

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento de Aviação Civil CV-CAR 2.1

Sumário: O CV-CAR 2.1 estabelece os requisitos de licenciamento da Tripulação de Voo, da Tripulação de Cabina e do Oficial de Operações de Voo.

Regulamento de aviação civil

CV-CAR 2.1

Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e de oficial de operações de voo

Decorridos oito anos após a última revisão do CV-CAR 2.1, levando em consideração o carácter dinâmico do setor aeronáutico civil bem como a evolução social e tecnológica, torna-se imperioso a sua revisão do regulamento que estabelece as condições para o licenciamento dos membros de tripulação de voo, de cabina e dos oficiais de operações de voo.

O artigo 37º da Convenção de Chicago (CCh) obriga os Estados-membros a adotarem na sua regulamentação nacional, as Normas e Práticas Recomendadas dos Anexos à CCh, com o maior grau possível de uniformidade.

A edição do presente CV-CAR preconiza a adoção das emendas 175, 176 e 178 do Anexo 1 à CCh no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas despoletado a necessidade de revisão dos CV-CAR 2.2, CV-CAR 2.3 e CV-CAR 3.

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

Foi substituído o termo certificado de membro da tripulação de cabina por licença de membro da tripulação de cabina, tendo em vista a harmonização da designação das licenças a todo o pessoal aeronáutico. Foi, também, introduzida o formato das licenças eletrónicas de pessoal, bem com a eliminação da validade das licenças do pessoal aeronáutico, ficando a licença dependente da validade e dos requisitos de manutenção das qualificações e averbamentos.

As matérias sobre verificadores de pilotos, de membro da tripulação de cabina e de oficial de operações de voo foram eliminadas do CV-CAR 2.1, passando a ser reguladas apenas pelo CV-CAR 8.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido a consulta pública, nos termos dos números 2 e 3 do artigo 22.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC) , 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 15º dos Estatuto da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, conjugado com o 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 BÁSICAS

2.1.A.105 Objeto

O presente CV-CAR estabelece:

- (a) Os requisitos para a emissão de licenças, qualificações, autorizações e designações do pessoal aeronáutico indicado na subsecção 2.1.A.110;
- (b) As condições em que essas licenças, qualificações, autorizações e designações são necessárias; e
- (c) Os privilégios e as limitações concedidas aos titulares dessas licenças, qualificações, autorizações e designações.

2.1.A.110 Âmbito de aplicação

O presente CV-CAR é aplicável:

- (a) Aos membros da tripulação de voo, aos membros da tripulação de cabina e ao oficial de operações de voo que exercem as suas funções no âmbito do disposto no presente CV-CAR;
- (b) Ao pessoal e às organizações envolvidas no licenciamento, na formação, no exame, na verificação e na avaliação em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

2.1.A.115 Definições

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

- (a) «Aeronave», qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reações do ar que não aquelas contra a superfície da terra;

Nota: Nos termos do presente CV-CAR, “aeronave” refere-se apenas às aeronaves civis, não incluindo as aeronaves públicas ou de Estado.

- (b) «Aeronave» (tipo de) , todas as aeronaves com o mesmo desenho básico, incluindo todas as modificações efetuadas à mesma, exceto aquelas que alterem as suas características de manobra ou características de voo;
- (c) «Altitude», a distância vertical de um nível, um ponto ou um objeto considerado como um ponto, medida a partir do nível médio do mar;
- (d) «Altitude de decisão ou altura de decisão», altitude ou altura especificada na aproximação de precisão ou na aproximação com guia vertical na qual deve ser iniciada uma manobra de aproximação falhada se não tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação;
- (e) «Avião complexo», avião que possui trem de aterragem retrátil, *flaps* e uma hélice de passo variável, ou no caso de um hidroavião, *flaps* e uma hélice de passo variável;
- (f) «Avião de desempenho elevado», um avião com um motor com mais de 200 cavalos;
- (g) «Balão», uma aeronave mais leve que o ar e não motorizado;
- (h) «Certificado Médico», o comprovativo emitido pela autoridade aeronáutica em como o titular da licença satisfaz requisitos específicos de aptidão física;
- (i) «Competência», dimensão do desempenho humano que é utilizada para prever com fiabilidade um bom desempenho no trabalho. Uma competência é manifestada e observada por meio de comportamentos que demonstrem conhecimento, perícia e atitudes relevantes para realizar atividades ou tarefas sob condições especificadas;
- (j) «Comportamentos observáveis», determinado comportamento relacionado com uma função que pode ser observado, podendo ou não ser mensurável;
- (k) «Condições», todo elemento que pode qualificar um ambiente específico no qual o desempenho será demonstrado;
- (l) «Conversão», ação praticada por Cabo Verde ao emitir a sua própria licença na base de uma licença emitida por outro Estado para a utilização em aeronaves registadas em Cabo Verde;
- (m) «Copiloto», 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;
- (n) «Crédito», reconhecimento de meios alternativos ou qualificações prévias;
- (o) «Critério de desempenho», declarações utilizadas para avaliar se os níveis de desempenho requeridos foram alcançados para uma competência. Um critério de desempenho consiste num

comportamento observável, condição ou condições e um padrão de competência;

(p) «Curso» significa:

- (1) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para a obtenção inicial ou a renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
- (2) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para cumprir determinados requisitos para a obtenção inicial ou a renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
- (3) Um currículo de formação ou de fase de um programa de formação para a qualificação de pessoal aeronáutico.

(q) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança operacional e na eficiência das operações aeronáuticas;

(r) «Diário de navegação», formulário assinado pelo piloto comandante de cada voo no qual fica registada a matrícula do avião, os nomes e as funções atribuídas aos membros da tripulação, o tipo de voo, e a data, local e hora da partida e chegada;

(s) «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:

- (1) 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;
- (2) 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;
- (3) 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.

(t) «Estrutura de competências da ICAO», uma seleção de competências para uma determinada disciplina de aviação civil, sendo que cada competência tem uma descrição associada e

comportamentos observáveis;

(u) «Examinador», qualquer pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica a conduzir um teste de proficiência de piloto, um teste prático para a obtenção de uma licença ou qualificação de pessoal aeronáutico ou um teste de conhecimentos, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(v) «Fase em rota», é a parte do voo que vai desde o fim da fase de decolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem;

(w) «Formação aprovada», formação realizada com base em currículos especiais e supervisão aprovada pela autoridade aeronáutica que, no caso de membros da tripulação de voo, é ministrada por uma Organização de Formação Aprovada;

(x) «Formação e avaliação com base em competências», formação e avaliação que se caracterizam por uma orientação para o desempenho, com ênfase nos padrões de desempenho e na sua medição, e o desenvolvimento de formação de acordo com as normas de desempenho específicas;

(y) «Gestão de recursos de pessoal de voo», programa desenvolvido para melhorar a segurança das operações de voo otimizando a utilização segura, eficiente e eficaz de recursos humanos, equipamento e informação através de uma melhoria na comunicação e na coordenação da tripulação;

(z) «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;

(aa) «Helicóptero», 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;

(ab) «Informação meteorológica», boletim, análise, previsão de meteorologia e qualquer outro documento relativo a condições meteorológicas existentes ou previstas;

(ac) «Instrutor autorizado», pessoa devidamente autorizada pela autoridade aeronáutica para ministrar instrução em conformidade com os requisitos estabelecidos pelos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2, CV-CAR 2.3 e CV-CAR 3;

(ad) «Licença atual», significa que o detentor cumpre os requisitos para o exercício dos privilégios da mesma, nomeadamente experiência recente, proficiência ou competência e proficiência linguística, conforme aplicável;

(ae) «Membro da tripulação de cabina», membro da tripulação que desempenha, no interesse da segurança dos passageiros, funções atribuídas pelo operador aéreo ou pelo piloto comandante da aeronave, mas que não deverá atuar como um membro da tripulação de voo;

(af) «Membro da tripulação de voo», 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;

(ag) «Monitorização», processo cognitivo para comparar um estado atual com um estado previsto;

Nota: A monitorização está integrada nas competências para uma determinada função dentro de uma disciplina da aviação civil, que servem como contramedidas no modelo de gestão de ameaças e erros. Requer conhecimento, perícia e atitudes para criar um modelo mental e tomar as medidas apropriadas quando os desvios são identificados.

(ah) «Oficial de operações de voo», pessoa titular da respetiva licença, designada pelo operador aéreo para assumir o controlo e a supervisão das operações de voo, devidamente qualificada nos termos dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, que presta apoio, informa ou dá assistência ao piloto comandante na realização segura do voo;

(ai) «Operação de Categoria I», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com uma altura de decisão não inferior a 200 pés ou com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual na pista não inferior a 550 m;

(aj) «Operação de Categoria II», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com uma altura de decisão inferior a 200 pés, mas não inferior a 100 pés e um alcance visual na pista não inferior a 350 m;

(ak) «Operação de Categoria IIIA», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com uma altura de decisão inferior a 100 pés ou sem uma altura de decisão e um alcance visual na pista não inferior a 200 m;

(al) «Operação de Categoria IIIB» uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com uma altura de decisão inferior a 50 pés ou sem uma altura de decisão e um alcance visual na pista inferior a 200 m, mas não inferior a 50 m;

(am) «Operação de Categoria IIIC», uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, sem altura de decisão nem limitações quanto ao alcance visual na pista;

(an) «Operador aéreo», qualquer organização que envolvida no transporte aéreo comercial doméstico ou internacional, quer diretamente, quer indiretamente, ou através de locação ou qualquer outro tipo de acordo;

- (ao) «Organização de formação aprovada», organização aprovada pela autoridade aeronáutica, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3, para ministrar as formações aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- (ap) «Padrão de competência», nível de desempenho definido como aceitável quando se avalia se a competência foi ou não alcançada;
- (aq) «Pilotar», manipular os comandos de voo de uma aeronave durante o tempo de voo;
- (ar) «Piloto comandante», o piloto designado pelo operador aéreo ou no caso da aviação geral, o proprietário, que está no comando e tem a responsabilidade pela condução segura de um voo;
- (as) «Piloto verificador (avião) », pessoa qualificada e com 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;
- (at) «Piloto verificador (simulador) », pessoa 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;
- (au) «Planador», 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;
- (av) «Plano de voo», informação especificada relativa a um voo pretendido ou parte de um voo de uma aeronave;
- (aw) «Qualificação», autorização inscrita numa licença ou anexada a ela, e da qual faz parte, que indica as condições especiais, os privilégios ou as limitações referentes a essa licença;
- (ax) «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;
- (ay) «Renovação de uma qualificação, autorização ou designação», ato administrativo levado a cabo depois de uma qualificação, autorização ou designação caducar que renova os privilégios da licença, qualificação, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (az) «Revalidação da qualificação, autorização ou designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de uma qualificação, autorização ou designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de uma licença, qualificação, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(ba) «Substâncias psicoativas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, sendo que o café e o tabaco estão excluídos;

(bb) «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;

(bc) «Tempo de pilotagem», o tempo durante o qual uma pessoa:

(1) Presta serviço como piloto requerido;

(2) Recebe formação de um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado; ou

(3) Dá formação como um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado.

(bd) «Tempo de serviço», o tempo total de serviço, a partir do momento em que uma pessoa identificada no presente 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;

(be) «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 fica em repouso depois de estacionada com o(s) motor(es) parados(s) , caso aplicável;

(1) «Tempo de voo - avião», o tempo total a partir do momento em que um avião começa a movimentar-se com o objetivo de se descolar, até ao momento em que fica finalmente em repouso no final do voo;

(2) «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 fica finalmente em repouso no final do voo, e as pás do rotor ficam paradas;

(3) «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 objetivo de se descolar até ao momento em que fica finalmente em repouso no final do voo.

(bf) «Tempo de voo a solo», o tempo de voo durante o qual um aluno-piloto é o único ocupante da aeronave;

(bg) «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;

(bh) «Tempo por instrumentos», o tempo de voo por instrumentos ou tempo por instrumentos em terra;

(bi) «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;

(bj) «Teste de perícia», teste de competência nas áreas de operações para obtenção de uma licença, 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;

(bk) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoativas por parte do pessoal aeronáutico de uma forma que:

(1) Constitua um prejuízo direto para o utilizador ou ponha em perigo a vida, a saúde ou o bem-estar de outros; ou

(2) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico.

(bl) «Validação», ação levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir a sua própria licença ou autorização, ao aceitar a licença ou autorização emitida por outro Estado como equivalente à sua própria licença ou autorização para uso em aeronaves registadas em Cabo Verde;

(bm) «Verificação de proficiência ou de competência», demonstração de competências, por parte dos titulares de licenças, tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações, e que pode incluir um exame oral;

(bn) «Voo de navegação», voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota pré-planeada usando procedimentos de navegação padronizados;

(bo) «Treino de voo», treino, que não seja treino em terra, recebido de um instrutor autorizado durante o voo numa aeronave;

(bp) «Visibilidade», em termos aeronáuticos, a visibilidade é o maior de entre os seguintes valores:

(1) A distância máxima a que um objeto negro de dimensões adequadas, situado próximo do solo, pode ser visto e reconhecido contra um fundo brilhante;

(2) A distância máxima a que luzes de aproximadamente 1.000 candelas podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

(bq) «Voo», o período desde a descolagem até à aterragem;

(br) «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.

2.1.A.120 Siglas e Acrónimos

No âmbito do presente CV-CAR, as seguintes siglas e acrónimos têm os seguintes significados:

- (a) A - Avião;
- (b) AIP - *Aeronautical Information Publication* (Publicação de Informação Aeronáutica) ;
- (c) AME - *Aviation Medical Examiner* (Médico Examinador da Aviação) ;
- (d) ATC - *Air Traffic Control* (Controlo de Tráfego Aéreo) ;
- (e) ATO - *Approved Training Organization* (Organização de Formação Aprovada) ;
- (f) ATPL - *Airline Transport Pilot License* (Licença de Piloto de Transporte Aéreo) ;
- (g) CAT - Categoria;
- (h) CCh - Convenção de Chicago;
- (i) CPL - *Commercial Pilot License* (Licença de Piloto Comercial) ;
- (j) CRE - *Class Rating Examiner* (Examinador de Qualificação de Classe) ;
- (k) CRM - *Crew Resource Managment* (Gestão de Recursos do Pessoal de Voo) ;
- (l) DME - *Distance Measuring Equipment* (Equipamento de Medição de Distância) ;
- (m) DPATO - *Defined Point After Take-off* (Ponto Definido Após a Descolagem) ;
- (n) FACV - Forças Armadas de Cabo Verde;
- (o) FSTD - *Flight Simulation Training Device* (Dispositivo de Treino para Simulação de Voo) ;
- (p) ICAO - *International Civil Aviation Organization* (Organização de Aviação Civil Internacional) ;
- (q) IFR - *Instrument Flight Rules* (Regras de Voo por Instrumentos) ;
- (r) ILS - *Instrument Landing System* (Sistema de Aterragem por Instrumentos) ;
- (s) IR - *Instrument Rating* (Qualificação de Instrumentos) ;

- (t) IRE - *Instrument Rating Examiner* (Examinador de Qualificação de Instrumentos) ;
- (u) H - Helicóptero;
- (v) L - Aviação terrestres;
- (w) LPE - *Language Proficiency Examiner* (Examinador de Proficiência Linguística) ;
- (x) ME - *Multi Engine* (Multi-motor) ;
- (y) MEL - *Minimum Equipment List* (Lista de Equipamentos Mínimos) ;
- (z) MSL - *Mean Sea Level* (Nível Médio do Mar) ;
- (aa) PBN - *Performance-Based Navigation* (Navegação Baseada no Desempenho) ;
- (ab) PPL - *Private Pilot License* (Licença de Piloto Privado) ;
- (ac) RPM - Rotações Por Minuto;
- (ad) RVR - *Runway Visual Range*;
- (ae) S - hidroaviões;
- (af) SE - *Single Engine* (Monomotor) ;
- (ag) TDP - *Take-off Decision Point* (Ponto de Decisão de Descolagem) ;
- (ah) VFR - *Visual Flight Rules* (Regras de Voo Visual) ;
- (ai) VMC - *Visual Meteorological Conditions* (Condições Meteorológicas Visuais) .

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

2.1.B.100 GERAL

2.1.B.105 Licenças do pessoal aeronáutico

(a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes licenças ao candidato que cumpra, de forma satisfatória, os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR para a licença pretendida:

- (1) Licença de Piloto Privado - *Private Pilot License* (PPL) de avião e de helicóptero;
- (2) Licença de Piloto Comercial - *Commercial Pilot License* (CPL) de avião e de helicóptero;

- (3) Licença de Piloto de Transporte Aéreo - *Airline Transport Pilot License* (ATPL) de avião e de helicóptero;
- (4) Licença de oficial de operações de voo;
- (5) Licença de membro da tripulação de cabina.

(b) As licenças devem ser emitidas:

- (1) Em papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado; ou
- (2) Como licença eletrónica de pessoal num dispositivo móvel autónomo de apresentação visual eletrónica.

Nota: São dispositivos móveis autónomos de apresentação visual eletrónica telemóveis, *tablets* ou outros dispositivos móveis.

2.1.B.110 Especificações para as licenças

(a) As seguintes especificações constam das licenças emitidas em papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado:

(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 em algarismos arábicos;

(D) IV - Nome completo do titular;

(E) IVa) - Data de nascimento;

(F) V - Endereço do titular;

(G) VI - Nacionalidade do titular;

(H) VII - Assinatura do titular;

(I) VIII - Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;

(J) IX - Validade;

(K) X -Assinatura da autoridade aeronáutica e data de emissão;

(L) XI - Autenticação da autoridade aeronáutica (selo branco, carimbo a óleo, *QR code* ou chip eletrónico).

(ii) Itens variáveis:

(A) XII - Qualificações, por exemplo: de classe, tipo, instrumentos, categoria, instrutor, entre outros, incluindo as datas de expiração. Os privilégios relativos à radiotelefonia são aqui incluídos;

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

(C) XIV - Qualquer outro detalhe que a autoridade aeronáutica considerar conveniente.

(2) Material - papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado, no qual os itens mencionados no parágrafo anterior devem ser claramente apresentados;

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

(4) Formato - as licenças de PPL, CPL, ATPL, tripulação de cabina e oficial de operações de voo são emitidas em conformidade com o modelo determinado pela autoridade aeronáutica;

(5) Disposição dos itens - os títulos dos itens nas licenças devem ser numerados uniformemente em numeração romana, em conformidade com o indicado no parágrafo (1) , de forma que o número em qualquer licença, sob qualquer disposição, tenha o mesmo título do item.

(b) Especificações para as licenças eletrónicas de pessoal:

(1) As licenças eletrónicas de pessoal devem ser emitidas em conformidade com as especificações da presente subsecção;

(2) A informação da licença deve replicar a informação contida nos registos eletrónicos da autoridade aeronáutica e ter o formato comum em conformidade com a NI: 2.1.B.110(b) ;

(3) A licença deve conter uma assinatura digital da autoridade aeronáutica e a mais recente data e hora de emissão;

(4) As assinaturas digitais nas licenças devem estar em conformidade com os padrões internacionais reconhecidos e ter um nível apropriado de segurança;

Nota: O Doc. 9379 - *Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing system* contém orientações sobre assinaturas digitais.

(5) Material - Os detalhes da licença devem ser visualizados através de dispositivos móveis autônomos de apresentação visual eletrônica. A imagem da licença exibida deve conter características ativas de segurança adequadas de modo a distingui-la de uma imagem estática;

(6) Língua - A licença deve incluir o acrônimo "ICAO" como uma hiperligação para uma visualização eletrônica da licença em língua portuguesa e em língua inglesa, de acordo com o formato comum apresentado na NI: 2.1.B.110(b) ;

(7) Disposição dos itens - A licença terá uma apresentação visual a replicar o texto e a disposição do formato comum apresentado na NI: 2.1.B.110(b) em língua portuguesa e em língua inglesa;

(8) Verificação *online* e *offline* - A autenticidade e a validade das qualificações e dos averbamentos devem ser verificáveis eletronicamente *online* quando uma conexão à *internet* estiver disponível e, quando não exista uma conexão à *internet* disponível, deve ser, igualmente, possível a verificação eletrônica *offline*, através de meios que não imponham quaisquer encargos ao Estado na verificação da mesma;

Nota: O Doc. 9379 - *Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing system* contém orientações sobre uma aplicação de *software* padrão que os Estados que emitem licenças eletrônicas de pessoal podem utilizar para meios harmonizados e *offline* de verificação das licenças.

(9) Certificação médica - Quando aplicável, a licença deve incluir informação sobre o Certificado Médico com a classe, a data de validade e quaisquer limitações médicas consideradas relevantes para a autoridade aeronáutica;

(10) Informação complementar adicional - Quando informação complementar é adicionada à licença, a mesma deve ser inserida na secção referente à informação complementar adicional em conformidade com o formato comum da NI: 2.1.B.110(b) .

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, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificações de 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 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo 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 Categorias Básico e Avançado.

(b) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes qualificações para incluir numa licença de membro da tripulação de cabina, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificação de tipo;

(2) Qualificação de instrutor de voo.

(c) As seguintes qualificações podem ser incluídas numa licença de oficial de operações de voo, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR para a qualificação pretendida:

(1) Qualificação de tipo;

(2) Qualificação de instrutor.

(d) Não obstante o estabelecido pelos parágrafos (a) , (b) e (c) , a autoridade aeronáutica 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, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR e pelo CV-CAR 8 para a autorização pretendida:

(1) Autorização de aluno-piloto;

(2) Autorização de instrutor de terra;

(3) Autorização de voo a membros de tripulação de cabina.

(b) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações para incluir numa licença de piloto, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR para a autorização pretendida:

(1) Autorização de piloto de Categoria II;

(2) Autorização de piloto de Categoria III.

2.1.B.125 Averbamentos

Um piloto pode receber os seguintes averbamentos de um instrutor autorizado, caso cumpra de forma satisfatória a formação exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente 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) A autoridade aeronáutica pode emitir certificados de validação para os candidatos que detenham uma licença emitida por outro Estado;
- (b) Para a emissão do certificado referido no parágrafo anterior, o candidato deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

2.1.B.135 Designação de representantes da autoridade aeronáutica

A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes designações para pessoas singulares a atuar em sua representação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR:

- (1) Examinador de Piloto Designado;
- (2) Examinador de Oficial de Operações de Voo Designado;
- (3) Examinador de Membro da tripulação de cabina Designado;
- (4) Outros designados conforme for determinado pela autoridade aeronáutica.

2.1.B.140 Emissão de licenças, qualificações, autorizações e designações; revalidação e renovação de qualificações, autorizações, designações e certificado de validação

- (a) A autoridade aeronáutica deve emitir uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado de validação, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica revalida ou renova uma qualificação, autorização ou designação, caso o candidato cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.
- (c) A emissão de licenças, qualificações, autorizações ou designações, bem como a revalidação e a renovação de qualificações, autorizações e designações são realizadas pela autoridade

aeronáutica.

(d) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, a renovação de qualificações e de autorizações de piloto das Categorias II e III pode ser realizada pelo examinador, quando delegada pela autoridade aeronáutica.

(e) A candidatura à emissão de licenças, qualificações, autorizações, designações ou certificado de validação, bem como a revalidação e a renovação de qualificações, autorizações ou designações deve ser efetuada submetendo à autoridade aeronáutica um formulário preenchido de forma adequada, o qual pode ser obtido junto da autoridade aeronáutica.

(f) O formulário referido no parágrafo anterior deve ser submetido à autoridade aeronáutica, pelo menos, 14 (catorze) dias antes da data de expiração, no caso de revalidação.

2.1.B.145 Reemissão de licenças, autorizações ou designações

A autoridade aeronáutica pode reemitir licenças, autorizações ou designações, caso:

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

2.1.B.150 Manutenção e validade de licenças, qualificações, autorizações e designações

- (a) As licenças têm validade vitalícia;
- (b) O período de validade das qualificações, autorizações, designações e certificados de validação e as condições de renovação e de revalidação são indicados em secções específicas do presente CV-CAR.
- (c) Ao emitir, revalidar ou renovar uma qualificação, autorização ou designação, a autoridade aeronáutica pode prolongar o período de validade até ao fim do mês, ficando essa data como a data de expiração da qualificação, autorização ou designação.
- (d) Todas as qualificações e autorizações emitidas em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, são emitidas por um período máximo de 12 (doze) meses, a contar a partir do mês em que são emitidas, exceto as qualificações e as autorizações de instrutores que são emitidas por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir do mês em que são emitidas.
- (e) As designações são emitidas por um período máximo de 36 (trinta e seis) meses.

(f) A manutenção da competência dos membros da tripulação de voo, dos membros da tripulação de cabina e dos oficiais de operações de voo envolvidos nas operações de transporte aéreo comercial, pode ser estabelecida através da demonstração da perícia durante os testes de proficiência de voo ou de competência efetuados em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8.

(g) O titular de uma licença, qualificação, certificado, autorização ou designação não deve exercer outros privilégios, para além dos concedidos pela licença, qualificação, certificado, autorização ou designação. Os privilégios concedidos por uma licença ou pelas qualificações relacionadas não podem ser exercidos, exceto se o titular mantiver as suas competências e cumprir os requisitos de experiência recente estabelecidos pelo presente CV-CAR.

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

(a) Exceto um piloto militar qualificado ou 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 preencher os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.B.155 pode candidatar-se, com base na sua formação militar a:

- (1) Uma CPL;
- (2) Uma qualificação de categoria e classe de aeronave para a qual é qualificado;
- (3) Uma *Instrument Rating* (IR) - Qualificação de Instrumentos com a qualificação de aeronave apropriada para a qual é qualificado; e
- (4) Uma qualificação de tipo, se for apropriado.

(b) Caso o requerente estiver em ativo nos 12 (doze) meses anteriores ao pedido de licença ou de qualificação, deve concluir com aproveitamento um teste de conhecimentos sobre:

- (1) Legislação aeronáutica;
- (2) Meteorologia;
- (3) Procedimentos operacionais; e
- (4) Radiotelefonia.

(c) Caso o requerente não estiver em ativo nos 12 (doze) meses anteriores ao pedido de licença ou de qualificação, deve concluir com aproveitamento, tanto um teste de conhecimento, como um teste de perícia.

2.1.B.200 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA

2.1.B.205 Requisitos gerais

(a) Os pilotos de avião e de helicóptero devem demonstrar a capacidade de compreender e de falar a língua inglesa utilizada nas comunicações de radiotelefonia.

(b) Os pilotos de avião e de helicóptero devem demonstrar a capacidade de compreender e de falar a língua inglesa utilizada nas comunicações de radiotelefonia, pelo menos, no nível operacional (Nível 4) , em conformidade com os requisitos estabelecidos para a proficiência linguística na NI: 2.1.B.205.

(c) Os pilotos de avião e de helicóptero não devem exercer os privilégios das suas licenças, a não ser que detenham um averbamento atualizado nas licenças que confirme que cumprem os requisitos de proficiência linguística estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(d) Os pilotos de avião e de helicóptero devem ser formalmente avaliados em intervalos de tempo, de acordo com o nível individual de proficiência demonstrado, em conformidade com os seguintes requisitos:

(1) Os que demonstrarem proficiência linguística de nível operacional (Nível 4) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 3 (três) anos;

(2) Os que demonstrarem proficiência linguística de nível alargado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e

(3) Os que demonstrarem proficiência linguística de nível especialista (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 a um examinador designado que preste o serviço em sua representação.

(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 nas condições determinadas por si.

2.1.B.215 Cumprimento com os requisitos de padronização

(a) Os examinadores de proficiência linguística devem cumprir os requisitos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica em conformidade com os requisitos estabelecidos pela 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 de proficiência linguística deve cumprir os seguintes requisitos:

(1) Ter, pelo menos, 25 (vinte e cinco) anos de idade;

(2) Elegibilidade geral - o candidato a examinador linguístico de proficiência linguística deve:

(i) Possuir uma licenciatura 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 de proficiência linguística deve:

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

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

(iii) Possuir conhecimentos sobre os princípios básicos da língua e ter consciência cognitiva sobre as funções da língua;

- (iv) Possuir conhecimentos sobre influências históricas da língua;
 - (v) Estar familiarizado com variedades de métodos de ensino, exames, técnicas de 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 a aprendizagem da língua e de desenvolver um programa de um curso da língua;
 - (vii) Estar familiarizado com a língua utilizada nas comunicações de radiotelefonia;
 - (viii) Possuir bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;
 - (ix) Estar familiarizado com os últimos resultados de uma pesquisa sobre a aquisição da língua e a teoria de aprendizagem da língua;
 - (x) Possuir conhecimento sobre a aquisição da segunda língua, conhecer os fatores que influenciam a aquisição da segunda língua, bem como o papel da formação e do exame para aquisição da segunda língua;
 - (xi) Ter concluído com sucesso um seminário de padronização de examinador no período de 1 (um) ano antes da designação.
- (4) O candidato a examinador linguístico de proficiência linguística deve ter, pelo menos, 5 (cinco) anos de experiência em ensino da língua.

(b) Após a designação, o examinador linguístico de proficiência linguística deve manter-se atualizado através da participação numa formação periódica ou num seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.

(c) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir o exame de proficiência linguística para a emissão, a renovação e a reemissão de qualificação de proficiência linguística, conforme listado na designação do examinador.

(d) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(e) Revalidação - caso a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:

- (1) Ter realizado, pelo menos, 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação;
- (2) Um dos exames de proficiência linguística deve ter sido observado por um inspetor ou

por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica;

(3) Caso o candidato não cumprir o número mínimo de exames, deve ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão do candidato.

(f) Renovação:

(1) Caso a designação estiver expirada e o candidato não cumprir os requisitos de revalidação, deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado durante a realização de um exame;

(2) Caso a designação estiver expirada e o candidato cumprir os requisitos de revalidação, a autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

2.1.B.225 Examinador Operacional de Proficiência Linguística - Privilégios e requisitos

(a) O candidato a examinador operacional de proficiência linguística deve cumprir os seguintes requisitos:

(1) Ter, pelo menos, 25 (vinte e cinco) anos de idade;

(2) Elegibilidade geral - o candidato a examinador operacional de proficiência linguística deve:

(i) Possuir uma CPL de avião, de helicóptero ou de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA) 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) Possuir, pelo menos, o nível 5 da língua que requer a designação;

(vi) Possuir bom registo em relação a incidentes e acidentes.

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

(i) Ter concluído de forma satisfatória uma formação de examinador de proficiência

linguística;

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

(iii) Ter concluído com sucesso um seminário de padronização de examinador no período de 1 (um) ano antes da designação;

(iv) Possuir bom conhecimento de informática na ótica de utilizador.

(4) O candidato a examinador operacional de proficiência linguística deve ter, pelo menos, 5 (cinco) anos de experiência como piloto comercial ou como CTA.

(b) Após a designação, o examinador operacional de proficiência linguística deve manter-se atualizado através da participação numa formação periódica ou num seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.

(c) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios de designação do examinador são conduzir o exame de proficiência linguística para a emissão, a revalidação e a renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado na designação do examinador.

(d) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(e) Revalidação - caso a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:

(1) Ter realizado, pelo menos, 6 (seis) exames de proficiência linguística dentro do período da validade da designação;

(2) Caso o candidato não cumprir o número mínimo de exames, deve ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão do candidato;

(3) Um dos exames de proficiência linguística deve ter sido observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica.

(f) Renovação:

(1) Caso a designação estiver expirada e o candidato não cumprir os requisitos de revalidação, deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado a realizar um exame por um inspetor ou por um examinador autorizado;

(2) Caso a designação estiver expirada e o candidato cumprir os requisitos de revalidação, a autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

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

(a) O titular de uma licença, uma autorização ou um certificado atual e válido emitido por outro Estado em conformidade com o Anexo 1 à Convenção de Chicago (CCh) , pode candidatar-se à validação de tal licença, autorização ou certificado para a sua utilização em aeronaves registadas em Cabo Verde.

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

- (1) O candidato demonstrar e a autoridade aeronáutica aceitar a necessidade de tal validação;
- (2) O candidato não possuir atualmente uma licença ou autorização emitida pela autoridade aeronáutica;
- (3) O candidato possuir, caso aplicável, um Certificado Médico válido, emitido pelo Estado que emitiu a licença ou a autorização;
- (4) O candidato demonstrar capacidade para ler, falar, escrever e compreender a língua utilizada nas comunicações de radiotelefonia em Cabo Verde e a língua inglesa, e caso aplicável, tal demonstração deve estar em conformidade com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos pela subsecção 2.1.B.200;
- (5) O candidato concluir com aproveitamento os exames de legislação aeronáutica, regras de voo, procedimentos ou quaisquer outros exames que possam ser determinados pela autoridade aeronáutica, conforme aplicável;
- (6) A autoridade aeronáutica confirmar com a autoridade aeronáutica emissora que a licença ou a autorização original é autêntica, válida e atual e não se encontra revogada ou suspensa;
- (7) A autoridade aeronáutica confirmar que os critérios aplicados pelo Estado na emissão da licença ou da autorização não estão abaixo das normas estabelecidas pela ICAO;
- (8) A validade e os privilégios da validação não excedem os da licença ou da autorização

original; e

(9) A validade da validação não excede 1 (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 a autorização e uma da experiência, caso aplicável, através da apresentação do registo;

(2) Fornecer à autoridade aeronáutica, caso aplicável, um Certificado Médico em língua inglesa ou acompanhado por uma tradução em língua inglesa que tenha sido assinada por um oficial ou representante da autoridade aeronáutica estrangeira que emitiu a licença, a autorização ou o certificado;

(3) Utilizar apenas uma licença, certificado ou autorização como base para obter uma validação;

(4) Submeter a candidatura através do preenchimento do formulário determinado e da maneira estabelecida 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 da autorização e o Estado emissor;

(2) Especificar os privilégios da licença, da autorização ou do certificado que estão autorizados, caso a validação estiver limitada a privilégios específicos;

(3) Em circunstâncias em que é exigida a validação de uma licença, de uma autorização ou de um certificado para cumprir tarefas específicas de duração finita, a autoridade aeronáutica pode, discricionariamente, validar tal licença ou autorização em relação a essas tarefas sem o titular cumprir os requisitos do parágrafo (b) .

(e) Uma pessoa, que receba uma validação em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, ao exercer os privilégios dessa validação deve:

(1) Ficar sujeita às limitações e restrições constantes na validação e na licença ou na autorização;

(2) Não exercer os privilégios da validação quando a licença ou a autorização da tenha sido revogada ou suspensa;

(3) Trazer consigo o documento de validação com a licença ou a autorização anterior; e

(4) Cumprir os requisitos estabelecidos pela presente subsecção.

(f) O certificado de validação é emitido na forma determinada 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 os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c) da subsecção 2.1.B.305;

(2) O candidato apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira com, pelo menos, os privilégios da PPL;

(3) O candidato possuir um Certificado Médico válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4 ou um certificado médico válido emitido pelo Estado que emitiu a sua licença, desde que o Certificado Médico estrangeiro cumpra os requisitos estabelecidos pelo presente 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 o 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 cumprir os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c) da subsecção 2.1.B.305;

(2) O candidato apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e a evidência da experiência exigida através da apresentação do registo das horas 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 o 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4 ou um Certificado Médico válido emitido pelo Estado que emitiu a licença de piloto, desde que o Certificado Médico estrangeiro cumpra os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4, relevantes para a licença detida;

(ii) Demonstrar de forma satisfatória os conhecimentos relevantes para a licença a ser validada de:

(A) Legislação aeronáutica;

(B) Meteorologia;

(C) Procedimentos operacionais; e

(D) Radiotelefonia.

(iii) Demonstrar conhecimentos da língua inglesa - a validação deve ser limitada à utilização em aeronaves registadas em Cabo Verde, caso o piloto não for proficiente na língua inglesa, conforme exigido na subsecção 2.1.B.200;

(iv) Satisfazer os requisitos de experiência estabelecidos pelo quadro abaixo:

Licença	Experiência	Privilégios da validação
ATPL(A)	> 1 500 (mil e quinhentas) horas como PIC em aviões certificados multi-piloto *	Transporte aéreo comercial em aviões multi-piloto como PIC
ATPL(H)	>1 000 (mil) horas como PIC em helicópteros multi-piloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multi-piloto como PIC
ATPL(A) ou CPL(A) /IR	> 500 (quinhentas) horas como PIC ou copiloto em aviões multi-piloto	Transporte aéreo comercial em aviões multi-piloto como copiloto
ATPL(H) ou CPL(H) /IR	> 500 (quinhentas) horas como PIC ou copiloto em helicópteros multi-piloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multi-piloto como copiloto
CPL(A) /IR	> 1 000 (mil) 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 (mil) 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 (setecentas) horas em aviões que não planadores, incluindo 200 (duzentas) horas na função da atividade para a qual é pretendida a validação e 50 (cinquenta) horas nessa função nos últimos 12 (doze) meses	Atividades em aviões que não seja no transporte aéreo comercial

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

*Nota 1: O termo multi-piloto é utilizado para indicar a experiência numa aeronave requerida para ser operada com um copiloto.

Nota 2: O símbolo “>” utilizado na tabela significa “mais de”.

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

(a) O titular de uma licença de piloto atual e válida com, pelo menos, os privilégios da PPL, emitida por outro Estado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo Anexo 1 à CCh, pode candidatar-se a uma conversão e ser-lhe emitida uma PPL para utilização em aeronaves registadas em Cabo Verde, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

(1) O candidato apresentar à autoridade aeronáutica:

(i) A licença estrangeira e a evidência da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo;

(ii) Um Certificado Médico estrangeiro de Classe 2 válido ou obter um Certificado Médico de Classe 2 emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;

(iii) Uma evidência de proficiência linguística na língua utilizada nas comunicações de radiotelefonia em Cabo Verde e em língua inglesa, conforme estabelecido pela subsecção 2.1.B.200 ou demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade de proficiência linguística, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.200;

(iv) Conhecimentos da legislação aeronáutica, de forma satisfatória;

(v) Completar um teste de perícia da PPL.

(2) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificação,

autorização e do Certificado Médico junto do Estado de emissão antes de converter uma licença.

(b) O titular de uma licença PPL/IR, CPL, CPL/IR ou ATPL estrangeira atual e válida, emitida por outro Estado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo Anexo 1 à CCh e de um Certificado Médico adequado, pode candidatar-se à conversão para uma licença e qualificação apropriadas emitidas pela autoridade aeronáutica, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- (1) A autoridade aeronáutica estar convencida que a licença foi emitida com base em requisitos, pelo menos, equivalentes aos estabelecidos pela presente subsecção;
- (2) O candidato apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e a evidência de horas de voo através da apresentação do registo das horas de voo;
- (3) O candidato obter um Certificado Médico emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4, adequado ao nível de licença a ser convertida;
- (4) O candidato demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, os conhecimentos relevantes para a licença a ser convertida de:
 - (i) Legislação aeronáutica;
 - (ii) Meteorologia;
 - (iii) Procedimentos operacionais; e
 - (iv) Radiotelefonia.
- (5) As qualificações listadas na licença de piloto estrangeira podem ser incluídas na licença convertida.

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

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

- (1) A licença for emitida por outro Estado;
- (2) A autoridade aeronáutica estiver convencida de que a licença foi emitida com base em requisitos, pelo menos, equivalentes aos estabelecidos pela presente subsecção; e

(3) Exista um acordo entre Cabo Verde e o outro Estado sobre o reconhecimento de licenças e, caso aplicável, sobre a manutenção das licenças e das qualificações atualizadas e válidas;

(4) O candidato demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória os conhecimentos relevantes para a licença a ser validada ou convertida de:

(i) Legislação aeronáutica;

(ii) Meteorologia;

(iii) Procedimentos operacionais; e

(iv) Radiotelefonia.

(b) O candidato deve apresentar à autoridade aeronáutica:

(1) A licença estrangeira e a evidência da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo;

(2) O Certificado Médico relevante para a licença a ser validada ou convertida, desde que os requisitos de emissão do Certificado Médico estrangeiro forem equivalentes aos requisitos estabelecidos pelo CV CAR 2.4. No caso de conversão da licença, o Certificado Médico deve ser emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;

(3) A evidência de proficiência linguística na língua utilizada na radiotelefonia em Cabo Verde e em língua inglesa, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.200;

(4) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, certificado, qualificação, autorização e do Certificado Médico junto do Estado de emissão antes de emitir a validação.

(c) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, válido por 1 (um) ano, desde que a licença, qualificação, autorização e o Certificado Médico estrangeiros permaneçam válidos.

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

(a) Os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.310 não devem ser aplicados em casos de aeronaves registadas em Cabo Verde serem alugadas, fretadas ou intercambiadas por um operador aéreo de um outro Estado, desde que durante o período de aluguer o Estado do operador tenha aceite a responsabilidade pela supervisão técnica ou operacional, em conformidade com

o artigo 83º bis da CCh.

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

2.1.B.330 Validação temporária de licenças estrangeiras de piloto, de oficial de operações de voo e de tripulante de cabina para tarefas específicas

(a) Em circunstâncias em que a validação de uma licença estrangeira de piloto, de oficial de operações de voo e de tripulante de cabina é necessária para a realização de tarefas específicas de duração limitada, a autoridade aeronáutica pode emitir uma validação temporária de tal licença para essas tarefas, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção.

(b) Apesar de os requisitos estabelecidos pelas subsecções 2.1.B.305, 2.1.B.310, 2.1.B.315, 2.1.B.320, 2.1.B.335 e 2.1.B.340, a autoridade aeronáutica pode, temporariamente, validar uma licença emitida por outro Estado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo Anexo 1 à CCh, incluindo uma qualificação de instrutor ou uma autorização de examinador emitida por esse Estado, desde que o titular da licença:

(1) Possua uma licença, um Certificado Médico, qualificações e qualificações de tipo apropriadas, incluindo as qualificações de instrutor ou autorizações de examinador, válidas no Estado de emissão da licença para as funções propostas;

(2) Demonstre à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, 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 uma evidência de proficiência linguística na língua inglesa em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.200, caso aplicável;

(4) Esteja contratado por um operador nacional para exercer as funções previstas no parágrafo seguinte; e

(5) Esteja limitado a proceder à instrução e ao teste de perícia a emissão inicial de qualificações do tipo, a supervisão de voo de linha inicial de um operador em Cabo Verde, voos de entrega ou de transporte, voos de demonstração ou voos de teste.

(c) Sempre que esteja a conduzir ou a supervisionar um voo, o piloto, o tripulante de cabina e o oficial de operações de voo devem, também, cumprir os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8.

(d) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e do 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 licença de membro da tripulação de cabina

(a) O titular de uma licença de membro da tripulação de cabina atual e válida, emitida por outro Estado, pode candidatar-se à validação ou à conversão de tal licença para utilização em aeronaves registadas em Cabo Verde.

(b) O candidato deve apresentar à autoridade aeronáutica a sua licença estrangeira.

(c) O candidato ao certificado de validação deve ter um Certificado Médico válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4 ou um Certificado Médico válido emitido pelo Estado que emitiu a licença de membro da tripulação de cabina que cumpra com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4.

(d) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e do Certificado Médico de membro da tripulação de cabina junto do Estado de emissão antes de emitir o certificado de validação ou a licença de membro da tripulação de cabina.

(e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, válido por 1 (um) ano, desde que a licença, as qualificações ou as autorizações estrangeiras de membro da tripulação de cabina permaneçam válidos.

(f) O candidato deve demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, os conhecimentos sobre legislação aeronáutica relevantes para a licença de membro da tripulação de cabina a ser validada ou convertida.

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

(a) O titular de uma licença de oficial de operações de voo atual e válida, emitida por outro Estado em conformidade com o Anexo 1 à CCh, pode candidatar-se à validação ou à conversão de tal licença para a utilização em operações de voo em Cabo Verde.

(b) O candidato deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e a evidência da experiência de, pelo menos, 90 (noventa) dias úteis nos 6 (seis) meses imediatamente anteriores ao pedido, através da apresentação de registo pessoal ou de uma declaração passada por um operador aéreo.

(c) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações e

autorizações com o Estado de emissão antes de emitir a validação ou a 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, válido por 1 (um) ano, desde que a licença, certificado, qualificações ou autorizações estrangeiras permaneçam válidas.

(f) O candidato deve demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, os conhecimentos sobre a legislação aeronáutica relevantes para a licença a ser validada.

(g) O titular de uma licença de oficial de operações de voo atual e válida, emitida por outro Estado em conformidade com o Anexo 1 à CCh que possui uma validação em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção e que possa evidenciar 12 (doze) meses a exercer as funções para um operador aéreo de Cabo Verde, pode converter a sua licença sem outras formalidades.

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

(a) A autoridade aeronáutica pode validar automaticamente uma licença emitida por outro Estado, desde que:

- (1) Adotem regulamentação comum de licenciamento, em conformidade com o Anexo 1 à CCh;
- (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 ICAO, em conformidade com o artigo 83º da CCh.

Nota 1: O registo dos acordos e a lista de Estados associados podem ser encontrados na Base de Dados da ICAO relativo a acordos aeronáuticos.

Nota 2: Os regulamentos comuns de licenciamento referem-se 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 operacional de aviação civil pode desenvolver e manter estes regulamentos comuns para os seus Estados-membros.

(b) Deve ser feito um averbamento a indicar que a licença foi automaticamente validada com base no acordo descrito na presente subsecção, devendo a referência e o número de registo do acordo da ICAO constar 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 a evidência da experiência exigida através da apresentação do registo das horas de voo;

(2) O Certificado Médico relevante para a licença a ser validada;

(3) A evidência de proficiência linguística na língua utilizada na radiotelefonia em Cabo Verde e em língua inglesa.

(d) A autoridade aeronáutica verifica a autenticidade da licença, certificado, qualificações, autorizações e do Certificado Médico junto do Estado de emissão antes de emitir a validação.

(e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, válido por 1 (um) ano, desde que a licença, qualificações, autorizações e o Certificado Médico estrangeiros permaneçam válidos.

(f) O titular de uma licença ou certificado atual e válido, emitido por outro Estado que possua uma validação em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, pode converter a sua licença ou o seu certificado sem outras formalidades, desde que:

(1) Evidencie a realização de 100 (cem) 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 obtenha um Certificado Médico emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4, adequado ao nível de licença a ser convertida;

(3) As qualificações ou os averbamentos listados na licença que tenham sido validadas em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, podem ser incluídos na licença convertida.

2.1.B.400 REQUISITOS DE FORMAÇÃO E DE TESTE

2.1.B.405 Documentação de formação e experiência aeronáutica

Cada pessoa deve documentar e registrar de uma forma aceitável para a autoridade aeronáutica:

- (1) A formação através de um certificado de formação e a experiência através da caderneta de voo, em formato físico ou digital, utilizada para cumprir os requisitos de uma licença, certificado, qualificações ou autorização estabelecidos pela presente CV-CAR; e
- (2) A experiência exigida para demonstrar a manutenção da experiência aeronáutica recente, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8.

2.1.B.410 Formação ministrada por uma *Approved Training Organization* - Organização de Formação Aprovada

(a) A autoridade aeronáutica pode aprovar um programa de formação para uma licença, qualificação, autorização ou averbamento que permita um meio alternativo de cumprimento dos requisitos de experiência estabelecidos pelo presente CV-CAR quando a formação é ministrada por uma ATO, sob currículo especial aprovado pela autoridade aeronáutica em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(b) Antes da autorização do meio alternativo de cumprimento que permite à ATO ministrar a formação sem cumprir os requisitos de experiência estabelecidos pelo presente CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve garantir que o programa de formação aprovado proporcione um nível de competência, pelo menos, igual à formação que cumpre 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 ministrada por uma ATO.

(d) O CV-CAR 3 determina os requisitos relativos à certificação e à administração das ATO para a ministração da formação aprovada.

Nota: A formação aprovada referida no parágrafo (c) refere-se essencialmente à formação aprovada para a emissão de uma licença ou de uma qualificação de acordo com estes regulamentos.

Nota 2: Não se pretende incluir a formação aprovada para a manutenção da competência ou para uma qualificação operacional após a emissão inicial de uma licença ou qualificação, como pode ser exigido à tripulação de voo, como a formação aprovada nos termos do CV-CAR 8.

(e) A formação aprovada com base em competências para oficial de operações de voo deve ser efetuada numa ATO.

Nota: O Doc. 9868 - *Procedures for Air Navigation Services - Training* estabelece os procedimentos de apoio ao desenvolvimento da formação e da avaliação com base em competências para a tripulação de voo, Controladores de Tráfego Aéreo, Técnicos de Manutenção de Aeronaves e Oficiais de Operações de Voo, incluindo a estrutura de competências da ICAO.

2.1.B.415 Utilização de *Flight Simulation Training Device* - Dispositivo de Treino para Simulação de Voo

(a) À exceção dos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da presente subsecção, nenhum pessoal aeronáutico pode receber crédito pela utilização de qualquer *Flight Simulation Training Device* (FSTD) - Dispositivo de Treino para Simulação de Voo - para cumprir qualquer requisito de formação, avaliação ou verificação estabelecidos pelo presente CV-CAR, a não ser que o FSTD esteja aprovado pela autoridade aeronáutica para:

- (1) A formação, a avaliação ou a verificação para o qual é utilizado;
- (2) Cada manobra, procedimento ou função particular de um membro da tripulação desempenhadas; e
- (3) A representação de 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 FSTD deve possuir a mesma tecnologia em relação aos instrumentos de voo básicos, como indicador de atitude, velocímetro, altímetro e referência de rumo, que a das aeronaves utilizadas pelo operador:

- (1) Os operadores que possuam aeronaves com visores eletrônicos ou de vidro devem utilizar simuladores que possuam visores eletrônicos ou de vidro;
- (2) Os operadores que possuam aeronaves com instrumentos-padrão devem usar simuladores que possuam instrumentos-padrão;
- (3) Os operadores não devem ministrar formação em diferenças ou formação em variantes para aeronaves que possuam visores de vidro eletrônicos em aeronaves que possuam instrumentos-padrão.

(c) A autoridade aeronáutica pode aprovar um outro dispositivo que não um FSTD para fins específicos.

(d) Uma pessoa não deve ministrar instrução num FSTD exigido para a emissão de uma licença ou de uma qualificação de piloto, a não ser que possua ou tenha possuído uma licença apropriada,

ou possua experiência de voo e de instrução de voo apropriada e tenha recebida autorização por parte da autoridade aeronáutica.

2.1.B.420 Testes e avaliação de conhecimento e perícia

Os testes de conhecimento e de perícia e as verificações estabelecidas em conformidade com os requisitos do presente CV-CAR são ministrados em horários e locais, e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:

- (1) O teste de conhecimento é realizado por escrito ou em formato informático;
- (2) Para além do teste escrito, os candidatos podem ser questionados de forma oral 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) O candidato a um teste de conhecimento ou de perícia deve receber uma autorização exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR em relação à licença, qualificação ou autorização aplicáveis para mostrar que o candidato cumpre os requisitos de formação ou de experiência para realizar o teste.

(b) Na submissão da candidatura, o candidato deve mostrar um documento de identificação válido, que contenha os seguintes elementos:

- (1) Fotografia;
- (2) Assinatura;
- (3) Data de nascimento que evidencie que o candidato cumpre, ou deve cumprir, os requisitos relativos à idade estabelecidos pelo presente CV-CAR, para a licença pretendida antes da data de expiração do relatório do teste de conhecimento; e
- (4) Endereço de residência, caso for diferente do endereço para o envio de correspondência ao candidato.

(c) A nota mínima de aprovação para o teste de conhecimento é de 70%;

(d) O candidato deve, antes de realizar o teste de perícia para uma licença, qualificação, designação ou autorização:

- (1) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido, dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses, antes do mês em que o candidato completa com sucesso o teste de perícia; ou

(2) Caso for um candidato a uma ATPL, deve concluir com aproveitamento o teste de conhecimento de ATPL dentro de um período de 7 (sete) anos, antes de completar com sucesso o teste de perícia de ATPL, 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 9 na altura do teste de perícia de licença de ATPL.

(e) A repetição do teste após a não conclusão com aproveitamento ocorre nos seguintes casos:

(1) O candidato que não conclua com aproveitamento um teste de conhecimento ou de perícia pode voltar a candidatar-se para 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 concluir com aproveitamento o teste; e

(ii) Uma autorização por parte do instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional.

(2) O candidato a uma qualificação de instrutor de voo com uma qualificação de categoria de avião ou a uma qualificação de instrutor de voo com uma qualificação de categoria de planador, que tenha não tenha concluído com aproveitamento o 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 os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (1) (e) da presente subsecção antes de repetir o teste;

(ii) Trazer uma aeronave para a repetição do teste, que seja de categoria de aeronave apropriada à qualificação pretendida e que esteja certificada 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 noutro Estado

(a) A autoridade aeronáutica pode dar crédito ao sistema de formação ou de avaliação de outro Estado 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.

(c) Para efeitos do parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica deve averiguar o seguinte:

- (1) A ATO esteja aprovada pelo outro Estado para ministrar a formação requerida;
- (2) Os requisitos e o sistema de licenciamento do outro Estado sejam, pelo menos, similares aos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR e demais regulamentos aplicáveis.

(d) Não obstante os requisitos estabelecidos pelo parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode solicitar ao candidato a realização de testes de conhecimento ou de perícia, caso considerar necessário para a emissão de uma licença ou de uma qualificação em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR.

2.1.B.500 REQUISITOS GERAIS DE INSTRUTOR E DE EXAMINADOR DESIGNADO

2.1.B.505 Instrutor

(a) O candidato à emissão de uma autorização ou de uma qualificação de instrutor deve, para além de cumprir os requisitos específicos estabelecidos pelo presente CV-CAR, receber e registar a formação por parte de um instrutor autorizado nos fundamentos da instrução e concluir com aproveitamento um teste de conhecimento nas seguintes áreas de instrução:

- (1) Técnicas de instrução aplicadas;
- (2) Avaliação do desempenho do formando nas matérias sobre as quais é ministrada a instrução teórica;
- (3) Processo de aprendizagem;
- (4) Elementos de ensino efetivo;
- (5) Avaliação e teste do formando, filosofias de formação;
- (6) Desenvolvimento de programa de formação;
- (7) Planeamento de aulas;
- (8) Técnicas de instrução em sala de aula;
- (9) Utilização de instrumentos de formação, incluindo FSTD, conforme apropriado;
- (10) Análise e correção de erros dos formandos;
- (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 cumprir os requisitos estabelecidos pelo parágrafo anterior:

(1) O titular de uma autorização ou de uma qualificação de instrutor, emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR que tenha já obtido aprovação no teste de conhecimento 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 evidencie um nível equivalente de experiência aceitável para a autoridade aeronáutica.

(c) A autoridade aeronáutica emite a autorização de instrutor nas condições determinadas por si.

2.1.B.510 Examinador designado

(a) A autoridade aeronáutica pode designar pessoas singulares ou entidades nacionais ou estrangeiras, para atuar como sua representante na realização de exames e testes de pessoas com o propósito de emitir licenças, qualificações, autorizações e designações.

(b) Os requisitos específicos de cada tipo de examinador designado constam da secção do presente CV-CAR relativa aos requisitos de licenças das pessoas a serem examinadas.

(c) A autoridade aeronáutica deve emitir para cada examinador uma designação e um cartão de identificação de designado, a especificar os tipos de designação para os quais está qualificado, bem como a duração da designação.

(d) A autoridade aeronáutica emite uma designação de examinador nas condições determinadas por si.

2.1.B.600 LIMITAÇÃO, SUSPENSÃO OU REVOGAÇÃO DE UMA LICENÇA, QUALIFICAÇÃO, AUTORIZAÇÃO OU DESIGNAÇÃO

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

(a) A autoridade aeronáutica limita, suspende ou revoga as licenças, qualificações, autorizações ou designações nos seguintes casos:

(1) Falsificação das provas documentais para a 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 do 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 da suspensão ou após a revogação do certificado de examinador são inválidas.

2.1.B.610 Efeitos da limitação, da suspensão ou da revogação

(a) Em caso da suspensão ou da 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) Fica proibido de exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, autorização, designação ou certificado;

(3) Deve informar, imediatamente, o operador pelo qual presta os seus serviços; e

(4) Deve devolver 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 de revogação, os interessados devem ser ouvidos pela autoridade aeronáutica.

(c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode, nos termos dos seus Estatutos, determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou a revogação de uma licença, qualificação, autorização ou

designação nos seguintes casos:

- (1) Durante a investigação de um incidente ou acidente de aeronave;
- (2) Durante a investigação de uma suspeita de violação dos regulamentos aeronáuticos nacionais;
- (3) Em casos de conduta inadequada, negligência ou descuido excessivo comprovados; ou
- (4) Caso o titular atuar de forma contrária aos seus privilégios.

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) O candidato deve, antes de lhe ser emitida qualquer licença, qualificação, autorização ou designação cumprir 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) Para uma pessoa atuar como *Pilot-in-Command* (PIC) - comandante da aeronave - ou como copiloto de uma aeronave, em qualquer uma das categorias, deve possuir uma licença de piloto emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção.
- (c) O candidato deve, para a revalidação ou renovação de uma qualificação, designação ou autorização cumprir os requisitos estabelecidos para essa qualificação, autorização ou designação.

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

- (a) Para uma pessoa atuar como um membro da tripulação de voo de uma aeronave registada em Cabo Verde deve possuir uma licença ou um certificado de validação válido que mostre conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção e seja adequada às funções a serem executadas por essa pessoa.
- (b) Para uma pessoa atuar como PIC ou como copiloto de uma aeronave deve possuir a qualificação de categoria, classe e tipo apropriados para a aeronave a ser pilotada.
- (c) Durante um teste de perícia, o candidato atua como PIC, devendo o piloto de segurança intervir em situações relativas à segurança.

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

- (a) O 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 atua como copiloto no posto de pilotagem de uma aeronave certificada para operar com único piloto, mas que a autoridade aeronáutica exige que opere com um copiloto, tem direito a receber crédito de não mais de 50% do tempo de voo como copiloto, 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, caso a aeronave estiver equipada para operar com um copiloto e a aeronave for utilizada em operação de tripulação múltipla.
- (d) O titular de uma licença de piloto, quando atua como copiloto no posto de pilotagem de uma aeronave certificada para operar com um copiloto, 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 atua 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 envolva 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 os requisitos estabelecidos nos parágrafos (b) a (g) seguintes, a fim de manter a experiência recente e a proficiência.
- (b) Para exercer as funções de PIC numa aeronave, um piloto deve, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores, ter realizado uma verificação em voo que inclua:
- (1) Uma verificação das regras gerais de operação e das regras de voo atuais em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo 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 24 (vinte e quatro) meses anteriores, o piloto tenha realizado, de forma satisfatória, 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, a certificar que a pessoa concluiu, de forma satisfatória, a verificação requerida no parágrafo (3) (b) e tenha completado a verificação de proficiência aplicável.

(c) Em relação à aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto:

(1) Para poder atuar como PIC de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto ou uma aeronave a turbojato, um piloto deve, nos 12 (doze) meses anteriores, ter passado numa verificação de proficiência numa aeronave ou num FSTD aprovado para o efeito, com um representante da autoridade aeronáutica;

(2) Para poder atuar como um copiloto de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto, um piloto deve, nos 12 (doze) meses anteriores, ter registado 3 (três) descolagens e aterragens como o único manipulador dos controlos numa aeronave do mesmo tipo ou num FSTD aprovado para o efeito, com cada descolagem e aterragem com paragem completa e ter completado, de forma satisfatória, uma formação teórica adequada ao tipo de aeronave.

(d) Em relação à aeronave com certificado de tipo para um único piloto e que requeira uma qualificação de tipo na licença do piloto, para poder atuar como PIC numa aeronave com certificado de tipo para um único piloto, o piloto deve, nos 12 (doze) meses anteriores, ter passado numa verificação de proficiência com um representante da autoridade aeronáutica na categoria, classe e tipo da aeronave a ser operado ou num FSTD aprovado para o efeito.

(e) No caso de experiência recente para o transporte de passageiros, para poder atuar como PIC

ou como copiloto numa aeronave a transportar passageiros, um piloto deve, nos 90 (noventa) dias anteriores:

- (1) Ter efetuado 3 (três) descolagens e aterragens como única pessoa a manipular os comandos de voo numa aeronave da mesma categoria e classe e, caso for requerida uma qualificação do tipo, do mesmo tipo ou num FSTD aprovado para o efeito;
- (2) Para um avião com roda de cauda, ter 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, ter efetuado à noite as 3 (três) descolagens e aterragens requeridas no parágrafo (1) (e) , com cada descolagem e aterragem com paragem completa.

(f) Para operações IFR, um piloto para poder pilotar uma aeronave sob IFR ou em condições meteorológicas inferiores às condições mínimas determinadas para o voo VFR, deve, nos 6 (seis) meses anteriores:

(1) Ter tido uma verificação de proficiência de instrumentos nas manobras previstas na NI: 2.1.C.715; ou

(2) Ter registado, em condições reais ou simuladas, 6 (seis) horas de tempo de voo por instrumentos, incluindo, pelo menos, 3 (três) 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 pela utilização de sistemas eletrónicos de navegação.

(g) Para poder atuar como PIC em operações com óculos de visão noturna, um piloto deve:

(1) Ter realizado e registado as seguintes tarefas como o único manipulador dos controlos de voo durante a operação com óculos de visão noturna, nos 60 (sessenta) dias anteriores, no transporte de passageiros, ou nos 120 (cento e vinte) dias anteriores, a atuar 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, caso o piloto pretender utilizar óculos de visão noturna durante as fases de voo de descolagem e aterragem;

- (ii) 3 (três) tarefas de voo estacionário, caso o piloto pretender utilizar 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.
- (2) Completar, de forma satisfatória, 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 estabelecidos pela subsecção 8.D.200 do CV-CAR 8.

2.1.C.130 Registo do tempo de voo

Cada piloto deve documentar e registar o tempo de voo numa caderneta de voo, em formato físico ou digital, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.C.130.

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

2.1.C.205 Geral

- (a) Para poder atuar como PIC ou como copiloto de um avião ou helicóptero, o piloto deve ter recebido as qualificações, autorizações ou averbamentos aplicáveis como se segue:
- (1) A qualificação apropriada da categoria de aeronave especificada na presente subsecção;
 - (2) A qualificação da classe adequada quando exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;
 - (3) Uma qualificação do tipo quando exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;
 - (4) Uma autorização quando exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR; ou
 - (5) Um averbamento quando exigido em conformidade com os requisitos estabelecidos

pelo presente CV-CAR.

- (b) O candidato deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR em relação à qualificação, autorização ou averbamento da aeronave pretendida.
- (c) Quando o candidato demonstrar perícia e conhecimentos para a emissão inicial de uma licença de piloto, a categoria e as qualificações adequadas à classe ou ao tipo de aeronave utilizada na demonstração são incluídas na licença.
- (d) Para fins de formação e de avaliação ou para fins específicos e especiais de voo não comercial ou voo sem transporte de passageiros, a autoridade aeronáutica pode conceder por escrito uma autorização especial ao titular da licença, ao invés de 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 de tipo é emitida limitando os privilégios para atuar como copiloto 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 de classe inicial - o candidato a uma licença de piloto, depois de cumprir todos os requisitos estabelecidos para a emissão da licença em conformidade com a presente subsecção, deve receber a licença apropriada com a categoria de aeronave, a qualificação da classe e, caso aplicável, de tipo averbado na licença;
- (2) Qualificação de classe adicional - qualquer qualificação de 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 deseje uma qualificação de classe adicional deve:

- (1) Cumprir os requisitos estabelecidos na presente subsecção adequados aos privilégios pelos quais a qualificação da classe é pretendida;
- (2) Demonstrar conhecimentos aeronáuticos e competência nas áreas de instrução de voo exigidos;
- (3) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido, a não ser que 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) Concluir com aproveitamento o teste de perícia exigido para a qualificação da classe de aeronave pretendida.

(c) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subsecção, os privilégios do titular de uma qualificação da classe são atuar como piloto na classe de aeronave especificada na licença.

(d) A revalidação ou a renovação da qualificação da categoria deve coincidir com os requisitos estabelecidos para a revalidação ou para a renovação da qualificação de classe ou tipo em conformidade com o presente CV-CAR.

2.1.C.215 Qualificações da classe

(a) A classe de aeronave, caso aplicável, deve ser averbada na licença como:

(1) Qualificação de classe inicial - o candidato a uma licença de piloto, depois de cumprir todos os requisitos estabelecidos para a emissão da licença em conformidade com a presente subsecção, deve receber a licença apropriada com a categoria de aeronave, a qualificação da classe e, caso aplicável, de tipo averbado na licença;

(2) Qualificação de classe adicional - 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 deseje uma qualificação da classe adicional deve:

(1) Cumprir os requisitos estabelecidos pela presente subsecção adequados aos privilégios pelos quais a qualificação da classe é pretendida;

(2) Demonstrar conhecimentos aeronáuticos e competência nas áreas de instrução de voo exigidos;

(3) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido, a não ser que o candidato possua uma qualificação de classe dentro da mesma categoria de aeronave, ao mesmo nível da licença de piloto, ao nível privado ou comercial; e

(4) Concluir com aproveitamento o teste de perícia exigido para a qualificação da classe de aeronave pretendida.

(c) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, os privilégios do titular de uma qualificação da classe são atuar como piloto na classe de aeronave especificada na licença.

(d) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos na presente subsecção, o período de validade de:

(1) Uma qualificação da classe de multi-motor é de 1 (um) ano;

(2) Uma qualificação da classe de monomotor é de 2 (dois) anos;

(3) Caso os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do estabelecido pelos parágrafos (e) (1) (i) ou (e) (2) (i) da presente subsecção, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(e) Para a revalidação:

(1) De uma qualificação da classe de monomotor, o piloto deve:

(i) Nos 3 (três) meses anteriores à 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 voo dentro dos 12 (doze) meses anteriores à data de expiração.

(2) De uma qualificação da classe de multi-motor, o piloto deve:

(i) Nos 3 (três) meses anteriores à 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 da rota nos 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) Caso 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) Caso a qualificação da classe tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva

emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.C.220 Qualificações do tipo

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

(b) O piloto que pretenda que uma qualificação do tipo de aeronave seja averbada na sua licença, deve:

(1) Possuir ou obter simultaneamente uma IR que seja apropriada à qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave pretendida;

(2) Possuir um averbamento na sua caderneta de voo ou no registo de formação por parte de um instrutor autorizado, em como o candidato adquiriu, 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) Caso 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: O Doc. 9868 - *Procedures for Air Navigation Services - Training* estabelece procedimentos de treino de prevenção e recuperação de situação anormal.

Nota 2: O Doc. 10011 - *Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training* contém orientações sobre treino de prevenção e recuperação de situação anormal.

Nota 3: O Doc. 9625 - *Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices* contém orientações 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 afetação de tarefas de pilotos; cooperação de tripulação e a utilização de listas de verificação.

(3) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido ao nível ATPL, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (a) (3) e (b) da subsecção 2.1.C.605;

(4) Concluir com aproveitamento o teste de perícia exigido ao nível ATPL, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.C.615, aplicando os conceitos de gestão de recursos humanos aplicáveis à qualificação de categoria, classe e tipo de aeronave pretendida, considerando os requisitos de licenciamento e as funções de pilotagem do candidato;

(5) O candidato que pretenda uma licença privada ou comercial para uma aeronave que exija uma qualificação do tipo, deve, também, completar as partes aplicáveis do teste de perícia da PPL ou CPL em conjunto com o teste de perícia da ATPL;

(6) Realizar o teste de perícia sob IFR, a não ser que a aeronave utilizada 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 demonstrar conformidade com o teste de perícia da ATPL sob IFR.

(c) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente 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 copiloto ou limitando os privilégios para atuar como piloto apenas durante a fase de cruzeiro, tal limitação deve ser averbada na licença.

(d) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, o período de validade de uma qualificação do tipo é de 1 (um) ano. Caso os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do estabelecido no parágrafo seguinte, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(e) Para a revalidação de uma qualificação do tipo, o piloto deve:

(1) Nos 3 (três) meses anteriores à data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência nas áreas de operação listadas no formulário de teste de perícia para a categoria, o tipo e, caso aplicável, a classe de aeronave apropriadas;

(2) Ter completado 10 (dez) setores da rota nos 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 examinador, podendo o mesmo setor de rota poder 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) Caso a qualificação do tipo tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(g) Os requisitos de instrução, de teste e de verificação para a qualificação de tipo de aeronave estão estabelecidos pela 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 de Categoria II ou de Categoria III por escrito, para acompanhar a licença de piloto, quando o piloto cumprir os requisitos estabelecidos pela presente subsecção e pela NI: 2.1.C.225.

(b) O piloto que não opera em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8, não pode atuar como piloto de uma aeronave durante as operações de Categoria II ou de Categoria III, a não ser que possua uma autorização de Categoria II ou de Categoria III de piloto para qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave.

(c) O candidato a uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III deve:

(1) Possuir uma licença de piloto com uma IR ou uma ATPL; e

(2) Possuir uma qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave para a qual a autorização é pretendida.

(d) O candidato a uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III deve ter completado aulas teóricas e ter demonstrado num teste as áreas de conhecimentos conforme listadas na NI: 2.1. C.225.

(e) O candidato a uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III deve possuir, pelo menos:

(1) 50 (cinquenta) horas de voo à noite como PIC;

(2) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos em condições reais ou simuladas por instrumentos; e

(3) 250 (duzentos e cinquenta) horas de voo de navegação como PIC.

(f) O candidato a uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III deve ter completado a instrução de voo nas áreas listadas na NI: 2.1.C.225.

(g) O candidato a uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III deve completar com aproveitamento um teste de perícia incluindo as áreas listadas na NI: 2.1.C.225.

(h) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, o período de validade de uma autorização de Categoria II e de Categoria III é de 6 (seis) meses.

(i) Para a revalidação de uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III, o piloto deve ter completado uma verificação de proficiência incluindo as áreas listadas na NI: 2.1.C.225.

(j) Caso a Categoria II ou a Categoria III tiverem expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.C.230 Averbamento de avião complexo

Para uma pessoa poder atuar como PIC de um avião complexo, incluindo um hidroavião, deve:

(1) Ter recebido e registado treino de voo e de terra por parte de um instrutor autorizado num avião complexo ou FSTD que seja representativo de um avião complexo e tenha sido considerado proficiente na operação e nos sistemas do avião; e

(2) Ter 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

Para uma pessoa poder atuar como PIC de um avião de desempenho elevado, deve:

(1) Ter recebido e registado treino de voo e de terra por parte de um instrutor autorizado num avião complexo ou num FSTD que seja representativo de um avião de desempenho elevado e tenha sido considerado proficiente na operação e nos sistemas do avião; e

(2) Ter 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

Para uma pessoa poder 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) , deve:

(1) Ter 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 concluiu, de forma satisfatória, 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 da utilização prolongada 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) Ter 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 concluiu, de forma satisfatória, o treino de voo numa aeronave ou num FSTD 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 depressurizar efetivamente a aeronave; e
- (iii) Procedimentos de descida de emergência.

2.1.C.245 Aceitação das qualificações de classe e de tipo emitidas por outro Estado

Podem ser emitidas qualificações de classe e de tipo, de avião ou de helicóptero, a titulares de licenças emitidas em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, que cumpram os requisitos para a emissão dessas qualificações estipulados por outro Estado. Essas qualificações estarão limitadas às aeronaves registadas no referido Estado. Esta restrição pode ser eliminada logo que o piloto cumpra os seguintes requisitos:

- (1) Concluir com aproveitamento o teste de perícia pertinente para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;
- (2) Estar em atividade;
- (3) Ter, pelo menos:
 - (i) Para qualificações de classe para aviões, 100 (cem) horas de experiência de voo como piloto na mesma classe;
 - (ii) Para qualificações de tipo para aviões, 500 (quinhentas) horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
 - (iii) Para helicópteros monomotores com uma massa máxima à decolagem certificada até 3.175 kg, 100 (cem) horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
 - (iv) Para todos os outros helicópteros, 350 (trezentas e cinquenta) horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo.

2.1.C.300 ALUNO-PILOTO

2.1.C.305 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

- (1) O candidato a uma autorização de aluno-piloto não deve ter menos de 17 (dezassete) anos de idade;
- (2) O candidato a uma autorização de aluno-piloto deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado nas seguintes matérias:
 - (i) Secções aplicáveis na presente subsecção 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-piloto deve realizar o voo a solo; e
 - (iii) Características de voo e limitações de operação para a marca e o modelo de aeronave a ser pilotada.
- (3) Antes de executar um voo a solo, um aluno-piloto deve:
 - (i) Ter recebido e registado treino de voo para as manobras e os procedimentos aplicáveis à categoria de aeronave, incluindo treino de voo nessas manobras e procedimentos à noite,

caso o voo a solo for realizado à noite;

(ii) Ter demonstrado proficiência e segurança, conforme avaliado por um instrutor autorizado, nas manobras e nos procedimentos para a categoria apropriada, e classe, caso aplicável, de aeronave.

(4) Para um aluno-piloto voar a solo:

(i) Deve possuir, pelo menos, um Certificado Médico de Classe 2;

(ii) Deve estar sob supervisão ou sob a autoridade aeronáutica, de um instrutor de voo autorizado; e

(iii) Num voo internacional, deve haver um acordo especial ou geral entre Cabo Verde e o Estado a ser sobrevoado.

(b) A autoridade aeronáutica deve assegurar que os privilégios concedidos não permitam que o 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 nos procedimentos estabelecidos pela 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 nos procedimentos estabelecidos pela NI: 2.1.C.315.

2.1.C.400 *PRIVATE PILOT LICENSE* - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO

2.1.C.405 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

(1) O candidato a uma PPL não deve ter menos de 17 (dezassete) anos de idade;

(2) O candidato a uma PPL deve possuir um Certificado Médico de Classe 2 válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;

(3) O candidato a uma PPL deve demonstrar um nível de conhecimento adequado nas seguintes matérias, de acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma PPL 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 de 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) , caso 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) Utilização e aplicação prática da descolagem ou lançamento, aterragem e outros dados de desempenho;

(C) Planeamento do pré-voo e do 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, utilização e procedimentos para a obtenção de informação meteorológica, altimetria e condições meteorológicas perigosas;

(vi) Navegação - aspetos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada, utilização 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) Utilização de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
- (D) Procedimentos adequados de prevenção e de emergência, incluindo ações a tomar para evitar o mau tempo, turbulência de esteira e outros perigos operacionais;
- (E) No caso do helicóptero, e caso 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 *Visual Meteorological Conditions* (VMC) - Condições Meteorológicas Visuais.
- (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 e ações a serem tomadas 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 conhecimento por parte de um instrutor autorizado que:
 - (i) Tenha ministrado a formação relativa às áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimento exigido.
- (2) Concluir com aproveitamento o teste escrito de conhecimento exigido relativo às áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (3) (a) .

(c) O candidato a uma PPL deve cumprir os requisitos de instrução de voo e de experiência adequados à categoria de aeronave em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(d) O candidato a uma PPL deve:

- (1) Ter demonstrado, através da conclusão com aproveitamento 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;
- (2) 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 que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.

(e) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios do titular de uma PPL são atuar, mas não por uma remuneração, como PIC ou copiloto de uma aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada envolvida em voos não comerciais.

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, pelo menos, 40 (quarenta) horas de voo ou 35 (trinta e cinco) horas, caso completadas durante um curso de formação aprovado, como piloto de aviões, de acordo com a qualificação da classe pretendida.
- (2) A autoridade aeronáutica deve determinar se a experiência como piloto sob instrução num FSTD 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, caso completado sob instrução num FSTD aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (3) O candidato deve ter completado em aviões, pelo menos, 10 (dez) horas de voo a solo, sob a supervisão de um instrutor de voo autorizado, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação a solo com, pelo menos, um voo de navegação, totalizando, pelo menos, 270 km, no decurso dos quais devem ser feitas aterragens com paragens completas em dois aeródromos diferentes;
- (4) O titular de licença de piloto noutras categorias pode receber o crédito de 10 (dez) horas de voo total como PIC numa PPL(A) .

(b) Instrução de voo:

- (1) O candidato a uma PPL(A) deve receber e registar, pelo menos, 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 FSTD. As 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando devem incluir, pelo menos, 5 (cinco) horas de tempo de voo de navegação a solo com, pelo menos, um voo de navegação, totalizando, pelo menos, 270 km, no decurso dos quais devem ser feitas aterragens com paragens completas em dois aeródromos diferentes;

(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 usando a referência visual, a navegação estimada e, caso 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 dos procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia da comunicação; e
- (xiii) Conforme mais adiante especificado na NI: 2.1.C.415.

(3) Caso 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 estabelecidos pela 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, pelo menos, 40 (quarenta) horas de voo ou 35 (trinta e cinco) horas, caso completadas durante um curso de formação aprovado como piloto de helicópteros. Um total de 5 (cinco) horas pode ter sido completado sob instrução FSTD aprovado pela autoridade aeronáutica;

(2) O candidato deve ter completado em helicópteros, pelo menos, 10 (dez) horas de voo a solo sob a supervisão de um instrutor de voo autorizado, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação a solo com, pelo menos, 1 (um) voo de navegação, totalizando, pelo menos, 180 km, no decurso dos quais devem ser feitas aterragens em dois pontos diferentes;

(3) O titular de licença de piloto noutras categorias de aeronave a motor pode receber o crédito de 10 (dez) horas de voo total como PIC numa PPL(H) .

(b) Instrução de voo:

(1) O candidato a uma PPL(A) deve receber e registar, pelo menos, 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 FSTD. As 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando devem incluir, pelo menos, 5 (cinco) horas de voo de navegação a solo com, pelo menos, 1 (um) voo de navegação, totalizando, pelo menos, 180 km, no decurso dos quais devem ser feitas aterragens dois pontos diferentes;

(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) Controle 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 e paragens rápidas;

(viii) Voo de navegação utilizando a referência visual, a navegação estimada e, caso disponível, auxiliares de radionavegação, incluindo 1 (um) voo de, pelo menos, 1 (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) Caso 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 descolagens, 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 *COMERCIAL PILOT LICENSE* - LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL

2.1.C.505 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma *Comercial Pilot License* (CPL) - Licença de Piloto Comercial são:

(1) O candidato a uma CPL deve ter, pelo menos, 18 (dezoito) anos de idade;

(2) O candidato a uma CPL deve possuir um Certificado Médico de Classe 1 válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;

(3) O candidato a uma CPL deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado, de

acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma CPL, bem como a categoria de aeronave a ser incluída na licença, nas seguintes matérias:

(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 utilização e funcionamento do equipamento e dos sistemas da aeronave apropriada;

(D) Procedimentos de manutenção para células, sistemas e grupos motores da aeronave apropriada;

(E) Para o helicóptero, transmissão (conjuntos propulsores) , caso 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) Utilização 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, utilização 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 fenômenos meteorológicos significativos que afetam as condições de decolagem, cruzeiro e aterragem; e

(C) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, formas de evitar as condições meteorológicas perigosas.

(vi) Navegação:

(A) Navegação aérea, incluindo a utilização de cartas aeronáuticas, instrumentos e auxiliares de navegação;

(B) Compreensão dos princípios e características dos sistemas de navegação apropriados; e

(C) Utilização de equipamentos de navegação aérea.

(vii) Procedimentos operacionais:

(A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;

(B) Utilização 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 no 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 relativamente à categoria de aeronave apropriada;

(ix) Radiotelefonia:

(A) Procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR, ações a serem tomadas 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 conhecimento por parte de um instrutor autorizado que:

(i) Tenha ministrado a formação relativa às áreas de conhecimentos; e

(ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimento exigido.

(2) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido relativo às áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (2) (a) .

(c) O candidato a uma CPL deve cumprir os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(d) O candidato a uma CPL deve demonstrar através da conclusão com aproveitamento 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:

(1) Reconhecer e gerir ameaças e erros;

(2) Operar o avião dentro das suas limitações;

(3) Completar todas as manobras com suavidade e precisão;

(4) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;

(5) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(6) Manter sempre o controlo do avião de modo que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.

(e) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, 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 copiloto numa aeronave dentro da categoria apropriada de aeronave exigido para ser operada com um copiloto.

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, pelo menos, 200 (duzentas) horas de voo ou 150 (cento e cinquenta) horas, caso completadas durante um curso de formação aprovado conduzido por uma ATO, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3, como piloto de aviões, das quais 20 (vinte) horas podem ter sido completadas num FSTD;
- (2) O candidato deve ter completado em aviões, pelo menos:
 - (i) 100 (cem) horas de voo como PIC ou, no caso de um curso de formação aprovado, 70 (setenta) horas de voo como PIC;
 - (ii) 20 (vinte) horas de voo de navegação como PIC, incluindo 1 (um) voo de navegação, totalizando, pelo menos, 540 km, no decurso dos quais devem ser feitas paragens completas em dois aeródromos diferentes;
 - (iii) 10 (dez) horas de instrução de instrumentos, das quais não mais de 5 (cinco) horas podem ser tempo por instrumentos em terra;
 - (iv) Caso os privilégios da licença forem exercidos à noite, 5 (cinco) horas 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 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(b) Instrução de voo:

(1) O candidato a uma CPL(A) deve receber e registrar, pelo menos, 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 FSTD;

(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 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 utilizando a referência visual, a navegação estimada e, caso disponível, auxiliares de radionavegação e 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: O Doc. 9868 - *Procedures for Air Navigation Services - Training* estabelece procedimentos de prevenção após a perda de controlo e o treino de recuperação em voo real.

Nota 2: O Doc. 10011 - *Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training* contém orientações sobre a prevenção após a perda de controlo e treino de recuperação em voo real.

(4) Caso 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 estabelecidos pela 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, pelo menos, 200 (duzentas) horas de voo ou 150 (cento cinquenta) horas, caso completadas durante um curso integrado de formação aprovado conduzido por uma ATO em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3, como piloto de helicópteros, das quais 10 (dez) horas podem ter sido completadas num FSTD;

(2) O candidato deve ter completado em helicópteros, pelo menos:

(i) 35 (trinta e cinco) horas de voo como PIC;

(ii) 10 (dez) horas de voo de navegação como PIC, incluindo 1 (um) voo de navegação, no decurso das quais devem ser feitas paragens completas em dois pontos diferentes;

(iii) 10 (dez) horas de voo de instrução de instrumentos, das quais não mais de 5 (cinco) horas podem ser tempo por instrumentos em terra;

(iv) Caso os privilégios da licença forem exercidos à noite, 5 (cinco) horas 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 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) em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(b) Instrução de voo:

(1) O candidato a uma CPL(H) deve receber e registar, pelo menos, 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 a 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, caso 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 utilizando a referência visual, a navegação estimada e, caso disponível, auxiliares de radionavegação e 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 dos procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia da comunicação; e
 - (xiii) Conforme especificado mais adiante na NI: 2.1.C.525.
- (3) Caso 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 CPL - categoria de helicóptero estão estabelecidos na NI: 2.1.C.525.

2.1.C.600 *AIR TRANSPORT PILOT LICENSE* - LICENÇA DE PILOTO DE TRANSPORTE AÉREO

2.1.C.605 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma *Air Transport Pilot License* (ATPL) - Licença de Piloto de Transporte Aéreo são:

- (1) O candidato a uma ATPL deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) O candidato a uma ATPL deve possuir um Certificado Médico de Classe 1 válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;
- (3) O candidato a uma ATPL deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado nas seguintes matérias, de acordo com os privilégios da ATPL e a categoria de aeronave que se pretende incluir na licença:
 - (i) Legislação aeronáutica:
 - (A) Regras e regulamentos relevantes para o titular de uma ATPL;

(B) Regras do ar;

(C) 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 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 da utilização 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) , caso 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) Utilização e aplicação prática da descolagem, aterragem e outros dados de desempenho, incluindo procedimentos para o 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, utilização e procedimentos para a 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 as características de fenômenos meteorológicos significativos que afetam as condições de decolagem, cruzeiro e aterragem;
- (iii) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, formas de evitar as condições meteorológicas perigosas;
- (iv) No caso do avião, meteorologia prática de grandes altitudes, incluindo interpretação e utilização de relatórios, cartas e previsões meteorológicas, correntes de jato.

(7) Navegação:

- (i) Navegação aérea, incluindo a utilização de cartas aeronáuticas, auxiliares de navegação e sistemas de navegação de área, requisitos específicos de navegação para voos de longo curso;
- (ii) Utilização, limitação e estado de funcionamento da aviónica e instrumentos necessários para o controlo e navegação de aviões;
- (iii) Utilização, precisão e fiabilidade dos sistemas de navegação utilizados 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 utilização 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 no desembarque da aeronave;
 - (vi) No caso do helicóptero, e caso 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 relativos à categoria de aeronave apropriada;
- (10) Radiotelefonia:
- (i) Procedimentos e fraseologia das comunicações, ações a serem tomadas em caso de falha de comunicação.
- (11) Para além das matérias acima indicadas, o candidato a uma ATPL deve cumprir os requisitos de conhecimentos para a IR 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 conhecimento por parte de um instrutor autorizado que:
 - (i) Tenha ministrado a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimento exigido.
- (2) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido relativo às áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (3) (a) .

(c) O candidato a uma ATPL deve cumprir os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(d) O candidato a uma ATPL deve:

- (1) Ter demonstrado, através da conclusão com aproveitamento 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 copiloto, 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 utilização de listas de verificação; e
- (v) No caso do avião, o candidato deve ter demonstrado a capacidade para executar os procedimentos e as manobras descritos no parágrafo (2) (b) da subsecção 2.1C.710, incluindo a falha simulada do motor.

(2) Ter demonstrado através da conclusão com aproveitamento 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 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 de forma eficaz com os outros membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade para executar de forma eficaz os procedimentos relativos à incapacidade da tripulação, à coordenação da tripulação, incluindo a distribuição de tarefas do piloto, a cooperação entre a tripulação, a adesão aos procedimentos operacionais normalizados e a utilização de listas de verificação.

(e) Sujeitos ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pela presente subsecção, 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, caso aplicável;
- (2) No caso do avião, exercer os privilégios do titular de uma IR; e
- (3) Atuar como PIC e como copiloto no transporte aéreo comercial numa aeronave da categoria e classe apropriada, caso aplicável.

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, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto de aviões, das quais um máximo de 100 (cem) horas podem ter sido completadas num FSTD. 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, pelo menos:
 - (i) 500 (quinhentas) horas de voo como PIC sob supervisão ou 250 (duzentos e cinquenta) horas de voo, seja como PIC, ou constituídas por, pelo menos, 70 (setenta) horas de voo como PIC e o tempo de voo adicional necessário como copiloto, a desempenhar, sob a supervisão do PIC, as funções e os deveres do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
 - (ii) 200 (duzentas) horas de voo de navegação, das quais, pelo menos, 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, os deveres e as funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
 - (iii) 75 (setenta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais não mais de 30 (trinta) horas podem ser tempo por instrumentos em terra;
 - (iv) 100 (cem) horas de voo noturno como PIC ou como copiloto.
- (2) O titular de uma CPL(H) deve receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em helicóptero como PIC no tempo de voo exigido no parágrafo anterior;
- (3) O candidato deve ter completado um curso de *Crew Resource Management* (CRM) - Gestão de Recursos do Pessoal de Voo sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.615;
- (4) O candidato a uma ATPL(A) deve ser titular de uma CPL(A) com uma IR e multi-motor, emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(5) Quando o candidato tiver tempo de voo como piloto de aeronaves em outras categorias, a autoridade aeronáutica deve determinar se tal experiência é aceitável e, em caso afirmativo, até que ponto os requisitos de tempo de voo estabelecidos no parágrafo (1) podem ser reduzidos correspondentemente.

Nota: A experiência de tempo de voo pode ser reduzida pela autoridade aeronáutica em função do requerente ter demonstrado o padrão de competência final de um programa aprovado de treino de qualificação de tipo com base em competências na categoria de avião.

(b) 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 ATPL estão estabelecidos pela 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, pelo menos, 1000 (mil) horas de voo como piloto de helicópteros, das quais um máximo de 100 (cem) horas podem ter sido completadas num FSTD, 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, pelo menos:

(i) 250 (duzentas e cinquenta) horas, seja como PIC, ou constituídas por, pelo menos, 100 (cem) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, os deveres e as 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, das quais, pelo menos, 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, os deveres e as funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;

(iii) 30 (trinta) horas de voo 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 copiloto.

(2) O titular de uma CPL(A) deve receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em

aviões como PIC no seu tempo de voo exigido no parágrafo anterior;

(3) O candidato deve ter completado um curso de CRM sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.625;

(4) O candidato a uma ATPL(H) deve ser titular de uma CPL(H) , emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(5) Quando o candidato tiver tempo de voo como piloto de aeronaves em outras categorias, a autoridade aeronáutica deve determinar se tal experiência é aceitável e, em caso afirmativo, até que ponto os requisitos de tempo de voo estabelecidos no parágrafo (1) podem ser reduzidos correspondentemente.

Nota: A experiência de tempo de voo pode ser reduzida pela autoridade aeronáutica em função do requerente ter demonstrado o padrão de competência final de um programa aprovado de treino de qualificação de tipo com base em competências na categoria de helicóptero.

(b) 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 ATPL estão estabelecidos pela NI: 2.1.C.625.

2.1.C.700 QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS - AVIÃO

2.1.C.705 Requisitos gerais

(a) Para o titular de uma licença de piloto atuar como PIC ou como copiloto de uma aeronave sob IFR, deve ter recebido uma autorização apropriada por parte da autoridade aeronáutica.

(b) Uma autorização apropriada deve compreender uma IR adequada à categoria de aeronave.

Nota: Uma ATPL inclui uma IR.

(c) Os requisitos gerais para a obtenção de uma IR de avião são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 17 (dezassete) anos de idade;

(2) O candidato deve possuir um Certificado Médico de Classe 1 ou 2, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, conforme apropriado ao nível da licença possuída.

(3) O candidato que seja titular de 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 os requisitos físicos, mentais e visuais para a emissão de um Certificado Médico de Classe 1.

(4) O candidato deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado sobre as seguintes matérias:

(i) Legislação aeronáutica:

(A) Regras e regulamentos relevantes para o voo sob IFR;

(B) Práticas e procedimentos relativos aos serviços de tráfego aéreo.

(ii) Conhecimentos gerais sobre aviões para a categoria de aeronave pretendida:

(A) Utilização, limitação e estado de funcionamento da aviónica, dispositivos e instrumentos eletrônicos necessários para o controlo e navegação de aviões sob IFR e em condições meteorológicas para voo por instrumentos, utilização e limitações da automação;

(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) Preparação e verificação 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:

(A) Aplicação da meteorologia aeronáutica, interpretação e utilização de relatórios, cartas e previsões, códigos e abreviaturas, utilização e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, altimetria;

(B) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal e formas de evitar as condições meteorológicas perigosas;

(C) No caso do helicóptero, efeitos da formação de gelo no rotor.

(vi) Navegação:

(A) Navegação aérea prática utilizando sistemas de navegação;

(B) Utilização, precisão e segurança dos sistemas de navegação utilizados nas fases da partida, voo, aproximação e aterragem, identificação de fontes de navegação.

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

(A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;

(B) Interpretação e utilização de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas, 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, ações a serem tomadas em caso de falha de comunicação;

(B) Conforme listado na NI: 2.1.C.715.

(d) O candidato a uma IR deve:

(1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimento por parte de um instrutor autorizado que:

(i) Tenha ministrado a formação sobre as áreas de conhecimentos;

(ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimento exigido.

(2) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimento exigido relativo às áreas de conhecimentos exigidas no parágrafo (3) (c) .

(e) O candidato a uma IR deve cumprir os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(f) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente 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) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma IR é de 1 (um) ano. Caso os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do estabelecido pelo parágrafo seguinte, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(h) Para a revalidação:

(1) De uma IR de monomotor, o candidato deve, nos 3 (três) meses anteriores à data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.715;

(2) De uma IR de multi-motor o candidato deve, nos 3 (três) meses anteriores à 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 anteriores, o candidato deve submeter-se aos requisitos estabelecidos para a renovação.

(i) Caso uma IR tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

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, caso aplicável, para a IR pretendida;

(2) O candidato deve ter completado, pelo menos:

(i) 50 (cinquenta) horas de voo de navegação como PIC de aeronaves em categorias aceitáveis para a autoridade aeronáutica, das quais, pelo menos, 10 (dez) horas devem ser na categoria de aeronave pretendida; e

(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos em aviões, das quais não mais de 20 (vinte) horas ou 30 (trinta) horas, caso 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 deve ter, pelo menos, 10 (dez) horas de voo por instrumentos exigido no parágrafo (ii) (2) (e) ao receber e registrar 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 IR:

(i) Procedimentos de pré-voo, incluindo a utilização 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, utilização 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 que cubra, 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) Aproximação 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) Caso os privilégios da IR 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) O candidato a uma IR deve:

(1) Ter demonstrado através da conclusão com aproveitamento 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 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 de forma eficaz com os outros membros da tripulação de voo.

(2) Ter demonstrado através da conclusão com aproveitamento 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, caso os privilégios da IR 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 IR estão estabelecidos pela NI: 2.1.C.715.

2.1.C.720 Privilégios da qualificação de voo por instrumentos para efeitos de *Performance-Based Navigation* - Navegação Baseada no Desempenho

(a) Os pilotos só podem realizar voos em conformidade com os procedimentos para a *Performance-Based Navigation* (PBN) - Navegação Baseada no Desempenho depois de lhes terem sido concedidos privilégios PBN, mediante o seu averbamento na respetiva qualificação de voo por instrumentos («IR»).

(b) Para lhes serem concedidos privilégios PBN, os pilotos devem cumprir os requisitos seguintes:

- (1) Ter concluído com aproveitamento um curso de conhecimentos teóricos, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção 2.1.C.705(c) (3) ;

(2) Ter concluído com aproveitamento instrução de voo, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção 2.1.C.710(b) ;

(3) Ter concluído com aproveitamento uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência em conformidade com o NI: 2.1.C.715.

(c) O parágrafo (b) (1) e (2) devem ser considerados cumpridos quando a autoridade aeronáutica considerar que as competências adquiridas, quer através de formação ou de experiência de operações PBN, são equivalentes às adquiridas através dos cursos referidos nos números (1) e (2) , e o piloto demonstrar essas competências, a contento do examinador, quando da verificação da proficiência ou da prova de perícia a que se refere a alínea c) .

(d) Após a conclusão do teste de perícia ou da verificação de proficiência a que se refere o parágrafo (b) (3) , a demonstração das competências em matéria de PBN deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente, que devem ser assinados pelo examinador responsável pelo exame ou pela verificação.

(e) Os pilotos IR que não disponham de privilégios PBN só podem realizar voos e aproximações que não exijam privilégios PBN, não lhes sendo exigidos elementos PBN para renovação da sua IR, até 25 de dezembro de 2026. A partir dessa data, para a obtenção de uma IR terão de dispor de privilégios PBN.

2.1.D INSTRUTORES E EXAMINADORES

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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR:

- (1) Qualificação de instrutor de voo;
- (2) Qualificação de instrutor de terra; e
- (3) Autorização de instrutor para FSTD.

2.1.D.110 Qualificação de instrutor de voo

(a) Para uma pessoa poder levar a cabo a instrução exigida para a emissão de uma qualificação ou de uma licença de piloto, deve ter 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 representante 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 para a obtenção de uma qualificação de instrutor de voo são:

- (1) O candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve ter a idade apropriada para a licença subjacente a ser possuída;
- (2) O candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve possuir um Certificado Médico de Classe 1 válido;

(3) O candidato a uma qualificação de instrutor de voo deve:

(i) Demonstrar um nível de conhecimentos apropriado sobre:

(A) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a emissão de uma autorização de aluno-piloto, uma PPL, uma CPL e ATPL, 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 IR, tipo aplicável à categoria para a qual são pretendidos os privilégios de instrutor de voo.

(ii) Cumprir os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.505.

(4) O candidato deve possuir uma licença com a categoria de aeronave, e caso aplicável, uma qualificação da classe ou tipo, que seja apropriada à qualificação de instrutor de voo conforme se segue:

(i) Para uma qualificação de instrutor na categoria de avião, deve possuir ou uma CPL ou uma ATPL na categoria de avião com uma qualificação por instrumentos e qualificações adequadas da classe ou tipo;

(ii) Para uma licença de instrutor na categoria de helicóptero, deve 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 IR, deve possuir uma IR na categoria adequada de aeronave.

(5) O candidato a uma licença de instrutor de voo deve receber instrução de voo por parte de um instrutor autorizado em técnicas de instrução de voo, incluindo demonstração, práticas de aluno, reconhecimento e correção de erros comuns dos alunos e ter praticado técnicas de instrução nos procedimentos e nas manobras de voo para os quais se tenciona dar instrução de voo.

(6) Ter concluído com aproveitamento o teste de perícia exigido que for adequado à licença de instrutor de voo pretendida nas áreas de operação na NI: 2.1.D.115:

(i) Numa aeronave que seja representativa da categoria de aeronave, e caso aplicável, a classe ou o tipo, para a qualificação de aeronave pretendida; ou

(ii) Num FSTD que seja representativo da categoria, e caso aplicável, a classe ou o tipo de aeronave para a licença e a qualificação pretendidas, e utilizado de acordo com um curso aprovado numa ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3 ou equivalente.

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

(1) Uma autorização de aluno-piloto;

(2) Uma licença de piloto;

(3) Uma qualificação de instrutor de voo;

(4) Uma qualificação de instrutor de terra;

(5) Uma qualificação da categoria de aeronave;

(6) Uma qualificação da classe de aeronave;

(7) Uma qualificação de tipo;

(8) Uma IR;

(9) Uma verificação de proficiência ou atualização do requisito de experiência;

(10) Um teste de conhecimento; e

(11) Um teste de perícia.

(e) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor é de 2 (dois) anos.

(f) Uma qualificação de instrutor de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses adicionais, caso o titular:

(1) Concluir com aproveitamento um teste de perícia para:

(i) Revalidação da qualificação de instrutor de voo; ou

(ii) Uma qualificação de instrutor de voo adicional.

(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 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% desses alunos concluíram com aproveitamento o teste na primeira tentativa;

(ii) Um registo que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses prestou serviço como piloto verificador interno do operador, instrutor de voo chefe ou instrutor de voo numa operação do CV-CAR 9 ou numa posição envolvendo a avaliação regular de pilotos; ou

(iii) 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.

(3) Caso 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:

(i) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor de voo completou os requisitos de revalidação no mês devido; e

(ii) A autoridade aeronáutica deve renovar a atual qualificação de instrutor de voo por 24 (vinte e quatro) meses, a contar da sua data de expiração.

(4) Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido na presente subsecção num curso aprovado conduzido por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3 ou equivalente.

(g) Caso a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(h) O candidato a uma licença de instrutor de voo adicional deve cumprir os requisitos

estabelecidos pela subsecção 2.1.D.110 aplicáveis à qualificação de instrutor de voo pretendida.

(i) Um instrutor de voo deve:

(1) Assinar a caderneta de voo de cada pessoa a quem tenha dado treino de voo ou treino de terra;

(2) Manter um registo numa caderneta de voo ou num documento em separado que contenha:

(i) O nome de cada pessoa cuja caderneta de voo ou licença de aluno-piloto tenha averbado para privilégios de voo a solo e a data do averbamento; e

(ii) O nome de cada pessoa que tenha averbado para um teste de conhecimento ou um teste de perícia e um registo do tipo de teste, a data e os resultados.

(3) Manter os registos exigidos pela presente subsecção por, pelo menos, 3 (três) anos.

(j) O titular de uma qualificação de instrutor de voo deve observar as seguintes limitações e qualificações:

(1) 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) Um instrutor de voo não pode conduzir treino de voo em nenhuma aeronave para a qual não possua uma licença de piloto e uma qualificação de instrutor de voo com a categoria aplicável e, caso 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 IR apropriada na sua licença de piloto.

(k) Um instrutor de voo não pode averbar:

(1) A licença ou a caderneta de um aluno-piloto para privilégios de voo a solo, a não ser que tenha:

(i) Dado a esse aluno-piloto o treino de voo exigido para os privilégios de voo a solo exigidos pela presente subsecção;

(ii) Determinado que o aluno-piloto está preparado para conduzir o voo de forma segura, sob circunstâncias conhecidas, estando sujeito a quaisquer limitações listadas na caderneta de voo do aluno-piloto 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 o 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, a não ser que tenha determinado que:

(i) A preparação, o planeamento, o equipamento de voo do aluno-piloto 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-piloto possui o averbamento adequado de voo a solo de navegação para a marca e o modelo de aeronave a ser pilotada;

(3) 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 tenha:

(i) Dado a esse aluno-piloto treino de terra e de voo nesse espaço aéreo de Classe B ou nesse aeroporto;

(ii) Determinado que o aluno-piloto é proficiente para operar a aeronave de forma segura;

(4) A caderneta de voo de um piloto para uma verificação em voo, a não ser que tenha conduzido uma verificação em voo desse piloto de acordo com os requisitos previstos no CV-CAR 8; ou

(5) A caderneta de voo de um piloto para uma verificação de proficiência de instrumentos, a não ser que tenha testado esse piloto de acordo com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da subsecção 8.D.215.

(l) Um instrutor de voo não pode dar o treino exigido para a emissão de uma licença ou de uma qualificação num avião multi-motor ou num helicóptero, a não ser que esse possua, pelo menos, 5 (cinco) horas de voo de tempo como PIC na marca e no modelo específico de helicóptero ou avião multi-motor, conforme apropriado.

(m) 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:

(1) Possua uma qualificação de instrutor de terra ou de voo atualizada, tenha possuído essa qualificação por, 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 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) 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 conhecimento que seja exigido na presente subsecção.

(o) Um instrutor de voo não pode dar formação nas operações de Categoria II ou de Categoria III, a não ser que tenha sido treinado e testado nas operações de Categoria II ou de 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 estabelecidas pela NI: 2.1.D.115

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

(a) Para uma pessoa poder levar a cabo a instrução num FSTD, exigida para a emissão de uma qualificação ou de uma licença de piloto, deve ter recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

(b) O candidato deve demonstrar um nível de conhecimentos de instrutor de voo apropriado e cumprir os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.505.

(c) O candidato deve:

(1) Ser ou ter sido titular de uma licença de piloto, IR, classe e tipo apropriado;

(2) Ter, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto em aviões multi-piloto;

(3) Ter realizado 2 (duas) sessões de instrução em simulador de avião comercial do tipo aplicável, supervisionado por um instrutor autorizado, sendo que estas sessões de

simulador devem 2 (dois) voos de, pelo menos, 2 (duas) horas cada entre dois aeródromos diferentes e o planeamento pré-voo e balanço final associados.

(d) O candidato deve ter demonstrado num teste de perícia num FSTD, de 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 examinador autorizado.

(e) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios do titular de uma autorização são proceder à instrução num FSTD para a emissão, a revalidação e a renovação de uma qualificação da classe, instrumentos ou tipo na categoria apropriada de aeronave.

(f) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor para FSTD é de 2 (dois) anos.

(g) Para a revalidação da autorização de instrutor de FSTD, o candidato deve concluir com aproveitamento uma verificação de proficiência.

(h) Caso a autorização de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da autorização, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.D.125 Qualificação de instrutor de terra

(a) Os requisitos para a obtenção de uma qualificação de instrutor de terra são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 18 (dezoito) anos de idade;

(2) O candidato deve:

(i) Demonstrar um nível de conhecimentos apropriado 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 PPL e de aluno-piloto, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(B) Para uma categoria avançada, as áreas de conhecimentos para o piloto de linha aérea, piloto comercial, piloto privado e aluno-piloto, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(C) Para uma IR, os conhecimentos para a IR em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(ii) Cumprir os requisitos de conhecimento dos princípios fundamentais da instrução em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.505.

(b) O titular de uma qualificação de instrutor de terra pode exercer os privilégios adequados à licença e à qualificação possuída:

(1) O titular de uma qualificação de instrutor de terra com uma categoria básica está autorizada a ministrar:

(i) Treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma autorização de aluno-piloto ou uma PPL ou de qualificações associadas;

(ii) Treino de terra exigido para um voo de verificação de um piloto privado; e

(iii) Uma recomendação para o teste de conhecimento exigido para a emissão de uma PPL.

(2) O titular de uma qualificação de instrutor de terra numa categoria avançada está autorizada a ministrar:

(i) Treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de qualquer licença ou qualificação;

(ii) Treino de terra exigido para qualquer voo de verificação; e

(iii) Uma recomendação para o teste de conhecimento exigido para a emissão de qualquer licença.

(3) O titular uma qualificação de instrutor de terra de instrumentos está autorizado a ministrar:

(i) Treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma IR;

(ii) Treino de terra exigido para uma verificação de proficiência de instrumentos; e

(iii) Uma recomendação para o teste de conhecimento exigido para a emissão de uma IR.

(4) O titular de uma qualificação de instrutor de terra está autorizado, 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) da presente subsecção.

(c) O titular de uma qualificação de instrutor de terra não pode executar as funções de instrutor de terra, a não ser que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses tenha realizado, pelo menos, (1) uma formação por ano.

(d) Caso a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da autorização, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(e) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra é de 2 (dois) anos.

2.1.D.200 EXAMINADORES DE PILOTOS DESIGNADOS

2.1.D.205 Funções dos examinadores de pilotos e cumprimento com os acordos 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 estabelecidos pela presente subsecção 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 acordos de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica em conformidade com os requisitos estabelecidos pela 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

- (1) Os requisitos para a designação de examinador são:

- (1) O candidato a examinador de pilotos designado deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) O candidato a uma designação de examinador de pilotos deve possuir um Certificado Médico de Classe 1;
- (3) O candidato a examinador de pilotos designado deve:
 - (i) Ser titular de, pelo menos, a licença ou as qualificações da classe ou tipo, conforme aplicável, para as quais é pretendida a autoridade examinadora;
 - (ii) Ser titular de, pelo menos, a qualificação de instrutor de voo 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 ATO;
 - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
 - (iv) Possuir um bom registo como piloto e como instrutor de voo em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
 - (v) Ser titular de licença ou qualificações de piloto e instrutor de voo que não tenham sido revogadas por falsificação ou fraude.
- (4) O candidato a examinador de piloto designado deve participar no seminário de padronização de examinador da autoridade aeronáutica.
- (5) O candidato a examinador de pilotos designado deve concluir com aproveitamento um teste de perícia conduzido por uma pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica que seja titular de uma licença atual e válida com a categoria apropriada, e caso aplicável, qualificações da classe e tipo, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.D.215;
- (6) Os requisitos de experiência estabelecidos pela presente subsecção para cada designação de autoridade específica, podendo a autoridade aeronáutica, à sua própria descrição, reduzir os requisitos de experiência especificados, caso considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria;
- (7) No caso de examinador de voo sintético (SFE) (A) não é exigível o requisito de ser detentor de uma ATPL válida, desde que já tenha sido titular da mesma licença e esta não tenha sido objeto de revogação por fraude ou falsificação.

(2) Após a designação, um examinador de pilotos designado deve, conforme aplicável, manter a atualização através da:

(1) Frequência de formação periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e

(2) Manutenção da validade:

(i) Da licença de piloto, e caso aplicável, as qualificações da classe ou tipo apropriadas à designação;

(ii) Da qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador e as qualificações aplicáveis à designação; e

(iii) Do Certificado Médico de Classe I.

(3) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios da designação de examinador consistem na condução de testes de perícia e de verificações de proficiência relativamente a licenças e qualificações conforme listado na designação do examinador de pilotos.

(4) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(5) Revalidação:

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

(2) O candidato à revalidação da designação de examinador de pilotos deve ter realizado, pelo menos, 2 (dois) testes de perícia ou verificações de proficiência, dentro do período de 3 (três) anos da autorização. Um dos testes de perícia ou de 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 designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(6) Renovação:

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

(2) O candidato à renovação da designação de examinador de pilotos deve receber formação de refrescamento de examinadores administrado pela autoridade aeronáutica e concluir com aproveitamento um teste de perícia de acordo com NI: 2.1.D.215.

(7) Quando a autoridade aeronáutica considerar necessário que um examinador de pilotos designado receba designações adicionais, o examinador de pilotos designado:

- (1) Deve cumprir todos os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR relativos à designação;
- (2) Não necessita de realizar um teste de conhecimento adicional, desde que a designação seja dentro da mesma categoria de aeronave.
- (8) Caso não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua descrição, autorizar inspetores ou examinadores designados sem cumprir os requisitos relevantes de qualificação de examinadores estabelecidos pelo presente 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 estabelecidos pela NI: 2.1.D.215.

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

Os privilégios do FE(A) são conduzir testes de perícia para:

- (1) A emissão de uma 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, pelo menos, 1000 (mil) horas de voo como piloto de aviões, incluindo, pelo menos, 250 (duzentas e cinquenta) horas de instrução de voo;
- (2) A emissão de uma 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, pelo menos, 2000 (duas mil) horas de voo como piloto de aviões, incluindo, pelo menos, 250 (duzentas e cinquenta) horas de instrução de voo.

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

Caso o examinador tenha completado, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto de aviões multi-piloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas como PIC, e ser ou ter sido titular de uma qualificação ou autorização de instrutor de voo, os privilégios de um TRE(A) são conduzir:

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

(4) Testes de perícia para a emissão, a revalidação ou a renovação da qualificação de instrutor de voo, desde que tenha completado, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como TRE e cumprir os requisitos de acordos de padronização e avaliação para designação adicional, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas NI: 2.1.D.205 e NI: 2.1.D.215.

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

Caso o examinador for ou ter sido titular de uma licença de piloto profissional de avião e ser titular de uma PPL(A) e tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas como piloto de aviões os privilégios de um CRE(A) são 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 a renovação de qualificações de classe e tipo para aviões de piloto único e a revalidação ou a renovação de qualificações de instrumentos.

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

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

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

Caso o examinador for ou ter sido titular de uma ATPL(A), uma qualificação de tipo para o tipo aplicável de avião, tenha completado, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas 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 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 a renovação de qualificações de tipo e de instrumentos de aviões multi-piloto;
- (3) Testes de perícia para emissão da ATPL(A);

(4) Testes de perícia para emissão, a revalidação ou a renovação da qualificação de instrutor de voo no simulador, desde que tenha completado, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como SFE e cumprir os requisitos de acordos de padronização e avaliação para designação adicional em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas NI: 2.1.D.205 e NI: 2.1.D.215.

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

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

2.1.E LICENCIAMENTO DA TRIPULAÇÃO DE CABINA

2.1.E.100 GERAL

2.1.E.105 Licença ou qualificação necessária

Para uma pessoa atuar como membro da tripulação de cabina deve ser titular de:

- (1) Uma licença de membro da tripulação de cabina;
- (2) Uma qualificação de tipo de aeronave para a qual esteja nomeada, 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4.

Nota: Nos termos da presente 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

O candidato a uma licença de membro da tripulação de cabina e a qualquer qualificação associada deve:

- (1) Ter, pelo menos, 18 (dezoito) anos de idade;
- (2) Possuir 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 uma formação básica numa ATO em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3;

(4) Cumprir os requisitos de conhecimentos determinados para a licença ou qualificações pretendidas;

(5) Ter concluído com aproveitamento todos os testes determinados para a licença e qualificações num prazo de 24 (vinte e quatro) meses após a data do requerimento; e

(6) Ter concluído com aproveitamento um exame médico inicial por um Médico Examinador da Aviação e cumprir os requisitos de um Certificado Médico de Classe 2.

2.1.E.115 Requisitos de conhecimentos

O candidato a uma licença de membro da tripulação de cabina deve concluir com aproveitamento um teste de conhecimento sobre as matérias estabelecidas pela NI: 2.1.E.115.

2.1.E.120 Privilégios da licença

(a) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios do titular de uma licença de tripulação de cabina são atuar como membro da tripulação de cabina de qualquer aeronave para o qual esteja qualificado.

(b) Para a manutenção da competência, o titular de uma licença de membro da tripulação de cabina deve cumprir os requisitos de treino e de verificação estabelecidos pelo CV-CAR 8 e manter a experiência recente.

(c) O titular de uma licença de membro da tripulação de cabina perde os privilégios da licença caso deixar de exercer durante um período de 6 (seis) meses.

(d) Para o restabelecimento dos privilégios da licença de um membro da tripulação de cabina, o titular deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da licença, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.E.200 QUALIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

2.1.E.205 Qualificação do tipo

(a) O candidato a uma qualificação de tipo de aeronave de membro da tripulação de cabina deve:

(1) Completar a formação inicial da aeronave em conformidade com os requisitos

estabelecidos pelo CV-CAR 8;

(2) Ter concluído com aproveitamento o teste de conhecimento nas áreas de conhecimento estabelecidos pelo CV-CAR 8;

(3) Completar, pelo menos, 40 (quarenta) horas ou 30 (trinta) setores como membro da tripulação de cabina não requerido, a exercer as funções de membro da tripulação de cabina sob a supervisão de um instrutor de voo de membro da tripulação de cabina qualificado, devendo solicitar uma autorização de voo à autoridade aeronáutica para o efeito;

(4) Ter concluído com aproveitamento um teste de perícia nas matérias estabelecidas pela NI 2.1.E.125.

(b) Caso se tratar de uma qualificação de tipo adicional de membro da tripulação de cabina, a experiência requerida especificada no parágrafo (3) (a) é reduzida, à discrição da autoridade aeronáutica, considerando a experiência de voo passada do candidato.

(c) A validade da qualificação do tipo de membro da tripulação de cabina é de 12 (doze) meses.

(d) Para a revalidação de uma qualificação de tipo de um membro da tripulação de cabina, o candidato deve, dentro dos 3 (três) meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias estabelecidas pelo CV-CAR 8.

(e) Caso o membro da tripulação de cabina optar por cumprir os requisitos de revalidação antes do período estabelecido, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(f) Para a renovação de uma qualificação de tipo de um membro da tripulação de cabina, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

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

(a) Para uma pessoa levar a cabo a instrução de voo exigida para a emissão, a renovação ou a revalidação de uma qualificação de membro da tripulação de cabina, deve ter 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;

(2) A autoridade para atuar como um representante de uma organização aprovada

autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução de voo de membro da tripulação de cabina; ou

(3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

(c) Os requisitos para a obtenção de uma qualificação de instrutor de voo de membro da tripulação de cabina são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;

(2) O candidato deve ser titular de um Certificado Médico de Classe 2 válido;

(3) O candidato deve ser titular de uma licença de membro da tripulação de cabina com a qualificação de tipo de aeronave aplicável;

(4) O candidato deve cumprir os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listado na subsecção 2.1.B.505;

(5) O candidato deve ter, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como membro da tripulação de cabina e ser titular de uma licença com uma qualificação de tipo;

(6) O candidato deve receber instrução de voo por parte de um instrutor autorizado em técnicas de instrução de voo incluindo demonstração, práticas de aluno, reconhecimento e correção de erros comuns dos alunos e ter praticado técnicas de instrução dos procedimentos de emergência e salvamento.

(7) O candidato deve concluir com aproveitamento o 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) O instrutor de voo está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor de voo, licença e qualificações de membro da tripulação de cabina, a dar instrução em terra e voo que são exigidos para:

(1) Uma licença de membro da tripulação de cabina;

(2) Uma qualificação de instrutor de voo;

(3) Uma qualificação de tipo de aeronave.

(e) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor de voo é de 2 (dois) anos.

(f) Uma qualificação de instrutor de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte

e quatro) meses, caso o titular:

(1) Concluir com aproveitamento um teste de perícia; ou

(2) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:

(i) Um registo que evidencie que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses prestou serviço como instrutor num operador ou numa posição a envolver a avaliação regular de membros de tripulação de cabina; ou

(ii) Um certificado de formação que evidencie que concluiu com aproveitamento um curso de refrescamento aprovado de instrutor de voo que consiste 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;

(3) Caso 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:

(i) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor de voo completou os requisitos de renovação no mês devido; e

(ii) A autoridade aeronáutica deve renovar a qualificação de instrutor de voo por 24 (vinte e quatro) meses a contar da sua data de expiração.

(4) Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido pela presente subsecção numa ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(g) Caso a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(h) Um instrutor de voo deve:

(1) Assinar o documento de registos de voo de cada pessoa a quem tenha ministrado treino em voo;

(2) Manter o 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 por, pelo menos, 3 (três) anos.

(9) O titular de uma qualificação de instrutor de voo deve observar as seguintes limitações e qualificações:

- (1) Em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor de voo não pode ministrar mais de 8 (oito) horas de treino em voo;
- (2) Um instrutor de voo não pode ministrar treino em voo em nenhuma aeronave para a qual não for titular de uma qualificação de tipo apropriada.

2.1.E.215 Autorização de instrutor de terra de membro da tripulação de cabina

(a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma autorização de instrutor de terra de membro da tripulação de cabina são:

- (1) O candidato deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) O candidato deve:
 - (i) Demonstrar, de forma satisfatória, à autoridade aeronáutica o conhecimento na matéria que se pretende lecionar; e
 - (ii) Cumprir os requisitos dos princípios fundamentais de instrução em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.505.

(b) O titular de uma autorização de instrutor de terra pode exercer os privilégios adequados à licença e à qualificação de que for titular, estando autorizado a:

- (1) Ministrar formação nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de licença de membro da tripulação de cabina ou de qualificações associadas;
- (2) Emitir recomendações para o teste de conhecimento exigido para a emissão de uma licença de membro da tripulação de cabina.

(c) O titular de uma autorização 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 realizado, pelo menos, 1 (uma) formação por ano;

(d) Caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve receber uma formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado, com um averbamento em como a pessoa demonstrou, de forma satisfatória, competência em relação aos requisitos de conhecimento estabelecidos pelo parágrafo (a) (2) da presente subsecção;

(e) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra de membro da tripulação de cabina é de 2 (dois) anos.

2.1.E.300 EXAMINADOR DE MEMBRO DA TRIPULAÇÃO DE CABINA

2.1.E.305 Acordos de padronização dos examinadores de membro da tripulação de cabina

Os examinadores de membro da tripulação de cabina devem cumprir os acordos de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.E.305.

2.1.E.310 Requisitos gerais

(a) Para uma pessoa poder levar a cabo exames exigidos para a emissão de uma qualificação ou de uma licença de membro da tripulação de cabina, deve ter sido designada como examinador de membro da tripulação de cabina pela autoridade aeronáutica.

(b) Os requisitos gerais para a designação como examinador de membro da tripulação de cabina são:

- (1) O candidato deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) O candidato deve possuir um Certificado Médico de Classe 2 válido;
- (3) O candidato deve:
 - (i) Ser titular de, pelo menos, uma licença de membro da tripulação de cabina ou as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a designação;
 - (ii) Ser titular de, pelo menos, a qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador de membro da tripulação de cabina de operadores aéreos;
 - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;
 - (iv) Possuir um bom registo como membro da tripulação de cabina e instrutor de voo em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
 - (v) Ser titular de uma licença de membro da tripulação de cabina ou qualificações que não tenham sido revogadas por falsificação ou fraude.
- (4) O candidato deve participar no seminário de examinador da autoridade aeronáutica.
- (5) O candidato deve concluir com aproveitamento um teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.E.310;
- (6) O candidato deve ter, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo de membro da tripulação de cabina ou como verificador de membro da 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) Após a designação, um examinador de membro da tripulação de cabina designado, deve manter a atualização através da:

(1) Frequência de formação periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e

(2) Manutenção da validade:

(i) Da licença de membro da tripulação de cabina e as qualificações de tipo apropriadas à designação;

(ii) Da qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador;

(iii) Do Certificado Médico de Classe 2.

(d) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente à licença de membro da tripulação de cabina e qualificações conforme listados na designação de examinador de membro da tripulação de cabina.

(e) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(f) Revalidação:

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

(2) O candidato à revalidação da designação de examinador de membro da tripulação de cabina deve ter realizado, pelo menos, 3 (três) testes de perícia ou verificações de competência dentro do período da designação;

(3) Um dos testes de perícia ou de 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 designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(g) Renovação:

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

(2) O candidato à renovação da designação de examinador de membro da tripulação de

cabina deve receber formação de refrescamento de examinador de membro da tripulação de cabina e concluir com aproveitamento o teste de perícia em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.E.310.

(h) Caso não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discricção, autorizar inspetores ou examinadores sem cumprir todos os requisitos relevantes de designação de examinadores especificados pelo presente CV-CAR.

2.1.F LICENÇA DE OFICIAL DE OPERAÇÕES DE VOO

2.1.F.100 GERAL

2.1.F.105 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma licença de oficial de operações de voo são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;

(2) O candidato deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado sobre as áreas de conhecimentos adequados aos privilégios do oficial de operações de voo:

(i) Legislação aeronáutica:

(A) Regras e regulamentos relevantes para o controlo operacional e 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) *Minimum Equipment List* (MEL)- Lista de Equipamentos Mínimos e lista de desvios de configuração.

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

(A) Efeitos do carregamento e da distribuição da massa no desempenho 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 e

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;

(E) Desempenho na decolagem, incluindo o comprimento da pista, e critérios e limitações de subida e obstáculos;

(F) Desempenho em cruzeiro, incluindo altitudes mínimas, planeamento de cenários de descompressão, paragem de motor e trem em baixo;

(G) Desempenho na aterragem, incluindo critérios e limitações de subida, aproximação e comprimento da pista.

(iv) Desempenho humano relevante para as funções de controlo operacional, incluindo os princípios de gestão de perigos e de erros;

(v) Meteorologia:

(A) Meteorologia aeronáutica, o movimento dos sistemas de pressão, a estrutura das frentes, a origem e as características de fenómenos meteorológicos significativos que afetam as condições de decolagem, voo e aterragem;

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

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

(vii) Procedimentos operacionais:

(A) Utilização de documentação aeronáutica e procedimentos operacionais padronizados;

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

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

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

(E) Princípios de voo relacionados com a categoria adequada de aeronave.

(viii) Procedimentos para a comunicação com os aviões e estações terrestres relevantes.

(3) O candidato deve:

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

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

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

(ii) Ter concluído com aproveitamento o teste de conhecimento exigido.

(4) O candidato deve ter obtido a seguinte experiência:

(i) Um total de 2 (dois) anos de serviço em qualquer uma ou em qualquer combinação das capacidades elencadas abaixo, desde que em qualquer combinação de experiência o período ao serviço em qualquer capacidade seja de, pelo menos, de 1 (um)ano como:

(A) Membro da tripulação de voo no transporte aéreo;

(B) Meteorologista numa organização processando o despacho controlo operacional de aeronaves no transporte aéreo; ou

(C) CTA, ou um supervisor técnico de oficiais de operações de voo ou sistemas de operações de voo no transporte aéreo.

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

(iii) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação aprovada.

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

(5) O candidato deve ter demonstrado aptidão através da conclusão com aproveitamento de um teste de perícia nas matérias listadas na NI: 2.1.F.105 (5) (a) para:

(i) Identificação e recuperação de dados aeronáuticos e outras informações relevantes para a análise de situações e riscos operacionais;

(ii) Identificação e avaliação dos fatores de risco e as possíveis consequências para as operações de voo;

(iii) Identificação e avaliação das ações considerando o risco, o efeito na segurança de voo e a regularidade da operação;

- (iv) Determinação de um curso de ação apropriado com base nas responsabilidades e políticas descritas nos manuais de operações;
- (v) Aplicação de procedimentos padronizados e não-padronizados apropriados do manual de operações para o início, o planeamento, a continuação, o desvio ou o término de voos no interesse da segurança da aeronave e regularidade e eficiência da operação;
- (vi) Execução de uma análise meteorológica precisa e operacionalmente aceitável, fornecer uma exposição operacionalmente válida sobre as condições meteorológicas 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;
- (vii) Identificação e aplicação das limitações e dos mínimos operacionais em relação ao estado de tempo, estado da aeronave e procedimentos de navegação apropriados;
- (viii) Determinação da trajetória de voo ótima para um dado segmento e criar planos de voo precisos, manualmente ou gerados por computador;
- (ix) Fornecimento de 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;
- (x) Reconhecer e gerir perigos e erros.

(b) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente 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 cumpra os requisitos de treino e verificação do CV-CAR 8 e experiência recente.

(c) O titular de uma licença de oficial de operações de voo perde os privilégios da licença, caso deixar de exercer durante um período de 6 (seis) meses.

(d) Para o restabelecimento dos privilégios da licença de um oficial de operações de voo, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da licença, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.F.110 Qualificação de tipo

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

- (1) Concluir com aproveitamento a formação inicial da aeronave em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8;
- (2) Concluir com aproveitamento o teste de conhecimentos nas áreas especificadas pelo

CV-CAR 8;

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

(4) Concluir com aproveitamento um teste de perícia em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.F.105 (5) (a) .

(b) Caso 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 é de 12 (doze) meses.

(d) Para a revalidação de uma qualificação de tipo de oficial de operações de voo, o candidato deve, dentro dos 3 (três) meses anteriores à data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias listadas no CV-CAR 8.

(e) Caso o oficial de operações de voo optar por cumprir os requisitos de revalidação antes do período estabelecido, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(f) Para a renovação de uma qualificação de tipo de um oficial de operações de voo, o candidato deve cumprir os requisitos para o restabelecimento da qualificação, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

2.1.F.200 INSTRUTORES E EXAMINADORES DE OFICIAL DE OPERAÇÕES DE VOO

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

(a) Para uma pessoa levar a cabo a instrução exigida para a emissão, a revalidação ou a renovação de uma qualificação ou licença de oficial de operações de voo, deve ter recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

(b) Uma autorização adequada deve compreender:

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

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

(3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

(c) Os requisitos gerais para a obtenção de uma qualificação de instrutor de oficial de

operações de voo são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 24 (vinte e quatro) anos de idade;

(2) O candidato deve ser titular de uma licença de oficial de operações de voo atual e válida, e caso aplicável, a qualificação de tipo de aeronave;

(3) O candidato a uma qualificação de instrutor deve cumprir os requisitos dos princípios fundamentais de instrução em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.B.505;

(4) O candidato deve ter, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como oficial de operações de voo;

(5) O candidato deve concluir com aproveitamento o teste de perícia adequado à qualificação de instrutor em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.F.205;

(6) Um instrutor de oficial de operações de voo está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor, a conduzir treino teórico, treino prático e supervisão dos candidatos à emissão de:

(i) Licença de oficial de operações de voo;

(ii) Uma qualificação de tipo;

(iii) Uma qualificação de instrutor.

(d) Sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade de uma qualificação de instrutor de oficial de operações de voo é de 2 (dois) anos.

(e) Uma qualificação de instrutor de oficial de operações de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses, caso o titular:

(1) Concluir com aproveitamento um teste de perícia para renovação da qualificação de instrutor; ou

(2) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:

(i) Um registo dos alunos em formação que evidencie que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses 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 evidencie que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses prestou serviço como instrutor do operador ou numa posição que envolve a avaliação regular de oficiais de operações de voo; ou

(iii) Um certificado de formação que evidencie que concluiu com aproveitamento um curso de refrescamento aprovado de instrutor nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor.

(3) Caso um instrutor 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, a contar da sua data de expiração.

(4) Um instrutor de oficial de operações de voo pode realizar o teste de perícia exigido na presente subsecção numa ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(f) Caso a qualificação de instrutor de oficial de operações de voo tenha expirado, o candidato deve receber uma formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou, de forma satisfatória, competência em relação aos requisitos de conhecimento estabelecidos no parágrafo (c) (3) da presente subsecção;

(g) Um instrutor de oficial de operações de voo deve:

(1) Assinar um documento de registos de cada pessoa a quem tenha dado treino;

(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 pela presente subsecção por, pelo menos, 3 (três) anos.

(h) O titular de uma qualificação de instrutor deve observar as seguintes limitações e qualificações:

(1) Em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor de oficial de operações de voo não pode conduzir mais de 8 (oito) horas de treino;

(2) Um instrutor de oficial de operações de voo não pode conduzir treino num operador aéreo onde não se encontre qualificado.

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

(a) O examinador de oficial de operações de voo deve cumprir os acordos de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme estabelecidos pela NI: 2.1.F.215.

(b) Os requisitos gerais para a obtenção de qualificação de examinador de oficial de operações de voo são:

(1) O candidato deve ter, pelo menos, 24 (vinte e quatro) anos de idade;

(2) O candidato deve participar no seminário de examinador da autoridade aeronáutica;

(3) O candidato deve concluir com aproveitamento um teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela NI: 2.1.F.215;

(4) O candidato deve ter, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como instrutor ou como verificador. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discricão, reduzir os requisitos de experiência especificados caso considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.

(c) Após a designação, um examinador designado, deve manter-se atualizado através da:

(1) Participação numa formação inicial e periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e

(2) Manutenção da validade:

(i) Da licença e das qualificações apropriadas à designação; e

(ii) Da qualificação de instrutor.

(d) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente 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 na designação do examinador.

(e) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(f) O candidato à revalidação da designação de examinador de oficial de operações de voo deve ter realizado, pelo menos, 2 (dois) testes de perícia ou verificações de competência dentro do período da designação, sendo que 1 (um) dos testes de perícia 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 designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(g) Renovação:

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

(2) O candidato à renovação da designação de examinador deve receber uma formação de refrescamento de padronização de examinador de oficial de operações de voo e concluir com aproveitamento o teste de perícia conforme especificado na NI: 2.1.F.215.

(h) Caso não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, autorizar inspetores ou examinadores sem cumprir todos os requisitos relevantes de designação de examinadores estabelecidos pelo presente 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 segunda edição do CV-CAR 2.1, publicada a 7 de fevereiro de 2018.

2.1.G.110 Entrada em vigor

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

NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO (NI)

NI: 2.1.B.110(b) Formato comum das licenças eletrónicas de pessoal

Geral	I	Nome do Estado (em negrito)
	II	Título da licença (em negrito acentuado) , incluindo a categoria da aeronave
	III	Número de série da licença em algarismos arábicos
Informação Pessoal	IVa	Fotografia do titular
	IVb	Nome completo do titular em alfabeto romano
	IVc	Data de nascimento do titular (dd-mm-aaaa)
	V	Endereço do titular
	VI	Nacionalidade do titular

	VII	Assinatura do titular
Autoridade emissora	VIII	Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida
	IX	Certificação relativa à validade e autorização para o titular exercer os privilégios adequados à licença
	X	Assinatura digital da autoridade aeronáutica e a data e hora da emissão
	XIa	Data e hora da última sincronização com o servidor da autoridade aeronáutica
	XIb	Código de leitura mecânica para obter dados de autenticação
Qualificações	XII	Qualificações, por exemplo: de classe, tipo, instrumentos, categoria, instrutor, entre outros, incluindo as datas de expiração. Os privilégios relativos à radiotelefonia são aqui incluídos
Observações	XIII	Observações, ou seja, averbamentos especiais relativos a limitações e averbamentos para privilégios (incluindo averbamentos de proficiência linguística)
	XIV	Quaisquer outros detalhes exigidos pela autoridade aeronáutica
Certificação médica	XVa	Classe (1, 2 ou 3)
	XVb	Data de validade (dd-mm-aaaa)
	XVc	Limitações médicas especiais, caso aplicável
	XVd	Outras informações associadas com o Certificado Médico, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
Informação complementar adicional	XVIa	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XVIb	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XVIc	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica

NI: 2.1.B.155 Regras especiais para pilotos militares ou ex-pilotos militares

(a) O piloto militar qualificado ou o ex-piloto militar qualificado que tenha permanecido ativo durante o período de 12 (doze) meses antes de se candidatar, deve:

(1) Concluir com aproveitamento um teste de conhecimento relativo às normas do presente CV-CAR aplicáveis aos privilégios e às limitações para pilotos, regras operacionais e gerais de tráfego aéreo e regras de comunicação de acidentes;

(2) Demonstrar o cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da presente NI para, pelo menos, uma qualificação de categoria de aeronave; e

(3) Demonstrar que o candidato é ou foi, em qualquer período durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês da candidatura, um piloto militar qualificado em ativo nas Forças Armadas de Cabo Verde (FACV) .

(b) A autoridade aeronáutica pode emitir, tanto para um piloto militar qualificado, como para um ex-piloto militar qualificado, uma qualificação de categoria, classe ou tipo de aeronave para uma CPL, caso o piloto apresentar demonstrar de forma documental o cumprimento de:

(1) Uma verificação de proficiência como piloto militar e uma verificação de competência por instrumentos como piloto militar, na categoria, classe ou tipo de aeronave, caso for aplicável, como PIC, durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês da candidatura; e

(2) Pelo menos, 10 (dez) horas de voo como PIC na categoria, classe ou tipo de aeronave, caso for aplicável, durante o período de 12 (doze) meses anteriores ao mês da candidatura.

(c) O piloto militar qualificado ou o ex-piloto militar qualificado pode candidatar-se a uma IR para avião ou helicóptero para ser adicionada à sua CPL, caso o mesmo tiver, no período de 12 (doze) meses anteriores ao mês da candidatura, concluído com aproveitamento verificação de competência de instrumentos, efetuada pelas FACV, na categoria de aeronave para a IR pretendida.

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

(e) A autoridade aeronáutica pode aceitar os seguintes documentos que comprovem a condição de piloto militar:

(1) Cartão de identificação oficial emitido para o piloto pelas FACV, que demonstre a sua pertença às FACV;

(2) Cópia ou original de certificado de dispensa ou de passagem à disponibilidade das FACV;

(3) Pelo menos, um dos seguintes:

(i) Ordem das FACV que atesta o estatuto de voo como piloto militar;

- (ii) Formulário ou caderneta da Força Aérea que comprove a condição de piloto militar;
ou
- (iii) Ordem que comprove que o candidato obteve uma graduação de uma escola de pilotos militares de Cabo Verde e recebeu uma qualificação como piloto militar.
- (4) Caderneta de Voo certificada pelas FACV ou formulário oficial apropriado das FACV ou registo que evidencie as horas de voo numa aeronave militar como membro das FACV;
- (5) Registo oficial de nomeação militar como PIC das FACV;
- (6) Registo oficial da conclusão com aproveitamento 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) De forma a cumprir os requisitos de proficiência linguística estabelecidos pela subsecção 2.1.B.205, o candidato a uma licença ou o titular de uma licença deve demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, a conformidade com os descritores holísticos estabelecidos pelo parágrafo (b) e pelo Nível Operacional (Nível 4) da escala de avaliação de proficiência linguística estabelecido pelo parágrafo (c) .

(b) Descritores holísticos - os falantes proficientes devem:

- (1) Ter a capacidade de comunicar de forma eficaz telefonicamente, quer por telefone, quer por radiotelefone, e em situações presenciais;
- (2) Ter a capacidade de comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho com precisão e clareza;
- (3) Utilizar estratégias de comunicação adequadas para troca de mensagens e para reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou relacionado com o trabalho;
- (4) Lidar com sucesso e com relativa facilidade 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) Utilizar um dialeto ou um sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

(c) Escala de avaliação de proficiência:

- (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) Interação - 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 que consiste em palavras isoladas e frases memorizadas;
- (iv) Fluência - consegue produzir enunciados muito curtos, isolados e memorizados com pausas frequentes e uma utilização distrativa 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) Interação - o tempo de resposta é lento e frequentemente inadequado. A interação está limitada a trocas simples de rotina.

(3) Nível 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 frequentemente 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 a exatidão do vocabulário são frequentemente 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 frequentemente incapaz de parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário;

(iv) Fluência - produz trechos de linguagem, mas a fraseologia e a utilização das pausas são frequentemente inadequadas. 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 frequentemente exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade utilizada 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 os exemplos de frases básicas são utilizados 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 a exatidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar de forma eficaz sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue frequentemente 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 uma utilização limitada dos marcadores ou dos 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 utilizada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Quando 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) Interação - 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, da confirmação ou do 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 os padrões de frases básicas 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 a exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar de forma eficaz 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 uma utilização dos marcadores ou dos conectores do discurso adequados;

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

(vi) Interação - as respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante-ouvinte de forma eficaz.

(6) Nível especialista (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 a exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar de forma eficaz 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 para, por exemplo, dar ênfase a um ponto. Utiliza os marcadores ou os conectores do discurso adequados espontaneamente;
- (v) Compreensão - a compreensão é exata de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das sutilezas linguísticas e culturais;
- (vi) Interação - 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 Acordos de padronização para examinadores de proficiência linguística.

- (a) Os examinadores devem aplicar de forma consistente os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR durante um teste de proficiência linguística.
- (b) O examinador designado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR deve ser:
 - (1) Professor de língua;
 - (2) CTA; ou
 - (3) 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 aeronáutica.

NI: 2.1.B.320 Procedimentos para validação e conversão

A autoridade aeronáutica, antes de assinar o acordo exigido pela subsecção 2.1.B.320, deve confirmar que o outro Estado emite licenças em conformidade com, pelo menos, os requisitos estabelecidos pela presente subsecção, realizando uma comparação dos regulamentos e do sistema de licenciamento do pessoal aeronáutico.

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

(a) Os detalhes do registo do tempo de voo efetuado como piloto devem cumprir os requisitos e conter os detalhes estabelecidos pelos parágrafos (b) e (c) .

(b) De forma a cumprir os requisitos estabelecidos pela 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; e

(ii) Endereço do titular.

(2) Para cada voo:

(i) Nome do PIC;

(ii) Data do voo;

(iii) Local e hora da partida e da chegada;

(iv) Marca, modelo, variante e matrícula da aeronave; e

(v) Diário de navegação: número e serviço.

(3) Para cada sessão do FSTD:

(i) Tipo;

(ii) Data; e

(iii) Tempo total da sessão.

(4) Função do piloto:

(i) PIC;

(ii) Copiloto;

(iii) Em duplo comando; e

(iv) Instrutor de voo.

(c) Registo do tempo de voo:

(1) Registo do tempo de voo como PIC:

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

(A) For o único manipulador dos controlos de uma aeronave para o qual estiver nomeado; e

(B) 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 registrar como tempo de voo como PIC todo o tempo de voo enquanto estiver a atuar como um instrutor autorizado; e

(iii) Um aluno-piloto pode registrar 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.

(2) Uma pessoa pode registrar tempo como copiloto apenas ao ocupar um lugar como copiloto 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;

(3) Uma pessoa pode registrar 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;

(4) Registo de tempo de instrução:

(i) Uma pessoa pode registrar tempo de instrução quando recebe formação por parte de um instrutor autorizado numa aeronave ou num FSTD;

(ii) O tempo de instrução deve ser registado num documento oficial e ser averbado pelo instrutor autorizado.

(5) Outros registos:

(i) Tempo de voo em condições operacionais, à noite ou IFR;

(ii) Tempo de voo como monopiloto, seja em monomotor ou bimotor e tempo de voo em multipiloto;

(iii) Tempo total de voo; e

(iv) Número de descolagens e aterragens efetuadas como piloto aos comandos de dia ou à noite.

NI: 2.1.C.225 Autorização de Categoria II e de Categoria III

(a) A autoridade aeronáutica deve emitir uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III por escrito, como parte de uma IR ou uma ATPL de um candidato.

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

(1) Para operações de Categoria II, 1600 pés RVR e uma altitude de decisão de 150 pés; e

(2) Para operações de Categoria III, conforme especificado no documento da autorização.

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

(1) O titular de uma limitação de Categoria II pode remover a limitação ao demonstrar que desde o início do sexto mês anterior, o titular efetuou 3 (três) aproximações de 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 de Categoria III pode remover a limitação ao demonstrar experiência conforme especificado na autorização.

(d) O titular de uma autorização ou um candidato a uma autorização pode utilizar um FSTD, caso obtiver a aprovação da autoridade aeronáutica para tal utilização, de forma a cumprir o requisito de experiência estabelecido pelo parágrafo (e) da presente NI ou para o teste prático exigido pela presente NI para uma autorização de piloto de Categoria II ou de Categoria III, conforme aplicável.

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

(1) O candidato às seguintes autorizações deve concluir com aproveitamento um teste de perícia:

(i) Emissão ou renovação de uma autorização de piloto de Categoria II;

(ii) A adição de outro tipo de aeronave a uma autorização de piloto de Categoria II.

(2) Para ser elegível ao teste de perícia para uma autorização em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente NI, um candidato deve:

(i) Cumprir os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.C.225; e

(ii) Caso o candidato não tiver concluído com aproveitamento um teste de perícia para esta autorização durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês do teste deve:

(A) Cumprir os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8; e

(B) Ter realizado, pelo menos, 6 (seis) aproximações ILS durante os 6 (seis) meses anteriores ao mês do teste, das quais, pelo menos, 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem a utilização de um acoplador de aproximação.

(3) O candidato deve completar as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (e) da presente 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 de Categoria II;

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

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

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

(B) For utilizado em conformidade com um curso aprovado, ministrado por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

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

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

(1) Na prova oral do teste prático, um candidato deve demonstrar conhecimento do seguinte:

(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 FSTD aprovado que:

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

(B) Seja utilizado em conformidade com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(ii) A prova de voo deve consistir de, pelo menos, 2 (duas) aproximações ILS a 100 (cem) pés AGL, incluindo, pelo menos, 1 (uma) aterragem e 1 (uma) aproximação falhada;

(iii) Todas as aproximações realizadas durante a prova de voo devem ocorrer com a utilização de um sistema de orientação de controlo de voo aprovado, exceto se for instalado um acoplador automático de aproximação aprovado, pelo menos, 1 (uma) aproximação deve ser manual utilizando os comandos do *Flight Director*;

(iv) Caso um avião multi-motor com a capacidade de desempenho para realizar 1 (uma) aproximação falhada com um motor inoperante for utilizado no teste prático, a prova de voo deve incluir o desempenho de 1 (uma) aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, caso aplicável, na potência mínima ou impulso zero antes de atingir o marcador intermédio;

(v) Caso um FSTD multi-motor aprovado for utilizado no teste prático, o candidato deve realizar 1 (uma) aproximação falhada com o motor mais crítico, caso aplicável, falhado;

(vi) Para uma autorização para uma aeronave que requeira uma qualificação do tipo, o candidato deve concluir com aproveitamento um 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 conclua com aproveitamento um teste de perícia para:

(i) Emissão ou renovação de uma autorização de piloto de Categoria III;

(ii) A adição de outro tipo de aeronave a uma autorização de piloto de Categoria III.

(2) Para ser elegível ao teste de perícia o candidato deve:

(i) Cumprir os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.1.C.225; e

(ii) Caso o candidato não tiver concluído com aproveitamento um teste prático para esta autorização durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês do teste deve:

(A) Cumprir os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 8; e

(B) Ter realizado, pelo menos, 6 (seis) aproximações ILS durante os 6 (seis) meses

anteriores ao mês do teste, das quais, pelo menos, 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem a utilização de um acoplador de aproximação.

(3) O candidato deve conduzir as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (g) da presente NI:

(i) Sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;

(ii) À altitude de alerta ou à 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 de Categoria III;

(iv) À altitude de alerta ou à altitude de decisão, conforme aplicável, autorizada para as operações de Categoria III apenas caso forem conduzidas num FSTD aprovado; e

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

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

(B) Seja utilizada em conformidade com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(4) O candidato deve demonstrar conhecimento do seguinte:

(i) Distância de aterragem necessária;

(ii) Determinação e reconhecimento da altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, incluindo a utilização de um altímetro de radar;

(iii) Reconhecimento e reação adequada em relação 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 utilizando painéis de orientação de atitude fixos ou computadorizados e perda de altura esperada no que diz respeito *go around* manual ou automático e altitude de iniciação, conforme aplicável;

(v) Utilização e limitações do RVR, incluindo a determinação do RVR de controlo e transmissómetros exigidos;

(vi) Utilização, 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 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, caso incluído, e outro equipamento de Categoria III exigido;

(x) Deveres atribuídos ao SIC durante as aproximações de 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, caso aplicável, corrida no solo;

(xii) Reconhecimento e reação em relação a falhas ou anormalidades no sistema de navegação de bordo ou de terra, em particular depois de ultrapassar a altitude de alerta ou a altitude de decisão, conforme aplicável.

(5) Requisitos de perícia de voo:

(i) O candidato pode conduzir o teste prático numa aeronave da mesma categoria, classe e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida, ou num FSTD aprovado que:

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

(B) Seja utilizada em conformidade com um curso aprovado conduzido por uma ATO

certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

- (ii) O teste prático deve consistir em, pelo menos, 2 (duas) aproximações ILS a 100 pés AGL, incluindo 1 (uma) aterragem e 1 (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) Caso uma aeronave multi-motor com a capacidade de desempenho para realizar uma aproximação falhada com um motor inoperante for utilizado no teste prático, o teste prático deve incluir o desempenho de uma aproximação falhada com o motor mais crítico, caso aplicável, na potência mínima ou impulso zero antes de atingir o marcador intermédio ou exterior;
- (v) Caso um FSTD multi-motor aprovado for utilizado, o candidato deve realizar 1 (uma) aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, caso aplicável, falhado;
- (vi) Para uma autorização para uma aeronave que requeira uma qualificação do tipo, o candidato deve concluir com aproveitamento um teste prático em coordenação com um SIC que possua uma qualificação do tipo para a aeronave para o qual a autorização é pretendida; e
- (vii) Sujeito às limitações do presente parágrafo, para as operações de Categoria IIb, baseadas na utilização de um sistema de controlo de falha passiva da corrida de aterragem, o candidato deve realizar, pelo menos, 1 (uma) corrida de aterragem manual utilizando 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 de Categoria IIb.
- (6) Um inspetor ou um avaliador pode conduzir um questionário oral a qualquer altura

durante o teste prático.

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

O aluno-piloto que esteja a receber formação para voo a solo num avião deve receber e registar os treinos de voo para as seguintes manobras e procedimentos:

- (1) Procedimentos de preparação de voo adequados, incluindo o planeamento e a 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 subidas;
- (6) Padrões de tráfego dos aeródromos, incluindo procedimentos de entrada e partida;
- (7) Prevenção de colisão, prevenção de *windshear* e prevenção de turbulência de esteira;
- (8) Descidas, com e sem voltas, a utilizar configurações de alta e de 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) ; e
- (15) Voltas de pista.

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

O aluno-piloto que esteja a receber formação para voo a solo num helicóptero deve receber e registar os treinos de voo para as seguintes manobras e procedimentos:

- (1) Procedimentos de preparação de voo adequados, incluindo o planeamento e a preparação pré-voo, a operação de grupos motores e os 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 *windshear* e prevenção de turbulência de esteira;
- (8) Descidas, com e sem voltas, a utilizar configurações de alta e de 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; e
- (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 PPL 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 a sigla “(SE) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para avião monomotor e quando a sigla “(ME) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para avião multi-motor. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para avião monomotor e multi-motor.

Nota 2: Quando a sigla “(S) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para hidroaviões e quando a sigla “(L) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões terrestres. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para hidroaviões e aviões terrestres.

(1) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Licenças e documentos;
- (ii) Requisitos de aeronavegabilidade;
- (iii) Informação meteorológica;
- (iv) Planeamento de voos de navegação;
- (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 marítima (S) ; e
- (xi) Fatores aeromédicos.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Inspeção pré-voo;

(ii) Gestão da cabina de pilotagem;

(iii) Arranque dos motores;

(iv) Rolagem (L) ;

(v) Rolagem e navegação (S) ; e

(vi) Controlo antes da descolagem.

(3) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Radiocomunicação e sinais de luzes do *Air Traffic Control* (ATC) - Controlo de Tráfego Aéreo;

(ii) Padrões de tráfego; e

(iii) Aeródromo e base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação.

(4) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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) ; e

(xii) *Go around*.

(5) Manobra de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa curvas de grande inclinação;

(6) Manobras com referência ao solo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Percurso retangular;

(ii) Curvas em S; e

(iii) Voltas à volta de um ponto.

(7) Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Pilotagem e navegação estimada;

(ii) Sistemas de navegação e serviços de radar;

(iii) Desvio para alternante; e

(iv) Procedimentos de perda.

(8) Voo lento e perdas de velocidade, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Manobras durante o voo lento;

(ii) Perdas de velocidade sem potência;

(iii) Perdas de velocidade com potência; e

(iv) Consciência da rotação.

(9) Manobras básicas por instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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; e

(vi) Radiocomunicação, sistemas de navegação, instalações e serviços de radar.

(10) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximação e aterragem de emergência;

(ii) Descida de emergência (ME) ;

(iii) Falha de motor durante a decolagem antes da velocidade do ar mínima controlável (VMC) (simulado) (ME) ;

(iv) Falha de motor após a decolagem (simulado)(ME) ;

(v) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado)(ME) ;

(vi) Avaria de sistemas e de equipamentos; e

(vii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(11) Operações multi-motor (ME) , incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Manobras com um motor inoperante;

(ii) Demonstração VMC;

(iii) Falha de motor durante o voo (por referência aos instrumentos) ; e

(iv) Aproximação por instrumentos - um motor inoperante (por referência aos instrumentos) .

(12) Operação noturna, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa preparação noturna;

(13) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Após a aterragem, estacionamento e amarração (S) ;

(ii) Ancoragem (S) ;

(iii) Atracagem e imobilização (S) ; e

(iv) Utilização de rampa e variação (S) .

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

O teste de perícia para a PPL 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Licenças e documentos;

(ii) Informação meteorológica;

(iii) Planeamento de voos de navegação;

(iv) Sistema do espaço aéreo nacional;

(v) Desempenho e limitações;

(vi) Funcionamento do sistema;

(vii) MEL; e

(viii) Fatores aeromédicos.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Gestão da cabina de pilotagem;

(iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor; e

(iv) Controlo antes da decolagem.

(3) Operações de aeródromo e de heliporto, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;

(ii) Padrões e sinais de luzes do ATC; e

(iii) Marcações e iluminação de aeródromos e heliportos.

(4) Manobras de voo estacionário, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Descolagem e aterragem vertical;
- (ii) Operações de inclinação;
- (iii) Rolagem de superfície;
- (iv) Rolagem de voo estacionário; e
- (v) Rolagem aérea.

(5) Descolagens, aterragens e *go around*, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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; e
- (vii) *Go around*.

(6) Manobra de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Desaceleração rápida; e
- (ii) Auto-rotação direta.

(7) Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Pilotagem e navegação estimada;
- (ii) Sistemas de radionavegação e serviços de radar;
- (iii) Desvio para alternante; e

(iv) Procedimentos de perda.

(8) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Falha de potência num voo estacionário;

(ii) Falha de potência em altitude;

(iii) Avaria de sistemas e de equipamentos;

(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; e

(ix) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(9) Operação noturna, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aspectos fisiológicos do voo noturno; e

(ii) Iluminação e equipamento para voo noturno.

(10) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa após aterragem e amarração.

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

O teste de perícia para a CPL 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 a sigla “(SE)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para monomotor e quando a sigla “(ME)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para monomotor e multi-motor.

Nota 2: Quando a sigla “(S)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para hidroaviões e quando a sigla “(L)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões terrestres. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para hidroaviões e aviões

terrestres.

(1) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Licenças e documentos;
- (ii) Requisitos de aeronavegabilidade;
- (iii) Informação meteorológica;
- (iv) Planeamento de voos de navegação;
- (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 marítima (S) ; e
- (xi) Fatores aeromédicos.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Inspeção pré-voo;
- (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
- (iii) Arranque dos motores;
- (iv) Rolagem (L) ;
- (v) Rolagem e navegação (S) ; e
- (vi) Controlo antes da descolagem.

(3) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;

(ii) Padrões de tráfego; e

(iii) Aeródromo e base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação.

(4) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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 em 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) ; e

(xii) Volta de pista e aterragem recusada.

(5) Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Curvas de grande inclinação;

(ii) Espiral de grande inclinação (SE) ;

(iii) “*Chandelles*” (SE) ; e

(iv) “*Lazy eights*” (SE) .

(6) Manobras com referência ao solo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa “*Eights on pylons*” (SE) ;

(7) Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Pilotagem e navegação estimada;
- (ii) Sistemas de navegação e serviços de radar;
- (iii) Desvio para alternante; e
- (iv) Procedimentos de perda.

(8) Voo lento e perdas de velocidade, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Manobras durante o voo lento;
- (ii) Perdas de velocidade sem potência;
- (iii) Perdas de velocidade com potência; e
- (iv) Consciência da rotação.

(9) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Aproximação e aterragem de emergência;
- (ii) Descida de emergência (ME) ;
- (iii) Falha de motor durante a decolagem antes da VMC (simulado) (ME) ;
- (iv) Falha de motor após a decolagem (simulado)(ME) ;
- (v) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado)(ME) ;
- (vi) Avaria de sistemas e de equipamentos; e
- (vii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(10) Operações de grande altitude, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Oxigênio suplementar; e
- (ii) Pressurização.

(11) Operações multi-motor (ME) , incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Manobras com um motor inoperante;

(ii) Demonstração VMC;

(iii) Falha de motor durante o voo por referência aos instrumentos; e

(iv) Aproximação por instrumentos - um motor inoperante por referência aos instrumentos.

(12) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Após a aterragem, estacionamento e amarração;

(ii) Ancoragem (S) ;

(iii) Atracagem e imobilização (S) ; e

(iv) Utilização de rampa e variação (S) .

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

O teste de perícia para a CPL 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Licenças e documentos;

(ii) Informação meteorológica;

(iii) Planeamento de voos de navegação;

(iv) Sistema do espaço aéreo nacional;

(v) Desempenho e limitações;

(vi) Funcionamento do sistema;

(vii) MEL;

(viii) Fatores aeromédicos;

(ix) Aspectos fisiológicos do voo noturno; e

(x) Iluminação e equipamentos para voo noturno.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Gestão da cabina de pilotagem;

(iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor; e

(iv) Controlo antes da descolagem.

(3) Operações de aeródromo e de heliporto, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;

(ii) Padrões de tráfego; e

(iii) Marcações e iluminação do aeródromo e de heliporto.

(4) Manobras de voo estacionário, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem e aterragem vertical;

(ii) Operações de inclinação;

(iii) Rolagem de superfície;

(iv) Rolagem de voo estacionário; e

(v) Rolagem aérea.

(5) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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; e

(vii) *Go around*.

(6) Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Desaceleração rápida; e

(ii) Auto-rotação de 180 graus.

(7) Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Pilotagem e navegação estimada;

(ii) Radionavegação e serviços de radar;

(iii) Desvio para alternante; e

(iv) Procedimentos de perda.

(8) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Falha de potência num voo estacionário;

(ii) Falha de potência em altitude;

(iii) Avaria de sistemas e de equipamentos;

(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; e

(ix) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(9) Operações especiais, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Área confinada de operação;

(ii) Operações em terraço de prédio ou plataforma.

(10) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa - após a aterragem, 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 ATPL para 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Exame do equipamento; e

(ii) Desempenho e limitações.

(2) Procedimentos de pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Arranque dos grupos motores;

(iii) Rolagem; e

(iv) Controlo antes da descolagem.

(3) Descolagens e fase da partida, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagens normais com diferentes posicionamentos do *flap*, incluindo descolagem acelerada;

(ii) Descolagem por instrumentos;

(iii) Falha de grupos motores durante a descolagem;

(iv) Descolagem recusada; e

(v) Procedimentos de partida.

(4) Manobras durante o voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Curvas de grande inclinação;

(ii) Aproximação nas perdas de velocidade;

(iii) Falha de grupos motores;

(iv) Características de voo específicas; e

(v) Recuperação de altitudes incomuns.

(5) Procedimentos de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Chegada ao terminal padrão/procedimentos do sistema de gestão de voos;

(ii) Procedimentos de espera;

(iii) Aproximação de precisão por instrumentos;

(iv) Aproximação de não-precisão por instrumentos;

(v) Aproximação em circuito; e

(vi) Aproximação falhada.

(6) Aterragens e aproximações para aterragens, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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; e

(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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Procedimentos após a aterragem; e

(ii) Estacionamento e amarração.

(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:

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE MULTI PILOT COMPLEX HIGH-PERFORMANCE AIRPLANE AND SINGLE PILOT COMPLEX HIGH- PERFORMANCE AIRPLANE	PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK				
Manobras/Procedimentos (Incluindo cooperação de tripulação múltipla) Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação <i>Instructor's Initials when training Completed</i>	Verificado em <i>Chkd in</i> FSTD or A	Iniciais do examinador após conclusão da prova <i>Examiner's Initials when test Completed</i>
1 Preparação do Voo/Flight preparation 1.1 Cálculo da performance <i>Performance calculation</i>	OTD P				

1.2. Inspeção visual externa do avião, localização de cada componente e finalidade da inspeção <i>Aeroplane ext. visual inspection; location of each item and purpose of inspection</i>	OTD 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 ATC 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	

2. Descolagem/<i>Take-offs</i> 2.1 Descolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo descolagem acelerada <i>Normal take offs with different flap settings, including expedited take off</i>	P----->	----->			
2.2* Descolagem 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.Descolagem 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</i> <i>* 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 FFS Somente <i>FFS Only</i>	
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----->	---->		M	
3 Manobras de Voo e Procedimentos/Flight manoeuvres and procedures 3.1 Voo manual com ou sem <i>Flight Directors</i> (sem piloto automático, sem impulso automático, sem acelerador automático, e a diferentes leis de controlo, onde aplicável) <i>Manual flight with and without Flight Directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)</i>	P----->	----->			
3.1.1 A diferentes velocidades (incluindo voo devagar) e altitudes dentro do envelope de treino em FSTD <i>At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope</i>	P----->	----->			
3.1.2 curvas acentuadas usando inclinação de 45°, 180° a 360° tanto a esquerda como a direita <i>Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right</i>	P----->	----->			

3.1.3 Voltas com e sem spoilers <i>Turns with and without spoilers</i>	P----->	----->			
3.1.4 Voo de instrumento e manobras processual, incluindo partida por instrumento e chegada e aproximação visual <i>Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach</i>	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		Apenas FFS FFS only	
3.3. Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas <i>Normal operation of systems and controls engineer's panel</i>	OTD 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>	OTDP---- ->	----->			
3.4.1. Pressurização e e ar condicionado <i>3.4.1 Pressurisation and airconditioning</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.2. Sistema Pitot-estático <i>3.4.2 Pitot/static system</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.3. Sistema de combustível <i>3.4.3 Fuel system</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.4. Sistema elétrico <i>3.4.4 Electrical system</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.5. Sistema hidráulico <i>3.4.5 Hydraulic system</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.6. Sistema de controlo de voo e compensação <i>3.4.6 Flight control and Trimsystem</i>	OTDP---- ->	----->			
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>	OTDP---- ->				
3.4.8. Piloto automático/ <i>Flight Director</i> <i>3.4.8 Autopilot/Flight director</i>	OTDP---- ->				
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>	OTDP---- ->				

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. Rádios, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão do voo <i>3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, flight management system</i>	OTDP---- ->				
3.4.12. Trem de aterragem e travão <i>3.4.12 Landing gear and brake</i>	OTDP---- ->	----->			
3.4.13 Sistema de slats e flaps <i>3.4.13 Slat and flap system</i>	OTD	----->			
3.4.14. Unidade de potência auxiliar <i>3.4.14 Auxiliary power unit</i>	OTDP---- ->	----->			
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, shutdown and restart at a safe height	P---->	----->			
3.6.4 Fuel dumping (simulated)	P---->	----->			
3.6.5 Windshear at Take off/landing	P	X		FFS Only	

ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)			Instructor's Initials when training completed	Chkd in FFS A	Examiner's Initials when test completed
	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 TCAS event	P---->	An aeroplane shall not be used		FFS Only	
3.7 Upset recovery training Recovery from stall events in: – take-off configuration. – clean configuration at low altitude. – clean configuration near maximum operating altitude; and – landing configuration	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise			
3.7.2 The following upset exercises: – recovery from nose-high at various bank angles; and – recovery from nose-low at various bank angles	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS Only	
3.8 Instrument flight procedures					
3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P----->	----->			
3.8.2* Holding procedures	P----->	----->		M	

3.8.3* 3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure					
3.8.3.1* manually, without Flight Director	P----->	----->		M Skill Test Only	
3.8.3.2* manually, with Flight Director	P----->	----->			
3.8.3.3* with autopilot	P----->	----->			
3.8.3.4* 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	
3.8.4* 2D operations down to the MDH/A	P*------>	----->		M	

ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)			Instructor's Initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's Initials when test completed
	FS	A			
3.8.5 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*- ---- >	----->			
3.8.6 Visual approaches	P-- --- >	----->			
SECTION 4	P*- ---- >	----->			
4 Missed Approach Procedures					
4.1 Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	P*- ---- >	----->			
4.2 Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P*- ---- >	----->			

4.4.3 Other missed approach procedures	P*- ---- >	----->			
4.4.4 Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	P-- --- >	----->		M	
4.5 Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH. – after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23) , the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	P-- --- >	----->			
SECTION 5					
5 Landings					
5.1 Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	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		FFS only	
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	
--	---	---	--	--	--

ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)			Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
	FFS	A		FS A	
SECTION 6					
6 Additional authorisations on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III) 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 Categoria II e de Categoria III devem ser conduzidas de acordo com as regras operacionais.

Instruções:

(a) As seguintes siglas representam:

- (1) P - Treinado como Piloto-Comandante (PIC) ou copiloto e como “*pilot flying*” (PF) e “*pilot not flying*” (PNF) para a emissão de uma qualificação de tipo, conforme aplicável;
- (2) 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;
- (3) P # - O treino deve ser complementado por uma inspeção supervisionada ao avião.

(b) 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 - *Full Flight Simulator*;
- (iii) FSTD - *Flight Simulation Training Device*; e
- (iv) OTD - *Other Training Devices*.

(c) Os itens com asterisco (*) devem ser voados somente por referência a instrumentos. Caso tal condição não for verificada durante o teste de perícia ou verificação de proficiência, a qualificação de tipo será restrita a “apenas VFR”;

(d) Quando a sigla ‘M’ for apresentada na coluna do teste de perícia ou verificação de proficiência, o exercício é obrigatório.

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 ATPL para helicópteros deve incluir, pelo menos, as seguintes áreas de operação, com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

(1) Preparação pré-voo e controles, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Exame do equipamento; e

(ii) Desempenho e limitações.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Arranque dos grupos motores;

(iii) Rolagem; e

(iv) Controles pré-descolagem.

(3) Descolagem e fase da partida, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem normal e com vento cruzado;

(ii) Descolagem por instrumentos;

(iii) Falha de grupos motores durante a descolagem;

(iv) Descolagem recusada; e

(v) Partida por instrumentos.

(4) Manobras durante o voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas

seguintes tarefas:

(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; e

(v) Descida vertical lenta com motor.

(5) Procedimentos de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximação por instrumentos;

(ii) Espera;

(iii) Aproximação de precisão por instrumentos;

(iv) Aproximação de não-precisão por instrumentos;

(v) Aproximação falhada.

(6) Aterragens e aproximações para aterragens, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximações e aterragens normais e com vento cruzado;

(ii) Aproximação e aterragem com helicóptero multi-motor com falha de grupo motor simulada; e

(iii) Aterragem recusada.

(7) Procedimentos normais e anormais, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas tarefas;

(8) Procedimentos de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas tarefas;

(9) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Procedimentos após a aterragem; e

(ii) Estacionamento e amarração.

NI: 2.1.C.715 Teste de perícia e verificação de proficiência para a IR

O teste de perícia e a verificação de proficiência para a IR 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 a sigla “(SE)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para monomotor e quando a sigla “(ME)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para monomotor e multi-motor.

(1) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Informação meteorológica; e

(ii) Planeamento de voos de navegação.

(2) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Sistemas das aeronaves relativos às operações IFR;

(ii) Instrumentos de voo da aeronave e equipamentos de navegação; e

(iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem.

(3) Procedimentos e autorizações do ATC, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Autorizações do ATC;

(ii) Cumprimento dos procedimentos e das autorizações da partida, voo em rota e chegada; e

(iii) Procedimentos de espera.

(4) Voo por referência aos instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Voo direto e nivelado;

(ii) Mudança de velocidade do ar;

- (iii) Subida 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; e
 - (vii) Recuperação de atitudes de voo incomuns.
- (5) Sistemas de navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na interceção e no seguimento de sistemas de navegação e de arcos *Distance Measuring Equipment* (DME) ;
- (6) Procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Aproximação de não-precisão por instrumentos;
 - (ii) Aproximação de precisão por instrumentos ILS;
 - (iii) Aproximação falhada;
 - (iv) Aproximação em circuito; e
 - (v) Aterragem a partir de uma aproximação direta ou em circuito.
- (7) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (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 ou de indicadores de rumo.
- (8) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato no controlo de instrumentos e de equipamentos.

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

- (a) O teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrutor de voo de avião devem incluir, pelo menos, as seguintes áreas de operação, com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

Nota 1: Quando a sigla “(SE) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões monomotor e quando a sigla “(ME) ” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões multi-motor. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou parágrafo é para aviões monomotor e multi-motor.

Nota 2: Quando a sigla “(S) ” for apresentada, o item é apenas para hidroaviões e quando a sigla “(L) ” for apresentada, o item é apenas para aviões terrestres. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item é para hidroaviões e aviões terrestres.

(1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Processo de aprendizagem;
- (ii) Processo de ensino;
- (iii) Métodos de ensino;
- (iv) Avaliação;
- (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
- (vi) Fatores humanos; e
- (vii) Planeamento da atividade de instrução.

(2) Áreas técnicas, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Fatores aeromédicos;
- (ii) Exploração visual e prevenção de colisão;
- (iii) Princípios de voo;
- (iv) Comandos de voo do avião;
- (v) Massa e centragem de voo;
- (vi) Navegação e planeamento de voo;
- (vii) Operações noturnas;
- (viii) Operações de grande altitude;
- (ix) Regulamentos e publicações;

- (x) Utilização do MEL;
 - (xi) Sistema do espaço aéreo nacional;
 - (xii) Auxílios de navegação e serviços de radar;
 - (xiii) Registos na caderneta de voo e averbamentos de licenças;
 - (xiv) Características das águas e do hidroavião; e
 - (xv) Bases do hidroavião, regras e auxílios da navegação marítima (S) .
- (3) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Licenças e documentos;
 - (ii) Informação meteorológica;
 - (iii) Funcionamento de sistemas (SE) ;
 - (iv) Desempenho e limitações (SE) ; e
 - (v) Requisitos de aeronavegabilidade.
- (4) Aula pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo o conhecimento e o desempenho na aula sobre uma manobra;
- (5) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Inspeção pré-voo;
 - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
 - (iii) Arranque dos motores;
 - (iv) Rolagem (L) ;
 - (v) Rolagem (S) ;
 - (vi) Navegação (S) ; e
 - (vii) Controlo antes da descolagem.
- (6) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o

desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;

(ii) Padrões de tráfego; e

(iii) Marcações e iluminação do aeródromo e da pista.

(7) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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) *Go-around* ou aterragem recusada;

(ix) Aproximação e aterragem em campo curto (área confinada (S)) ;

(x) Aproximação e aterragem em campo moderado (SE) (L) ;

(xi) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SE) (L) ;

(xii) Aproximação e aterragem em águas geladas (S) ; e

(xiii) Aproximação e aterragem em águas agitadas (S) .

(8) Princípios fundamentais de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Voo direto e nivelado;

(ii) Voltas niveladas;

(iii) Subidas diretas e voltas em subida; e

(iv) Descidas diretas e voltas em descida.

(9) Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Curvas de grande inclinação;
- (ii) Espirais de grande inclinação (SE) ;
- (iii) *Chandelles* (SE) ; e
- (iv) *Lazy eights* (SE) .

(10) Manobras de referência em terra, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Percurso retangular;
- (ii) Voltas em S através de uma via;
- (iii) Voltas à volta de um ponto; e
- (iv) *Eights on pylons* (SE) .

(11) Voo lento, perdas de velocidade e rotações, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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) ; e
- (vii) Rotações (SE) (L) .

(12) Manobras básicas de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Voo direto e nivelado;
- (ii) Subidas com velocidade do ar constante;

(iii) Descidas com velocidade do ar constante;

(iv) Voltas para os rumos; e

(v) Recuperação de atitudes de voo incomuns.

(13) Operações de emergência (SE) , incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximação e aterragem de emergência (simulado) ;

(ii) Avaria de sistemas e de equipamentos; e

(iii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(14) Operações de emergência (ME) , incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Avaria de sistemas e de equipamentos;

(ii) Falha de motor durante a decolagem antes da VMC;

(iii) Falha de motor após o lançamento;

(iv) Aproximação e aterragem com um motor inoperante;

(v) Descida de emergência; e

(vi) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(15) Operações multi-motor (ME) , incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Funcionamento de sistemas;

(ii) Desempenho e limitações;

(iii) Princípios de voo com motor inoperante;

(iv) Manobras com um motor inoperante;

(v) Demonstração VMC; e

(vi) Demonstração dos efeitos das várias velocidades do ar e configurações durante o desempenho com motor inoperante.

(16) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Procedimentos pós-voo;
- (ii) Ancoragem (S) ;
- (iii) Atracagem e imobilização (S) ;
- (iv) Variação (S) ; e
- (v) Utilização de rampa (S) .

(b) O teste de perícia e a verificação de proficiência para a qualificação de instrutor de voo de helicóptero devem incluir, pelo menos, as seguintes áreas de operação, com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas adequadas à categoria, e caso aplicável, classe ou tipo, da aeronave:

(1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Processo de aprendizagem;
- (ii) Processo de ensino;
- (iii) Métodos de ensino;
- (iv) Avaliação;
- (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
- (vi) Fatores humanos; e
- (vii) Planeamento da atividade de instrução.

(2) Áreas técnicas, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Fatores aeromédicos;
- (ii) Exploração visual e prevenção de colisão;
- (iii) Utilização 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) Utilização do MEL;
 - (xi) Sistema do espaço aéreo nacional; e
 - (xii) Preenchimento da caderneta de voo e dos averbamentos de licenças.
- (3) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Licenças e documentos;
 - (ii) Informação meteorológica;
 - (iii) Funcionamento de sistemas;
 - (iv) Desempenho e limitações; e
 - (v) Requisitos de aeronavegabilidade.
- (4) Aula pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na aula sobre uma manobra;
- (5) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Inspeção pré-voo;
 - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
 - (iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor; e
 - (iv) Controlo antes da decolagem.
- (6) Operações de aeródromo e operações de heliporto, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;
 - (ii) Padrões de tráfego; e
 - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e do heliporto.
- (7) Manobras de voo estacionário, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Descolagem e aterragem vertical;
 - (ii) Rolagem de superfície;
 - (iii) Rolagem de voo estacionário;
 - (iv) Rolagem aérea; e
 - (v) Operação de inclinação.
- (8) Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (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; e
 - (vii) *Go-around*.
- (9) Princípios fundamentais de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (i) Voo direto e nivelado;
 - (ii) Voltas niveladas;
 - (iii) Subidas diretas e voltas em subida; e
 - (iv) Descidas diretas e voltas em descida.

(10) Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Desaceleração rápida;
- (ii) Auto-rotação direta; e
- (iii) Auto-rotação de 180 graus.

(11) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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) Avaria de sistemas e de equipamentos; e
- (x) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(12) Operações especiais, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Área confinada de operação; e
- (ii) Operação em terraço de prédio ou plataforma.

(13) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas - após aterragem e amarração.

(c) O teste de perícia e proficiência para o instrutor de voo para qualificações de instrumentos de 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 caso aplicável, classe ou tipo, da aeronave:

Nota 1: Quando a sigla “(SE)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para monomotor e quando a sigla “(ME)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para multi-motor. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo é para monomotor e multi-motor.

Nota 2: Quando a sigla “(A)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões e quando a sigla “(H)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para helicópteros. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo são para todas as categorias.

(1) Princípios fundamentais de instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Processo de aprendizagem;
- (ii) Processo de ensino;
- (iii) Métodos de ensino;
- (iv) Crítica e avaliação;
- (v) Características e responsabilidades do instrutor de voo;
- (vi) Planeamento da atividade de instrução; e
- (vii) Comportamento humano e comunicação eficaz.

(2) Áreas técnicas, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Instrumentos de voo da aeronave e equipamentos de navegação;
- (ii) Fatores aeromédicos;
- (iii) Regulamentos e publicações relativas a operações IFR; e
- (iv) Registos na caderneta de voo relativas à instrução de instrumentos.

(3) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Informação meteorológica;
- (ii) Planeamento de voos de navegação; e
- (iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem.

(4) Instrução pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo o

conhecimento e o desempenho na aula sobre uma manobra;

(5) Procedimentos e autorizações do ATC, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Autorizações do ATC; e

(ii) Conformidade com os procedimentos e as autorizações da partida, voo em rota e chegada.

(6) Voo por referência aos instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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 descidas 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; e

(viii) Recuperação de altitudes de voo incomuns.

(7) Sistemas de navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Interceção e seguimento de sistemas de navegação e arcos DME; e

(ii) Procedimentos de espera.

(8) Procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximação de não-precisão por instrumentos;

(ii) Aproximação de precisão por instrumentos;

(iii) Aproximação falhada;

(iv) Aproximação em circuito (A) ; e

(v) Aterragem a partir de uma aproximação direita.

(9) Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Perda de comunicação;

(ii) Perda de atitude giroscópica ou de indicadores de rumo;

(iii) Falha de motor durante voltas e voo direto e nivelado; e

(iv) Aproximação por instrumentos com motor inoperante.

(10) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa controlo de instrumentos e de equipamentos.

(d) O teste de perícia e a verificação de proficiência para instrutores para qualificações do tipo adicionais avião e helicóptero, deve incluir, pelo menos, as seguintes áreas de operação:

Nota: Quando a sigla “(A)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para aviões e quando a sigla “(H)” for apresentada, o item ou o parágrafo é apenas para helicópteros. Quando nenhuma sigla for apresentada, o item ou o parágrafo são para aviões e helicópteros.

Áreas técnicas:

(A) O conteúdo das áreas técnicas deve cobrir as áreas conforme aplicáveis à classe ou ao tipo de aeronave;

(B) Simulador de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

i. Utilização de uma lista de verificação, estabelecimento de rádios e auxílios de navegação;

ii. Arranque de motores;

iii. Controlos de descolagem;

iv. Descolagem por instrumentos e transição para os instrumentos após o lançamento;

v. Falha de motor durante a descolagem entre V1 e V2 (A) ;

vi. Descolagem abortada antes de atingir V1 (A) ;

vii. Vibração irregular de “*mach*” elevada, características de voo específicas (se

necessário) (A) ;

viii. Descolagem com falha de motor antes ou logo depois do *Take-off Decision Point* (TDP) ou do *Defined Point After Take-off* (DPATO) (H) ;

ix. Curvas de grande inclinação;

x. Recuperação de aproximação na perda de velocidade/descolagem, configuração de aterragem regular (A) ;

xi. Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude mínima de descida, manual com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou *go-around* (A) ;

xii. Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude mínima de descida, piloto automático com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou *go-around* (H) ;

xiii. Aterragem recusada e *go-around*; e

xiv. Aterragem com vento cruzado.

(C) Operações de Categoria II e de Categoria III, caso aplicável, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

i. Aproximação de precisão automática com manete automática de potência e *go-around* com *Flight Director* causado por deficiências na aeronave ou no equipamento de terra;

ii. *Go-around* causado por condições meteorológicas;

iii. *Go-around* à *Decision Height* causado por uma posição desviada da linha central; e

iv. Uma das aproximações de Categoria II ou de Categoria III deve conduzir a uma aterragem.

(D) Aeronave, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

i. Familiarização com os controlos durante as verificações fora da base;

ii. Utilização de uma lista de verificação, estabelecimento de rádios e auxílios de navegação, arranque de motores;

iii. Rolagem;

- iv.Descolagem;
- v.Falha de motor durante a descolagem logo depois da V2, após atingir a altitude de subida (A) ;
- vi.Falha de motor durante a descolagem logo depois do TDP ou DPATO após atingir a altitude de subida (H) ;
- vii.Outros procedimentos de emergência, caso necessário;
- viii.Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida, manual com um motor inoperante durante a aproximação e aterragem ou *go-around*;
- ix.*Go-around* com um motor simulado como inoperativo a partir da altitude de decisão mínima exigida;
- x.Aterragem com um motor (crítico) simulado como inoperativo.

NI: 2.1.D.205 Acordos de padronização para pilotos examinadores

- (a) A autoridade aeronáutica deve publicar uma lista de examinadores autorizados a especificar cada função e quaisquer matérias adicionais para as quais tenham sido autorizados;
- (b) Os examinadores devem aplicar de forma consistente os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR 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.
- (c) Um examinador designado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR deve ser:
 - (1) Um inspetor de operações de voo da autoridade aeronáutica;
 - (2) Um instrutor de um operador aéreo, de uma ATO, de uma organização do fabricante ou de uma 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 aeronáutica.

NI: 2.1.D.215 Teste de perícia para a designação de examinadores de pilotos

(a) O teste de perícia para a designação inicial de examinador de pilotos, a emissão de designações adicionais e a renovação de designações de examinador, deve conter, tanto o questionário oral, como o desempenho na aeronave ou no FSTD de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações da categoria, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável.

(b) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para a avaliação de um candidato a examinador de pilotos. Os métodos estão listados por ordem de preferência, mas as dificuldades de agenda podem impedir a utilização do método de avaliação preferido:

(1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a examinador de pilotos testando um 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 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) Caso o candidato tiver concluído com aproveitamento o 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) Caso o piloto examinando não concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.

(2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar 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) Caso o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão de forma errada 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 conduz 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 seleccionadas, de forma 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 à eficácia do mesmo.

NI: 2.1.E.115 Requisitos de conhecimentos básicos para membro da tripulação de cabina

(a) As instruções e o teste de conhecimento para membro da tripulação de cabina devem incluir, pelo menos, as seguintes matérias:

(1) Legislação aeronáutica:

(i) Objetivos e funções da ICAO e da IATA;

(ii) Código Aeronáutico, CV-CAR 1, CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.4, CV-CAR 7, CV-CAR 8, CV-CAR 9 e manuais e regulamentos do operador;

(iii) Objetivos e funções da autoridade aeronáutica e de outras entidades envolvidas nas operações de aviação civil com os quais os membros da tripulação possam estar em contacto; e

(iv) Estrutura organizacional do operador aéreo, 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:

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 instruídas pelo pessoal do Departamento de Operações de Voo.

(i) Identificação de termos comuns na operação do transporte aéreo e capacidade da sua aplicação no contexto adequado;

(ii) Importância para a segurança do voo da utilização da terminologia correta;

(iii) Unidades de medida padrão utilizadas no funcionamento dos aviões, o relógio de 24 (vinte e quatro) horas, mudanças de hora com a longitude, o significado dos fusos horários do Tempo Universal Coordenado e a sua aplicação na aviação civil;

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

(v) Compreensão da MEL e dos itens da cabina que estão incluídos nela, 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 a 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 exposição a cinzas vulcânicas, à formação de gelo nas asas e superfícies de comando e o reconhecimento e a comunicação de tais fenômenos;

(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 fumo, fogo, fugas de combustível e procedimentos adequados associados a estas situações;

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

(v) Reconhecimento das superfícies críticas da aeronave e perigos para o voo associados à contaminação dessas superfícies, tomada de conhecimento das condições mais suscetíveis de produzir contaminação da superfície e o que se fazer caso for identificado ou haja suspeita 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; e

(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 e seus efeitos nas operações da aeronave e ambiente da cabina.

(4) Fisiologia do voo:

(i) Fisiologia da respiração e da circulação, a necessidade de oxigénio no corpo humano e o potencial para a incapacidade de um membro da tripulação devido à falta de oxigénio e utilização de oxigénio e de máscaras de oxigénio;

(ii) Efeitos fisiológicos da altitude e da cabina pressurizada;

(iii) Circunstâncias sob as quais pode ocorrer envenenamento por monóxido de carbono, os sinais e os sintomas de envenenamento e os meios para a deteção e minimização dos seus efeitos;

(iv) Efeitos fisiológicos das alterações de pressão nos gases no corpo humano, perigos associados à falta de oxigénio e os meios para a deteção e a minimização dos seus efeitos e identificação das pessoas mais suscetíveis aos efeitos da falta de oxigénio; e

(v) Efeitos da realização de trabalho por turno e dos voos transmeridianos no desempenho humano.

(b) Deveres e responsabilidades:

(1) Deveres e responsabilidades em terra. 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 seu efeito 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 e atribuição de posições;

- (C) Procedimentos para uma comunicação eficaz em situações normais, anormais e de emergência, a importância de uma comunicação eficaz e 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, a importância da tomada de iniciativa para a transmissão de toda a informação relativa à segurança de uma forma atempada, precisa e abrangente;
- (E) Os efeitos e as diferenças entre a comunicação verbal e a comunicação não verbal e o perigo de comunicar diferentes mensagens;
- (F) A responsabilidade da utilização de terminologia comum e o impacto negativo na segurança do voo, em caso da não adesão a essa terminologia; 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 o seu impacto na segurança do voo e 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;
- (iii) Controlo e verificação do conteúdo de toda a documentação necessária, publicações e manuais exigidos, certificação de que estão atualizados e prontamente disponíveis a bordo da aeronave;
- (iv) Controlo e verificação da localização e do funcionamento de todos os equipamentos de segurança pessoal necessários;
- (v) Controlo e verificação da disponibilidade de todos os equipamentos de segurança e de emergência exigidos a bordo da aeronave, averiguação do funcionamento e da armazenagem adequada de acordo com os procedimentos operacionais padronizados e procedimentos para comunicação de discrepâncias;
- (vi) Verificação das condições que possam ter implicações de navegabilidade e que devem ser notificadas de imediato ao PIC, como janelas rachadas, juntas de vedação das portas danificadas, danos estruturais óbvios, fugas em excesso e procedimentos adequados para a comunicação ou o registo e a recolha de equipamentos inadequados em todas as fases do voo;
- (vii) Instruções de segurança pré-descolagem 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;

(x) Procedimentos associados à atribuição de lugares aos passageiros, incluindo restrições de lugares, seleção de passageiros sentados nos lugares 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 bebês e ou crianças;

(xi) Responsabilidades dos membros da tripulação de cabina pela supervisão dos passageiros enquanto a aeronave está em terra;

(xii) Impacto da condução de serviços de passageiros não relativos à segurança durante o embarque de passageiros e enquanto a aeronave está em rolagem, importância e técnicas para conseguir a atenção total dos passageiros para as instruções de segurança durante o embarque e a rolagem;

(xiii) Importância de o membro da tripulação de cabina ocupar a posição atribuída com os dispositivos de segurança colocados durante a rolagem e as 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 utilização 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 descolagem e aterragem;

(xv) Procedimentos para o serviço de passageiros em terra, quando as circunstâncias permitirem, importância da comunicação e da coordenação quando o serviço de passageiros terra esteja a ser prestado;

(xvi) Procedimentos para garantir que as coxias da cabina e as 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 à 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 a notificação da tripulação de cabina acerca do momento em que a cabina está segura para a descolagem ou notificação por um membro da tripulação de cabina à tripulação de voo, caso o movimento ou a descolagem precisar ser atrasada;

(xxi) Procedimentos de segurança associados ao movimento da aeronave em terra e a capacidade para a sua implementação de maneira eficaz;

(xxii) Aplicação dos regulamentos de fumadores e não-fumadores e procedimentos para lidar com o seu não-cumprimento; e

(xxiii) Responsabilidades dos membros da tripulação de cabina em dar instruções a outra tripulação aquando da 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 (descolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem) :

(i) Procedimentos de segurança no voo normal e situações de emergência, associados à descolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem, e capacidade para a sua aplicação, 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 e procedimentos para a

comunicação de qualquer anormalidade da aeronave, do seu equipamento ou dos seus ocupantes ao PIC, procedimentos para a transmissão de 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 a utilização de dispositivos eletrônicos a bordo da aeronave, compreensão dos efeitos da utilização dos dispositivos eletrônicos na aviónica da aeronave durante as fases críticas do voo, procedimentos para a 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 de 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 falta de oxigénio, o seu reconhecimento, o seu agravamento devido a esforço, a suscetibilidade individual em pessoas saudáveis, o aumento da suscetibilidade na presença de algum problema de saúde, a distinção entre o oxigénio suplementar e médico, o 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, identificação das categorias de turbulência e os seus efeitos nas pessoas e nos objetos da cabina;

- (xiv) Políticas respeitantes à comunicação com a tripulação de voo durante a turbulência, importância da coordenação e da 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 a comunicação de quaisquer condições incomuns observadas por um membro da tripulação de cabina ou um passageiro ao PIC; e
- (xvii) Procedimentos para a comunicação de qualquer contaminação de superfície suspeita ao PIC logo que for descoberta, seja por um membro da tripulação, seja 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 a tomada de iniciativa e a implementação de forma apropriada dos procedimentos de emergência adequados;
- (vi) Controlo situacional e prevenção da perturbação de pânico do passageiro; e
- (vii) Necessidade de uma liderança assertiva, da tomada do comando da situação e da assunção de responsabilidades adicionais, caso outros membros da tripulação fiquem incapacitados ou incapazes de outra forma de dar uma resposta.

(2) Equipamentos de emergência:

- (i) Localização, verificação pré-voo e funcionamento dos componentes do sistema de oxigénio dos passageiros e da tripulação e das unidades de oxigénio portáteis;
- (ii) Localização, controlo pré-voo e utilização de máscaras de fumo ou de óculos protetores em ligação com a unidade de oxigénio portátil;

- (iii) Localização, verificação pré-voo e utilização de equipamento de proteção da respiração;
 - (iv) Localização e verificação pré-voo dos extintores de incêndio, os seus diferentes tipos, a propriedade química, fins, durabilidade, métodos de utilização, cuidados pós-uso e limitações;
 - (v) Localização, verificação pré-voo e utilização de machados de emergência;
 - (vi) Localização, verificação pré-voo e funcionamento dos recursos de iluminação de emergência, iluminação de emergência do percurso no chão, lanternas;
 - (vii) Localização, verificação pré-voo e funcionamento das saídas de emergência e como a sua localização 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-voo e funcionamento dos coletes salva-vidas, berços de sobrevivência de bebês, cordas de salvamento, mangas de evacuação, barcos salva-vidas e barcos deslizantes;
 - (ix) Localização e verificação pré-voo dos artigos médicos de primeiros socorros; e
 - (x) Localização, verificação pré-voo e utilização de megafones e de transmissores localizadores de emergência.
- (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, como o controlo do ato de fumar na cabina e nos lavabos, a inspeção da integridade do extintor automático do cesto de lixo do lavabo, por forma a evitar que materiais inflamáveis sejam deitados nos depósitos de lixo, a identificação e a eliminação de materiais inflamáveis perigosos;
 - (iii) Técnicas e procedimentos para a prevenção de incêndios, incluindo a deteção e a aproximação da fonte do incêndio, tipo de extintor a usar, equipamentos adicionais de combate a incêndios necessários, técnicas para a utilização de extintores e a comunicação 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 a responsabilidade de se estar preparado para a implementação dos procedimentos adequados de combate a incêndios;

(vi) Importância da comunicação e da coordenação da tripulação no combate de um incêndio a bordo e a comunicação ao PIC de informação precisa sobre a fonte do incêndio, a localização, a extensão e a gravidade do fogo ou do fumo e as 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 ou gases, combate a incêndios num espaço confinado, dificuldades na localização ou no acesso à fonte do incêndio e recursos para combate ao incêndio;

(viii) Perigos associados aos incêndios a bordo, incluindo a toxicidade do fumo ou dos gases, inflamabilidade dos materiais da cabina, variedade dos materiais combustíveis;

(ix) Incêndios exteriores, como incêndios nos motores, derramamento de combustível ou incêndios nas plataformas de estacionamento, incêndios nas mangas de embarque ou incêndios nos veículos de serviço) e as precauções a serem tomadas antes de serem abertas as saídas de emergência para fins de remoção de fumos e os métodos para abertura e recolocação das saídas de emergência.

NI: 2.1.E.125 Teste de perícia e verificação de competência para membro da tripulação de cabina

O teste de perícia ou a verificação de competência para membro da tripulação de cabina deve incluir, pelo menos, as seguintes áreas:

(1) Equipamento de emergência:

(i) Sistemas de comunicação e de notificação de emergências;

(ii) Saídas da aeronave;

(iii) Saídas com mangas ou mangas-barco (operação de emergência) ;

(iv) Mangas e mangas-barco numa amarração;

(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 amaragem forçada;
 - (x) Equipamento de primeiros socorros;
 - (xi) Sistemas portáteis de oxigénio, como garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio e equipamento protetor da respiração;
 - (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) Amaragem forçada;
 - (vii) Evacuação em terra;
 - (viii) Evacuação não autorizada, ou seja, iniciada por um passageiro;
 - (ix) Doença ou lesão;
 - (x) Situações anormais a envolver passageiros ou membros da tripulação;
 - (xi) Turbulência; e
 - (xii) Outras situações pouco comuns.
- (3) Exercícios de emergência:
- (i) Localização e utilização de todos os equipamentos de segurança e de emergência transportado a bordo da aeronave;

- (ii) Localização e utilização de todos os tipos de saídas;
 - (iii) Utilização real de um colete salva-vidas, se incluído;
 - (iv) Utilização real de 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 incentivo de uma comunicação aberta;
 - (iii) Instrução relativa à indagação, argumentação e assertividade; e
 - (iv) Gestão de 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 da tripulação de cabina

O teste de perícia para a qualificação de instrutor de voo de membro da tripulação de cabina deve incluir, pelo menos, as seguintes áreas:

- (1) Princípios fundamentais da instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (2) Áreas técnicas, incluindo os conhecimentos de:
- (3) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho das tarefas do candidato.

(4) Operações de emergência e de salvamento, incluindo o conhecimento e o desempenho das tarefas do candidato:

(i) Aterragem e amaragem de emergência (simulado) ;

(ii) Avarias dos equipamentos de emergência;

(iii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(5) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho das tarefas do candidato.

NI: 2.1.E.305 Acordos de padronização para examinadores de membro da tripulação de cabina

(a) Os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas da presente 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 da verificação de um examinador leve em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou a verificação.

(b) Um examinador designado em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente 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 da tripulação de cabina titular de 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 aeronáutica.

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

(a) O teste de perícia para examinadores designados de membro da tripulação de cabina deve conter, tanto o questionário oral, como o desempenho na utilização dos equipamentos de emergência da aeronave de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de tipo de aeronave.

(b) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a examinador de membro da tripulação de cabina. Os métodos estão listados por ordem de preferência, mas as dificuldades de agenda podem impedir a utilização do método de avaliação preferido:

(1) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada avalia o candidato a examinador a avaliar um examinando para a emissão da licença ou a qualificação de tipo de membro da 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 da tripulação de cabina enquanto o candidato avalia o examinando membro da tripulação de cabina;

(ii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador de membro da 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 do examinando à licença ou qualificação de tipo de aeronave:

(A) Caso o candidato concluir com aproveitamento o teste de perícia, o candidato a examinador de membro da tripulação de cabina deve preencher a documentação adequada para o examinando membro da 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) Caso o examinando membro da tripulação de cabina não concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.

(3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar o papel de examinando de membro da tripulação de cabina num teste de perícia - se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão de forma errada para testar se o candidato a examinador de membro da 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 conduz um teste de perícia ao candidato a examinador de membro da tripulação de cabina:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o

candidato a examinador de membro da tripulação de cabina em relação aos exercícios selecionados de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a examinador de membro da tripulação de cabina para testar um examinando de membro da 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 da tripulação de cabina relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

NI: 2.1.F.105 (5) (a) Teste de perícia e verificação de competência para a licença e qualificação de tipo de oficial de operações de voo

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

(1) Planeamento de voo ou aptidão para o despacho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Requisitos regulatórios;

(ii) Meteorologia;

(iii) Observações, análise e previsões meteorológicas;

(iv) Perigos relacionados com o estado do tempo;

(v) Sistemas, desempenho e limitações das aeronaves;

(vi) Aplicações práticas relativas às partidas;

(vii) Manuais, guias e outro material escrito de orientação.

(2) Pré-voo, descolagem e partida, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Procedimentos de ATC;

(ii) Procedimentos de aeródromos, da tripulação e do operador.

(3) Procedimentos durante o voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas 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 nas seguintes tarefas:

(i) Procedimentos de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea.

(5) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Requisitos e procedimentos de comunicação;

(ii) Registo de viagens.

(6) Procedimentos anormais e de emergência, incluindo os conhecimentos e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Procedimentos anormais e de emergência.

NI: 2.1.F.205 Teste de perícia para instrutor de oficial de operações de voo

(a) O teste de perícia para a qualificação de instrutor de oficial de operações de voo deve incluir, pelo menos, as áreas descritas no parágrafo seguinte.

(b) Princípios fundamentais da instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1) Processo de aprendizagem;

(2) Processo de ensino;

(3) Métodos de ensino;

(4) Avaliação;

(5) Características e responsabilidades do instrutor;

(6) Fatores humanos;

(7) Planeamento da atividade de instrução.

NI: 2.1.F.215 Acordos de padronização para examinadores de oficial de operações de voo

(a) Os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas da presente 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 da verificação de um examinador leve em consideração quaisquer condições adversas

encontradas durante o teste ou a verificação.

(b) Um examinador designado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR deve ser:

- (i) Um inspetor de operações de voo da autoridade aeronáutica;
- (ii) Um instrutor OJT ou verificador de um operador aéreo ou uma ATO; ou
- (iii) Um oficial de operações de voo titular de 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 aeronáutica.

NI: 2.1.F.215 (4) (b) Teste de perícia para examinadores de oficial de operações de voo

(a) O teste de perícia para examinadores de oficial de operações de voo deve conter, tanto o questionário oral, 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) 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 a utilização do método de avaliação preferido:

(1) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a examinador conduza um teste de perícia a um candidato a oficial de operações de voo para a obtenção da licença ou da 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 candidato a 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 candidato a 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) Caso o candidato tiver concluído com aproveitamento o teste de perícia, o candidato a examinador de oficial de operações de voo deve preencher a documentação adequada para o candidato a 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) Caso o candidato a oficial de operações de voo não concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.

(2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar o papel de candidato a 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) Caso o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão de forma errada 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 conduz 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 selecionados 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 à eficácia do mesmo.

O Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, aos 17 de junho de 2025. — O Presidente, *Mário Margarito Gomes*.