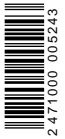


Quarta-feira, 7 de fevereiro de 2018

II Série  
Número 8



# BOLETIM OFICIAL



## ÍNDICE

### PARTE E

#### AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL:

##### *Conselho de Administração:*

#### Regulamento da Aviação Civil – CV-CAR 2.1:

Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e do oficial de operações de voo. .... 198

#### Regulamento da Aviação Civil - CV-CAR 2.4:

Disposições médicas para o licenciamento de pessoal aeronáutico. .... 264

#### Regulamento da Aviação Civil - CV-CAR 3:

Organização de formação aprovada (ATO). .... 281

# PARTE E

## AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

### Conselho de Administração

#### Regulamento de Aviação Civil

#### CV-CAR 2.1

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

de 7 de fevereiro de 2018

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

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

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

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

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

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

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

Nestes termos,

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

### 2.1.A DISPOSIÇÕES GERAIS

#### 2.1.A.100 REGRAS BASICAS

#### 2.1.A.105 Objeto

O presente CV-CAR estabelece:

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

#### 2.1.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR é aplicável:

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

#### 2.1.A.115 Definições

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

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



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



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



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

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

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

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

#### 2.1.A.120 Abreviaturas

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

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

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

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

#### 2.1.B.100 GENERALIDADES

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

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

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

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

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

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

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

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



2 471000 005243

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

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

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

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

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

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

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

(1) Qualificações da categoria nas seguintes aeronaves:

- (i) Avião;
- (ii) Helicóptero;
- (iii) Planador;
- (iv) Balão livre;

(2) Qualificações de classe nas seguintes aeronaves:

- (i) Avião - monomotor terrestre;
- (ii) Avião - monomotor marítimo;
- (iii) Avião - multi-motor terrestre;
- (iv) Avião multi-motor marítimo;
- (v) Pode ser emitida uma qualificação da classe relativamente aos helicópteros certificados para operações de piloto único que tenham funcionamento, desempenho e outras características comparáveis;
- (vi) Qualquer qualificação considerada necessária pela autoridade aeronáutica;

(3) Qualificações de tipo nas seguintes aeronaves:

- (i) Cada tipo de aeronave certificada para funcionamento com uma tripulação mínima de pelo menos 2 (dois) pilotos;
- (ii) Cada tipo de helicóptero certificado para piloto único exceto quando uma qualificação da classe tenha sido estabelecida sob o parágrafo (v) (2) (a);
- (iii) Qualquer aeronave considerada necessária pela autoridade aeronáutica;

(4) Qualificações de instrumentos nas seguintes aeronaves:

- (i) Instrumentos – Avião;
- (ii) Instrumentos – Helicóptero;

(5) Qualificações de instrutor:

- (i) Instrutor de voo;
- (ii) Instrutor de terra, nas seguintes categorias:
  - (A) Básico;
  - (B) Avançado.

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

- (1) Qualificação de tipo;
- (2) Qualificação de instrutor.

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

- (1) Qualificação do tipo;
- (2) Qualificação de instrutor.

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

**2.1.B.120 Autorizações**

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

- (1) Autorização de aluno piloto;
- (2) Autorização de instrutor de terra, instrutor de voo e instrutor OJT;
- (3) Autorização de verificador de piloto, verificador de membro de tripulação de cabina e oficial de operações de voo;
- (4) Autorização de voo;

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

- (1) Autorização de piloto da categoria II;
- (2) Autorização de piloto da categoria III.

**2.1.B.125 Averbamentos**

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

- (1) Averbamento de avião complexo;
- (2) Averbamento de avião de desempenho elevado;
- (3) Averbamento de aeronave de grande altitude.

**2.1.B.130 Certificados**

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

- (1) Certificado de tripulação de cabina;
- (2) Certificados de validação para os candidatos que detenham uma licença, certificado ou autorização emitida por outro Estado Contratante.

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

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

- (1) Examinador de Pilotos Designado (DPE);
- (2) Examinador de Oficial de Operações de Voo Designado (DFOOE);
- (3) Examinador de Membro de Tripulação de Cabina Designado (DCCCE);
- (4) Outros designados conforme for determinado pela autoridade aeronáutica.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

**2.1.B.200 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA**

**2.1.B.205 Requisitos gerais**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (1) Idade - um candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador linguístico deve:
  - (i) Ser licenciado em ensino de língua para a qual é pretendida a autoridade examinadora;
  - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na comunidade;
  - (iii) Possuir um bom registo como profissional de ensino de língua; e
  - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de ensino de língua por falsificação ou fraude;



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) O candidato ao certificado de validação deve:

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

(1) O titular deve:

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

(2) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e certificado médico com o Estado de emissão da licença antes de converter uma licença.

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

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

- (4) O candidato deve possuir ou obter um certificado médico emitido sob o CV-CAR 2.4, adequado ao nível de licença a ser convertida;
- (5) As qualificações listadas na licença de piloto estrangeira de uma pessoa que tenha sido validada de acordo com a subseção 2.1.B.310, podem ser incluídas na licença convertida dessa pessoa.

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

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

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

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

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

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

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

- (a) Os requisitos especificados na subseção 2.1.B.310 não se devem aplicar no caso de aeronaves, registadas em Cabo Verde, serem alugadas, fretadas por ou intercambiadas por um operador de outro Estado Contratante, desde que durante o período de aluguer o Estado do Operador tenha aceitado a responsabilidade pela supervisão técnica ou operacional em conformidade com o artigo 83 bis da Convenção OACI.
- (b) As licenças da tripulação de voo do outro Estado Contratante podem ser validadas, desde que os privilégios da validação das licenças da tripulação de voo sejam limitados ao uso durante o período de aluguer, frete ou intercâmbio apenas sobre aeronaves designadas em operações especiais não envolvendo um operador de Cabo Verde, direta ou indiretamente através de locação com tripulação ou outro acordo comercial.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

##### 2.1.B.505 Instrutor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### 2.1.C.100 GERAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

##### 2.1.C.205 Geral

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



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

### 2.1.C.210 Qualificação da categoria

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

### 2.1.C.215 Qualificações da classe

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

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

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

### 2.1.C.220 Qualificações do tipo

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





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

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

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

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

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

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

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

(c) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma qualificação do tipo são atuar como piloto no tipo de aeronave especificado na

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

- (d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos nesta secção, o período de validade de uma qualificação do tipo é de 1 (um) ano de calendário.
- (e) Revalidação - para a revalidação de uma qualificação do tipo o piloto deve:
  - (1) Num prazo de 3 (três) meses imediatamente antes da data de expiração da qualificação, completar uma verificação de proficiência nas áreas de operação listadas no formulário de teste de perícia para a categoria, tipo e, se aplicável, classe de aeronave apropriadas;
  - (2) Ter completado 10 setores da rota nos últimos 3 (três) meses anteriores à data de expiração;
  - (3) Ter completado 1 (um) setor de rota como piloto num avião ou num simulador de voo da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um verificador, podendo o mesmo setor de rota ser realizado durante a verificação de proficiência.
  - (4) Caso não sejam cumpridos os prazos referidos nos parágrafos (1) e (2), o candidato deve submeter-se aos requisitos estabelecidos para a renovação.

(f) Renovação - se a qualificação do tipo tiver expirado o candidato deve:

- (1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
- (2) Passar no teste de perícia exigido para a categoria, tipo e, se aplicável, classe de aeronave apropriadas.
- (g) Os requisitos de instrução, teste e verificação para a qualificação de tipo de aeronave estão incluídos na NI: 2.1. C.615.

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

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



2 471000 005243

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.1.C.300 ALUNOS PILOTO

##### 2.1.C.305 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

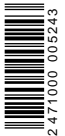
- (1) Idade - o candidato a uma autorização de aluno piloto não deve ter menos de 17 (dezassete) anos de idade;
  - (2) Conhecimentos - o candidato a uma autorização de aluno piloto deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias:
    - (i) Seções aplicáveis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

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

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

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

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



**2.1.C.400 LICENÇA DE PILOTO PRIVADO**

**2.1.C.405 Requisitos gerais**

(a) Os requisitos gerais são:

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

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

(viii) Princípios de voo - princípios de voo em relação à categoria de aeronave adequada;

(ix) Radiotelegrafia - procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação.

(b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato à PPL deve:

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

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

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

(2) Passar no teste escrito de conhecimentos exigido sobre as áreas de conhecimentos listadas no parágrafo (3) (a).

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

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

(1) Ter recebido um averbamento por parte de um instrutor autorizado que certifique que a pessoa está preparada para o teste de perícia exigido;

(2) Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para atuar como PIC de uma aeronave, dentro das áreas de operação da categoria apropriada descritas na NI: 2.1.C.415, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma PPL;

(3) Ter demonstrado a capacidade para:

(i) Reconhecer e gerir ameaças;

(ii) Operar a aeronave dentro das suas limitações;

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

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

(v) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e

(vi) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.

(e) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma PPL são atuar, mas não por uma remuneração, como PIC ou co-piloto de uma aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada envolvida em voos não comerciais.

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

(g) Revalidação - uma PPL que não tenha expirado pode ser revalidada, se o titular apresentar à autoridade aeronáutica provas satisfatórias de que a licença, o certificado médico e o comprovativo de aprovação com sucesso numa verificação de competência são atuais e, ainda, de experiência recente, devendo a verificação de competência ser efetuada nas áreas de operação listadas na NI: 2.1.C.415 e na NI: 2.1.C.425, consoante aplicável.

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

(1) Ter recebido formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com uma recomendação em que o candidato está preparado para o teste de perícia exigido;

(2) Passar no teste de perícia exigido nas áreas de operação estabelecidas em NI: 2.1.C.415 ou NI: 2.1.C.425, conforme aplicável.



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

(a) Experiência:

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

(b) Instrução de Voo:

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

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

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

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

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

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

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

(a) Experiência:

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

(b) Instrução de Voo:

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



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

##### 2.1.C.505 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

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

(iv) Desempenho humano:

- (A) Desempenho humano relevante para o tipo apropriado de aeronave; e
- (B) Princípios de gestão da ameaça e do erro;

(v) Meteorologia:

- (A) Interpretação e aplicação de relatórios, cartas e previsões de meteorologia aeronáutica, uso, e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, pré-voo e durante o voo, altimetria;
- (B) Meteorologia aeronáutica, climatologia de áreas relevantes em relação aos elementos que possuem efeito sobre a aviação, o movimento dos sistemas de pressão, a estrutura das frentes, a origem e características de fenómenos meteorológicos significativos que afetam as condições de descolagem, cruzeiro e aterragem; e
- (C) Causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo, procedimentos de penetração da zona frontal, evitar as condições meteorológicas perigosas.

(vi) Navegação:

- (A) Navegação aérea, incluindo o uso de cartas aeronáuticas, instrumentos e auxiliares de navegação;
- (B) Compreensão dos princípios e características dos sistemas de navegação apropriados; e
- (C) Uso de equipamento de navegação aérea;

(vii) Procedimentos operacionais:

- (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
- (B) Uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
- (C) Procedimentos de ajuste do altímetro;
- (D) Procedimentos adequados de precaução e emergência;
- (E) Procedimentos operacionais no transporte de mercadorias, riscos potenciais associados a mercadorias perigosas;
- (F) Requisitos e práticas na transmissão de instruções de segurança aos passageiros, incluindo precauções a serem observadas no embarque e desembarque da aeronave; e
- (G) No caso do helicóptero, descida vertical lenta com motor, efeito do solo, perda por retrocesso de pá, capotagem dinâmica e outros perigos operacionais, procedimentos de segurança, associados ao voo sob VFR;

(viii) Princípios de voo - princípios de voo relativamente à categoria de aeronave apropriada;

(ix) Radiotelefonia:

- (A) Procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR, ação a ser tomada em caso de falha de comunicação; e
- (B) Conforme mais adiante especificado na NI: 2.1.C.515.

(b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato à CPL deve:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Experiência:

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

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

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

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

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

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

(b) Instrução de voo:

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



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

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

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

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

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

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

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

##### (a) Experiência:

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

##### (b) Instrução de voo:

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

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

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

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

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

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

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

##### (a) Os requisitos gerais são:

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



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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Experiência:

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

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

- (i) 500 (quinhentas) horas como PIC sob supervisão ou 250 (duzentos e cinquenta) horas, seja como PIC, ou constituídas por não menos que 70 (setenta) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, as funções e deveres do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
  - (ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*), das quais não menos que 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
  - (iii) 75 (setenta e cinco) horas de tempo por instrumentos, das quais não mais de 30 (trinta) horas podem ser tempo por instrumentos em terra; e
  - (iv) 100 (cem) horas de voo noturno como PIC ou como co-piloto;
- (2) Os titulares de uma CPL(H) devem receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em helicóptero como PIC no tempo de voo exigido no parágrafo (1);
- (3) O candidato deve ter completado um curso CRM sobre as matérias listadas na NI: 2.1.C.615;
- (4) O candidato a uma ATPL(A) deve ser o titular de uma CPL(A) com uma qualificação de instrumentos e multi-motor emitida sob este CV-CAR.

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

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

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

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

(a) Experiência:

- (1) O candidato a uma ATPL(H) deve ter completado não menos que 1000 (mil) horas de tempo de voo como piloto de helicópteros, das quais um máximo de 100 (cem) horas podem ter sido completadas num simulador de voo, sendo que não mais de 25 (vinte e cinco) horas de tal crédito devem ter sido adquiridas num dispositivo de treino de procedimentos de voo ou num dispositivo básico de treino de voo por instrumentos. O candidato deve ter completado em helicópteros não menos que:
  - (i) 250 (duzentos e cinquenta) horas, seja como PIC, ou constituídas por não menos que 100 (cem) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
  - (ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação (*cross-country*), das quais não menos que 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como co-piloto desempenhando, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
  - (iii) 30 (trinta) horas de tempo por instrumentos, das quais não mais de 10 (dez) horas podem ser tempo por instrumentos em terra; e
  - (iv) 50 (cinquenta) horas de voo noturno como PIC ou como co-piloto;



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

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

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

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

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

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

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

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

(c) Os requisitos gerais são:

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

(v) Meteorologia para a categoria de aeronave pretendida:

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

(vi) Navegação:

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

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

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

(viii) Radiotelefonia:

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

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

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

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

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

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

(h) Para a revalidação:

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



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

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

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

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

(a) Experiência:

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

(b) Instrução de voo:

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

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

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

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

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

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

### 2.1.D INSTRUTORES, EXAMINADORES E VERIFICADORES

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

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

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

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

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

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



(c) Os requisitos são:

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

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

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



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

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

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

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

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



(c) Experiência - o candidato deve:

- (1) Ser titular ou tenha sido titular de uma licença de piloto, qualificação de instrumentos, classe e tipo apropriado;
- (2) Pelo menos 1500 (mil e quinhentos) horas de voo como pilotam em aviões multi-piloto;
- (3) Ter realizado duas sessões de instrução em simulador de avião comercial do tipo aplicável, supervisionado por um instrutor autorizado, sendo que estas sessões de simulador incluirão dois voos de pelo menos duas horas cada entre dois aeródromos diferentes e o planeamento pré-voo e balanço final associados.

(d) Perícia - o candidato deve ter demonstrado num teste de perícia num dispositivo de treino de simulação de voo, da categoria e classe ou tipo de aeronave para a qual se pretendem os privilégios da autorização de instrutor, a aptidão para dar instrução nas áreas em que a instrução teórica for ministrada, por um verificador ou examinador autorizado.

(e) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma autorização são os de proceder à instrução num dispositivo de treino de simulação de voo para a emissão, revalidação e renovação de uma qualificação da classe, instrumentos ou tipo na categoria apropriada de aeronave.

(f) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor para o treino de simulação de voo é de 2 (dois) anos.

(g) Revalidação - para a revalidação da autorização de instrutor dispositivo de treino de simulação, o candidato, período de validade da autorização, deve:

- (1) Ter efetuado 10 (dez) horas como instrutor ou examinador num dispositivo de treino de simulação de voo, das quais pelo menos 5 (cinco) horas nos 12 (doze) meses anteriores à data de expiração da autorização;
- (2) Ter passado no teste de perícia por um examinador ou verificador autorizado; ou
- (3) Ter recebido treino de refrescamento por um instrutor autorizado e passado num teste de perícia por um verificador ou examinador.

(h) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido treino de refrescamento por um instrutor autorizado e passado num teste de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave para os quais os privilégios de autorização de instrutor são solicitados.

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

(a) Os requisitos são:

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

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

(i) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra com uma categoria básica está autorizada a dar:

- (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma autorização de aluno piloto ou uma licença de piloto privado ou de qualificações associadas;
- (B) O treino de terra exigido para um voo de verificação de um piloto privado; e
- (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de uma licença de piloto privado;

(ii) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra numa categoria avançada está autorizada a dar:

- (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de qualquer licença ou qualificação;
- (B) O treino de terra exigido para qualquer voo de verificação; e
- (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de qualquer licença;

(iii) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra de instrumentos está autorizada a dar:

- (A) O treino de terra nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigido para a emissão de uma qualificação de instrumentos;
- (B) O treino de terra exigido para uma verificação de proficiência de instrumentos; e
- (C) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigidos para a emissão de uma qualificação de instrumentos;

(iv) Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra está autorizada, dentro das limitações da licença e qualificações na qualificação de instrutor de terra, a averbar a caderneta de voo ou outro registo de formação de uma pessoa a quem o instrutor tenha dado o treino ou a recomendação especificada nos parágrafos (1) a (3) desta subseção;

(3) Revalidação - o titular de uma qualificação de instrutor de terra não pode executar as funções de um instrutor de terra a não ser que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses tenha servido pelo menos durante 3 (três) meses como instrutor de terra;

(4) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve ter recebido a formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente proficiência com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR.

(5) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade de uma autorização de instrutor de terra é de 2 (dois) anos.

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

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

(a) São reconhecidas as seguintes funções de um examinador:

- (1) Examinador de voo – avião (FE (A));
- (2) Examinador de qualificação de tipo – avião (TRE (A));
- (3) Examinador de qualificação de classe – avião (CRE (A));
- (4) Examinador de Qualificação de instrumentos – avião (IRE (A));
- (5) Examinador de voo sintético - avião (SFE (A));
- (6) Examinador de instrutor de voo - avião (FIE (A)).



2 471000 005243

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

#### 2.1.D.210 Requisitos gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**2.1.D.305 Requisitos gerais**

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

- (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
  - (iv) Possuir um bom registo como piloto e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
  - (v) Possuir uma licença de piloto de linha aérea ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
- (4) Conhecimentos - o candidato a verificador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à autorização pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor de voo de pilotos num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
  - (5) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.D.305;
  - (6) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados se a autoridade aeronáutica considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria;
  - (7) Exceção – No caso de verificador de voo sintético não é exigível o requisito de ser detentor de uma licença de piloto de linha aérea válida, desde que já tenha sido titular da mesma licença e esta não tenha sido objeto de revogação por fraude nem falsificação.

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

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

(d) Renovação:

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

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

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

**2.1.D.315 Circunstâncias especiais**

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

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

**2.1.E.100 GENERALIDADES**

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

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

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



2 471000 005243



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.1.E.125 Requisitos de perícia

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

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

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

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

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

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

### 2.1.E.200 QUALIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

#### 2.1.E.205 Qualificação do tipo

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

- (1) Completar a formação inicial da aeronave conforme requerido no CV-CAR 8;
- (2) Passar no teste de conhecimentos nas áreas de conhecimento especificados no CV-CAR 8;
- (3) Completar não menos do que 40 (quarenta) horas ou 30 (trinta) setores como um membro da tripulação de cabina não requerido, exercendo as funções de membro da tripulação de cabina sob supervisão de um membro da tripulação de cabina qualificado, devendo solicitar uma autorização à autoridade aeronáutica, para o efeito;
- (4) Passar num teste de perícia nas matérias especificadas conforme definido na NI 2.1.E.125.

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

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

- (d) Para a revalidação de uma qualificação de tipo de um membro de tripulação de cabina o candidato deve, dentro de 3 (três) meses imediatamente precedendo a data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias listadas no CV-CAR 8.

- (e) Para a renovação de uma qualificação de tipo de um membro de tripulação de cabina o candidato deve fazer um curso de refresco aceitável pela autoridade aeronáutica e passar no teste de perícia conforme definido na NI 2.1.E.125.

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

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

- (b) Uma autorização adequada deve compreender:

- (1) Uma qualificação de instrutor de voo no certificado do titular; ou
- (2) A autoridade para atuar como um agente de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução de voo de membro de tripulação de cabina; ou
- (3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

- (c) Os requisitos gerais são:

- (1) Idade - o candidato à uma qualificação de instrutor deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;
- (2) Aptidão física - o candidato à uma qualificação de instrutor de voo deve possuir um certificado médico de Classe 2 válido;



2 471000 005243

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



**2.1.E.300 EXAMINADOR DE MEMBRO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA E VERIFICADORES DE MEMBRO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA**

**2.1.E.305 Arranjos de padronização dos examinadores de membro de tripulação de cabina**

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

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

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

- (d) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente a certificados de membro de tripulação de cabina e qualificações conforme listados no certificado de designação e carta de autoridade de examinador de membro de tripulação de cabina.
- (e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (f) Renovação - se a designação tiver expirado:
  - (1) A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;
  - (2) Um candidato à renovação da designação de examinador de membro de tripulação de cabina deve ter realizado pelo menos dois testes de perícia e ou verificações de competência dentro do período da designação.
- (g) Circunstâncias especiais - se não houver um examinador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, autorizar inspetores ou examinadores sem cumprir com todos os requisitos relevantes de designação de examinadores especificados neste CV-CAR.

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

- (a) Nenhuma pessoa pode levar a cabo a verificação exigida para a emissão de uma qualificação ou certificado de membro de tripulação de cabina, a não ser que tenha recebido uma autorização por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Os requisitos gerais são:
  - (1) Idade - o candidato deve ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
  - (2) Aptidão física - o candidato deve possuir um certificado médico de Classe 2 válido;
  - (3) Elegibilidade Geral - o candidato deve:
    - (i) Possuir pelo menos um certificado de membro de tripulação de cabina e ou as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a autorização;
    - (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor ou estar em serviço numa posição comparável de verificador de operadores aéreos ou numa Organização de Formação Aprovada;
    - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
    - (iv) Possuir um bom registo como membro de tripulação de cabina e instrutor em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
    - (v) Possuir certificado de membro de tripulação de cabina ou qualificações que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;
  - (4) Conhecimentos - o candidato a verificador deve passar num teste de conhecimentos nas áreas adequadas à autorização pretendida. A autoridade aeronáutica pode isentar o candidato de tal teste, se o candidato tiver exercido como instrutor de membro de tripulação de cabina num operador aéreo ou Organização de Formação Aprovada;
  - (5) Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 2.1.E.315;
  - (6) Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor de voo. A autoridade aeronáutica pode, à sua própria discrição, reduzir os requisitos de experiência especificados se considerar que tal redução beneficia a autoridade aeronáutica e a indústria.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do verificador



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

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

(e) Renovação:

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

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

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

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

### 2.1.F.100 GENERALIDADES

#### 2.1.F.105 Requisitos gerais

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

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

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

(i) Legislação aeronáutica:

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

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

(ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:

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

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

(C) Lista de equipamento mínimo;

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

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

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

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

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

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

(v) Meteorologia:

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

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

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

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

(vii) Procedimentos operacionais:

(A) Uso de documentação aeronáutica;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Passar no teste de conhecimentos exigido;

(4) Experiência:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

(iv) Reconhecer e gerir perigos e erros.

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

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

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

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

#### 2.1.F.110 Qualificação de tipo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Uma autorização adequada deve compreender:

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

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

(3) Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

(c) Os requisitos são:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Licença de oficial de operações de voo;

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

(iii) Uma qualificação de instrutor OJT.

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

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

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

(2) Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:

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

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

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



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

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

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

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

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



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

(a) Os requisitos são:

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

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

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

(d) Renovação:

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

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

**2.1.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS**

**2.1.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR**

**2.1.G.105 Revogação**

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

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

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

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

**NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO**

**NI: 2.1.B.155 Pilotos militares ou ex-pilotos militares: regras especiais**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

(b) Descritores holísticos: Os falantes proficientes devem:

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

(c) Escala de avaliação:

(1) Nível pré-elementar (Nível 1):

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

(2) Nível Elementar (Nível 2):

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

(3) Pré-Operacional (Nível 3):

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

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

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

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

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

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

(4) Nível Operacional (Nível 4):

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

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

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

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

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

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

(5) Nível Avançado (Nível 5):

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





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

(iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Conseguir 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. Conseguir fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados;

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

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

(6) Nível Perito (Nível 6):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (1) Um professor de língua;
- (2) Um controlador de tráfego aéreo; ou
- (3) Um piloto comercial de avião ou helicóptero.

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

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

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

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

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

(1) Detalhes pessoais:

- (i) Nome do titular;
- (ii) Endereço do titular;

(2) Para cada voo:

- (i) Nome do PIC;
- (ii) Data do voo;
- (iii) Local e hora da partida e chegada;
- (iv) Tipo da aeronave e registo;

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

- (i) Tipo e número de qualificação do dispositivo de treino de simulação de voo;
- (ii) Instrução do dispositivo de treino de simulação de voo;
- (iii) Data;
- (iv) Tempo total da sessão;

(4) Função do piloto:

- (i) A solo;
- (ii) PIC;
- (iii) Co-piloto;
- (iv) Em duplo comando;
- (v) Instrutor de voo.

(c) Registo do tempo de voo:

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

(2) Registo do tempo de voo como PIC:

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

- (A) É o único manipulador dos controlos de uma aeronave para a qual o piloto está nomeado; e
- (B) Está a atuar como PIC de uma aeronave em que é exigido mais do que um piloto sob a certificação do tipo da aeronave ou os regulamentos sob os quais o voo é conduzido;

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

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

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

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



(5) Registo de tempo de instrução:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) Distância de aterragem necessária;
- (ii) Reconhecimento da altitude de decisão;
- (iii) Procedimentos e técnicas de aproximação falhada usando painéis de orientação de atitude fixos ou computadorizados;
- (iv) Uso e limitações do RVR;

(v) Uso de sugestões visuais, sua disponibilidade ou limitações, e altitude à qual estas são normalmente perceptíveis com leituras RVR reduzidas;

(vi) Procedimentos e técnicas relativas à transição do voo não visual para o voo visual durante uma aproximação final sob um RVR reduzido;

(vii) Efeitos da ondulação de vento (*windshear*) vertical e horizontal;

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- (iii) Todas as aproximações executadas durante a prova de voo devem ocorrer com o uso de um sistema de orientação de controlo de voo aprovado, exceto se for instalado um acoplador automático de aproximação aprovado, pelo menos uma aproximação deve ser manual usando os comandos do diretor de voo (flight diretor);
- (iv) Se um avião multi-motor com a capacidade de desempenho para executar uma aproximação falhada com um motor inoperante for usado no teste prático, a prova de voo deve incluir o desempenho de uma aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, se aplicável, na potência mínima ou impulso zero antes de atingir o marcador intermédio;
- (v) Se um dispositivo de treino para simulação de voo multi-motor aprovado for usado no teste prático, o candidato deve executar uma aproximação falhada com o motor mais crítico, se aplicável, falhado;
- (vi) Para uma autorização para uma aeronave que requeira uma qualificação do tipo, o candidato deve passar num teste prático em coordenação com um SIC que possua uma qualificação do tipo para a aeronave para a qual a autorização é pretendida;
- (vii) Um inspetor ou um avaliador pode conduzir um questionário oral a qualquer altura durante o teste prático.

(g) Categoria III: requisitos do teste de perícia:

- (1) A autoridade aeronáutica deve exigir que um candidato passe num teste de perícia para:
  - (i) Emissão ou renovação de uma autorização de piloto da Categoria III;
  - (ii) A adição de outro tipo de aeronave a uma autorização de piloto da Categoria III;
- (2) Para ter qualificações para o teste de perícia o candidato deve:
  - (i) Cumprir com os requisitos da subsecção 2.1.C.225; e
  - (ii) Se o candidato não tiver passado num teste prático para esta autorização durante os 12 (doze) meses do calendário anteriores ao mês do teste:
    - (A) Cumprir com os requisitos do CV-CAR 8; e
    - (B) Ter executado pelo menos seis aproximações ILS durante os 6 (seis) meses do calendário anteriores ao mês do teste, das quais pelo menos 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem o uso de um acoplador de aproximação;
- (3) O candidato deve conduzir as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (g) desta NI:
  - (i) Sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;
  - (ii) À altitude de alerta ou altitude de decisão para a aproximação ILS no tipo de aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido;
  - (iii) Não necessariamente à altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria III;
  - (iv) À altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, autorizada para as operações da Categoria III apenas se conduzidas num dispositivo de treino para simulação de voo aprovado; e
  - (v) Numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido ou num simulador de voo aprovado que:
    - (A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
    - (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3, seção 3.C;

- (4) Requisitos de conhecimentos - um candidato deve demonstrar conhecimentos do seguinte:
  - (i) Distância de aterragem necessária;
  - (ii) Determinação e reconhecimento da altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, incluindo o uso de um altímetro de radar;
  - (iii) Reconhecimento e reação adequada relativamente a avarias significativas encontradas antes e depois de atingir a altitude de alerta ou a altitude de decisão, conforme aplicável;
  - (iv) Procedimentos e técnicas de aproximação falhada usando painéis de orientação de atitude fixos ou computadorizados e perda de altura esperada no que diz respeito a "borrego" (*go-around*) manual ou "borrego" (*go-around*) automático, e altitude de iniciação, conforme aplicável;
  - (v) Uso e limitações do RVR, incluindo a determinação do RVR de controlo e transmissómetros exigidos;
  - (vi) Uso, disponibilidade ou limitações das sugestões visuais e altitude à qual estas são normalmente perceptíveis com leituras RVR reduzidas incluindo:
    - (A) Deterioração inesperada das condições para menos que o RVR mínimo durante a aproximação, arredondamento e corrida no solo;
    - (B) Demonstração das referências visuais esperadas com o estado do tempo nas condições mínimas;
    - (C) A sequência de sugestões visuais esperada durante uma aproximação na qual a visibilidade está nas condições mínimas de aterragem ou acima; e
    - (D) Procedimentos e técnicas relativas à transição do voo de referência por instrumentos para o voo visual durante uma aproximação final sob um RVR reduzido;
  - (vii) Efeitos da ondulação do vento (*winshear*) vertical e horizontal;
  - (viii) Características e limitações do ILS e sistema de iluminação da pista;
  - (ix) Características e limitações do sistema de direção do voo, acoplador automático de aproximação (incluindo o tipo com eixo de separação se munido com o mesmo), sistema de manete automática de potência (se incluído), e outro equipamento da Categoria III exigido;
  - (x) Deveres atribuídos ao SIC durante as aproximações da Categoria III, a não ser que a aeronave para a qual a autorização é pretendida não requeira um SIC;
  - (xi) Reconhecimento dos limites aceitáveis da posição da aeronave e seguimento do percurso de voo durante a aproximação, arredondamento e, se aplicável, corrida no solo;
  - (xii) Reconhecimento e reação relativamente a falhas ou anormalidades no sistema de navegação de bordo ou de terra, particularmente depois de ultrapassar a altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável;
- (5) Requisitos de perícia de voo:
  - (i) Um candidato pode conduzir o teste prático numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida, ou num simulador de voo aprovado que:
    - (A) Represente uma aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
    - (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o CV-CAR 3;



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

- (1) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (iv) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (v) Desempenho e limitações;
  - (vi) Funcionamento do sistema;
  - (vii) Lista de equipamento mínimo;
  - (viii) Fatores aeromédicos;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Inspeção pré-voo;
  - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
  - (iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
  - (iv) Controlo antes da descolagem;
- (3) Operações de aeródromo e heliporto, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação de aeródromos e heliportos;
- (4) Manobras do voo estacionário, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagem e aterragem vertical;
  - (ii) Operações de inclinação;
  - (iii) Rolagem de superfície;
  - (iv) Rolagem de voo estacionário;
  - (v) Rolagem aérea;
- (5) Descolagens, aterragens e “borregos” (*go-around*), incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação normal e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida com desempenho máximo;
  - (iv) Aproximação a pique;
  - (v) Descolagem em rolagem;
  - (vi) Aproximação rasa e aterragem com corrida ou rolagem;
  - (vii) “Borrego” (*go-around*);
- (6) Manobra de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Desaceleração rápida;
  - (ii) Auto-rotação direta;
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Sistemas de rádio-navegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;

- (8) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Falha de potência num voo estacionário;
  - (ii) Falha de potência em altitude;
  - (iii) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (iv) Descida vertical lenta com motor;
  - (v) Recuperação de rpm baixo do rotor;
  - (vi) Capotagem dinâmica;
  - (vii) Efeito do solo;
  - (viii) Condições de G baixo;
  - (ix) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (9) Operação noturna, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
  - (i) Aspectos fisiológicos do voo noturno;
  - (ii) Iluminação e equipamento para voo noturno;
- (10) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - após aterragem e amarração.

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

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

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

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

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



- (3) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Aeródromo/Base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação;
- (4) Descolagens, aterragens e voltas de pista; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
  - (ii) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
  - (iii) Descolagem e subida em campo moderado (SE);
  - (iv) Aproximação e aterragem em campo moderado (SE);
  - (v) Descolagem e subida de desempenho máximo em campo curto (Área confinada (S));
  - (vi) Aproximação e aterragem em campo curto (Área confinada (S));
  - (vii) Descolagem e subida em águas geladas (S);
  - (viii) Aproximação e aterragem e águas geladas (S);
  - (ix) Descolagem e subida em águas agitadas (S);
  - (x) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);
  - (xi) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SE);
  - (xii) Vota de pista /aterragem recusada;
- (5) Manobras de desempenho; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Curvas de grande inclinação;
  - (ii) Espiral de grande inclinação (SE);
  - (iii) “Chandelles” (SE);
  - (iv) “Lazy eights” (SE);
- (6) Manobras com referência ao solo; incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - “Eights on pylons” (SE);
- (7) Navegação, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Pilotagem e navegação estimada;
  - (ii) Sistemas de navegação e serviços de radar;
  - (iii) Desvio para alternante;
  - (iv) Procedimentos de perda;
- (8) Voo lento e perdas de velocidade; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras durante o voo lento;
  - (ii) Perdas de velocidade sem potência;
  - (iii) Perdas de velocidade com potência;
  - (iv) Consciência da rotação;
- (9) Operações de emergência; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Aproximação e aterragem de emergência;
  - (ii) Descida de emergência (ME);
  - (iii) Falha de motor durante a descolagem antes da ( $V_{MC}$ ) (simulado) (ME);
  - (iv) Falha de motor após o despegue (simulado) (ME);
  - (v) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado) (ME);
  - (vi) Avarias de sistemas e equipamento;
  - (vii) Equipamento de emergência e material de sobrevivência;
- (10) Operações de grande altitude; incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Oxigénio suplementar;
  - (ii) Pressurização;
- (11) Operações multi-motor (ME); incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Manobras com um motor inoperante;
  - (ii) Demonstração  $V_{MC}$ ;
  - (iii) Falha de motor durante o voo (por referência aos instrumentos);
  - (iv) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante (por referência aos instrumentos);
- (12) Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Após a aterragem, estacionamento e amarração;
  - (ii) Ancoragem (S);
  - (iii) Atracagem e imobilização (S);
  - (iv) Uso de rampa/varação (S).
- NI: 2.1.C.525 Teste de perícia para a CPL - categoria de helicóptero**
- (a) O teste de perícia para a licença de piloto comercial – helicóptero deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências CRM aplicadas e evidentes em todas as tarefas:
- (1) Preparação pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Licenças e documentos;
  - (ii) Informação meteorológica;
  - (iii) Planeamento de voos de navegação (cross- country);
  - (iv) Sistema do espaço aéreo nacional;
  - (v) Desempenho e limitações;
  - (vi) Funcionamento do sistema;
  - (vii) Lista de equipamento mínimo;
  - (viii) Fatores aeromédicos;
  - (ix) Aspectos fisiológicos do voo noturno;
  - (x) Iluminação e equipamento para voo noturno;
- (2) Procedimentos pré-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Inspeção pré-voo:
    - (A) Gestão da cabina de pilotagem;
    - (B) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
    - (C) Controlo antes da descolagem;
- (3) Operações de aeródromo e heliporto, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
  - (ii) Padrões de tráfego;
  - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e heliporto;



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

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

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

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

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





AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE <i>MULTI PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE AND SINGLE PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE</i>	FORMAÇÃO PRÁTICA <i>PRACTICAL TRAINING</i>					PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/ QUALIFICAÇÃO DE TIPO <i>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</i>	
Manobras/Procedimentos (Incluindo cooperação de tripulação múltipla) <i>Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)</i>					Iniciais do instrutor após conclusão da formação <i>Instructor's Initials when training Completed</i>	Verificado em <i>Chkd in</i>	Iniciais do examinador após conclusão da prova <i>Examiner's Initials when test Completed</i>
SEÇÃO 01 - PREPARAÇÃO DO VOO <i>SECTION 1- FLIGHT PREPARATION</i>	OTD	FTD	FS	A		FS A	
1.1 Cálculo da performance <i>Performance calculation</i>	P						
1.2. Inspeção visual externa do avião, localização de cada componente e finalidade da inspeção <i>Aeroplane ext. visual inspect.; location of each item and purpose of inspection</i>	P#			P			
1.3. Inspeção da cabina de pilotagem <i>Cockpit inspection</i>		P					
1.4. Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação <i>Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies</i>	P---->	---->	---->	---->		M	
1.5. Rolagem de acordo com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou do instrutor <i>Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor</i>			P---->	---->			
1.6. Verificações antes da decolagem <i>Before take-off checks</i>		P---->	---->	---->		M	
SEÇÃO 02- DESCOLAGENS <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---->	---->			



<p>2.4. Descolagem à carga máxima (real ou simulada)</p> <p><i>Take-off at maximum takeoff mass (actual or simulated maximum take-off mass)</i></p>			P----->	----->			
<p>2.5. Descolagens com falha de motor simulado:</p> <p>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)</p> <p><i>Take-offs with simulated engine failure * shortly after reaching V2, (In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes or as commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2.)</i></p>			P----->	----->			
<p>2.5.2* entre V1 e V2</p> <p><i>* between V1 and V2</i></p>			P	X		M FS Somente FS Only	
<p>2.6. Descolagem abortada a uma velocidade razoável antes de atingir V1</p> <p><i>Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1 .</i></p>			P----->	P--->X		M	
<p>SEÇÃO3 - MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO</p> <p><i>FLIGHT MANOEUVRES AND PROCEURES</i></p>							
<p>3.1. Voltas com e sem spoilers</p> <p><i>Turns with and without spoilers</i></p>			P----->	P----->			
<p>3.2. Ângulo negativo do nariz e batidas Mach após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, Dutch Roll)</p> <p><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>			P----->	----->X An Aircraft may not be used for this exercise			
						FS A	
<p>3.3. Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas</p> <p><i>Normal operation of systems and controls engineer's panel</i></p>	P----->	----->	----->	----->			



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



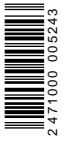
3.4.14 Unidade de potência auxiliar <i>3.4.14 Auxiliary power unit</i>	P----->	----->	----->	----->			
Intencionalmente em branco <i>Intentionally left blank</i>							
3.6. Procedimentos não normais e de emergência: <i>3.6 Abnormal and emergency procedures:</i>						M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive
3.6.1. Simulação de incêndio, por exemplo no motor, na unidade auxiliar de potência (APU), na cabina, no compartimento de carga, na cabina de pilotagem ou na asa e incêndios no sistema elétrico, incluindo evacuação <i>3.6.1 Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.</i>		P----->	----->	----->			
3.6.2. Controlo e eliminação de fumos <i>3.6.2 Smoke control and removal</i>		P----->	----->	----->			
3.6.3 Engine failures, shut-down and restart at a safe height		P----->	----->	----->			
3.6.4 Fuel dumping (simulated)		P----->	----->	----->			
3.6.5 Windshear at Take off/landing			P	X		FS Only	
	<b>PRACTICAL TRAINING</b>					<b>ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK</b>	
<b>Manoeuvres/Procedures</b> (including Multi-Crew Cooperation)					Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/ Emergency descent			P----->	----->			
3.6.7 Incapacitation of flight crew member		P----->	----->	----->			
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS event	P----->	----->	----->			FS Only	
3.7 Steep turns with 45º bank, 180º to 360º left and right		P----->	----->	----->			
3.8 Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended) 3.8.1 Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration			P-----> P	-----> X			
3.9 Instrument flight procedures							
3.9.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P----->	----->	----->			



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



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



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

**Instruções:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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





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



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

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

Nota 2: Quando (A) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Aviões. Quando (H) é indicado o item ou parágrafo é apenas para Helicópteros. Quando nada é indicado o item e o parágrafo são para todas as categorias.

- (1) Princípios fundamentais de instrução, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
- (i) O processo de aprendizagem;
  - (ii) Comportamento humano e comunicação eficaz;
  - (iii) O processo de ensino;



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

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

**Áreas técnicas:**

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



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

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

(a) Geral:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Aspectos regulatórios:

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

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

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

(2) Terminologia da aviação e termos de referência:

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

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

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

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

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

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

(3) Teoria de voo e operações de voo:

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

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

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

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



- (v) Reconhecimento das superfícies críticas da aeronave e perigos para o voo associados à comunicação dessas superfícies, tomada de conhecimento das condições mais suscetíveis de produzir contaminação da superfície e passo a dar se se identificar ou suspeitar de contaminação da superfície;
- (vi) A comunicação atempada de deficiências observadas ou referidas no funcionamento seguro da aeronave;
- (vii) O significado de massa e centragem, distribuição do peso e centro de gravidade e seu efeito na controlabilidade e estabilidade da aeronave;
- (viii) Composição da atmosfera, pressão, densidade e temperatura, meteorologia básica, tipos de nuvem, massas de ar e frentes, variações sazonais do tempo, ventos, corrente de jato, corte do vento, turbulência em ar limpo, entre outros, e seus efeitos nas operações da aeronave e ambiente da cabina;

(4) Fisiologia do voo:

- (i) Fisiologia da respiração e circulação; a necessidade do corpo de oxigénio e o potencial para incapacidade de um membro da tripulação devido a falta de oxigénio (hipoxia); uso de oxigénio e máscaras de oxigénio;
- (ii) Efeitos fisiológicos da altitude e cabina pressurizada;
- (iii) Circunstâncias sob as quais pode ocorrer envenenamento por monóxido de carbono (CO), sinais e sintomas de envenenamento e meios para detetar e minimizar os seus efeitos;
- (iv) Efeitos fisiológicos das alterações de pressão nos gases no corpo, perigos associados à hipoxia e meios para detetar e minimizar os seus efeitos; identificação das pessoas mais suscetíveis aos efeitos da hipoxia;
- (v) Efeitos do trabalho por turnos e dos voos transmeridianos no desempenho.

(b) Deveres e responsabilidades:

(1) Deveres e responsabilidades em terra (pré-voo e pós-voo incluindo rolagem). Instruções pré-voo aos membros da tripulação incluindo rolagem:

- (i) Comunicação e coordenação da tripulação, estabelecendo expectativas e procedimentos de esclarecimento; impacto na segurança da participação nas reuniões para instruções à tripulação as quais devem incluir:
  - (A) Benefícios da coordenação da tripulação no ambiente de trabalho e na moral e o efeito que tem na segurança do voo;
  - (B) Instruções sobre deveres, responsabilidades, carga laboral e expectativas de outros membros da tripulação especialmente em situações anormais e de emergência; atribuição de posições;
  - (C) Procedimentos para uma comunicação eficaz em situações normais, anormais e de emergência; a importância de uma comunicação eficaz o risco potencial para a segurança do voo se a comunicação não for eficaz;
  - (D) Responsabilidade dos membros da tripulação em fornecer informação completa e precisa que ajude na tomada de decisões; o perigo de fazer suposições; importância de tomar a iniciativa para transmitir toda a informação relativa à segurança de uma forma atempada, precisa e abrangentes;
  - (E) Os efeitos e diferenças entre a comunicação verbal e não verbal e o perigo de comunicar diferentes mensagens;
  - (F) A responsabilidade de usar terminologia comum e o impacto negativo na segurança do voo de não aderir à terminologia padrão; e
  - (G) Procedimentos aplicados para completar as verificações pré-voo, durante o voo e pré-aterragem

sobre a segurança na cabina e dos passageiros e seu impacto na segurança do voo; revisão dos sinais de emergência;

- (ii) Componentes da segurança da plataforma de estacionamento, as responsabilidades pelo movimento de passageiros nas plataformas de estacionamento do aeroporto e procedimentos estabelecidos para facilitar o movimento de passageiros nas plataformas de estacionamento, salas de espera, mangas de embarque, entre outros;
- (iii) Controlar e verificar o conteúdo de toda a documentação necessária, publicações e manuais exigidos, certificar-se de que estão atualizados e prontamente disponíveis a bordo da aeronave;
- (iv) Controlar e verificar a localização e funcionamento de todo o equipamento de segurança pessoal necessário;
- (v) Controlar e verificar a disponibilidade de todo o equipamento de segurança e de emergência exigido a bordo da aeronave, averiguar o funcionamento e armazenagem adequada de acordo com os procedimentos operacionais padronizados, procedimentos para comunicação de discrepâncias;
- (vi) Verificação das condições que possam ter implicações de navegabilidade e que devem ser trazidas de imediato para a atenção do PIC (janelas rachadas, juntas de vedação das portas danificadas, danos estruturais óbvios, fugas em excesso, entre outros), procedimentos adequados para comunicação e/ou registo (recolha) de equipamento inadequado em todas as fases do voo;
- (vii) Instruções pré-descolagem de segurança aos passageiros, conhecimento e compreensão da importância prática dos avisos obrigatórios e altura em que se deve proceder aos mesmos, conhecimento e funcionamento do equipamento usado na transmissão de instruções de segurança aos passageiros;
- (viii) Requisitos da transmissão de instruções aos passageiros que requeiram um tratamento especial;
- (ix) Procedimentos para lidar com passageiros especiais incluindo a transmissão de instruções de segurança e restrições de lugares (deficientes, prisioneiros, funcionários de estado e agentes da autoridade, deportados, entre outros);
- (x) Procedimentos associados à atribuição de lugares aos passageiros incluindo restrições de lugares, uma adequada seleção dos passageiros sentados nos lugares da fila da saída de emergência, e transferência de passageiros de acordo com os procedimentos de atribuição de lugares, aceitação e aplicação de dispositivos de segurança para bebés e ou crianças;
- (xi) Responsabilidades dos membros da tripulação de cabina pela supervisão aos passageiros enquanto a aeronave está em terra;
- (xii) Impacto de conduzir serviços de passageiros não relativos à segurança durante o embarque de passageiros e enquanto a aeronave está em rolagem em terra para descolagem, importância e técnicas para conseguir a atenção total dos passageiros para as instruções de segurança durante o embarque e rolagem;
- (xiii) Importância do membro da tripulação de cabina ocupar a posição atribuída com os dispositivos de segurança colocados durante a rolagem e fases críticas do voo e consequências do não cumprimento, procedimentos para garantir que os membros da tripulação de cabina se encontram sentados enquanto a aeronave estiver a efetuar a rolagem, se estes não estiverem a desempenhar deveres relacionados com a segurança;
- (xiv) Identificação dos lugares dos membros da tripulação de cabina e uso de cintos de segurança, método correto para se sentar nos lugares dos membros da tripulação de cabina, revisão silenciosa dos procedimentos de emergência antes da descolagem e aterragem,



procedimentos para identificar durante quanto tempo os membros da tripulação de cabina devem permanecer sentados com os cintos de segurança apertados após a descolagem e aterragem;

- (xv) Procedimentos para o serviço de passageiros (quando as circunstâncias o garantam) em terra; importância da comunicação e coordenação quando o serviço de passageiros esteja a ser fornecido em terra;
  - (xvi) Procedimentos para garantir que as coxias da cabina e áreas de saída não estejam obstruídas pelos carrinhos de serviço enquanto a aeronave estiver em terra;
  - (xvii) Regulamentos e procedimentos relativos a bebidas alcoólicas e tratamento de passageiros que pareçam estar intoxicados;
  - (xviii) Requisitos e procedimentos reguladores em relação ao abastecimento de combustível da aeronave com passageiros a bordo e identificação de potenciais perigos para os ocupantes associados ao abastecimento de combustível à aeronave e passos adequados a tomar no caso de surgirem problemas durante o abastecimento de combustível;
  - (xix) Procedimentos respeitantes ao acolhimento e acomodação de bagagem de mão, tanto malas da tripulação como dos passageiros, e quaisquer restrições aplicáveis incluindo implicações de segurança da bagagem de mão inadequadamente acomodada; identificação dos itens proibidos que possam ser levados para dentro da aeronave na bagagem de mão;
  - (xx) Procedimentos para notificação da tripulação de cabina acerca do momento em que a cabina está segura para a descolagem, ou notificação por um membro da tripulação de cabina à tripulação de voo se o movimento ou a descolagem tiver de ser atrasada;
  - (xxi) Procedimentos de segurança associados ao movimento da aeronave em terra e a capacidade para implementar os mesmos de modo eficaz;
  - (xxii) Aplicação dos regulamentos de fumadores e não fumadores e procedimentos para lidar com o não cumprimento;
  - (xxiii) Responsabilidade dos membros da tripulação de cabina em dar instruções à nova tripulação (nos casos de mudança de tripulação) em relação a qualquer deficiência de serviço, passageiros especiais e quaisquer outros assuntos relativos à segurança pertinentes para o voo, os procedimentos para completar a documentação e o relatório relativos à segurança.
- (2) Deveres e responsabilidades durante o voo (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 aplicar os mesmos conforme adequado;
  - (ii) Importância de escutar todos os avisos no caso de um aviso poder conter informação ou sinais de emergência;
  - (iii) Importância de estar constantemente alerta para qualquer possível situação que afete a segurança do voo e a segurança dos passageiros e da tripulação (fumar em áreas de não fumadores, acomodação segura dos carrinhos de serviço, entre outros) e procedimentos para comunicar qualquer anormalidade da aeronave, seu equipamento ou ocupantes ao PIC, procedimentos para transmitir informação crítica de segurança aos membros da tripulação de voo durante todas as fases do voo;
  - (iv) Procedimentos associados à entrada no posto de pilotagem, permissão pelo PIC para o acesso ao posto de pilotagem, definição e implicações de segurança das fases críticas do voo e procedimentos associados ao conceito de um posto de pilotagem estéril;

- (v) Segurança da porta da cabina de pilotagem (procedimentos e timing de fecho e abertura);
  - (vi) Políticas e procedimentos para o acolhimento e uso de dispositivos eletrónicos a bordo da aeronave; compreensão dos efeitos do uso dos dispositivos eletrónicos na aviónica da aeronave durante as fases críticas do voo, procedimentos para identificação da violação relativa aos dispositivos e aos regulamentos obrigatórios;
  - (vii) Procedimentos para lidar com a incapacitação da tripulação, o seu impacto na segurança do voo, procedimentos de comunicação e coordenação para garantir que os deveres de um membro incapacitado da tripulação de cabina são cumpridos;
  - (viii) Requisitos regulatórios e responsabilidades da tripulação de cabina em relação aos passageiros que pareçam estar debilitados devido a álcool ou drogas;
  - (ix) Efeitos gerais da hipoxia, reconhecimento, agravamento devido a esforço, suscetibilidade individual em pessoas saudáveis, aumento da suscetibilidade na presença de algum problema de saúde, distinção entre o oxigénio suplementar e médico; relacionamento da altitude e tempo de consciência útil;
  - (x) Procedimentos para a administração de oxigénio, reconhecimento de situações em que possa ser necessário administrar oxigénio;
  - (xi) Perigos associados à turbulência e os procedimentos para garantir a segurança dos passageiros e da tripulação nos períodos de turbulência durante o voo;
  - (xii) Compreensão dos regulamentos relativos aos cintos de segurança, conformidade e responsabilidades e técnicas de aplicação dos mesmos, políticas respeitantes à segurança dos membros da tripulação de cabina, segurança do equipamento de serviços aos passageiros durante a turbulência;
  - (xiii) Procedimentos para travar os carrinhos de serviço durante os períodos de turbulência durante o voo, identificar as categorias de turbulência e seus efeitos nas pessoas e objetos da cabina;
  - (xiv) Políticas respeitantes à comunicação com a tripulação de voo durante a turbulência, importância da coordenação e comunicação da tripulação;
  - (xv) Importância do posicionamento adequado dos membros da tripulação de cabina durante a turbulência, aterragem e rolagem;
  - (xvi) Características associadas à descarga de combustível e procedimentos estabelecidos para comunicar quaisquer condições incomuns observadas por um membro da tripulação de cabina ou um passageiro ao PIC;
  - (xvii) Procedimentos para comunicação de qualquer contaminação de superfície suspeita ao PIC logo que esta é descoberta seja por um membro da tripulação ou por um passageiro.
- (c) Procedimentos de emergência:
- (1) Procedimentos gerais de emergência:
    - (i) Compreensão dos elementos críticos de tempo durante as emergências;
    - (ii) Reconhecimento dos diferentes tipos de emergências e aptidão para dar uma resposta adequada;
    - (iii) Necessidade de procedimentos planeados e atribuições de emergência;
    - (iv) Coordenação e comunicação da tripulação e o desenvolvimento da confiança mútua entre os membros da tripulação;
    - (v) Aptidão para tomar a iniciativa e implementar de forma apropriada os procedimentos de emergência adequados;



- (vi) Controlo situacional e prevenção da perturbação de pânico do passageiro;
  - (vii) Necessidade de uma liderança assertiva, de tomar o comando da situação e de assumir responsabilidades adicionais se outros membros da tripulação ficarem incapacitados ou incapazes de outra forma de dar uma resposta (o melhor modo de ensinar é através do fornecimento de algumas histórias adequadas de casos na forma de ilustrações e dramatização);
- (2) Equipamento de emergência:
- (i) Localização, verificação pré-voe e funcionamento com os componentes do sistema de oxigénio de passageiros e tripulação e das unidades de oxigénio portáteis;
  - (ii) Localização, controlo pré-voe e uso de máscaras de fumo ou óculos protetores em ligação com a unidade de oxigénio portátil;
  - (iii) Localização, verificação pré-voe e uso de equipamento de proteção da respiração;
  - (iv) Localização e verificação pré-voe dos extintores de incêndio, seus diferentes tipos, propriedades químicas, fins, durabilidade, métodos de uso, cuidados pós-uso e limitações;
  - (v) Localização, verificação pré-voe e uso de machados de emergência;
  - (vi) Localização, verificação pré-voe e funcionamento dos recursos de iluminação de emergência; iluminação de emergência do percurso no chão; lanternas;
  - (vii) Localização, verificação pré-voe e funcionamento das saídas de emergência e como a localização destas em relação à posição da asa e do motor e do tanque de combustível podem causar impacto na sua disponibilidade e utilidade durante uma emergência;
  - (viii) Localização, verificação pré-voe e funcionamento dos coletes salva-vidas, berços de sobrevivência de bebés, cordas de salvamento, mangas de evacuação, barcos salva-vidas e barcos deslizantes;
  - (ix) Localização e verificação pré-voe dos artigos médicos de primeiros socorros (estojos médico e de primeiros socorros);
  - (x) Localização, verificação pré-voe e uso de megafones e de transmissores localizadores de emergência (ELT);
- (3) Combate a incêndios:
- (i) Identificação dos diferentes tipos de incêndio, meios de extinção de incêndios, sistema de combate a incêndios e procedimentos de combate a incêndios estabelecidos;
  - (ii) Compreensão das técnicas de prevenção de incêndios (controlo do ato de fumar na cabina e lavabos, inspecionar a integridade do extintor automático do cesto de lixo do lavabo, evitando que materiais inflamáveis sejam deixados nos depósitos de lixo, identificar e eliminar materiais inflamáveis perigosos);
  - (iii) Técnicas e procedimentos para prevenção de incêndios incluindo a deteção e aproximação da fonte do incêndio, tipo de extintor a usar (CO<sub>2</sub>, água glicolada, halon, entre outros), equipamento adicional de combate a incêndios necessário como capuzes de incêndio, técnicas para usar extintores e comunicar enquanto se está a utilizar capuzes de incêndio;
  - (iv) Procedimentos de combate a incêndios para tipos específicos de incêndios (cozinhas, forno, lavabos, eletricidade, estofos, entre outros);
  - (v) Responsabilidades específicas dos membros da tripulação pelo combate a incêndios a bordo e a importância e responsabilidade de se estar preparado para implementar os procedimentos adequados de combate a incêndios;
  - (vi) Importância da comunicação e coordenação da tripulação no combate de um incêndio a bordo e no fornecimento

ao PIC de informação precisa sobre a fonte do incêndio, localização, extensão/gravidade do fogo/fumo e ações de combate ao incêndio tomadas; quer os passageiros sejam ou não relocados;

- (vii) Impedimentos para o combate a incêndios a bordo de aeronaves incluindo uma visibilidade limitada devido a fumo/gases, combate a incêndios num espaço confinado, dificuldade em localizar/aceder à fonte do incêndio e recursos para combater o incêndio;
- (viii) Perigos associados aos incêndios a bordo incluindo a toxicidade do fumo/gases, inflamabilidade dos materiais da cabina, variedade dos materiais combustíveis;
- (ix) Incêndios exteriores (incêndios nos motores, derramamento de combustível ou incêndios nas plataformas de estacionamento, incêndios nas mangas de embarque, incêndios nos veículos de serviço) - precauções a serem tomadas antes de serem abertas as saídas de emergência para fins de remoção de fumos e métodos para abertura e recolocação das saídas de emergência.

**NI: 2.1.E.125 Requisitos de perícia para membro de tripulação de cabina**

Ao membro de tripulação de cabina deve ser feito o teste de perícia para serem avaliados os conhecimentos e o desempenho do candidato pelo menos nas áreas de operação que se seguem:

- (1) Equipamento de emergência:
- (i) Sistemas de comunicação e notificação de emergências;
  - (ii) Saídas da aeronave;
  - (iii) Saídas com mangas ou mangas-barco (operação de emergência);
  - (iv) Mangas e mangas-barco numa amargem;
  - (v) Saídas sem mangas (operação de emergência);
  - (vi) Janelas de saída (operação de emergência);
  - (vii) Saídas com cones de causa (operação de emergência);
  - (viii) Saídas da cabina de pilotagem (operação de emergência);
  - (ix) Evacuação em terra e equipamento de amargem forçada;
  - (x) Equipamento de primeiros socorros;
  - (xi) Sistemas portáteis de oxigénio (garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio, equipamento protetor da respiração (PBE));
  - (xii) Equipamento de combate a incêndios;
  - (xiii) Sistemas de iluminação de emergência; e
  - (xiv) Equipamento de emergência adicional;
- (2) Procedimentos de emergência:
- (i) Tipos gerais de emergências específicos da aeronave;
  - (ii) Sinais e procedimentos de comunicação de emergência;
  - (iii) Descompressão rápida;
  - (iv) Descompressão insidiosa e fugas através de janelas fendidas e de juntas de vedação de pressão;
  - (v) Incêndios;
  - (vi) Amargem forçada;
  - (vii) Evacuação em terra;
  - (viii) Evacuação não autorizada, ou seja, iniciada por um passageiro;
  - (ix) Doença ou lesão;
  - (x) Situações anormais envolvendo passageiros ou membros da tripulação;
  - (xi) Turbulência; e
  - (xii) Outras situações pouco comuns;





(3) Exercícios de emergência:

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

(4) Gestão de recursos da tripulação:

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

(5) Mercadorias perigosas:

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

(6) Segurança:

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**NI: 2.1.F.215 (4) (b) Teste de perícia para examinadores designados de oficial de operações de voo**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho nas operações de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de oficial de operações de voo.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para avaliar um candidato a examinador de oficial de operações de voo. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
  - (1) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a examinador conduza um teste de perícia para um verdadeiro examinando de oficial de operações de voo para obtenção da licença ou qualificação de oficial de operações de voo e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar o teste:
    - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a examinador a avaliar o examinando de oficial de operações de voo;
    - (ii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a examinador com o examinando de oficial de operações de voo, tem lugar em privado;
    - (iii) No final do teste de perícia para a verdadeira licença ou qualificação de oficial de operações de voo:
  - (A) Se o candidato tiver passado no teste de perícia, o candidato a examinador de oficial de operações de voo deve preencher a documentação adequada para o examinando de oficial de operações de voo enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa

autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

- (B) Se o examinando de oficial de operações de voo não passar no teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve completar e assinar o documento adequado necessário;
- (2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de examinando de oficial de operações de voo num teste de perícia:
  - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um examinando de oficial de operações de voo num teste de perícia adequado ao tipo de designação que o candidato a examinador de oficial de operações de voo pretende;
  - (ii) Se o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada responder a uma questão erradamente para testar se o candidato a examinador de oficial de operações de voo reconhece uma resposta incorreta, a resposta incorreta deve obviamente ser dada como errada;
- (3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra um teste de perícia ao candidato a examinador de oficial de operações de voo:
  - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a examinador de oficial de operações de voo em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a examinador de oficial de operações de voo para testar um examinando de oficial de operações de voo de acordo com o teste de perícia adequado;
  - (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o plano de ação do candidato a examinador de oficial de operações de voo relativamente à perfeição e eficácia do mesmo.

**NI: 2.1.F.220 Teste de perícia para verificadores de oficial de operações de voo**

- (a) O teste de perícia deve conter tanto o questionário oral adequado como o desempenho nas operações de voo de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de oficial de operações de voo.
- (b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher os métodos para avaliar um candidato a verificador de oficial de operações de voo. Os métodos estão listados por ordem de preferência mas as dificuldades de agenda podem impedir o uso do método de avaliação preferido:
  - (1) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a verificador conduza uma verificação de competência para um oficial de operações de voo comprovar a sua competência, e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar verificação de competência:
    - (i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a verificador a avaliar a competência do oficial de operações de voo;
    - (ii) Qualquer discussão entre o candidato a verificador e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a verificador com o oficial de operações de voo, tem lugar em privado;
    - (iii) No final da verificação da competência do oficial de operações de voo:
  - (A) Se o oficial de operações de voo tiver passado na verificação de competência, o candidato a verificador deve preencher a documentação adequada para o oficial de operações de voo enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada



fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

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

(2) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada desempenhando o papel de oficial de operações de voo numa verificação de competência:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um oficial de operações de voo numa verificação de competência;

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

(3) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada ministra uma verificação de competência ao candidato a verificador:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a verificador em relação aos exercícios selecionadas de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a verificador para verificar um oficial de operações de voo de acordo com a verificação de competência adequada;

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

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*

## Regulamento de Aviação Civil

### CV-CAR 2.4

#### Disposições médicas para o licenciamento do pessoal

de 7 de fevereiro de 2018

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

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

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

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

No presente CV-CAR encontram-se estabelecidos os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.

Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

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

#### 2.4.A DISPOSIÇÕES GERAIS

##### 2.4.A.100 REGRAS BÁSICAS

##### 2.4.A.105 Objeto

(a) Este CV-CAR determina os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.

(b) Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

##### 2.4.A.110 Aplicabilidade

(a) Este CV-CAR aplica-se a todos os titulares de licenças emitidas pelo Estado de Cabo Verde para os quais é requerido um certificado médico para a validade da licença.

(b) Este CV-CAR também é aplicável a todos os prestadores de avaliações médicas, conclusão médica acreditada e avaliações especiais para competência.

##### 2.4.A.115 Definições

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

(1) «Conclusão médica acreditada», a conclusão aceitável à autoridade aeronáutica a que chegam um ou mais médicos especialistas para os fins do caso em presença, em consulta com especialistas de operações de voo ou outros especialistas, conforme for necessário;

(2) «Limitação», uma condição inscrita no certificado médico e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados;

(3) «Renovação de certificado médico», ato administrativo levado a cabo depois de um certificado médico caducar que renova os privilégios do certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(4) «Revalidação de certificado médico e designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de um certificado médico ou de uma designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de um certificado ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

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

Nota: As orientações sobre a matéria encontram-se no Manual sobre a prevenção de uso problemático de substâncias no local de trabalho da aviação (Documento 9654 da OACI)

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

(i) Constitua um prejuízo direto para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou

(ii) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico;

(7) «Validação», ação levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir o seu próprio certificado médico, ao aceitar o certificado médico emitido por outro Estado Contratante como equivalente ao seu próprio certificado para uso em aeronaves registados em Cabo Verde.



2 471000 005243