeronaves, incluindo computadores para sistemas instalados necessários para simular a operação da aeronave em terra e na operação de voo;

- (2) Que pode ser usado como um dispositivo de instrução básica de instrumentos e cumpre os requisitos para o efeito;
  - (3) Ser utilizado por um instrutor de voo (FI).
- (c) A aprovação concedida pela autoridade aeronáutica inclui:
    - (1) O tipo de aeronave;
    - (2) Se aplicável, qualquer variação particular, dentro do tipo, para a qual o treino ou exame estão sendo aplicados;
    - (3) As manobras específicas, procedimentos ou funções a serem executados.
  - (d) Cada dispositivo de treino simulação de voo qualificado e aprovado pela autoridade aeronáutica deve:
    - (1) Ter manutenção adequada para garantir a fiabilidade do funcionamento e características solicitadas para a certificação;
    - (2) Ser modificado para compatibilizar com qualquer alteração feita no modelo que está sendo simulado, se a modificação resultar em alterações no funcionamento e outras características necessárias para a certificação;
    - (3) Ser efetuada uma inspeção pré-voo diária antes da sua utilização;
    - (4) Ter um livro de registo de discrepâncias, no qual devem ser anotadas as discrepâncias constatadas pelo instrutor, verificador ou examinador designado pela autoridade aeronáutica, no fim de cada sessão de treino ou exame.

Nota: O Manual sobre os critérios para a qualificação de dispositivo de formação de simulação de voo, Doc. 9625 da OACI, contém orientações sobre a aprovação de dispositivo de formação de simulação de voo.

### 3.E.135 Dispositivo de treino artificial (STD)

- (a) O requerente ou o titular de um certificado ATO deve demonstrar que cada dispositivo de treino artificial é qualificado e aprovado pela autoridade aeronáutica para:
  - (1) Representar o ambiente geral, o qual deve proporcionar um ambiente pelo qual os exercícios podem ser executados, sem a interferência indevida de atividades não relacionadas;
  - (2) Fornecer o suporte adequado para a formação pretendida, cumprindo os objetivos definidos pela formação prática e permitindo que os objetivos de desempenho sejam avaliados ao nível determinado no programa de formação;
  - (3) Assegurar que em cada currículo ou formação o dispositivo de treino artificial é utilizado para o cumprimento dos requisitos do presente CV-CAR.
- (b) A demonstração referida no parágrafo anterior, bem como, a referida documentação deve incluir ainda:
  - (1) A configuração do dispositivo de treino artificial (STD);
  - (2) Equipamentos fornecidos;
  - (3) A apresentação do visor, funcionalidade e atualização das informações operacionais;
  - (4) Apresentação de dados incluindo apresentação por faixa, quando apropriado
  - (5) Instalações de coordenação;
  - (6) Características de desempenho da aeronave incluindo a disponibilidade de manobras, por exemplo espera ou operação de sistema de aterragem por instrumentos (ILS), requeridas para uma simulação específica;
  - (7) A disponibilidade de alterações em tempo real durante os exercícios;

- (8) O processo pelo qual a organização de formação pode ser assegurada de que o pessoal associado com a formação conduzida pelo uso de um STD é competente;
  - (9) O grau de realismo de qualquer sistema de reconhecimento de voz associado com o STD;
  - (10) Caso o simulador seja parte integral do sistema ATC operacional, o processo pelo qual é assegurada à organização de formação aprovada, que a interferência entre o simulado e os ambientes operacionais é prevenida;
- (c) A extensão pela qual o STD atinge os critérios acima mencionados serão utilizados para determinar a adequação do STD para o uso proposto, utilizando como princípio geral, de quanto maior o grau de réplica da posição operacional representada, maior será o uso possível para qualquer formação específica.
- (d) Quando os dispositivos de treino artificial (STD) utilizados em pré-formação no posto de trabalho e o tempo de formação é contabilizado como formação operacional, o STD deve ser uma réplica de tamanho real de uma posição de trabalho, incluindo todos os equipamentos e os programas de computador necessários para representarem, totalmente, as tarefas associadas com mesma posição, incluindo ventos realísticos em todos os níveis para facilitar a aproximação por radar de vigilância e no caso de uma posição de trabalho numa unidade de torre deve incluir uma perspetiva do exterior da torre.

### 3.E.140 Aeródromos e locais de operações

- (a) Cada requerente ou titular do certificado ATO deve demonstrar que utiliza, continuamente, cada aeródromo e local de operação onde os voos de formação têm origem e que o aeródromo possui uma pista adequada e o equipamento necessário.
- (b) O aeródromo de base e de base alternativo, nos quais as formações em voo estejam a ser conduzidas, devem ter uma pista ou uma área de descolagem que permita que a aeronave de formação faça uma descolagem ou aterragem normal à massa máxima à descolagem certificada ou massa máxima à aterragem certificada, nas seguintes condições:
- (1) Sob condições de vento calmo (não mais de quatro nós);
  - (2) Com temperaturas iguais à temperatura média do mês mais quente do ano na área de operação;
  - (3) E com a operação do motor, operação do trem de aterragem e do flap recomendado pelo fabricante, caso seja aplicável;
  - (4) No caso de uma descolagem, deve ainda:
    - (i) Limpar todos os obstáculos na trajetória de voo de descolagem pelo menos 50 pés;
    - (ii) Com uma transição suave desde a descolagem até a melhor velocidade de subida, sem habilidades ou técnicas excepcionais de pilotagem.
- (c) Cada aeródromo deve:
- (1) Ter um indicador de direção do vento visível ao nível do solo a partir das extremidades de cada pista;
  - (2) Possuir iluminação elétrica adequada da pista, se usada para formação noturna;
  - (3) Ter um indicador de direção de trânsito quando:
    - (i) O aeródromo não possuir uma torre de controlo operacional;
    - (ii) Os avisos de tráfego e vento não se encontrem disponíveis;
- (d) Cada aeródromo utilizado para voos, de formação, noturno deve ter luzes na pista permanente, com a exceção prevista no parágrafo (e);
- (e) Um aeródromo ou base de hidroavião utilizado para voos de formação noturno em hidroaviões pode ser aprovado pela autoridade aeronáutica para usar iluminação adequada ou não-permanente ou iluminação da linha costeira.

(f) Os locais de operação devem estar disponíveis para:

- (1) A formação em operação em área confinada;
- (2) O motor simulado fora da auto-rotação;
- (3) A operação em terra inclinada.

### 3.F REGRAS DE OPERAÇÃO

#### 3.F.100 REQUISITOS GERAIS

##### 3.F.105 Manual de formação e de procedimentos

- (a) Cada requerente ou titular de um certificado ATO deve preparar e manter um manual de formação e de procedimentos contendo informações e instruções que permitam ao pessoal desempenhar as suas funções e fornecer orientação aos alunos sobre como cumprir os requisitos do curso.
- (b) O manual de formação e de procedimentos podem ser combinados.
- (c) A ATO deve assegurar que o manual de formação e de procedimentos sejam alterados, conforme necessário, para manter atualizadas as informações nele contidos.
- (d) Cópias de todas as alterações ao manual de formação e de procedimentos devem ser, prontamente, fornecidas pela ATO a todas as organizações ou pessoas a quem o manual tenha sido emitido.
- (e) A NI: 3.F.105 descreve os requisitos detalhados relativos ao manual de formação e de procedimentos e respetivos modelos.

##### 3.F.110 Autorização para conduzir exames

- (a) Uma ATO deve atender aos seguintes pré-requisitos para receber a aprovação inicial da autoridade aeronáutica para conduzir exames:
- (1) A ATO deve apresentar um requerimento à autoridade aeronáutica a solicitar a autorização para conduzir exames;
  - (2) A ATO deve ser titular de um certificado ATO e especificações emitidos de acordo com este CV-CAR;
  - (3) A ATO deve manter a qualificação em que requereu a autorização para a condução de exames pelo período mínimo de 24 meses consecutivos anteriores ao mês do pedido da autorização;
  - (4) O curso de formação para o qual é solicitada autorização para conduzir exames não pode ser aprovado sem o cumprimento dos requisitos mínimos de tempo de formação previstos neste CV-CAR e no CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV 2.3;
  - (5) Nos 24 (vinte e quatro) meses civis que antecedem a data do pedido de autorização para a condução de exames, pelo menos 90 (noventa) por cento dos estudantes da ATO devem ter obtido aproveitamento no teste de perícia ou conhecimento requerido, ou qualquer combinação deles, para a licença ou qualificação para a qual a autorização para condução de exames é solicitada, na primeira tentativa, e esse teste tenha sido efetuado por:
    - (i) Um inspetor da autoridade aeronáutica;
    - (ii) Em alternativa, por um examinador autorizado, que não seja pessoal da ATO.
- (b) A autorização dada para a condução de exames na ATO é válida por 24 (vinte e quatro) meses, salvo se for suspensa ou revogada pela autoridade aeronáutica, podendo ser renovada, mediante pedido da ATO.
- (c) Uma ATO que possua autorização para conduzir exames pode recomendar alguém que tenha formado nos cursos por ele ministrados para o teste de conhecimento ou perícia apropriado.
- (d) Uma ATO que possua autorização para conduzir exames pode ministrar os testes ou verificações exigidas pelos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2, CV-CAR 2.3, conforme apropriado para obtenção da licença ou qualificação requeridas.

(e) Uma ATO que possua autorização para conduzir exames deve conservar:

- (1) Um registo de todas as licenças, autorizações ou qualificações emitidas, que consistem nas seguintes informações em ordem cronológica:
  - (i) A data em que a autorização foi emitida;
  - (ii) O aluno a quem foi emitida a autorização e o endereço postal e número de telefone permanente do aluno;
  - (iii) O curso de formação a partir do qual o aluno se formou;
  - (iv) O nome da pessoa que realizou o conhecimento ou teste prático;
  - (v) A autorização ou qualificação emitidas para o estudante;
  - (vi) A data em que o processo de candidatura do estudante foi enviado à autoridade aeronáutica para emissão de uma licença.
- (2) Deve conservar ainda o registo de certificado de graduação atribuído a cada estudante, o pedido da autorização, a licença, qualificação e o teste do conhecimento ou os resultados do teste de perícia;
- (3) A ATO deve conservar os registos referidos na presente subsecção, pelo período mínimo de 2 (dois) anos, devendo, ainda, os mesmos dados serem entregues à autoridade aeronáutica, caso seja retirada a autorização.

### 3.F.115 Exames

- (a) A ATO deve fazer um exame adequado a cada aluno que tenha completado uma fase dentro do programa de instrução autorizado pela autoridade aeronáutica.
- (b) A equipa de instrutores e examinadores deve garantir a confidencialidade das questões usadas nos exames teóricos dos alunos.
- (c) Qualquer estudante que seja descoberto, por cópia, durante um exame teórico, ou na posse de material relacionado com o exame, além da documentação autorizada deve ser desqualificado e não pode repetir o exame durante o período de 12 (Doze) meses.
- (d) Todo e qualquer examinador que for encontrado, durante um exame teórico, a facultar respostas para alunos examinados devem ser desqualificados como examinadores e o exame deve ser anulado, devendo tal facto ser relatado à autoridade aeronáutica.

### 3.F.120 Aprovação dos programas de formação e cursos

- (a) O requerente ou titular de ATO deve submeter à aprovação da autoridade aeronáutica o programa de formação e os cursos propostos, desde que cumpram os requisitos do presente CV-CAR e dos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3.
- (b) O pedido de aprovação de um programa de formação deve ser feito na forma estabelecida pela autoridade aeronáutica.
- (c) A autoridade aeronáutica deve tomar em consideração todos os auxílios de formação, materiais, dispositivos de treino de simulação, métodos e procedimentos elencados no currículo, que possam contribuir para a qualidade e a eficácia da formação proposta.
- (d) A autoridade aeronáutica, após a aprovação, pode avaliar se as formações estão a ser ministradas em conformidade com o programa de formação aprovado e notifica o titular do certificado de ATO sobre eventuais deficiências que devam ser corrigidas, podendo o titular do certificado da ATO recorrer da decisão da autoridade aeronáutica no prazo de 30 (trinta dias), tendo o recurso o efeito suspensivo até a pronúncia definitiva da autoridade aeronáutica.
- (e) Não é aplicável o efeito suspensivo referido no parágrafo anterior, se as alterações se afigurarem necessárias para a salvaguarda

do interesse público, caso em que a autoridade aeronáutica notifica o titular da ATO informando-o da necessidade de uma ação imediata e indicando as razões de tal necessidade.

- (f) Se, decorrido o prazo de recurso estabelecido no parágrafo (d), o titular do certificado ATO não proceder às alterações no programa de formação, a autoridade aeronáutica pode determinar a suspensão do programa de formação.

### 3.F.125 Currículos do programa de formação

- (a) O requerente ou titular de certificado de ATO deve apresentar e manter atualizado cada currículo do programa de formação.
- (b) Cada currículo do programa de formação deve estar aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (c) O requerente ou titular de certificado ATO deve demonstrar e comprovar à autoridade aeronáutica de que dispõe de capacidade para ministrar as formações práticas conforme previstas no CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3.
- (d) Cada currículo proposto como parte de um programa de formação submetido para a aprovação da autoridade aeronáutica deve observar os requisitos exigíveis pelo presente CV-CAR e conter o seguinte:
  - (1) Os objetivos específicos de cada curso;
  - (2) O público-alvo do currículo;
  - (3) A descrição das matérias em módulos com a indicação das respetivas cargas horárias;
  - (4) As descrições detalhadas todas as manobras, ações e procedimentos normais, os desvios anormais ou de emergência aprovados que são executados durante cada fase do treino e exames de voo;
  - (5) Os métodos de formação (por exemplo, formação teórica, formação prática, treinos em simulador);
  - (6) Os métodos de exames (teórico ou prático), bem como, as regras para a obtenção de aproveitamento;
  - (7) Os equipamentos de treino requeridos para a formação ou cursos propostos;
  - (8) Os auxílios ao treino e o material de instrução proposto;
  - (9) Os requisitos e as qualificações mínimas do instrutor e examinador, assim como a relação de instrutor e examinador proposto que cumpram com os requisitos mínimos de qualificação;
  - (10) Currículo para as formações exigíveis de cada instrutor e examinadores envolvidos, respetivamente, nas formações, treinos e exames propostos;
  - (11) Uma declaração em que se indique que o número máximo de alunos em cada turma é de 25 no caso de formações teóricas.
- (e) Os treinos de qualificação para obtenção ou renovação de habilitação de tipo devem ser executados exclusivamente utilizando dispositivos de treino para simulação de voo específicos, a menos que estes não existam.
- (f) O conteúdo mínimo e os módulos dos cursos devem ser estabelecidos em regulamento próprio.

### 3.F.130 Cursos de formação para tripulantes de voo

A autoridade aeronáutica pode aprovar uma ATO para conduzir os seguintes cursos para a obtenção de licença de piloto, se o requerente ou o titular de um certificado ATO satisfizer os requisitos do CV-CAR 2.1 e deste CV-CAR:

- (1) Curso de piloto privado (PPL – avião «A», helicóptero);
- (2) Curso de piloto comercial (CPL – avião «A», helicóptero);

- (3) Curso de qualificações de instrumentos
- (4) Curso integrado de piloto comercial;
- (5) Curso de piloto de linha aérea (ATPL – avião «A», helicóptero);
- (6) Curso de qualificação de classe;
- (7) Curso de qualificação de tipo;
- (8) Curso de CRM;
- (9) Curso de instrutor de voo;
- (10) Curso de instrutor para qualificações adicionais de tipo ou de classe;
- (11) Curso de instrutor para formação de simuladores de voo;
- (12) Cursos de refrescamento;
- (13) Outros cursos que a autoridade aeronáutica possa aprovar.

Nota 1: O documento 9683 da OACI, Parte B-5, Volume 1 e 2 dispõe sobre o Curso Integrado de Piloto Comercial.

Nota 2: Os conteúdos dos cursos não são especificados em pormenor neste CV-CAR para permitir que os cursos sejam adaptados às necessidades específicas de formação dos estudantes e sejam atualizados prontamente. Para exemplos de currículo de cursos, consultar, por exemplo, Documento 7192 da OACI, Manual de Formação.

### 3.F.135 Cursos de formação para técnicos de manutenção de aeronave (TMA)

- (a) A autoridade aeronáutica pode aprovar uma ATO para conduzir cursos para obtenção de licenças de técnico de manutenção de aeronave (TMA), se o requerente ou o titular de um certificado ATO satisfizer os requisitos os do CV-CAR 2.2 e deste CV-CAR:
- (1) Curso de formação de base aprovado:
    - (i) O curso de formação de base aprovado deve ser constituído por uma formação teórica, um exame teórico, uma formação prática e uma avaliação prática.
    - (ii) A formação teórica deve contemplar as matérias correspondentes da categoria ou subcategoria de licença de manutenção de aeronaves especificadas no CV-CAR 2.2;
    - (iii) O exame teórico deve incidir numa amostra representativa das matérias que são objeto da formação teórica definida no parágrafo alínea (ii).
    - (iv) A formação prática deve contemplar a utilização prática de instrumentos/equipamentos comuns, a desmontagem/montagem de uma seleção representativa de peças de aeronaves e a participação em atividades de manutenção representativas, realizadas no âmbito do módulo completo definido CV-CAR 2.2.
    - (v) A avaliação prática deve incidir na formação prática e determinar a competência do formando na utilização dos instrumentos e dos equipamentos e na realização dos trabalhos estipulados nos manuais de manutenção;
    - (vi) Os exames de conhecimentos teóricos de base devem corresponder ao nível especificado no CV-CAR 2.2, serem realizados sem recurso a apontamentos do curso e incidirem sobre as matérias respeitantes ao módulo de formação concluído em conformidade com o CV-CAR 2.2;
    - (vii) As avaliações práticas de base devem ser realizadas durante o curso de formação de base em manutenção por avaliadores nomeados no final de cada período de visita às oficinas práticas/instalações de manutenção.
  - (2) Curso de formação em tipos de aeronaves/operações:

- (i) As organizações de formação em manutenção podem ser aprovadas para ministrar a formação em tipos de aeronaves ou operações previstas se satisfizerem os requisitos especificados no CV-CAR 2.2;
- (ii) Os exames sobre tipos de aeronaves ou avaliações sobre operações em aeronaves podem ser realizados pelas organizações de formação em manutenção se satisfizerem os requisitos CV-CAR 2.2., respeitantes aos tipos de aeronaves ou operações.

### 3.F.140 Cursos de formação para controladores de tráfego aéreo (CTA)

- (a) A autoridade aeronáutica pode aprovar uma ATO para conduzir cursos para a obtenção de licenças de controladores de tráfego aéreo, se o requerente ou o titular de um certificado ATO satisfizer os requisitos do CV-CAR 2.3 e deste CV-CAR:
- (1) Formação inicial conducente à emissão de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo, ou de uma qualificação adicional e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, constituída por:
    - (i) Formação de base - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos fundamentais e aptidões práticas relacionados com procedimentos operacionais de base;
    - (ii) Formação de qualificação - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos e aptidões práticas, relacionados com uma qualificação específica e, se pertinente, um averbamento de qualificação;
  - (2) Formação operacional no órgão de controlo conducente à emissão de uma licença de controlador de tráfego aéreo, ou de um averbamento de qualificação, à validação de qualificações ou de averbamentos de qualificação ou à emissão ou renovação de um averbamento de órgão de controlo, sendo que inclui as seguintes fases:
    - (i) Fase de formação de transição, destinada, essencialmente, à transmissão de conhecimentos e à compreensão de procedimentos operacionais específicos do local e aspetos específicos das tarefas;
    - (ii) Fase de formação no posto de trabalho (OJT), que é a fase final da formação operacional no órgão de controlo, durante a qual as rotinas e as aptidões profissionais adquiridas anteriormente são integradas na prática, sob a supervisão de um instrutor qualificado responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI), numa situação de tráfego real;
    - (iii) Além do disposto nos parágrafos (i) e (ii), para averbamentos de órgão de controlo que exijam o tratamento de situações de tráfego complexo e denso, é necessária uma fase prévia à formação no posto de trabalho, com vista a reforçar as rotinas e as aptidões de qualificação adquiridas anteriormente e a preparar para situações de tráfego real que podem ocorrer nesse órgão de controlo;
  - (3) Formação contínua, destinada a manter a validade dos averbamentos da licença, consistindo em:
    - (i) Formação de reciclagem;
    - (ii) Formação de conversão, se for caso disso.
- (b) Além dos tipos de formação a que se refere o parágrafo (a), os controladores de tráfego aéreo podem seguir os seguintes tipos:
- (1) Formação prática de instrutores conducentes à emissão, revalidação ou renovação de uma autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho, ou de instrutor de dispositivos de treino artificial;
  - (2) Formação de avaliadores conducentes à emissão, revalidação ou renovação de uma autorização de avaliador.
- (c) O requerente ou titular de certificado deve demonstrar de que dispõe de capacidade para ministrar as formações práticas conforme o disposto no CV-CAR 2.3.

**3.F.145 Minистраção de outros cursos**

- (a) O administrador responsável de um titular de certificado de ATO pode solicitar autorização à autoridade aeronáutica para ministrar um curso não previsto no presente CV-CAR, desde que esse curso esteja vinculado ao exercício de funções ligadas à aviação civil.
- (b) O curso referido pelo parágrafo (a) desta subsecção pode ser ministrado a tripulantes de voo, a técnicos de manutenção de aeronaves, a controladores de tráfego aéreo, bem como, a outras carreiras aprovadas pela AAC.
- (c) A autorização referida no parágrafo (a) depende da prévia demonstração pelo titular da ATO que os cursos propostos atendem aos requisitos exigíveis pelo presente CV-CAR.

**3.F.150 Formação com base em qualificação e meios alternativos de conformidade**

- (a) O requerente ou o titular de um certificado ATO deve solicitar à autoridade aeronáutica a aprovação de cada curso a ser proposto ou a sua alteração.
- (b) O requerente ou titular do certificado da ATO deve submeter duas cópias do programa de formação ou curso ou das alterações à autoridade aeronáutica para aprovação.
- (c) O requerente ou a ATO deve apresentar o pedido à autoridade aeronáutica, pelo menos 60 dias antes do início da formação prevista no curso.
- (d) Salvo o disposto na subsecção 3.F.155, cada curso de formação para o qual a aprovação é solicitada deve atender aos requisitos mínimos de tempo de formação especificados no CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3, para as licenças, qualificações ou autorizações solicitadas.
- (e) Cada curso de formação para o qual é pedida a aprovação deve conter:
  - (1) Uma descrição de cada sala usada para formação, incluindo o tamanho da sala e o número máximo de alunos por cada sala de aulas;
  - (2) Uma descrição de cada tipo de material audiovisual, projetor, gravador, simulador, carta, componente da aeronave e outros materiais específicos utilizados para formação a ser ministrada;
  - (3) Uma descrição de cada dispositivo de formação artificial ou outros equipamentos necessários para a formação;
  - (4) As qualificações e habilitações mínimas para cada instrutor designado para as formações a ministrar;
  - (5) Caso aplicável, a lista dos aeródromos em que se originam os voos de formação e uma descrição das instalações, incluindo as áreas de “*briefing*” do piloto que estão disponíveis para utilização pelos estudantes e pessoal da ATO em cada um desses aeródromos;
  - (6) Caso aplicável, a descrição do tipo de aeronave, incluindo qualquer equipamento especial utilizado para cada fase de formação;
  - (7) Um programa de formação que inclua as seguintes informações:
    - (i) Os pré-requisitos para se inscrever nas formações, seja em termos de qualificações como a experiência;
    - (ii) Uma descrição detalhada de cada lição, incluindo os objetivos da lição e o tempo previsto para a sua conclusão;
    - (iii) Uma descrição das expectativas para o curso em relação à aprendizagem dos alunos;
    - (iv) As regras determinadas para cada etapa de formação, incluindo a formação prática;
    - (v) Uma descrição dos testes e exames a serem utilizados para a avaliação de um aluno para cada etapa de formação.

**3.F.155 Outros meios de conformidade e formação e avaliação com base em competência**

- (a) Uma ATO pode solicitar e receber a aprovação inicial, por um período não superior a 24 meses, para qualquer curso de formação sob este CV-CAR que não atenda às horas mínimas para obtenção de uma licença prevista pelos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3, desde que cumulativamente:
  - (1) A ATO demonstre que a formação vai proporcionar um nível equivalente de competência pelo menos igual aos requisitos mínimos de experiência para o pessoal que não recebe essa formação;
  - (2) As seguintes condições estejam reunidas:
    - (i) A ATO seja titular de um certificado ATO, emitido ao abrigo deste CV-CAR, pelo menos, 24 meses, antes do pedido;
    - (ii) Além das informações exigidas pelo parágrafo (e) da secção 3.E.150, o curso de formação deve especificar os requisitos de tempo de formação para o curso requerido;
  - (3) A ATO não solicitar autorização para conduzir exame para o curso de formação;
  - (4) O teste de conhecimento ou teste de perícia para o curso devem ser dados por:
    - (A) Um inspetor da autoridade aeronáutica; ou
    - (B) Um examinador que não seja do pessoal da ATO.
- (b) Uma ATO pode solicitar e receber aprovação final para qualquer curso de formação, sob este CV-CAR, que não satisfaça às horas mínimas para a obtenção de uma licença prevista pelo CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2, e CV-CAR 2.3, mas desde que sejam cumpridas as seguintes condições:
  - (1) A ATO detenha a aprovação inicial para esse curso de formação durante, pelo menos, 24 meses;
  - (2) A ATO tenha:
    - (i) Ministrado o curso e formado, pelo menos, 10 (dez) alunos nos 24 (vinte e quatro) meses civis antes e tenha recomendado os mesmos alunos para a licença ou qualificação;
    - (ii) Pelo menos 80 (oitenta) por cento dos alunos, tenham obtido, numa primeira tentativa, aproveitamento satisfatório nos testes de conhecimento ou perícia, consoante o caso, e os testes tiverem sido ministrados por:
      - (A) Um inspetor da autoridade aeronáutica; ou
      - (B) Um examinador designado que não seja pessoal da ATO.
  - (3) Para além das informações exigidas no parágrafo (e) da secção 3.F.150, o curso de formação deve especificar os requisitos de tempo específicos de formação;
  - (4) A ATO não solicitar autorização para conduzir exame para o curso de formação.

**3.F.160 Certificado de graduação**

- (a) A ATO deve emitir um certificado de graduação para cada estudante que conclua um curso de formação aprovado.
- (b) O certificado de graduação deve ser emitido ao aluno, após a conclusão do curso de formação e deve conter as seguintes informações:
  - (1) O nome e o número do certificado da ATO;
  - (2) O nome completo do aluno a quem foi emitido;
  - (3) O título do curso aprovado;
  - (4) A data da graduação;
  - (5) Uma declaração de que o aluno completou, satisfatoriamente, cada etapa exigida no curso de formação aprovado, incluindo os testes ou exames em cada módulo e as respetivas classificações;

- (6) Uma declaração mostrando a formação de voo de navegação (cross-country) que o aluno recebeu no curso de formação, caso aplicável;
  - (7) A certificação das informações contidas no certificado de graduação e assinatura do Diretor de Formação.
- (c) Uma ATO não pode emitir um certificado de graduação para um estudante ou apresentar qualquer avaliação para a autoridade aeronáutica para a obtenção de uma licença ou qualificação, a menos que o aluno tenha concluído a formação de acordo com o programa de formação aprovado pela autoridade aeronáutica e tenha obtido aproveitamento satisfatório em todos os exames finais.

### 3.F.165 Transferência de crédito de estudantes entre duas ATO's

- (a) Uma pessoa que se transfere de uma ATO para outra, pode receber crédito pela formação recebida anteriormente, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:
- (1) O tempo máximo de formação creditado não exceder a metade dos requisitos curriculares da ATO que recebe o estudante;
  - (2) O estudante ter concluído um teste de conhecimento e proficiência, realizado pela ATO recetora, para determinar a quantidade de experiência e conhecimentos a ser creditado;
  - (3) A ATO recetora determina, com base no desempenho do formando no teste de conhecimento e proficiência requerido pelo parágrafo (a)(2) desta subsecção, o montante de crédito a ser concedido e regista esse crédito no registo de formação do mesmo;
  - (4) A pessoa que solicita crédito por experiência e conhecimento anterior, tenha obtido a experiência e conhecimento de outro curso de formação aprovado para a ATO;
  - (5) A ATO recetora mantém uma cópia de registo de formação da pessoa da ATO anterior.

### 3.F.170 Limitação de período de serviço e de repouso

- (a) Ninguém pode atribuir ou desempenhar funções nas organizações de formação aprovadas, por período superior ao previsto no Código Laboral e sem que tenha gozado um período de descanso, conforme o mesmo Código.
- (b) Em situações que provoquem a imobilização não programada da aeronave, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves certificadas para as organizações de formação aprovadas, podem continuar em serviço ativo durante um período de até:
- (1) 16 (dezasseis) horas consecutivas; ou
  - (2) 20 (vinte) horas em 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.
- (c) Depois de períodos de serviço não programados, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves, devem ter um período de descanso obrigatório, conforme estatuído no Código Laboral.
- (d) O titular do certificado de ATO deve libertar a pessoa que desempenha funções de manutenção de todos os deveres por 24 (vinte e quatro) horas consecutivas durante um qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos.
- (e) Na elaboração e implementação dos programas de formação e das respetivas cargas horárias, o requerente ou titular do certificado ATO deve atender aos limites impostos na legislação aplicável ao pessoal afeto à ministração das formações e aos formandos.

### 3.F.200 REGISTO

#### 3.F.205 Registo de pessoal afeto à ATO

- (a) A ATO deve manter um sistema de registo das qualificações e formações do pessoal afeto à ATO, quando apropriado.
- (b) Uma ATO deve manter um registo de cada instrutor autorizado para a instrução de um curso aprovado ou examinador de acordo com este CV-CAR, com a referência de que se encontram preenchidos os requisitos previstos no presente CV-CAR e no CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV 2.3.

- (c) A ATO deve conservar o registo durante, pelo menos, 2 (dois) anos após o pessoal a que se refere o parágrafo anterior cessar a sua atividade profissional na organização de formação, ou logo após a retirada da autorização.
- (d) A ATO deve ainda, sempre que tal lhe for solicitado, facultar ao pessoal a que se refere a presente subsecção o acesso aos seus registos pessoais ou fornecer ao mesmo uma cópia do seu registo, mesmo quando aquele cesse as funções na ATO.
- (e) O pessoal a que se refere a presente subsecção deve ter acesso aos seus registos pessoais, sempre que assim o solicitarem.
- (f) A ATO deve fornecer ao seu pessoal uma cópia da sua autorização em suporte papel ou eletrónico.

### 3.F.210 Registos de estudantes

- (a) A ATO deve manter registos detalhados dos estudantes para demonstrar que todos os requisitos dos cursos de capacitação foram cumpridos, conforme aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (b) A ATO deve manter um registo para cada instruendo, devendo conter os seguintes dados:
- (1) O nome do estudante;
  - (2) Uma cópia do certificado do estudante, caso couber;
  - (3) Uma cópia do certificado médico;
  - (4) O nome do curso, a marca e o modelo do equipamento de formação de voo utilizado, caso aplicável;
  - (5) Os pré-requisitos de experiência do estudante e tempo de curso que tenha completado;
  - (6) O desempenho do formando em cada lição e o nome do instrutor que fornece a instrução;
  - (7) A data e o resultado de cada teste de perícia e o nome do examinador que conduziu o teste;
  - (8) O número de horas de formação adicional que foi realizado após qualquer teste de perícia insatisfatório.
- (c) A ATO deve conservar o registo referido no parágrafo anterior pelo período mínimo de 2 (dois) anos, após a conclusão da formação, teste, verificação ou exame.
- (d) A ATO deve disponibilizar à autoridade aeronáutica o registo referido no parágrafo (b) sempre que tal for solicitado.
- (e) A ATO deve fornecer ao estudante, mediante solicitação e em tempo razoável, uma cópia de seus registos de formação e certificados que eventualmente couberem.

### 3.F.215 Conservação de registos

- (a) A ATO deve manter o registo durante, pelo menos 2 (dois) anos após a data de conclusão da formação, dos seguintes dados:
- (1) Dados sobre a formação teórica, prática, tempo de voo ou em simulador ministrados 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;
  - (3) Informações relativas às licenças dos instruendos e às qualificações e certificados conexos, incluindo a indicação da validade dos certificados médicos e das qualificações.

## 3.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

### 3.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

#### 3.G.105 Revogação

É revogada a 1ª edição do CV-CAR 3, publicada a 18 de setembro de 2009.

#### 3.G.110 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 23 de janeiro de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

## NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

## NI: 3.C.110 – Sistema de qualidade

A fim de demonstrar a conformidade com a subsecção 3.C.110, uma ATO deve estabelecer o seu sistema de qualidade, incluindo o programa de garantia de qualidade de acordo com as instruções e informações contidas nos parágrafos seguintes:

## 1. Política e estratégia da qualidade

1.1 A ATO deve descrever como a organização formula, implementa e revisa sua política e estratégia e os transforma em planos e ações aplicáveis a todos os níveis da organização. Uma ATO deve estabelecer uma declaração formal, por escrito, da política da qualidade que é um compromisso do administrador responsável, quanto ao que o sistema da qualidade destina-se a alcançar. A política da qualidade deve refletir a realização e cumprimento contínuo dos CV-CAR aplicáveis, juntamente com quaisquer outras normas especificadas pela ATO.

1.2 O administrador responsável tem a responsabilidade global para o sistema de qualidade ATO, incluindo a frequência, o formato e a estrutura das atividades de revisão pela gestão e pode delegar a responsabilidade pelas tarefas definidas no paragrafo 2.0 desta NI ao responsável da qualidade. Dependendo do tamanho e do âmbito da organização e dos requisitos da autoridade aeronáutica, o administrador responsável e o responsável da qualidade podem interagir de diferentes maneiras, conforme ilustrado nos organogramas do Documento da OACI, 9841, Apêndice C.

## 2. Responsável da Qualidade

2.1 O papel principal do responsável de qualidade é verificar, por meio de monitorização de atividades na área de formação e treino, de que os padrões exigidos pela autoridade aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pela ATO, estão sendo realizadas de forma adequada.

2.2 O responsável de qualidade deve assegurar que o sistema de qualidade está devidamente estabelecido, implementado, mantido e é revisto e melhorado continuamente.

2.3 O responsável da qualidade deve:

- (a) Informar o administrador responsável;
- (b) Não ser uma das pessoas de gestão requeridas;
- (c) Ter livre acesso a todas as partes da ATO, e, se necessário, a qualquer organização subcontratada.

2.4 O responsável de qualidade deve assegurar que a formação da pessoal relacionada ao sistema de qualidade é adequadamente conduzida.

## 3. Garantia de qualidade

3.1 O termo garantia de qualidade é frequentemente mal interpretado como significando o teste e verificação de produtos e serviços. As organizações que apenas realizam atividades de verificação e teste estão apenas aplicando medidas de controle de qualidade, que são projetadas para capturar defeitos de produtos e serviços, mas não necessariamente preveni-los. Por exemplo, uma ATO que administra exames no final do programa de treino, apenas para descobrir que uma grande proporção dos alunos não conseguiu cumprir os padrões exigidos, apenas identificou uma deficiência nos resultados esperados. A implicação seria que pode haver um problema com o programa de treino, ou com o instrutor, ou mesmo com os critérios de seleção do estudante. Neste caso, a ATO não tem ideia de qual é o problema real ou o que fazer para supera-lo. O controle de qualidade, por si só, fornece um valor limitado sem o conjunto de atividades complementares que compõem a QA.

3.2 A QA, por outro lado, tenta melhorar e estabilizar o processo de formação para identificar e evitar, ou pelo menos minimizar, questões que conduzem a problemas. Verifica continuamente que são aderidos aos padrões ao longo do processo de treino, introduzindo vários pontos de verificação e controlos. Para além disso, introduz um sistema de auditorias para assegurar que políticas, processos e procedimentos documentados sejam consistentemente seguidos. É a parte de “garantia” da gestão da qualidade.

3.3. Um plano de QA para uma ATO deve abranger políticas bem planeadas e documentadas, processos e procedimentos para, pelo menos, as seguintes atividades.

- (a) Monitorar os serviços de treino e controlos de processo;
- (b) Acompanhamento da avaliação e dos métodos de teste;
- (c) Monitorar as qualificações e a formação do pessoal;
- (d) Monitorar a capacitação, calibração e funcionalidade de equipamentos e equipamentos de treino, conforme aplicável;
- (e) Conduzir auditorias internas e externas;
- (f) Desenvolver, implementar e monitorar ações corretivas e preventivas e sistemas de relatórios associados;
- (g) Utilizar análises estatísticas adequadas para identificar e responder, apropriadamente, às tendências.

3.4. Um plano de QA eficaz contribuirá, significativamente, para o cumprimento das exigências da ATO, a sua conformidade com as normas e a adequação das suas atividades de formação. Para elevar o desempenho da ATO, é necessária uma estrutura que assegure que o esforço combinado de QA dos funcionários alcance seu pleno potencial.

Nota: O Anexo 1 da OACI requer apenas que as ATO's estabeleçam e implementem políticas, processos e procedimentos de QA aceitáveis para a Autoridade aeronáutica que concede a aprovação, o que garante que as práticas de treino e instrução cumprem todos os requisitos relevantes.

3.5 Os planos de QA por si só estão sujeitos a falhas no desempenho humano e, portanto, precisam de estruturas organizacionais robustas que sustentem os esforços de QA dos indivíduos. É por esta razão que as ATO's e os Estados devem adotar o modelo do referido sistema de qualidade.

## 4. Sistema de qualidade da ATO

4.1. Um sistema de qualidade é o agregado/conjunto de todas as atividades, planos, políticas, processos, procedimentos, recursos, incentivos e infra-estrutura da organização que trabalham em uníssono para uma abordagem de gestão de qualidade total. Requer uma construção organizacional completa com políticas, processos, procedimentos e recursos que sustente o compromisso de alcançar a excelência na prestação de produtos e serviços através da implementação das melhores práticas de gestão da qualidade.

4.2. Uma ATO que suporte o seu plano de QA com uma estrutura de sistema de qualidade bem concebida, implementada e mantida deve ser capaz de obter resultados facilmente e repetidamente superiores aos requisitos das regulamentações nacionais aplicáveis e às expectativas dos clientes da ATO.

4.3. Os atributos básicos de um sistema de qualidade eficaz devem incluir, mas não necessariamente limitar-se a:

- (a) uma estrutura de gestão que facilite e incentive o acesso livre e transparente aos decisores;
- (b) um compromisso global da organização em alcançar a excelência na prestação de serviços de formação, em vez de cumprir os requisitos mínimos;
- (c) Políticas, processos e procedimentos de qualidade bem concebidos, aplicados de forma consistente e sujeitos a processos formalizados de revisão e aperfeiçoamento;

4.4. Um plano de treino dos colaboradores que promove as melhores práticas de gestão da qualidade

- (a) esforços;
- (b) um perfil de risco organizacional e um plano de gestão de risco correspondente, que juntos fornecem uma lista abrangente de perigos ligados às atividades da ATO e estabelecem medidas mitigadoras para gerir efetivamente esses riscos, que ameaçam o cumprimento dos padrões de desempenho desejados;
- (c) uma revisão estratégica de políticas e procedimentos, que mede os pressupostos, objetivos e planos atuais da organização através da aplicação de um teste relevante adaptado à evolução das tendências da indústria ou às mudanças ocorridas dentro da ATO.

## 5. Perfil de risco organizacional

5.1. Um perfil de risco organizacional é um inventário dos perigos e ameaças identificados que apresentam riscos, os quais são suscetíveis de impedir a conformidade com os padrões de desempenho exigidos. Esta lista de “ameaça à qualidade” é normalmente derivada, primeiro do diretório das atividades que ocorrem rotineiramente para administrar um programa de treino. Uma vez concluído, o diretório de atividades é então expandido para identificar os riscos e ameaças associados a cada atividade individual. Alguns exemplos de atividades rotineiras que devem ser examinadas durante este processo são:

- (a) Seleção e formação do pessoal;
- (b) desenvolvimento, validação e revisão do programa de treinamento;
- (c) desenvolvimento e manutenção do material didático de treinamento;
- (d) Funções do pessoal administrativo que apoiam o programa de formação; Instrutores, avaliadores e alunos;
- (e) Fornecimento de formação;
- (f) Conservação de registos;
- (g) Processos de avaliação e exame;
- (h) Retorno de informação do cliente e da autoridade aeronáutica.

5.2. Os riscos identificados através deste exercício, não devem limitar-se apenas aos que existem atualmente, devendo, também, incluir os potenciais riscos que possam resultar de uma alteração das circunstâncias ou condições existentes.

## 6. Plano de gestão de riscos

6.1. Um plano de gestão de risco é projetado para mitigar os riscos identificados, reais ou potenciais, que forem derivados do exercício de perfil de risco organizacional. O objetivo do plano não é eliminar o risco, mas sim gerir o risco de forma eficaz, implementando medidas de controlo de risco.

6.2. Um plano de gestão de risco bem desenvolvido e implementado pode ajudar, substancialmente, a determinar com precisão o âmbito e a frequência das atividades planeadas de QA.

6.3 O plano deve estar sujeito ao processo de revisão da gestão, descrito no parágrafo 4.3 (f) desta NI.

6.4 O plano atual de gestão de riscos deve estar facilmente acessível a todos os funcionários para que possa ser seguido com precisão e aberto a subsídios para melhoria.

## 7. Declaração de conformidade

7.1 A Declaração de Conformidade é um documento que deve ser apresentado pelas organizações à AAC durante os processos de certificação para a demonstração do cumprimento com os requisitos regulamentares. Nele, devem constar a descrição dos métodos propostos pela organização para garantir a conformidade com um requisito regulamentar específico, ou uma indicação sobre a localização deste método constante em algum manual, documento, programa ou procedimento operacional apresentado pela organização.

7.2 A declaração de conformidade pode ser preparada de duas formas:

- (1) Descrição narrativa; ou
- (2) Descrição das referências.

7.2.1. Uma descrição narrativa é uma descrição do método proposto pela organização para garantir conformidade com o requisito regulamentar específico.

7.2.2. Uma descrição de referência é uma indicação sobre a localização do método de conformidade com o requisito regulamentar específico que foi proposto pela empresa de transporte aéreo e que está constante em algum manual, documento programa ou procedimento operacional apresentado.

7.3 A Declaração de Conformidade deve listar todos os parágrafos e seus níveis, constantes de cada seção ou subsecção dos regulamentos aplicáveis à formação proposta.

7.4. Cada um destes itens da regulamentação deve ser identificado, incluindo seu título, se houver, seguido por uma descrição do método de conformidade com o requisito de segurança operacional constante. Também é aceitável, em lugar desta descrição, uma referência precisa a algum manual ou outro documento operacional da empresa que contenha a descrição do método de conformidade.

7.5. Caso o método de conformidade ainda não esteja totalmente desenvolvido no momento da solicitação da certificação, uma data deve ser apresentada para aceitação por parte da AAC, indicando quando esta informação estará disponível.

7.6 A declaração de conformidade é desenvolvida e gerida pelo responsável de qualidade e deve ser mantida atualizada, sempre que forem incorporadas mudanças na operação aprovada.

## 8. Relatórios de ações corretivas e preventivas

8.1. Os planos de garantia de qualidade devem incluir um sistema de relatórios/notificação bem estruturado para garantir que as sugestões do pessoal da ATO para as ações corretivas e preventivas sejam registadas e prontamente endereçadas. O parágrafo 3.3 (f) identifica isso como uma componente necessária do QA.

8.2. Após uma análise dos relatórios apresentados, o sistema de notificação deve especificar quem deve corrigir uma discrepância e / ou não conformidade em cada caso particular e o procedimento a seguir se a ação corretiva não for concluída dentro de um calendário adequado. Igualmente importante, o sistema de notificação deve identificar quem é obrigado a investigar e agir sobre qualquer relatório identificando medidas que possam prevenir a ocorrência de uma não conformidade.

8.3. Os relatórios de ações corretivas e preventivas devem poder ser submetidos anonimamente, se os indivíduos assim o desejarem, para maximizar a oportunidade de relatórios abertos e efetivos.

Nota. - Tendo em conta que os relatórios de ações corretivas e preventivas, neste caso, representam sugestões para melhoria de níveis de conformidade e tratam de questões de qualidade, este sistema de relatórios e seus processos devem ser geridos pelo responsável de qualidade.

## 9. Documentação relacionada com a qualidade

9.1 A documentação relevante inclui partes do Manual de formação e de procedimentos, que pode ser incluído num Manual de Qualidade separado.

9.2. Para além disso, a documentação relevante deve incluir o seguinte:

- (a) Política e estratégia da qualidade;
- (b) Glossário;
- (c) Perfil de risco organizacional;
- (d) Plano de gestão de riscos;
- (e) Matriz de coerência;
- (f) Procedimentos de ações corretivas e preventivas e sistema de relatórios;
- (g) Normas de formação específicas;
- (h) Descrição da organização;
- (i) Atribuição de deveres e responsabilidades,
- (j) Procedimentos de formação relacionados com o sistema de qualidade para assegurar a conformidade regulamentar.

9.3 A documentação do programa de auditoria de QA deve refletir:

- (a) O calendário do processo de monitorização;
- (b) Procedimentos de auditoria;
- (c) Procedimentos de notificação;
- (d) Procedimentos de ação corretiva e seguimento;
- (e) O sistema de registo;
- (f) Controlo de documentos.

### 10. Programa de auditoria de garantia de qualidade

O programa de auditoria de QA deve incluir todas as ações planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança de que toda atividade de treino é realizada de acordo com todos os requisitos, normas e procedimentos.

### 11. Inspeção de qualidade

11.1 O objetivo principal de uma inspeção de qualidade é revisar um documento ou observar um determinado evento, ação, visando, nomeadamente, verificar se os procedimentos e requisitos de treino estabelecidos são seguidos durante a condução da inspeção e se o padrão exigido é alcançado.

11.2 Exemplos de áreas típicas para inspeções de qualidade são:

- (a) Sessões de formação a decorrer;
- (b) manutenção, se aplicável;
- (c) Normas técnicas; e
- (d) Normas de formação.

### 12. Auditorias de qualidade

12.1. Uma auditoria é uma comparação sistemática e independente entre a forma como a formação está a ser conduzida e a forma como deve ser conduzida de acordo com os procedimentos de formação publicados.

12.2. As auditorias devem incluir pelo menos os seguintes procedimentos e processos de qualidade:

- (a) Uma descrição do âmbito da auditoria, que deve ser explicada ao pessoal auditado;
- (b) Planeamento e preparação;
- (c) Recolha e registo de evidências; e
- (d) Análise das evidências.

12.3 As várias técnicas que contribuem para uma auditoria eficaz são:

- (a) Uma revisão dos documentos publicados;
- (b) entrevistas ou discussões com o pessoal;
- (c) O exame de uma amostra adequada de registos;
- (d) O testemunho das atividades que constituem a formação;
- (e) A preservação de documentos e registo de observações.

### 13. Auditores

13.1. Uma ATO deve decidir, dependendo da complexidade da organização e a formação em curso, sobre a utilização de uma equipa de auditoria ou um único auditor. Em qualquer dos casos, a equipa de auditoria ou auditor deve ter experiência de treino relevante.

13.2. As responsabilidades dos auditores devem ser claramente definidas na documentação relevante.

### 14 Independência do auditor

14.1. Os auditores não devem ter qualquer envolvimento no dia-a-dia na área da atividade de manutenção que vão auditar.

14.2. Uma ATO pode, além de usar os serviços de pessoal dedicado em tempo integral pertencentes a um departamento de qualidade em separado, realizar a monitorização de áreas ou atividades específicas pelo uso de auditores a tempo parcial. Uma ATO cuja estrutura e dimensão não justifica o estabelecimento de auditores em tempo integral, pode realizar a função de auditoria, recorrendo à utilização de pessoal interno a tempo parcial ou a uma fonte externa, sob os termos de um acordo aceitável para a autoridade aeronáutica.

14.3. Em todos os casos, a ATO deve desenvolver procedimentos adequados para assegurar que as pessoas diretamente responsáveis pelas atividades a serem auditadas não são selecionadas como parte da equipe de auditoria. Quando são utilizados auditores externos, é essencial que qualquer especialista externo tenha uma familiarização com o tipo de atividade realizado pela ATO.

14.4 O programa de garantia de qualidade da ATO deve identificar as pessoas internas à organização que têm experiência, responsabilidade e autoridade para:

- (a) identificar e registar quaisquer problemas ou constatações, e as provas necessárias para comprovar tais problemas ou constatações;
- (b) iniciar ou recomendar soluções para problemas ou constatações através de canais de comunicação designados;
- (c) verificar a implementação das soluções em prazos específicos e razoáveis;
- (d) reportar diretamente ao responsável de qualidade.

### 15. Programa de auditoria

15.1 Um programa de garantia de qualidade deve incluir um plano de auditoria definido e um ciclo de revisão periódica. O plano deve ser flexível no sentido de permitir auditorias não programadas quando tendências negativas são identificadas. O responsável da qualidade deve agendar auditorias de acompanhamento, quando necessário, para verificar que a ação corretiva resultante de uma não conformidade foi realizada e foi eficaz.

15.2 Uma ATO deve estabelecer um plano de auditorias para ser concluída durante um período de calendário específico. Esse plano deve ser influenciado pelo perfil de risco organizacional e deve estar refletido tanto no plano de gestão de risco, como nos documentos de matriz de coerência. No mínimo, todos os aspetos de treino devem ser revistos dentro de um período de 12 (doze) meses, de acordo com o programa de auditoria.

15.3 Quando uma ATO define o plano de auditoria, deve ter em conta as mudanças significativas para a gestão, organização, treino, ou tecnologias, bem como as alterações dos requisitos regulamentares.

### 16. Monitorização e ação corretiva

16.1. O objetivo da monitorização dentro do sistema de qualidade é essencialmente investigar e avaliar a sua eficácia e, assim, garantir o cumprimento contínuo com as políticas estabelecidas e normas de treino. As funções de monitorização e ação corretiva estão sob a responsabilidade do responsável de qualidade. Esta atividade de monitorização é baseada em:

- (a) Inspeções de qualidade;
- (b) Auditorias de qualidade;
- (c) Relatórios de ações corretivas e preventivas e subsequente seguimento.

16.2. Qualquer não-conformidade identificada, como resultado da monitorização, deve ser comunicada pelo responsável da qualidade ao responsável da área para tomar ações corretivas ou, se for o caso, ao Administrador Responsável. Essa não conformidade deve ser registada, com o propósito de uma investigação mais aprofundada, a fim de determinar a causa e permitir a recomendação de ações corretivas apropriadas.

16.3 O programa de garantia de qualidade deve incluir procedimentos para assegurar que as ações corretivas e preventivas são tomadas em resposta a constatações. O Pessoal que implementa estes procedimentos deve monitorizar essas ações para assegurar que foram concluídas e verificar a sua eficácia. A responsabilidade pela implementação das ações corretivas é do departamento onde a não conformidade foi identificada. O Administrador Responsável terá a responsabilidade final para garantir, por meio do responsável de qualidade, que a ação corretiva restabelece a conformidade com a norma, exigido pela autoridade aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pela ATO.

16.4 Como parte de seu sistema de qualidade, a ATO deve identificar clientes internos e externos e monitorizar a sua satisfação através da medição e análise do retorno.

### 17. Processo de melhoria contínua

17.1 O responsável da qualidade deve ser responsável pela revisão e melhoria contínua das políticas, processos e procedimentos do sistema de qualidade estabelecido. As seguintes ferramentas, nas quais o responsável da qualidade se baseia, são essenciais para o processo contínuo de melhoria contínua:

- (a) Perfil de risco organizacional;
- (b) Plano de gestão de riscos;
- (c) Matriz de coerência;
- (d) Relatórios de ações corretivas e preventivas;
- (e) Relatórios de inspeção e de auditoria.

17.2. Essas ferramentas e processos estão inter-relacionados e ajudam a definir os esforços de melhoria contínua da organização. Por exemplo, qualquer relatório de ação corretiva ou preventiva pode identificar uma deficiência ou uma oportunidade de melhoria. Tal como referido no ponto 8.2 da presente NI, o responsável da qualidade é então obrigado a assegurar que a questão identificada seja abordada e efetivamente implementada. O mesmo é verdade, quando a descoberta de um problema é identificada durante uma inspeção ou auditoria.

17.3 A implementação efetiva da mudança e a subsequente validação de que a mudança realmente resultou no resultado desejado é crítica para o processo de melhoria contínua. Simplesmente introduzir uma sugestão bem-intencionada de melhoria na organização sem administrar, cuidadosamente, essa mudança pode ter consequências indesejáveis. Portanto, cabe ao responsável da qualidade a responsabilidade de introduzir, monitorizar e validar os esforços de melhoria.

17.4. Um processo simplista, mas eficaz para usar na gestão de melhoria contínua é conhecido como a abordagem Planear-Executar-Verificar-Atuar (plano-do-check-act) ou PDCA. A figura seguinte descreve esse ciclo de processo de melhoria contínua:

- (a) Planear. Mapear a implementação da mudança recomendada, identificando pelo menos:
  - (1) As pessoas que vão ser afetadas pela mudança
  - (2) As medidas de controlo qualificadas como necessárias para mitigar o risco;
  - (3) O resultado desejado e suas consequências pretendidas.
- (b) Executar o plano de implementação uma vez que todos os grupos afetados tenham aceite a proposta e compreendam seu papel na garantia do seu sucesso.
- (c) Aplicar a verificação de “fase” de controlo de qualidade suficientes durante toda a fase de implementação para assegurar que quaisquer desvios não intencionais na execução sejam identificados e tratados sem demora;
- (d) Atuar e analisar os resultados e tomar as medidas apropriadas, conforme necessário.



### 18. Revisão pela Gestão

18.1 A gestão deve realizar uma revisão sistemática, abrangente e documentada do sistema de qualidade, políticas e procedimentos de treino, e deve considerar:

- (a) Os resultados das inspeções de qualidade, auditorias e quaisquer outros indicadores;
- (b) A eficácia global de gestão da organização em alcançar os objetivos estabelecidos;
- (c) A correção de tendências, e evitar, sempre que possível, futuras não-conformidades.

18.2 As conclusões e recomendações feitas como resultado duma revisão pela gestão devem ser apresentadas por escrito ao responsável pela ação. O responsável deve ser uma pessoa que tenha autoridade para resolver problemas relevantes e tomar medidas.

18.3. O Administrador Responsável deve decidir sobre a frequência, o formato e a estrutura das atividades internas de revisão pela gestão.

### 19. Registos

19.1 Registos precisos, completos e prontamente acessíveis que documentam os resultados do programa de garantia de qualidade devem ser mantidos pela ATO. Os registos são dados essenciais que permitem uma ATO analisar e determinar as causas primárias de não-conformidade, de modo a que as áreas de não-conformidade possam ser identificadas e subsequentemente tratadas.

19.2. Os seguintes registos devem ser mantidos por um período de 5 anos:

- (a) Planos de auditoria;
- (b) Os relatórios de inspeção e auditoria de qualidade;
- (c) As respostas às não-conformidades;
- (d) Os relatórios de ação corretiva;
- (e) Relatórios de fecho e de seguimento;
- (f) Relatórios da revisão pela gestão.

### 20. Responsabilidade da Garantia da Qualidade pelas ATO Satélites

20.1. Uma ATO pode decidir subcontratar determinadas atividades a organizações externas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.

20.2 A responsabilidade final pelo treino prestado pela ATO satélite permanece sempre com a ATO. Um acordo escrito deve existir entre a ATO e a ATO satélite, definindo claramente, os serviços de treino a serem fornecidos e o nível de qualidade exigido. As atividades da ATO satélite, relevantes para o acordo, devem ser incluídas no programa de garantia de qualidade da ATO.

20.3 A ATO deve garantir que a ATO satélite tem a necessária autorização / aprovação, quando necessário, e controla os recursos e a competência para realizar a tarefa.

**21. Treino de QA**

21.1. Uma formação adequada e completa é essencial para otimizar a qualidade em todas as organizações. A fim de alcançar os resultados adequados dessa formação, a ATO deve assegurar que todos os membros do pessoal entendam os objetivos estabelecidos no manual de qualidade a um nível relevante para as suas funções, incluindo:

- (a) Conceito de QA e sistemas associados;
- (b) Gestão da qualidade;
- (c) Manual de qualidade;
- (d) Inspeções e técnicas de auditoria;
- (e) Relatórios e registos.

21.2. Tempo e recursos devem ser alocados para fornecer níveis adequados de treino de QA a cada colaborador.

21.3. Os cursos de QA estão disponíveis a partir de várias instituições, e uma ATO deve considerar a possibilidade de oferecer esses cursos para aqueles propensos a se envolver na gestão de sistemas de qualidade. As ATO com pessoal suficiente e devidamente qualificado devem considerar a possibilidade de realizar o treino internamente.

**22. Responsabilidade da Garantia da Qualidade pelas subcontratadas****22.1. Subcontratadas**

22.1.1. As ATO's podem decidir subcontratar determinadas atividades a entidades externas para a prestação de serviços relacionados a áreas como:

- (a) Formação;
- (b) Manutenção;
- (c) Preparação do Manual.
- (d) Materiais de apoio.

4.1.2 A responsabilidade final pelo produto ou serviço prestado pelo subcontratado permanece sempre com a ATO. Um acordo escrito deve existir entre a ATO e o subcontratado, definindo, claramente, os serviços relacionados com a segurança e qualidade a serem fornecidos. As atividades do subcontratado, relacionadas com a segurança, relevantes para o acordo, devem ser incluídas no programa de garantia de qualidade da ATO.

4.1.3 A ATO deve garantir que o subcontratado tem a necessária autorização / aprovação, quando necessário, e controla os recursos e a competência para realizar a tarefa.

**NI: 3.D.105 – Requisitos adicionais de pessoal de gestão**

(a) O administrador responsável deve:

- (1) Ser titular de licenciatura em gestão ou em qualquer das áreas conexas com a aviação civil, ou que seja titular ou tenha sido titular de uma licença de aviação aceitável pela autoridade aeronáutica;
- (2) Possuir experiência prática na aplicação de normas de segurança da aviação e de operação seguras;
- (3) Estar familiarizado com os sistemas de gestão, preferencialmente na área da aviação civil;
- (4) Possuir experiência de gestão adequada, de preferência numa organização comparável;
- (5) Ter cinco anos de experiência de trabalho relevante, dos quais, pelo menos, dois anos devem ser no setor aeronáutico.
- (6) O administrador responsável deve ter um conhecimento abrangente de:
  - (i) Regulamentos de segurança aplicáveis em Cabo Verde e quaisquer requisitos e procedimentos associados;

(ii) Especificações de formação do titular do certificado ATO;

(iii) Necessidades, e o conteúdo das partes relevantes dos manuais do titular do certificado ATO;

(7) O administrador responsável deve:

(i) Estar investido de autoridade corporativa para garantir que todas as operações e atividades desenvolvidas possam ser financiadas e realizadas de acordo com os regulamentos aeronáuticos aplicáveis.

(ii) Estabelecer e promover a política de segurança e qualidade.

(b) O diretor de formação deve:

(1) Ter larga experiência como instrutor nas áreas relevantes para as formações ministradas pela ATO e possuir boas capacidades de gestão;

(2) As responsabilidades do diretor de formação, incluem:

(i) Assegurar que as formações ministradas estão conformes com o CV- CAR 2.1, CV- CAR 2.2 ou CV- CAR 2.3;

(ii) Garantir a integração satisfatória da instrução teórica, da instrução prática e ainda a formação de voo numa aeronave ou num dispositivo de treino, consoante aplicáveis;

(iii) Supervisionar os progressos realizados por cada instruendo.

(c) O responsável pela qualidade deve:

(1) Deter uma licenciatura de engenharia aeronáutica ou nas áreas conexas com a aviação civil, ou ser titular ou tenha sido titular de uma licença de pessoal de aviação aceite pela autoridade aeronáutica;

(2) Ter pelo menos cinco anos de experiência na aviação civil;

(3) Ter experiência de auditoria;

(4) O responsável de qualidade deverá ter realizado as seguintes formações ou cursos:

(i) Conhecimentos práticos dos regulamentos aplicáveis;

(ii) Fatores Humanos;

(iii) Formação em sistemas de qualidade e técnicas de auditoria;

(iv) Outros cursos relevantes, conforme exigido pela autoridade aeronáutica;

(5) O responsável de qualidade tem a responsabilidade de:

(i) Acompanhar a conformidade da organização de formação de acordo com o CV-CAR 3;

(ii) Solicitar medidas corretivas, quando necessário, aos responsáveis designados, conforme apropriado.

(d) O responsável pela manutenção deve:

(1) Ser titular de licenciatura em engenharia aeronáutica, ou equivalente, ou possuir uma licença de pessoal de aviação, aceite pela autoridade aeronáutica;

(2) Possuir pelo menos cinco anos de experiência de aeronavegabilidade contínua de aeronave, que pode ser adquirida enquanto estiver trabalhando em supervisão de manutenção, planeamento de manutenção, desenvolvimento de engenharia ou ambiente de oficina;

(3) Ter pelo menos três anos de experiência em cargos de supervisão que podem ser realizados durante os cinco anos de experiência exigidos no parágrafo (2);

- (4) Ter uma compreensão relativamente ao funcionamento das operações do titular do certificado de ATO:
- (i) Normas de segurança da aviação e práticas operacionais seguras;
  - (ii) Especificações de formação do titular de certificado de ATO;
  - (iii) Os requisitos dos manuais da ATO;
  - (iv) Princípios de fatores humanos;
  - (v) Todos os requisitos de manutenção e de aeronavegabilidade adequados da regulamentação nacional e do manual do titular do certificado de ATO;
  - (vi) Treinos/cursos de tipo de aeronave relevantes, conforme exigido pela autoridade aeronáutica.
- (5) O responsável pela manutenção assume a responsabilidade por:
- (i) Controlo e direção da manutenção, gestão e supervisão da manutenção e da aeronavegabilidade permanente das aeronaves do titular do ATO;
  - (ii) Qualquer ação corretiva resultante do monitoramento da conformidade de qualidade.
- (e) O Chefe de instrutor deve:
- (1) Ser titular de autorização ou qualificação de instrutor em conformidade com os requisitos constantes do CV CAR 2.1, 2.2 e 2.3;
  - (2) Ter larga experiência prática de aviação;
  - (3) Ter o mínimo de 5 anos de experiência como instrutor;
  - (4) Ser responsável pela supervisão de todos os instrutores e pela padronização de toda a instrução de conhecimentos teóricos;
- (f) O Chefe de instrutor de voo deve:
- (1) Possuir uma experiência de voo mínima de 1.000 horas nas funções de PIC, das quais 500 horas tenham sido obtidas a ministrar instrução de voo relacionada com os cursos ministrados, podendo 200 horas das mencionadas 500 horas ser obtidas a ministrar instrução de instrumentos no solo;
  - (2) Ser responsável pela supervisão dos instrutores de voo e de dispositivos de simulador de voo e ainda pela normalização de todas as instruções de voo, incluindo as instruções no dispositivo de treino artificial;
  - (3) Ser titular de uma licença de piloto profissional mais alta relacionada com os cursos de treino de voo realizados;
  - (4) Possuir as qualificações relacionadas com os cursos de formação de voo realizados;
  - (5) Possuir uma qualificação de instrutor de voo para pelo menos um dos tipos de aeronaves utilizados no curso.
- (3) Área apropriada para a aplicação de materiais de acabamento, incluindo pulverização de tinta;
- (4) Áreas adequadas equipadas com tanque de lavagem e equipamento de desengorduramento com pressão de ar ou outro equipamento de limpeza adequado;
- (5) Instalações adequadas para motores em funcionamento;
- (6) Área adequada com equipamento apropriado, incluindo bancos de teste, mesas e equipamentos de teste, para desmontar, reparar e inspecionar;
- (7) Sistemas de ignição, artigos e equipamentos elétricos;
- (8) Carburadores e sistemas de combustível;
- (9) Sistemas hidráulicos e de vácuo para aeronaves, motores de aeronaves e seus artigos.
- (10) Espaço apropriado com equipamento adequado, incluindo mesas, bancos, suportes e macacos para desmontar, inspecionar e equipar aeronaves;
- (11) Espaço apropriado com equipamento adequado para desmontar, inspecionar, montar, solucionar problemas e motores de tempo.
- (b) Um requerente ou o titular de um certificado de ATO deve possuir e manter o seguinte equipamento instrucional conforme apropriado para a qualificação procurada:
- (1) Vários tipos de estruturas de aeronaves, sistemas e componentes de aeronaves, grupos motopropulsores e sistemas e componentes de motores (incluindo hélices) de uma quantidade e tipo adequados para completar os projetos práticos exigidos pelo seu programa de formação aprovado;
  - (2) Pelo menos uma aeronave de um tipo aceitável para a autoridade aeronáutica.
- (c) Um requerente ou o titular de um certificado de ATO deve possuir células, propulsores, hélices, aparelhos e componentes dos mesmos, destinados a instrução e dos quais os estudantes irão adquirir uma experiência prática de trabalho e assegurarão que as células, hélices, aparelhos e seus componentes sejam suficientemente diversificados para mostrar os diferentes métodos de construção, montagem, inspeção e operação quando instalados numa aeronave para utilização.

#### NI: 3.F.105 – Manual de Formação e de Procedimentos

#### NI 3.E.110 (C) (3) – Requisitos adicionais de organização de formação de TMA

- (a) O requerente ou titular de um certificado ATO devem dispor de instalações, conforme determinado pela autoridade aeronáutica, adequadas para o número máximo de alunos que se espera que sejam formados a qualquer momento, da seguinte forma:
- (1) Uma sala de aula fechada;
  - (2) Instalações adequadas dispostas para assegurar uma separação adequada do espaço de trabalho, para peças, ferramentas, materiais e artigos semelhantes;
- (a) A ATO deve fornecer um Manual de formação e de procedimentos, aprovado pela autoridade, para o uso e orientação do pessoal envolvido.
- (b) Este Manual pode ser emitido em partes separadas e conter, pelo menos, as seguintes informações:
- (1) Organograma da organização de formação;
  - (2) O nome, deveres e qualificação da pessoa designada como administrador responsável;
  - (3) Nomes, títulos do pessoal de gestão e do pessoal afeto à ministração das formações propostas bem como, as respetivas qualificações e a descrição das suas funções na ATO;
  - (4) Uma descrição das instalações e recursos, incluindo o endereço da organização de formação e dos seus satélites, o programa de formação, os cursos propostos a serem ministrados em cada um dos locais, os equipamentos, dos dispositivos de simulação artificial (incluindo FSTD), e a indicação de quaisquer aeródromos ou locais a serem utilizados, de acordo com a subsecção 3. E.100;
  - (5) Lista das aeronaves a serem utilizadas, referindo a sua utilização em instrução de voo, devendo cumprir as formalidades legais vigentes.

- (6) Uma descrição geral do âmbito da formação/formação autorizada nos termos da aprovação da ATO;
  - (7) Os conteúdos dos programas de formação oferecidos, incluindo o material didático e o equipamento a utilizar;
  - (8) Uma descrição do sistema de garantia de qualidade da organização;
  - (9) Uma descrição dos procedimentos usados para estabelecer e manter a competência do pessoal de instrução;
  - (10) Uma descrição do método utilizado para o preenchimento e conservação dos registos de formação;
  - (11) Uma descrição, quando aplicável, da formação adicional necessária para cumprir os procedimentos e requisitos do operador;
  - (12) Uma descrição da seleção, função e deveres das pessoas aprovadas para realizar testes para uma licença ou qualificação, quando uma ATO estiver aprovada pela autoridade aeronáutica para realizar tais testes.
- (c) A ATO deve assegurar que o manual de formação e de procedimentos seja objeto de alterações necessárias para garantir a atualização das informações nele contidas.
  - (d) A ATO deve fornecer prontamente cópias de todas as alterações ao manual de formação e de procedimentos à autoridade aeronáutica, aos outros funcionários e às organizações para as quais tenha ou deva ser facultado.
  - (e) O manual de formação e de procedimentos deve seguir o seguinte modelo e conteúdo.

### Parte I

#### 1. Geral

- 1.1 Preâmbulo relativo ao uso e aplicabilidade do manual.
- 1.2 Índice.
- 1.3 Alteração, revisão e distribuição do manual:
  - (a) Procedimentos de alteração;
  - (b) Página de registo de alterações;
  - (c) Lista de distribuição;
  - (d) Lista de páginas efetivas.
- 1.4 Glossário de definições e termos significativos, incluindo uma lista de acrónimos e / ou abreviaturas.
- 1.5 Descrição da estrutura e disposição do manual, incluindo:
  - (a) As várias partes, secções, assim como o seu conteúdo e utilização;
  - (b) O sistema de numeração dos parágrafos.
- 1.6 Descrição do âmbito da formação autorizada nos termos da aprovação da organização.
- 1.7 Organização (organigrama da organização de gestão da ATO) e o nome do pessoal de gestão.
- 1.8 Qualificações, responsabilidades e sucessão de comando do pessoal de gestão e do pessoal operacional chave, incluindo mas não limitado ao:
  - (a) Administrador responsável;
  - (b) Diretor de formação;
  - (c) Chefe de instrutores de voo, se aplicável;
  - (d) Chefe de instrutores de terra, se aplicável;
  - (e) Responsável da qualidade;
  - (f) Responsável de manutenção, se aplicável;

- (g) Responsável de segurança operacional;
- (h) Instrutores;
- (i) Examinadores, avaliadores e auditores.

#### 1.9 Políticas que lidam com:

- (a) Os objetivos da organização de formação, incluindo a ética e os valores;
- (b) A seleção do pessoal ATO e a manutenção das suas qualificações;
- (c) Conceção e desenvolvimento do programa de formação, incluindo a necessidade de validação e revisão do programa, assim como a contratação de serviços de terceiros para o desenvolvimento de programas de formação;
- (d) A avaliação, seleção e manutenção de materiais e dispositivos de formação;
- (e) A manutenção das instalações e equipamentos de formação;
- (f) Desenvolvimento e manutenção de um modelo de gestão do sistema de qualidade;
- (g) Desenvolvimento e manutenção duma cultura focada na segurança no local de trabalho, incluindo, quando aplicável, a implementação de um modelo de sistema de gestão da segurança operacional.

#### 1.10 Descrição das instalações, equipamentos e materiais de formação disponíveis, incluindo:

- (a) Instalações de uso geral, incluindo escritórios, lojas e arquivos, bibliotecas ou áreas de referência;
- (b) Endereço da organização de formação e dos seus satélites;
- (c) Os cursos propostos a serem ministrados em cada um dos locais;
- (d) A lista de aeronaves para a formação, se aplicável;
- (e) O número e a dimensão das salas de aula, incluindo o equipamento instalado;
- (f) O tipo e o número de dispositivos de formação, incluindo a sua localização, se não for no local principal de formação;
- (g) A indicação dos aeródromos e locais a serem utilizados.

### 2. Formação do pessoal

2.1 Identificação de pessoas ou posições responsáveis pela manutenção de padrões de desempenho e para assegurar a competência do pessoal.

2.2 Detalhes dos procedimentos para validar as qualificações e determinar a competência do pessoal instrucional conforme exigido pela subsecção secção 3.D.100.

2.3 Detalhes dos programas de formação inicial e recorrente para todo o pessoal conforme requerido pela secção 3.D.100.

2.4 Procedimentos para verificação de proficiência e formação de atualização (upgrading).

### 3. Programas de formação de clientes

Os programas de formação do cliente abrangem cada programa de formação individual conduzido pela organização de formação para seus clientes. Os programas de formação consistem num plano de formação, num programa de formação prática e num programa de conhecimentos teóricos, se aplicável, conforme descrito nos pontos 3.1, 3.2 e 3.3 abaixo.

#### 3.1 Plano de formação

3.1.1 O objetivo do curso sob a forma de uma declaração do que o aluno deve ser capaz de fazer como resultado da formação, o nível de desempenho e as restrições de formação a observar.

#### 3.1.2 Requisitos de pré-entrada, incluindo:

- (a) Idade mínima;

(b) Requisitos em matéria de educação ou de qualificação;

(c) Requisitos médicos;

(d) Requisitos linguísticos.

3.1.3 Créditos de conhecimentos, experiência ou outras qualificações prévias, que devem ser obtidos junto da autoridade aeronáutica antes do início da formação.

3.1.4 Currículos de formação, incluindo:

(a) Formação teórica (conhecimentos);

(b) Formação prática (perícia);

(c) Formação no domínio dos fatores humanos (atitudes);

(d) Avaliação e exames;

(e) Monitorização do processo de formação, incluindo as atividades de avaliação e exame.

3.1.5 Políticas de formação em termos de:

(a) Restrições relativas à duração dos períodos de formação dos estudantes e dos instrutores;

(b) Se aplicável, períodos de repouso mínimos, conforme legislação aplicável.

3.1.6 Política para a condução da avaliação do aluno, incluindo:

(a) Procedimentos para autorização de testes;

(b) Procedimentos para a formação de recuperação antes da repetição do teste e teste de conhecimento;

(c) Relatórios e registos de testes;

(d) Procedimentos para a verificação do progresso das competências e testes de perícia;

(e) Procedimentos para testes de progresso de conhecimento e testes de conhecimento, incluindo procedimentos para preparação de testes de conhecimento, tipo de perguntas e avaliações e padrões necessários para um passe;

(f) Procedimentos para a análise e revisão das questões e para a emissão de exames de substituição (aplicável aos testes de conhecimento).

3.1.7 Política relativa à eficácia da formação, incluindo:

(a) Procedimentos de ligação entre os departamentos de formação;

(b) Requisitos relativos à apresentação de relatórios e à documentação;

(c) Sistema interno de retorno para deteção de deficiências de formação;

(d) Normas de execução em diferentes etapas de formação para assegurar a normalização;

(e) Responsabilidades individuais dos alunos;

(f) Procedimentos para corrigir progressos insatisfatórios;

(g) Procedimentos de mudança de instrutores;

(h) Número máximo de mudanças de instrutor por aluno;

(i) Procedimentos para suspender um aluno da formação.

3.2 Programas de formação não baseados em competências.

3.2.1 Programa de formação prático

3.2.1.1. Uma declaração de como o curso será dividido em fases, indicando como as fases serão organizadas para garantir a conclusão na sequência de aprendizagem mais adequada e que os exercícios são repetidos na frequência adequada.

3.2.1.2 Horários do programa para cada fase e para grupos de aulas dentro de cada fase e quando os testes de progresso devem ser realizados.

3.2.1.3 Uma declaração do padrão de proficiência necessária antes de progredir de uma fase de formação para a seguinte. Inclui requisitos mínimos de experiência e conclusão satisfatória do exercício antes de iniciar a próxima fase.

3.2.1.4 Requisitos para os métodos de instrução, particularmente no que diz respeito à adesão aos programas e especificações de formação.

3.2.1.5 Instrução para a realização e documentação de todas as verificações de progresso.

3.2.1.6 Instrução, quando aplicável, dada a todos os examinadores quanto à realização de exames e testes.

3.2.2 Programa de conhecimentos teóricos

O programa de estudos para o ensino de conhecimentos teóricos deve ser estruturado de forma geral, como no ponto 3.2 supra, mas com uma especificação de formação e objetivo para cada disciplina.

3.3. Plano de estudos para programas de formação com base em competências

3.3.1 Os programas de formação focados na obtenção de padrões de desempenho desejados para trabalho ou tarefas específicas devem basear-se nas competências.

3.3.2 Os programas de formação focados em competências são baseados numa análise do trabalho e das tarefas para definir os conhecimentos, perícia e atitudes necessários para realizar um trabalho ou uma tarefa. Tais programas utilizam uma abordagem integrada em que a formação do conhecimento subjacente para executar uma tarefa é seguida pela prática da tarefa de modo que o instruído possa adquirir os conhecimentos, perícias e atitudes subjacentes relacionados à tarefa de forma mais eficaz.

3.3.3 Como resultado, o plano de estudos é estruturado num único documento que por sua vez é subdividido em módulos contendo o objetivo de formação e as mesmas informações do ponto 3.2.1, mas aplicado tanto ao conhecimento teórico como à formação prática ministrada pelo módulo.

4. Os testes e verificações efetuados pela ATO para a emissão de uma licença ou de uma qualificação

4.1 Quando a autoridade aeronáutica autorizar uma ATO a realizar os testes necessários para a emissão de uma licença ou qualificação de acordo com o manual de formação e de procedimentos, o manual deve incluir:

(a) O (s) nome (s) do (s) pessoal (s) que exerce a gestão, o controlo e o âmbito da autoridade;

(b) A função e deveres do pessoal autorizado;

(c) Se a ATO tiver sido autorizada a nomear pessoal para realizar os testes necessários para a emissão de uma licença ou qualificação, os requisitos mínimos para a nomeação, bem como o processo de seleção e nomeação;

(d) Os requisitos aplicáveis estabelecidos pela autoridade aeronáutica, tais como:

(1) Os procedimentos a seguir na realização de verificações e testes;

(2) Os métodos de preenchimento e conservação dos registos de testes, nos termos exigidos pela autoridade aeronáutica.

## 5. Registos

5.1 Política e procedimentos relativos a:

(a) Registos de presença;

(b) Registos de formação de alunos;

(c) Registos de formação e qualificação do pessoal;

(d) Pessoa responsável pela verificação dos registos e cadernetas pessoais dos estudantes;

- (e) Natureza e frequência dos controlos dos registos;
- (f) Normalização do preenchimento dos registos;
- (g) Preenchimento das cadernetas pessoais;
- (h) Segurança dos registos e documentos.

#### 6. Sistema de gestão da segurança operacional (se aplicável)

6.1 O requisito de adoção de práticas de SGSO deve restringir-se apenas às entidades de formação cujas atividades tenham impacto direto na operação segura de aeronaves. Caso tal requisito se aplique à ATO, o manual de formação e de procedimentos, conforme mencionado no parágrafo 1.9 acima, deve abordar o SGSO da ATO com referência a um manual separado ou incluir as práticas de SGSO no manual de formação e de procedimentos.

#### 7. Garantia de qualidade

7.1 Fornecer uma breve descrição das práticas de garantia de qualidade, conforme exigido na subsecção 3.C.110, com referência a um manual de qualidade separado ou incluir as práticas de Garantia de qualidade no manual de formação e de procedimentos.

#### 8. Apêndices

##### 8.1. Conforme necessário:

- (a) Modelos de teste de progresso;
- (b) Modelos de cadernetas, relatórios de teste e registos;
- (c) Uma cópia do documento de aprovação da ATO.

#### Parte II - Conteúdo adicional para organizações de formação de voo (utilizando aeronaves)

#### 9. Formação de voo – Geral

9.1 Qualificações, responsabilidades e regras de substituição em caso de ausência ou impedimentos do pessoal de gestão e do pessoal operacional chave (além do parágrafo 1.8 acima), incluindo mas não limitado a:

- (a) Instrutor principal de voo;
- (b) Instrutor principal de terra.

9.2 Políticas e procedimentos (além do parágrafo 1.9 acima) que tratam de:

- (a) Aprovação dos voos;
- (b) Responsabilidades do PIC;
- (c) Procedimentos de planeamento de voo - gerais;
- (d) Transporte de passageiros;
- (e) Sistema de controlo operacional;
- (f) Notificação de perigos, incidentes e acidentes;
- (g) Períodos de serviço e limitações de tempo de voo para os membros de tripulação de voo e para os estudantes, conforme estatuído legalmente;
- (h) Períodos de repouso mínimos para os membros de tripulação de voo e para os estudantes, conforme estatuído legalmente.

9.3 Descrição das instalações e equipamentos disponíveis (além do parágrafo 1.10), incluindo:

- (a) FSTD e aeronaves de formação;
- (b) Instalações de manutenção e áreas de estacionamento das aeronaves de formação;
- (c) Sala de aula com computadores;
- (d) Áreas de briefing e controlo de despacho.

#### 10. Informações operacionais da aeronave

10.1 Limitações operacionais e de certificação.

10.2 Manuseio de aeronaves, incluindo:

- (a) Limitações de desempenho;
- (b) Utilização de listas de verificação;
- (c) Procedimentos operacionais normalizados;
- (d) Procedimentos de manutenção da aeronave.

10.3 Instruções para o carregamento e fixação da carga da aeronave.

10.4 Procedimentos de abastecimento.

10.5 Procedimentos de emergência.

#### 11. Rotas

11.1 Critérios de desempenho tais como descolagem, em rota, aterragem, etc.

11.2 Procedimentos para o planeamento de voo, incluindo:

- (a) Requisitos de combustível e de óleo;
- (b) Altitudes mínimas de segurança;
- (c) Planeamento de contingências (por exemplo, cenários de emergência ou de desvio);
- (d) Equipamento de navegação.

11.3 Mínimos meteorológicos para todos os voos de formação instrucional durante operações diurnas, noturnas, VFR e IFR.

11.4 Mínimos meteorológicos para todos os voos de formação de estudantes em várias etapas de formação.

11.5 Rotas de formação e áreas de prática.

12. Plano de formação de voo

12.1 Currículos de formação (além do parágrafo 3.1.4 acima), incluindo, conforme aplicável, o:

- (a) Currículo de voo (mono-motor);
- (b) currículo de voo (multi-motor);
- (c) currículo de conhecimentos teóricos;
- (d) Currículo de formação em simulação de voo.

12.2 O regime geral dos programas diários e semanais de formação em voo, de formação em terra e de simulação de voo.

12.3 Políticas de formação (para além do ponto 3.1.5 acima) em termos de:

- (a) Restrições meteorológicas;
- (b) Tempo máximo de formação dos estudantes para o voo, conhecimentos teóricos e formação em simulação de voo, por dia / semana / mês;
- (c) restrições relativas aos períodos de formação dos estudantes;
- (d) A duração dos voos de formação em várias etapas;
- (e) O número máximo de horas individuais de voo dos estudantes em qualquer período diurno ou período noturno;
- (f) número máximo de voos individuais de formação de estudantes em qualquer período diurno ou período noturno;
- (g) Períodos de repouso mínimos entre períodos de formação.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.



**II SÉRIE**  
**BOLETIM**  
**OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.*  
*C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09*  
*Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)*

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**