



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

16.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTU-
RAS E RECURSOS NATURAIS**

**Instituto Nacional de Aviação Civil
Deliberação n.º 53/CAD-INAC/2026**

Regulamento de Aviação Civil de São To-
mé e Príncipe – RACSTP Parte 320.02 – Li-
cenciamento do Pessoal Aeronáutico.

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 53/CAD-INAC/2026

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º dos Estatutos do Instituto Nacional de Aviação (INAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 44/98 de 30 de Dezembro conjugado com o previsto no artigo 3.º do anexo ao Decreto n.º 38/2011 de 16 de Novembro que aprovou o regime para elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação bem como seus apêndices, anexos ao presente diploma e que dele faz parte integrante, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

**Artigo 1.º
Aprovação**

É aprovado o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe – RACSTP Parte 320.02 – Licenciamento do Pessoal Aeronáutico.

**Artigo 2.º
Revogação**

É revogada a Deliberação n.º 09/CA/INAC/2020 que aprova o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe – Licenciamento de Tripulação de Voo e Oficial de Operações de Voo – RACSTP Parte 66.1, Publicado no Diário da República n.º 128, II SÉRIE, de 04 de Novembro de 2020.

**Artigo 3.º
Entrada em Vigor**

A presente deliberação entra imediatamente em vigor.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 25 de Maio de 2026. -, O Presidente do Concelho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*, Avogado Técnica, *Dr.ª Celmira da Cruz Fernandes Trindade*, O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erliney Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*.

**Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe – RACSTP Parte 320.02 – Licenciamento
do Pessoal Aeronáutico**

Preâmbulo

Levando em consideração o carácter dinâmico do sector aeronáutico civil bem como a evolução social e tecnológica, torna-se imperioso a revisão do regulamento que estabelece as condições para o licenciamento dos membros de tripulação de voo, de cabina e dos oficiais de operações de voo.

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

Assim, a edição deste RACSTP preconiza a adoção das emendas 176, 177, 178 e 179 do Anexo 1 à Convenção no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas emendas despoletado a necessidade de revisão RACSTP 66.1 referente a Licenciamento de Tripulação de Voo e Oficial de Operações de Voo, RACSTP Parte 320.03 referente a licenciamento de técnicos de manutenção, RACSTP Parte 320.04 referente ao licenciamento de controladores de tráfego aéreo e RACSTP Parte 320.01 referente a certificação de Organização de Formação Aprovada.

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.

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

As matérias sobre verificadores de pilotos, de membro da tripulação de cabina e de oficial de operações de

voo foram eliminadas do RACSTP Parte 320.02, passando a ser reguladas apenas pelo RACSTP Parte 310.02.

320.02.A Disposições Gerais

320.02.A.100 Regras básicas

320.02.A.105 Objeto

O presente RACSTP estabelece:

(1). Os requisitos para a emissão de licenças, qualificações, autorizações e designações do pessoal de aviação encontram-se descritos na subseção 320.02.A.110;

(2). As condições em que essas licenças, qualificações, autorizações e designações são necessárias; e

(3). Os privilégios e limitações concedidos aos titulares dessas licenças, qualificações, autorizações e designações.

320.02.A.110 Âmbito de aplicação

O presente RACSTP 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 RACSTP;

(2). Às pessoas e organizações envolvidas no licenciamento, formação, exame, verificação e avaliação em conformidade com o presente RACSTP.

320.02.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente RACSTP entende-se por:

(1). «Aeronave», qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reacções do ar que não aque-las contra a superfície da terra.

Nota: Nos termos do presente RACSTP, “aeronave” refere-se apenas às aeronaves civis, não incluindo 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;

(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). «Ameaça», evento ou erro que ocorre fora do controlo do pessoal operacional, que aumenta a complexidade operacional e que deve ser gerido para manter a margem de segurança.

Nota: No Capítulo 1 do Anexo 19 - Gestão da segurança, contém uma definição de «pessoal de operação».

(8). «Aprovado pela Autoridade», aprovado pela Autoridade diretamente ou de acordo com um procedimento aprovado pela Autoridade.

(9). «Avião complexo», 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;

(10). «Avião de grande porte», um avião que possui uma massa máxima à descolagem certificada de 5,700 kg (12,500 lbs), ou mais;

(11). «Avião de pequeno porte», um avião que possui uma massa máxima certificada à descolagem inferior a 5,700 kg (12,500 lbs)

(12). «Avião de desempenho elevado», um avião com um motor com mais de 200 cavalos;

(13). «Balão», uma aeronave mais leve que o ar e não motorizado;

(14). «Certificado médico», o comprovativo emitido pela Autoridade em como o titular da licença satisfaz requisitos específicos de aptidão física;

(15). «Competência», Dimensão do desempenho humano que é usada para prever com fiabilidade um bom desempenho no trabalho. Uma competência é manifestada e observada por meio de comportamentos que demonstrem conhecimento, perícia e atitudes relevantes para realizar atividades ou tarefas sob condições especificadas;

(16). «Comportamentos observáveis», determinado comportamento relacionado com uma função que pode ser observado, podendo ser mensurável ou não;

(17). «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;

(18). «Condições», Todo elemento que pode qualificar um ambiente específico no qual o desempenho será demonstrado;

(19). «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;

(20). «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.

(21). «Conversão», ação praticada por São Tomé e Príncipe ao emitir a sua própria licença na base de uma licença emitida por outro Estado Contratante para uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe;

(22). «Copiloto», 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;

(23). «Crédito», reconhecimento de meios alternativos ou qualificações prévias;

(24). «Critério de desempenho», declarações utilizadas para avaliar se os níveis de desempenho requeridos

foram alcançados para uma competência. Um critério de desempenho consiste num comportamento observável, condição ou condições e um padrão de competência.

(25). «Curso» significa:

- (i) Um programa de formação, incluindo os respectivos 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 respectivos 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.

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

(27). «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;

(28). «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.

(29). «Estados Contratantes» todos os Estados que sejam signatários da Organização da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago);

(30). «Estrutura de competências da OACI», uma seleção de competências para uma determinada disciplina de aviação, sendo que cada competência tem uma descrição associada e comportamentos observáveis;

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

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

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

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

(35). «Gestão de ameaças», processo que consiste em detetar ameaças e reagir às mesmas através da aplicação de medidas que permitam reduzir as consequências ou evitá-las, bem como atenuar a probabilidade de erros ou de situações indesejáveis.

Nota: É possível encontrar uma descrição de situações indesejáveis nos Procedimentos para os serviços de navegação aérea - Formação (PANS-TRG, Doc. 9868), Parte II, Capítulo 1, Suplemento C, e na Circular 314 - Gestão de ameaças e erros (TEM) no controlo do tráfego aéreo.

(36). «Gestão de erros», processo que consiste em detetar erros e reagir a eles, aplicando medidas que

permitam reduzir as suas consequências ou evitá-las, bem como diminuir a probabilidade de erros ou de situações indesejáveis;

Nota: É possível encontrar uma descrição de situações indesejáveis nos Procedimentos para os serviços de navegação aérea - Formação (PANS-TRG, Doc. 9868), Parte II, Capítulo 1, Suplemento C, e na Circular 314 - Gestão de ameaças e erros (TEM) no controlo do tráfego aéreo.

(37). «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;

(38). «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;

(39). «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;

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

(41). «Instrutor autorizado», uma pessoa que esteja devidamente autorizado pela autoridade aeronáutica para conduzir a instrução nos termos do RACSTP 320.01, RACSTP 320.02, RACSTP 320.03 e do RACSTP 320.04.

(42). «Licença atual», significa que o detentor cumpre com os requisitos para o exercício dos privilégios da mesma, nomeadamente experiência recente, proficiência/competência e proficiência linguística, consoante aplicável.

(43). «Licença eletrónica (e-licence)» – Licença de pessoal aeronáutico emitida em formato digital, em conformidade com o Anexo 1 da OACI, que permite a verificação eletrónica da sua autenticidade, validade, qualificações e averbamentos por outros Estados Contratantes.

(44). «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;

(45). «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;

(46). «Monitorização», um processo cognitivo para comparar um estado atual com um estado previsto.

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

(47). «Noite», horário compreendido entre o fim do crepúsculo civil e o início do amanhecer civil, ou qualquer outro período compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol que possa ser fixado pela autoridade competente.

Nota: O crepúsculo civil termina quando o centro do disco solar se encontra 6° abaixo do horizonte. O amanhecer civil começa quando o centro do disco solar se encontra 6° abaixo do horizonte.

(48). «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 RACSTP 320.02, que presta apoio, informa, ou dá assistência ao piloto comandante na realização segura do voo;

(49). «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;

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

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

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

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

(54). «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;

(55). «Organização de formação aprovada», organização aprovada pela autoridade aeronáutica, de acordo com os requisitos do RACSTP 320.01, para ministrar as formações aprovadas pela autoridade aeronáutica;

(56). «Padrão de competência», um nível de desempenho definido como aceitável quando se avalia se a competência tenha sido alcançada ou não;

(57). «Pilotar», manipular os comandos de voo de uma aeronave durante o tempo de voo;

(58). «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;

(59). «Piloto comandante de bordo sob supervisão», copiloto que desempenha as tarefas e atribuições de um comandante de bordo sob a supervisão do comandante de bordo, sendo essa supervisão assegurada de acordo com um método aceitável para o serviço responsável pela emissão de licenças.

(60). «Piloto-monitor - Pilot Monitoring (PM)», piloto cuja principal tarefa é supervisionar a trajetória de voo e a sua gestão feita pelo PF. As tarefas secundárias do PM são a realização de ações que não estão relacionadas com a trajetória de voo (comunicações via rádio, sistemas de aeronaves, outras atividades operacionais, etc.) e monitorizar os outros membros da tripulação;

(61). «Piloto voando – Fling Pilot (PF)», piloto cuja principal tarefa é controlar e gerir a trajetória de voo. As tarefas secundárias do PF são aquelas que não estão relacionadas com a trajetória de voo (comunicações rádio, sistemas de aeronaves, outras atividades operacionais, etc.) e monitorizar os outros membros da tripulação;

(62). «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;

(63). «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;

(64). «Planador», aeronave não propulsada por motor, cuja sustentação em voo é obtida principalmente através de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo;

(65). «Plano de Voo», conjunto de informações específicas relativas a um voo programado ou parte de um voo, transmitidas aos organismos de serviço de tráfego aéreo;

Nota 1: O termo plano de voo pode ser precedido pelas palavras “preliminar”, “preenchido”, “atual” ou “operacional” para indicar o contexto e as diferentes fases de um voo.

Nota 2: Quando a palavra “mensagem” é usada como sufixo deste termo, ela denota o conteúdo e formato dos dados do plano de voo transmitidos.

(66). Qualidades de um piloto. Utilização constante do bom senso e de conhecimentos, competências e comportamentos bem dominados para atingir os objetivos do voo.

(67). «Qualificação», menção inscrita numa licença ou anexados a ela, e da qual faz parte integrante, que indica as condições, privilégios ou limitações referentes a essa licença;

(68). «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;

(69). «Regulamento de aeronavegabilidade aplicável», regulamento de aeronavegabilidade completo e detalhado estabelecido, adotado ou aceite pela Autoridade Aeronáutica para a classe de aeronaves, o motor ou a hélice em questão.

(70). «Renovação de uma qualificação, autorização ou designação», ato administrativo levado a cabo depois de uma qualificação, autorização ou designação caducar que renova os privilégios da licença, qualificação, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(71). «Revalidação da qualificação, autorização ou designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de uma qualificação, autorização ou designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de uma licença, qualificação, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

(72). «Serviço de emissão de licenças», serviço designado pela Autoridade Aeronáutica como responsável pela emissão de licenças ao pessoal.

Nota: Nas disposições do presente regulamento, considera-se que o serviço de emissão de licenças foi incumbido das seguintes responsabilidades pelo Estado contratante:

- (i) avaliação das competências de um candidato a uma licença ou a uma qualificação;
- (ii) emissão de licenças e registo de qualificações;
- (iii) designação e autorização das pessoas habilitadas;
- (iv) homologação dos cursos de formação;
- (v) aprovação da utilização de simuladores de voo e autorização da sua utilização com vista à aquisição da experiência necessária ou à demonstração da competência necessária para a obtenção de uma licença ou de uma qualificação;
- (vi) validação das licenças emitidas por outros Estados contratantes

(73). «Simulador de voo», ver Dispositivo de treino para simulação de voo;

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

(75). «Tempo de instrução em duplo comando», tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo por parte de um piloto devidamente autorizado a bordo da aeronave, ou de um piloto remoto devidamente autorizado que utiliza a estação de pilotagem remota durante um voo de aeronave pilotada remotamente.

(76). «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.

(77). «Tempo de serviço», o tempo total de serviço a partir do momento em que uma pessoa identificada neste RACSTP 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.

(78). «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.

(79). «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;

(80). «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;

(81). 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;

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

(83). «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;

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

(85). «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;

(86). «Teste de perícia», um teste de competência nas áreas de operações para obtenção de uma licença, qualificação ou autorização que é conduzido com o candidato a responder a questões e a demonstrar manobras de voo, num simulador de voo aprovado ou num dispositivo de treino de voo aprovado, ou numa combinação destes.

(87). «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.

(88). «Validação», ação levada a cabo por São Tomé e Príncipe como uma alternativa a emitir a sua própria licença ou autorização, ao aceitar a licença ou autorização emitida por outro Estado Contratante como equivalente à sua própria licença ou autorização para uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe;

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

(90). «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;

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

(92). «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.

(93). 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.

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

(95). «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;

No âmbito deste RACSTP, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

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

320.02.A.120 Siglas e Acrónimos

- s) IR - Instrument Rating (Qualificação de Instrumentos) ;
- t) IRE - Instrument Rating Examiner (Examinador de Qualificação de Instrumentos) ;
- u) H - Helicóptero;
- v) L - Aviões terrestres;
- w) LPE - Language Proficiency Examiner (Examinador de Proficiência Linguística) ;
- x) ME - Multi Engine (Multi-motor);
- y) MEL - Minimum Equipment List (Lista de Equipamentos Mínimos) ;
- z) MSL - Mean Sea Level (Nível Médio do Mar) ;
- aa) PBN - Performance-Based Navigation (Navegação Baseada no Desempenho) ;
- bb) PPL - Private Pilot License (Licença de Piloto Privado) ;
- cc) RPM - Rotações Por Minuto;
- dd) RVR - Runway Visual Range;
- ee) S - hidroaviões;
- ff) SE - Single Engine (Monomotor) ;
- gg) TDP - Take-off Decision Point (Ponto de Decisão de Descolagem) ;
- hh) VFR - Visual Flight Rules (Regras de Voo Visual) ;
- ii) VMC - Visual Meteorological Conditions (Condições Meteorológicas Visuais) .
- tisfatoriamente com os requisitos constantes neste RACSTP 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);
- (4). Licença de oficial de operações de voo;
- (5). Licença de membro de tripulação de cabina.
- Nota: Os regulamentos para a emissão de licenças de piloto nas categorias de dirigível, aeronaves de descolagem vertical, balão ou planador são desenvolvidos à medida que forem sendo necessários.*
- b) As licenças devem ser emitidas:
- (1). Em papel de primeira qualidade, cartão de plástico, ou outro material apropriado; ou
- (2). Como licença eletrónica de pessoal num dispositivo móvel autónomo de apresentação visual eletrónica.
- Nota: São dispositivos móveis autónomos de apresentação visual eletrónica telemóveis, tablets ou outros dispositivos móveis.*

320.02.B.110 Especificações para as licenças

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

(1). Conteúdo - o número do item mostrado é sempre impresso em associação com o título do item:

- (i) Itens permanentes:

- A. I – Nome São Tomé e Príncipe (em negrito);
- B. II – Título da licença (em negrito acentuado) incluindo a categoria da aeronave (A) ou (H);
- C. III – Número de série da licença em algarismos arábicos;

320.02.B Requisitos gerais para licenças, qualificações, autorizações e designações

320.02.B.100 Generalidades

320.02.B.105 Licenças de pessoal de aviação

- a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes licenças a um candidato que cumpra sa-

D. IV – Nome completo do titular e da 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 – Assinatura da Autoridade Aeronáutica e data de emissão;

J. X – Autenticação da Autoridade Aeronáutica (selo branco, carimbo a óleo, código QR ou chip eletrónico)

(ii) Itens variáveis:

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

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

C. XIII – Qualquer outro detalhe que a autoridade aeronáutica considere ser conveniente.

(2). Material – papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado, no qual os itens mencionados na alínea (1) devem ser claramente apresentados;

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

(4). Formato – as licenças de de PPL, CPL, ATPL, tripulação de cabina e oficial de operações de voo são emitidas conforme o modelo determinado pela autoridade aeronáutica;

(5). Disposição dos itens: Os títulos dos itens nas licenças devem ser numerados uniformemente em numeração romana, conforme indicado na alínea (1), de forma que o número em qualquer licença, sob qualquer disposição, tenha o mesmo título do item.

(b) Especificações para as licenças eletrónicas de pessoal:

(1). As licenças eletrónicas de pessoal devem ser emitidas em conformidade com as especificações desta seção;

(2). A informação da licença deve replicar a informação contida nos registos eletrónicos da Autoridade Aeronáutica e ter o formato comum conforme NI: 320.02.B.110(b);

(3). A licença deve ter uma assinatura digital da Autoridade Aeronáutica que a emite e a mais recente data e hora de emissão;

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

Nota: O manual de procedimentos para o estabelecimento e gestão do sistema de licenciamento de pessoal (Doc 9379) dum Estado contém orientações sobre assinaturas digitais

(5). Meio (material) – Os detalhes da licença devem ser visualizados através de dispositivos móveis autónomos de apresentação visual eletrónica. A imagem da licença exibida deve conter características ativas de segurança adequadas de modo a distingui-la de uma imagem estática.

(6). Língua – A licença deve incluir o acrónimo “OACI” como uma hiperligação para uma visualização eletrónica da licença em Português e Inglês de acordo com o formato comum apresentado em NI: 320.02.B.110(b).

(7). Disposição dos itens – A licença terá uma apresentação visual que replique o texto e a disposição do formato comum apresentado em NI: 320.02.B.110(b), em português e em inglês.

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

Nota: O manual de procedimentos para o estabelecimento e gestão do sistema de licenciamento de pes-

soal dum Estado (Doc 9379), contém orientações sobre uma aplicação informática padronizada na qual os Estados que emitem licenças eletrónicas de pessoal podem utilizar como um meio para a verificação harmonizada offline das licenças.

(9). Certificação médica – Quando aplicável, a licença deve incluir informação sobre o certificado médico com a classe, data de validade e quaisquer limitações médicas consideradas relevantes para a Autoridade Aeronáutica.

(10). Informação complementar adicional – Quando informação complementar é adicionada na licença, a mesma deve ser inserida na seção referente a informação complementar adicional do formato comum em NI: 320.02.B.110(b).

320.02.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 RACSTP 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) Qualificação de tipo nas aeronaves:

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

(ii) Cada tipo de helicóptero certificado para piloto único exceto quando uma qualificação da classe tenha sido estabelecida 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 numa licença de membro da tripulação de cabina se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste RACSTP para a qualificação pretendida:

(1). Qualificação de tipo;

(2). Qualificação de instrutor de voo.

(c) As seguintes qualificações podem ser incluídas numa licença de oficial de operações de voo se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste RACSTP 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.

320.02.B.120 Autorizações

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste RACSTP e do RACSTP Parte 310.02 para a autorização pretendida:

- (1). Autorização de aluno piloto
- (2). Autorização de instrutor de terra;
- (3). Autorização de voo a membros de tripulação de cabina.
- (b) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações para incluir numa licença de piloto se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste RACSTP para a autorização pretendida:

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

320.02.B.125 Averbamentos

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

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

320.02.B.130 Certificados

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir certificados de validação para os candidatos que detenham uma licença emitida por outro Estado Contratante;
- (b) Para emissão do certificado referido no parágrafo anterior, o candidato deve cumprir satisfatoriamente com os requisitos deste RACSTP;

320.02.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 RACSTP:

- (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.

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

- (a) A autoridade aeronáutica deve emitir uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado de validação se o candidato cumprir com os requisitos neste RACSTP.
- (b) A autoridade aeronáutica revalida ou renova uma qualificação, autorização, ou designação se o candidato cumprir com os requisitos neste RACSTP.
- (c) A emissão de licenças, qualificações, autorizações ou designações, bem como a revalidação e renovação de qualificações, autorizações e designações são realizadas pela autoridade aeronáutica.
- (d) 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.
- (e) A candidatura à emissão das licenças, qualificações, autorizações, designações ou certificado de validação, bem como a revalidação e renovação de qualificações, autorizações ou designações deve ser efetuada submetendo à autoridade aeronáutica um formulário adequadamente preenchido, o qual pode ser obtido junto da autoridade aeronáutica.

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

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

A autoridade aeronáutica pode reemitir licenças, autorizações ou designações, 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.

320.02.B.150 Manutenção e validade das licenças, qualificações, autorizações e designações

- (a) As licenças têm validade vitalícia.
- (b) O período de validade das qualificações, autorizações, designações e certificados de validação e as condições de renovação e revalidação são indicados nas secções relevantes deste RACSTP.
- (c) Ao emitir, revalidar ou renovar uma qualificação, autorização ou designação a autoridade aeronáutica pode prolongar o período de validade até ao fim do mês, ficando essa data como a data de expiração da qualificação, autorização ou designação.
- (d) Todas as qualificações, 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.
- (e) As designações são emitidas por um período máximo de 36 (trinta e seis) meses.
- (f) A manutenção da competência dos membros da tripulação de voo, membros de tripulação de cabina e oficiais de operações 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 ou de competência efetuados de acordo com o RACSTP 310.02.

- (g) O titular de uma licença, qualificação, certificado, autorização ou designação não deve exercer outros privilégios para além dos concedidos pela licença, qualificação, certificado, autorização ou designação. Os privilégios concedidos por uma licença, ou pelas qualificações relacionadas, não podem ser exercidos a menos que o titular mantenha as suas competências e cumprir os requisitos de experiência recente estabelecidos neste RACSTP.

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

- (a) 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: 320.02.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.
- (b) Se o requerente estiver em ativo nos 12 meses anteriores ao pedido de licença ou qualificação, o requerente deve passar num teste de conhecimentos sobre:
- (1). Legislação aeronáutica;
 - (2). Meteorologia;
 - (3). Procedimentos operacionais; e
 - (4). Radiotelefonia.
- (c) Se o requerente não estiver em ativo nos 12 meses anteriores ao pedido de licença ou qualificação, o requerente deve passar tanto num

teste de conhecimento como num teste de perícia.

320.02.B.200 Proficiência linguística

320.02.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: 320.02.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 RACSTP.
- (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 Alargado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e
 - (3). Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Experto (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: 320.02.B.205 contém os requisitos detalhados para a proficiência linguística.

320.02.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.

320.02.B.215 Cumprimento com os acordos de padronização

- (a) Os examinadores de proficiência linguística devem cumprir os acordos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 320.02.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.

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

- (a) 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 designação - após a designação, um examinador linguístico deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica;
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste RACSTP, 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 RACSTP, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (e) « Revalidação - se a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:

(1). Ter realizado pelo menos 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.

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

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

- (f) Renovação:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (f) Renovação - se a designação estiver expirada e o candidato não cumprir com os requisitos de revalidação, este deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado a realizar um exame por um inspetor ou um examinador autorizado. Ao candidato que cumprir com os requisitos de revalidação, a Autoridade pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

320.02.B.300 Validação e conversão de licenças, autorizações e certificados

320.02.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 Convenção de Chicago, pode candidatar-se a uma validação de tal licença ou autorização ou certificado para uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe.
- (b) A autoridade aeronáutica pode validar licenças, certificados ou autorizações 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 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 São Tomé e Príncipe e a língua inglesa, e se aplicável, tal demonstração deve estar de acordo com os requisitos de proficiência linguística especificados na seção 320.02.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 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, discricionariamente, 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.

320.02.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 320.02.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 RACSTP 340.01 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 RACSTP, 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 cumpre os requisitos no parágrafo (c) da subsecção 320.02.B.305;

(2). O candidato apresenta 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 RACSTP 340.01 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 RACSTP 340.01, 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) Meteorologia;

(C) Procedimentos operacionais; e

(D) Radiotelefonia.

- (iii) Demonstrar conhecimentos da língua inglesa - a validação deve ser limitada ao uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe para utilização em de São Tomé e Príncipe se o piloto não for proficiente na língua inglesa, conforme exigido na secção 320.02.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.*

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

320.02.B.315 Conversão de licenças da tripulação de voo

- (a) 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 à Convenção de Chicago, pode candidatar-se a uma conversão e ser-lhe emitida uma PPL para uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe 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 RACSTP Parte 340.01;
- (iii) Apresentar à autoridade aeronáutica um comprovativo de proficiência linguística na língua usada nas comunicações de radiotelefonia em São Tomé e Príncipe e em Inglês como especificado na seção 320.02.B.200 ou demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade de profici-

ência linguística como especificado na seção 320.02.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) 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 à Convenção de Chicago 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). A autoridade aeronáutica esteja convencida que a licença foi emitida com base nos requisitos, pelo menos equivalentes aos desta subseção;

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

(3). O candidato deve obter um certificado médico emitido sob o RACSTP 340.01, adequado ao nível de licença a ser convertida;

(4) O candidato à conversão de uma licença de tripulação de voo demonstre para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos, relevantes para a licença a ser convertida de:

- (i) Legislação aeronáutica;
- (ii) Meteorologia;
- (iii) Procedimentos operacionais; e
- (iv) Radiotelefonia.

(5). As qualificações listadas na licença de piloto estrangeira podem ser incluídas na licença convertida dessa pessoa.

320.02.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 320.02.B.310 e 320.02.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). Exista um acordo entre a São Tomé e Príncipe e o outro Estado Contratante sobre o reconhecimento de licenças e, caso aplicável, sobre a manutenção das licenças e qualificações atualizadas e válidas;

(4). O candidato demonstre para satisfação da autoridade aeronáutica conhecimentos sobre legislação aeronáutica se o sistema de direito aéreo for diferente entre os Estados. Outras matérias que podem exigir teste de conhecimentos são meteorologia, procedimentos operacionais e radiotelefonia se esses domínios diferirem entre a São Tomé e Príncipe e o outro Estado Contratante.

(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 ou convertida, desde que os requisitos de emissão do certificado médico estrangeiro são equivalentes aos requisitos do RACSTP 340.01. No caso de conversão da licença, o certificado médico deve ser emitido nos termos do RACSTP 340.01;

(3). O comprovativo de proficiência linguística na língua usada na radiotelefonia em São Tomé e Príncipe

e em Inglês conforme especificado na seção 320.02.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.

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

- (a) Os requisitos especificados na subseção 320.02.B.310 não se devem aplicar no caso de aeronaves, registadas em São Tomé e Príncipe, 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 aceite a responsabilidade pela supervisão técnica e/ou operacional em conformidade com o Artº 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 São Tomé e Príncipe, direta ou indiretamente através de locação com tripulação ou outro acordo comercial.

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

- (a) Em circunstâncias em que a validação de uma licença estrangeira de piloto, oficial de operações de voo e tripulante de cabina 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 subsecção.
- (b) Apesar dos requisitos contidos nas subsecções 320.02.B.305, 320.02.B.310, 320.02.B.315, 320.02.B.320, 320.02.B.335 ou 320.02.B.340,

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 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 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 seção 320.02.B.200, se aplicável;

(4). Esteja contratado por um operador de São Tomé e Príncipe 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 de um operador em São Tomé e Príncipe, 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, o piloto ou o tripulante de cabina e o oficial de operações de voo devem também cumprir com os requisitos relevantes do RA-CSTP Parte 310.02.

(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.

320.02.B.335 Validação e conversão de licença de membro de tripulação de cabina

(a) Uma pessoa que detenha uma licença de membro de tripulação de cabina atual e válido emitido por outro Estado Contratante, pode candidatar-se a uma

validação ou conversão de tal licença para uso em aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe;

- (b) O candidato à validação ou à conversão da licença de membro de tripulação de cabina deve apresentar à autoridade aeronáutica a licença de membro de tripulação de cabina estrangeiro;
- (c) O candidato ao certificado de validação deve ter um certificado médico válido emitido sob o RACSTP 340.01 ou um certificado médico válido emitido pelo Estado Contratante que emitiu a licença de membro de tripulação de cabina que cumpra com os requisitos do RACSTP Parte 340.01.
- (d) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações e certificado médico de membro de tripulação de cabina, com o Estado de emissão da licença de membro de tripulação de cabina antes de emitir o certificado de validação ou a licença de membro de tripulação de cabina.
- (e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que a licença, as qualificações ou autorizações estrangeiras de membro de tripulação de cabina e permaneçam válidos.
- (f) O candidato à validação ou conversão da licença de membro de tripulação de cabina deve demonstrar para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para a licença de membro de tripulação de cabina a ser validado ou convertido.

320.02.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 São Tomé e Príncipe.
- (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 de pelo menos 90 (noventa) dias úteis nos 6 (seis) meses imedia-

tamente anteriores ao pedido, através da apresentação de registo pessoal ou de uma declaração passada por um operador aéreo.

- (c) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações e autorizações com o Estado de emissão 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) 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 esta subseção e pode fazer prova de 12 (doze) meses a exercer as funções para um operador aéreo de São Tomé e Príncipe, pode converter a sua licença de oficial de operações de voo sem outras formalidades.

320.02.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 São Tomé e Príncipe e em Inglês;
- (d) 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.
- (e) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por um ano, desde que a licença, qualificações, autori-

zações e certificado médico estrangeiros permaneçam válidos.

- (f) 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 São Tomé e Príncipe 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 RACSTP Parte 340.01, 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.

320.02.B.400 Requisitos de formação e teste

320.02.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 certificado de formação e experiência através da caderneta de voo, em papel ou digital, usada para cumprir os requisitos de uma licença, certificado, qualificações ou autorização previstos neste RACSTP; e

(2). A experiência exigida para demonstrar a manutenção de experiência aeronáutica recente de acordo com os requisitos previstos no RACSTP Parte 310.02.

320.02.B.410 Formação ministrada por uma Organização de Formação Aprovada

- (a) A autoridade pode aprovar um programa de formação para uma licença, qualificação, autorização ou averbamento que permite um meio alternativo de cumprimento com os requisitos de experiência determinadas no presente RACSTP quando a formação é conduzida numa Organização de Formação Aprovada sob currículo especial aprovado pela autoridade nos termos do RACSTP 320.01.

- (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 RACSTP, 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 (b) 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 RACSTP 320.01 determina os requisitos relativos à certificação e administração das Organizações de Formação Aprovadas para condução da formação aprovada.

Nota: A formação aprovada referida na alínea c) refere-se essencialmente à formação aprovada para a emissão de uma licença ou qualificação de acordo com estes regulamentos. Não se pretende incluir a formação aprovada para a manutenção da competência ou para uma qualificação operacional após a emissão inicial de uma licença ou qualificação, como pode ser exigido à tripulação de voo, como a formação aprovada nos termos do RACSTP Parte 310.02 – Operações.

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

Nota: Os procedimentos de apoio ao desenvolvimento de formação e avaliação com base em competências para a tripulação de voo, controladores de tráfego aéreo, pessoal de manutenção de aeronaves e oficial de operações de voo, incluindo a estrutura de competências da OACI estão estabelecidos no documento de Treino de Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea (PANS-TRG, Doc. 9868).

320.02.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, ava-

liação ou verificação previstos neste RACSTP 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 ou possua experiência de voo e de instrução de voo apropriada e tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

320.02.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 RACSTP 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.

320.02.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 RACSTP 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 RACSTP 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, 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 (ATPL), passar no teste de conhecimentos de licença de ATPL dentro de um período de 7 (sete) anos antes de completar com sucesso o teste de perícia de licença de ATPL, desde que o candidato esteja, e tenha estado de forma contínua, contratado como membro da tripulação de voo por um titular de um certificado de operador aéreo emitido de acordo com o RACSTP 310.01 na altura do teste de perícia de licença de ATPL.

(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 passar no teste; e

(ii) Uma autorização 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 subseção 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.

**320.02.B.430 Crédito à formação e avaliação nou-
tro 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.
- (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 RACSTP e nos demais regulamentos aplicáveis.

- (d) Não obstante os requisitos estabelecidos em (c), a autoridade aeronáutica pode solicitar ao candidato a realização de testes de conhecimento e/ou de perícia, se considerar necessário para a emissão de uma licença e/ou qualificação nos termos deste RACSTP.

**320.02.B.500 Requisitos gerais de instrutor e
examinadores designados**

320.02.B.505 Instrutor

- (a) Todos os candidatos à emissão de uma autorização ou qualificação de instrutor devem, para além dos requisitos específicos contidos neste RACSTP, 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 ou qualificação de instrutor, emitida sob este RACSTP 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.

320.02.B.510 Examinador designado

- (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 e designações ao pessoal aeronáutico.

(b) Os requisitos específicos de cada tipo de examinador designado estão contidos na secção apropriada deste RACSTP relacionada com os requisitos de licenças 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.

320.02.B.600 Limitação, suspensão ou revogação de uma licença, qualificação, autorização ou designação.

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

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

(1). Falsificação das provas documentais para a obtenção de uma licença, qualificação, autorização, designação ou certificado;

(2). Falsificação dos registos relativos às licenças ou aos certificados;

(3). Exercício dos privilégios da licença, qualificação, autorizações, designações ou certificado sob o efeito de álcool ou de estupefacientes;

(4). Não-conformidade com os requisitos operacionais aplicáveis;

(5). Adoção de práticas comprovadamente irregulares ou utilização fraudulenta da licença, autorização, designação ou do certificado; ou

(6). Exercício inaceitável, em qualquer fase, dos deveres ou responsabilidades do examinador de voo.

(b) A autoridade aeronáutica pode, também, limitar, suspender ou revogar a licença, qualificação ou certificado mediante pedido escrito do titular da licença ou do certificado.

(c) Todas as provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências realizadas durante o período da suspensão ou após a

revogação do certificado de examinador são inválidas.

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

(a) Em caso da suspensão ou da revogação da licença, qualificação, autorização, designação ou certificado, o titular:

(1). É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos legais;

(2). Não pode exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, autorização ou designação;

(3). Deve informar imediatamente o operador que utiliza os seus serviços; e

(4). Devolve à autoridade aeronáutica todas as licenças, autorizações ou designações 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.

(d) Antes da decisão de suspensão ou revogação os interessados devem ser ouvidos pela autoridade aeronáutica.

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

(1). Durante a investigação de um incidente ou de sastre 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

320.02.C Licenças, categorias, qualificações, designações e autorizações de piloto

320.02.C.100 GERAL

320.02.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 secção.
- (c) Um candidato deve, para a revalidação ou renovação de uma qualificação, designação ou autorização, cumprir com os requisitos conforme especificados para essa, qualificação, autorização ou designação.

320.02.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 São Tomé e Príncipe 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, devendo o piloto de segurança intervir em situações relativas à segurança.

320.02.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.

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

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

320.02.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 RACSTP Parte 310.02;

(2). Uma verificação das manobras e dos procedimentos que à descrição da pessoa que realiza a verificação são necessários para o piloto demonstrar o exercício seguro dos privilégios da licença de piloto;

(3). Uma verificação de proficiência numa aeronave adequada à licença, qualificações ou autorizações detidas, a menos que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses, o piloto tenha realizado satisfatoriamente um dos seguintes:

- (i) Uma verificação de proficiência ou um teste prático conduzido por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para a licença, qualificação ou privilégio de operação;
- (ii) Um teste prático conduzido por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para a emissão de um certificado de instrutor de voo, uma qualificação adicional num certificado de instrutor de voo, ou restabelecimento de um certificado de instrutor de voo;

(4). Um averbamento na caderneta de voo por parte de um instrutor autorizado que tenha realizado a verificação, certificando que a pessoa concluiu satisfatoriamente a verificação requerida no parágrafo (3)(b) e tenha completado a verificação de proficiência aplicável.

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

(1). Ninguém pode atuar como PIC de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto ou uma aeronave a turbo-jato a não ser que, desde o início dos últimos 12 (doze) meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência numa aeronave, ou num

dispositivo de treino de simulação de voo aprovado para o efeito, com um representante da autoridade aeronáutica;

(2). Ninguém pode atuar como um copiloto de uma aeronave com certificado de tipo para mais de um piloto a não ser que, desde o início dos últimos 12 (doze) meses civis, tenha registado 3 (três) descolagens e aterragens como o único manipulador dos controlos numa aeronave do mesmo tipo, ou num dispositivo de treino de simulação de voo aprovado para o efeito, com cada descolagem e aterragem com paragem completa e tenha completado satisfatoriamente uma formação teórica adequada ao tipo de aeronave.

- (d) Relativamente a aeronave com certificado de tipo para um único piloto e que requeira uma qualificação de tipo na licença do piloto, para poder atuar como PIC numa aeronave com certificado de tipo para um único piloto, o piloto deve, nos 12 (doze) meses anteriores, ter passado numa verificação de proficiência com um representante da autoridade aeronáutica na categoria, classe e tipo da aeronave a ser operado ou num 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: 320.02.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 intercepção 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). Tenha completado 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 estabelecidos pela subsecção RACSTP 310.02.D.200.

320.02.C.130 Registo do tempo de voo

Cada piloto deve documentar e registar o tempo de voo numa caderneta de voo, em papel ou digital, observando o disposto na NI: 320.02.C.130:

320.02.C.200 Qualificações da categoria, classe e tipo e autorizações da categoria II/III

320.02.C.205 Geral

- (a) O titular de uma licença de piloto não tem permissão para atuar como PIC ou como copiloto 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 RACSTP ;

(3). Uma qualificação do tipo quando exigida de acordo com este RACSTP;

(4). Uma autorização quando exigida de acordo com este RACSTP; ou

(5). Um averbamento quando exigido de acordo com este RACSTP

- (b) O candidato deve cumprir com os requisitos adequados deste RACSTP 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, vo-

os 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 copiloto, ou limitando os privilégios para atuar como piloto apenas durante a fase de cruzeiro do voo, tal limitação deve ser averbado na qualificação.

320.02.C.210 Qualificação da categoria

- (a) A categoria de aeronave 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). Demonstrar conhecimentos aeronáuticos e competência nas 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) A revalidação ou renovação da qualificação da categoria deve coincidir com os requisitos estabelecidos para a revalidação ou renovação da qualificação de classe ou tipo contidos neste RACSTP.

320.02.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). Qualificação da classe adicional - qualquer qualificação da classe adicional averbada numa licença de piloto deve indicar o nível de privilégios de concessão da licença em que a qualificação da classe é concedida.

- (b) O titular de uma licença de piloto que deseja uma qualificação da classe adicional deve:

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

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

(3). 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 subseção, 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 secção, 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.

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

(e) Para a revalidação

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

- (i) 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 da rota nos últimos 3 (três) meses anteriores à data de expiração, ou
- (iii) Ter completado 1 (um) sector de rota como piloto num avião ou num simulador de voo da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um examinador, podendo o mesmo sector de rota pode 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 expirada o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade de aeronáutica para o efeito.

320.02.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 adquiriu, sob supervisão adequada, experiência no tipo aplicável de aeronave ou simulador de voo no seguinte:

- (i) Procedimentos normais de voo e manobras durante todas as fases de voo;
- (ii) Procedimentos anormais e de emergência e manobras no caso de falhas e deficiências do equipamento, tais como grupos motores, sistemas e célula;
- (iii) 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 orientações sobre a aprovação de dispositivos de treino de simulação de voo para treino de prevenção e recuperação de situação anormal.

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

(v) Procedimentos para incapacitação de tripulação e coordenação de tripulação, incluindo a 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 (a)(3) da subsecção 320.02.C.605;

(4). Passar no teste de perícia exigido ao nível ATPL, conforme especificado na NI: 320.02.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 IFR.

(c) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste RACSTP, os privilégios do titular de uma qualificação do tipo são atuar como piloto no tipo de aeronave especificado na licença. Quando uma qualificação do tipo é emitida limitando os privilégios para atuar como copiloto ou limitando os privilégios para atuar como piloto apenas durante a fase de cruzeiro, tal limitação deve ser averbada na licença.

(d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos nesta subsecção, o período de validade de uma qualificação do tipo é de 1 (um) ano. Se os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do prescrito no parágrafo seguinte, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.

(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 (dez) sectores da rota nos últimos 3 (três) meses anteriores à data de expiração;

(3). Ter completado 1 (um) sector de rota como piloto num avião ou num simulador de voo da classe ou do tipo pertinente, acompanhado de um examinador, podendo o mesmo setor de rota poder ser realizado durante a verificação de proficiência.

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

(f) Renovação - se a qualificação do tipo tiver expirado o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(g) Os requisitos de instrução, teste e verificação para a qualificação de tipo de aeronave estão estabelecidos na NI: 320.02. C.615.

320.02.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: 320.02.C.225.
- (b) Um piloto que não opera em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 310.02, 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 de Categoria II ou III deve ter completado aulas teóricas e ter demonstrado num teste as áreas de conhecimentos conforme listadas na NI: 320.02.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: 320.02.C.225.
- (g) Perícia - o candidato a uma autorização de piloto das Categorias II ou III deve passar num

teste de perícia incluindo as áreas listadas na NI: 320.02.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: 320.02.C.225.
- (j) Renovação - se a Categoria II ou a Categoria III tiver expirada o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.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.

320.02.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.

320.02.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.

320.02.C.245 Aceitação das qualificações de classe e de tipo

Uma qualificação de classe ou de tipo válida constante de uma licença emitida por um país terceiro pode ser inserida numa licença emitida em conformidade com este RACSTP, desde que o requerente:

(1). Satisfaça os requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável;

(2). Passe a prova de perícia pertinente para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável;

(3). Esteja em atividade;

(4). Tenha, pelo menos:

- (i) Para qualificações de classe para aviões, 100 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe;
- (ii) Para qualificações de tipo para aviões, 500 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
- (iii) Para helicópteros monomotores com uma massa máxima à descolagem certificada até 3 175 kg, 100 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
- (iv) Para todos os outros helicópteros, 350 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo.

320.02.C.300 Alunos piloto

320.02.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 demonstrar um nível de conhecimento apropriado nas seguintes matérias:

- (i) Secções aplicáveis na presente subsecção para a categoria de aeronave a ser pilotada e o RACSTP 310.02;

- (ii) Regras e procedimentos do espaço aéreo para o aeródromo onde o aluno-piloto deve realizar o voo a solo; e
 - (iii) Características de voo e limitações de operação para a marca e o modelo de aeronave a ser pilotada.
- (3) 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 São Tomé e Príncipe e o Estado 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.

320.02.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: 320.02.C.310.

320.02.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: 320.02.C.315.

320.02.C.400 Licença de piloto privado

320.02.C.405 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais são:

(1). Idade - o candidato a uma PPL não deve ter menos de 17 (dezassete) anos de idade;

(2). Aptidão física - o candidato a uma PPL deve possuir um Certificado médico de Classe 2 válido emitido nos termos do RACSTP 340.01;

(3). **Conhecimentos** - o candidato a uma PPL deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado nas seguintes matérias de acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma licença de piloto privado e de acordo com a categoria de aeronave a ser incluída na licença:

(i) Legislação Aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o titular de uma PPL, procedimentos de ajuste do altímetro, regras do ar, práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo;

(ii) Conhecimentos gerais sobre aeronaves:

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

(B) Limitações de funcionamento dos aviões e categoria relevante de aeronave e grupos motores, informação operacional relevante constante no manual de voo ou noutro documento apropriado;

(C) Para o helicóptero, transmissão (conjuntos propulsores) se aplicável.

(iii) Desempenho, planeamento e carga do voo:

(A) Efeitos da carga e distribuição da massa nas características do voo, cálculos da massa e centragem;

- (B) Uso e aplicação prática da descolagem ou lançamento, aterragem e outros dados de desempenho;
- (C) Planeamento do pré-voo e voo em rota adequada às operações privadas sob VFR, preparação e submissão de planos de voo de serviços de tráfego aéreo, procedimentos adequados de serviços de tráfego aéreo, procedimentos de comunicação da posição, procedimentos de ajuste do altímetro, operações em áreas de elevada densidade de tráfego.
- (iv) Desempenho humano:
 - (A) Desempenho humano relevante para a categoria de aeronave adequada;
 - (B) Princípios de gestão da ameaça e do erro.
- (v) Meteorologia - aplicação da meteorologia aeronáutica elementar, uso e procedimentos para obtenção de informação meteorológica, altimetria, condições meteorológicas perigosas;
- (vi) Navegação - aspetos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada, uso de cartas aeronáuticas;
- (vii) Procedimentos operacionais:
 - (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
 - (B) Procedimentos de ajuste do altímetro;
 - (C) Uso de documentação aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos e abreviaturas aeronáuticas;
 - (D) Procedimentos adequados de prevenção e emergência, incluindo ação a tomar para evitar o mau tempo, turbulência de esteira e outros perigos operacionais;
 - (E) No caso do helicóptero, e se aplicável, aeronaves de descolagem vertical, descida vertical lenta com motor, efeito do solo, perda por retrocesso de pá, capotagem dinâmica e outros perigos operacionais, procedimentos de segurança, associados ao voo sob condições meteorológicas visuais (VMC);
- (viii) Princípios de voo - princípios de voo em relação à categoria de aeronave adequada;
- (ix) Radiotelefonia - procedimentos e fraseologia das comunicações, conforme aplicados às operações VFR e ações a serem tomadas em caso de falha de comunicação.
 - (b) Para a avaliação de conhecimentos, o candidato à PPL deve:
 - (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de 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 RACSTP.
 - (d) Perícia - o candidato a uma PPL deve:
 - (1). 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: 320.02.C.415, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma PPL.
 - (2). Ter demonstrado a capacidade para:
 - (i) Reconhecer e gerir ameaças;
 - (ii) Operar a aeronave dentro das suas limitações;
 - (iii) Completar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - (iv) Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;
 - (v) Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
 - (vi) Manter sempre o controlo da aeronave de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.

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

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

(a) Experiência:

(1). O candidato a uma PPL(A) deve ter completado, pelo menos, 40 (quarenta) horas de 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.

(2). 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;

(3). O candidato deve ter completado em aviões, pelo 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 a solo com pelo menos um voo de navegação totalizando não menos que 270 km (150 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens com paragens completas em dois aeródromos diferentes;

(4). O titular de licença de piloto noutras categorias pode receber o crédito de 10 (dez) horas 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, pelo menos, 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 320.02.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 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 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: 320.02.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.

320.02.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: 320.02.C.415.

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

(a) Experiência:

(1). O candidato a uma PPL(H) deve ter completado, pelo menos, 40 (quarenta) horas de 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, pelo menos, 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, totalizando não menos que 180 km (100 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens em dois diferentes pontos;

(3). O titular de licença 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, pelo menos, 20 (vinte) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 320.02.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 a solo com pelo menos 1 (um) voo de navegação, totalizando não menos que 180 km (100 NM) no decurso dos quais devem ser feitas aterragens em 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)

(ii) Reconhecer e gerir ameaças e erros;

(iii)

(iv) Operações de pré-voo, incluindo determinação da massa e centragem, inspeção e serviço do helicóptero;

(v) Operações de aeródromo e circuito de pista, precauções e procedimentos para prevenção de colisão;

(vi) Controlo do helicóptero através de referência visual externa;

(vii) 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;

(viii) Manobras em terra e acelerações do motor para ensaio em ponto fixo; voo estacionário; descolagens e aterragens – normais, sem vento e em terreno desnivelado;

(ix) Descolagens e aterragens com a potência mínima necessária; técnicas de descolagem e aterragem com desempenho máximo; operações locais restritas; paragens rápidas;

(x) Voo de navegação usando a referência visual, a navegação estimada e, se disponível, auxiliares de radionavegação incluindo um voo de pelo menos 1 (uma) hora;

(xi) Operações de emergência, incluindo avarias simuladas do equipamento do helicóptero; aproximação e aterragem auto-rotativa; e

(xii) 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.

320.02.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: 320.02.C.425.

320.02.C.500 Licença de piloto comercial

320.02.C.505 Requisitos gerais

(a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma Licença de Piloto Comercial (CPL) 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 RACSTP 340.01;

(3). Áreas de conhecimentos - o candidato a uma CPL deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado de acordo com os privilégios concedidos ao titular de uma licença de piloto comercial bem como a categoria de aeronave a ser incluída na licença, nas seguintes matérias:

(i) Legislação aeronáutica:

(A) Regras e regulamentos relevantes para o titular de uma CPL;

(B) Regras do ar, práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo.

(ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:

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

(B) Limitações de operação da categoria apropriada de aeronave e grupos motores, informação operacional relevante constante no manual de voo ou noutro documento apropriado;

(C) Verificações de 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, ações a serem tomadas em caso de falha de comunicação; e
 - (B) Conforme mais adiante especificado na NI: 320.02.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 ministrado a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido.
 - (2). Concluir com aproveitamento o 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 cumprir com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste RACSTP.
 - (d) Perícia - o candidato a uma CPL deve demonstrar através da conclusão com aproveitamento num teste de perícia, a aptidão para atuar como PIC de um avião, nas áreas de operação da categoria descritas na NI: 320.02.C.515, com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos ao titular de uma CPL, e para:
 - (1). Reconhecer e gerir ameaças e erros;
 - (2). Operar o avião dentro das suas limitações;
 - (3). Completar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - (4). Proceder a uma boa avaliação e ter capacidade de pilotagem;
 - (5). Aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
 - (6). Manter sempre o controlo do avião de modo a que o resultado com sucesso de um procedimento ou manobra seja assegurado.
 - (e) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados nesta Parte, os privilégios do titular de uma CPL são:
 - (1). Exercer todos os privilégios do titular de uma PPL numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada;

(2). Atuar como PIC numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada envolvida em operações que não seja transporte aéreo comercial;

(3). Atuar como PIC no transporte aéreo comercial numa aeronave dentro da categoria de aeronave apropriada certificada para operações de piloto único;

(4) Atuar como copiloto numa aeronave dentro da categoria apropriada de aeronave a exigido para ser operada com um copiloto.

320.02.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 RACSTP 320.01, como piloto de aviões, das quais 20 (vinte) horas podem ter sido completadas num dispositivo de treino para simulação de voo;

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

- (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 como PIC incluindo 1 (um) voo de navegação 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 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;
- (iv) O candidato a uma CPL(A) deve possuir uma PPL(A) emitida sob este RACSTP.

(b) Instrução de voo:

(1). O candidato a uma CPL(A) deve receber e registar, pelo menos, 25 (vinte e cinco) horas de instrução em duplo comando por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 320.02.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 colisão;
- (iv) Controlo do avião através de referência visual externa;
- (v) Voo a velocidades do ar criticamente baixas, prevenção de movimentos de rotação, reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e máximas;
- (vi) Voo com potência assimétrica para as qualificações do tipo ou classe de multi-motor;
- (vii) Voo a velocidades do ar criticamente elevadas, reconhecimento e recuperação de picadas espaciais;
- (viii) Descolagens e aterragens normais e com vento cruzado; (ix) Desempenho máximo (descola-

gens 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 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: O Doc. 9868 - Procedures for Air Navigation Services - Training estabelece procedimentos de prevenção após a perda de controlo e o treino de recuperação em voo real.

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

(4). 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.

320.02.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: 320.02.C.515.

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

- (a) Experiência:

(1). O candidato a uma CPL (H) deve ter completado, pelo menos, 200 (duzentas) horas de tempo de voo,

ou 150 (cento cinquenta) horas se completadas durante um curso integrado de formação aprovada conduzido por uma Organização de Formação Aprovada sob o RACSTP 320.01, 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, pelo menos:

- (i) 35 (trinta e cinco) horas como PIC;
- (ii) 10 (dez) horas de voo de navegação como PIC incluindo 1 (um) voo de navegação, no decurso das quais devem ser feitas paragens completas em dois diferentes pontos;
- (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 RACSTP

- (b) Instrução de voo:

(1). O candidato a uma CPL(H) deve receber e registar, pelo menos, 30 (trinta) horas de instrução em duplo comando em helicópteros por parte de um instrutor autorizado nas matérias listadas na NI: 320.02.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 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: 320.02.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.

320.02.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: 320.02. C.525.

320.02.C.600 Licença de piloto de linha AÉREA

320.02.C.605 Requisitos gerais

- (a) Os requisitos gerais para a obtenção de uma Licença de Piloto de Transporte Aéreo (ATPL) são:

(1). Idade - o candidato à ATPL deve, pelo menos, 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 RACSTP 340.01.

(3). Conhecimentos - o candidato a uma ATPL deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado nas seguintes matérias de acordo com os privilégios da ATPL e a categoria de aeronave que se pretende incluir na licença:

- (i) Legislação aeronáutica:

(A) Regras e regulamentos relevantes para o titular de uma ATPL;

- (B) Regras do ar;

(C) Práticas e procedimentos adequados dos serviços de tráfego aéreo;

- (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:

(A) Características gerais e limitações dos sistemas elétrico, hidráulico, de pressurização e outros da aeronave, sistemas de controlo de voo, incluindo piloto automático e aumento da estabilidade;

(B) Princípios de operação, procedimentos de manuseamento e limitações operacionais dos grupos motores da aeronave, efeitos das condições atmosféricas no desempenho do motor, infor-

mação 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). Radiotelefonia - 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 cumprir os requisitos de conhecimentos para a IR na subseção 320.02.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 ministrado a formação sobre as áreas de conhecimentos; e
- (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimento exigido.

(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 cumprir com os requisitos de instrução de voo e experiência adequados à categoria de aeronave conforme especificado neste RACSTP.

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

(1). 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 copiloto, aos seguintes procedimentos e manobras:

- (i) Procedimentos pré-voo, incluindo a preparação do plano de voo operacional e a classificação do plano de voo de serviços de tráfego aéreo;
- (ii) Procedimentos e manobras de voo normais durante todas as fases de voo;
- (iii) Procedimentos e manobras anormais e de emergência relativos a falhas e avarias de equipamento, como grupos motores, sistemas e célula;
- (iv) Procedimentos relacionados com a incapacidade da tripulação e a coordenação da tripulação, incluindo a distribuição de tarefas do piloto, cooperação entre a tripulação e 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 (b) da subseção 320.02 C.710, incluindo a falha simulada do motor.

(2). Ter demonstrado através da aprovação num teste de perícia a aptidão para desempenhar nas áreas de operação da categoria apropriada descritas na NI: 320.02.C.615 ou NI: 320.02.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 coordenação da tripulação, a adesão aos procedimentos operacionais normalizados e o uso de listas de verificação.

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

(1). Exercer todos os privilégios do titular de uma PPL e CPL de uma aeronave dentro da categoria e classe apropriada de aeronave, se aplicável;

(2). No caso do avião, exercer os privilégios do titular de uma IR; e

(3). Atuar como PIC e copiloto no transporte aéreo comercial numa aeronave da categoria e classe apropriada, se aplicável.

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

(a) Experiência:

(1). O candidato a uma ATPL(A) deve ter completado, pelo menos 1500 (mil e quinhentas) horas de 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, pelo menos, 70 (setenta) horas como PIC e o tempo de voo adicional necessário como copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, as funções e deveres do PIC, desde que o método de supervi-

são empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;

(ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação, das quais, pelo menos, 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como copiloto desempenhar, 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;

(iv) 100 (cem) horas de voo noturno como PIC ou como copiloto.

(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: 320.02.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 RACSTP.

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

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

(b) 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.

320.02.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: 320.02.C.615.

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

(a) Experiência:

(1). O candidato a uma ATPL(H) deve ter completado, pelo menos, 1000 (mil) horas de 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 copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, os deveres e as funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (ii) 200 (duzentas) horas de tempo de voo de navegação, das quais, pelo menos, 100 (cem) horas devem ser como PIC ou como copiloto a desempenhar, sob a supervisão do PIC, os deveres e funções do PIC, desde que o método de supervisão empregue seja aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (iii) 30 (trinta) horas de voo por instrumentos, das quais não mais de 10 (dez) horas podem ser tempo por instrumentos em terra; e
- (iv) 50 (cinquenta) horas de voo noturno como PIC ou como copiloto.

(2). O titular de uma CPL(A) deve receber um crédito de 50% do seu tempo de voo em aviões como PIC no seu tempo de voo exigido no parágrafo anterior;

(3). O candidato deve ter completado um curso CRM sobre as matérias listadas na NI: 320.02.C.625.

(4). O candidato a uma ATPL(H) deve ser o titular de uma CPL(H) emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente.

(5) Quando o candidato tiver tempo de voo como piloto de aeronaves em outras categorias, a Autoridade deve determinar se tal experiência é aceitável e, em

caso afirmativo, e, em caso afirmativo, até que ponto os requisitos de tempo de voo estabelecidos no parágrafo (1) podem ser reduzidos correspondentemente.

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

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

320.02.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: 320.02.C.625.

320.02.C.700 Qualificação de instrumentos – avião

320.02.C.705 Requisitos gerais

- (a) Geral – Para o titular de uma licença de piloto atuar como PIC ou como co-piloto de uma aeronave sob as regras de voo por instrumentos (IFR), deve ter 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 ATPL inclui uma qualificação de instrumento (IR).

- (c) Os requisitos gerais são:

(1). Idade - o candidato a uma IR deve ter, pelo menos, 17 (dezassete) anos de idade;

(2). Aptidão física - o candidato a uma IR deve possuir um Certificado médico de Classe 1 ou 2 emitido sob este RACSTP, 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 demonstrar um nível de conhecimento apropriado sobre as seguintes matérias:
 - (i) Legislação aeronáutica:
 - (A) Regras e regulamentos relevantes para o voo sob IFR;
 - (B) Práticas e procedimentos relativos aos serviços de tráfego aéreo;
 - (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões para a categoria de aeronave pretendida:
 - (A) 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 da automação;
 - (B) Bússolas, erros de volta e aceleração, instrumentos giroscópicos, limites operacionais e efeitos de precessão, práticas e procedimentos no caso de avarias de vários instrumentos de voo;
 - (iii) Desempenho e planeamento de voo para a categoria de aeronave pretendida:
 - (A) 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, e formas de evitar as condições meteorológicas perigosas;
 - (C) No caso do helicóptero, efeitos da formação de gelo no rotor;
 - (vi) Navegação
 - (A) Navegação aérea prática usando sistemas de navegação;
 - (B) Uso, precisão e segurança dos sistemas de navegação usados nas fases da partida, voo, aproximação e aterragem, identificação de fontes de navegação;
 - (vii) Procedimentos operacionais para a categoria de aeronave pretendida:
 - (A) Aplicação da gestão da ameaça e do erro ao desempenho operacional;
 - (B) Interpretação e 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, ações a serem tomadas em caso de falha de comunicação;
 - (B) Conforme listado na NI: 320.02.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 ministrado 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 conhecimento exigido relativo 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente RACSTP.
- (f) Privilégios - sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste RACSTP, 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 RACSTP, o período de validade de uma IR é de 1 (um) ano. Se os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do prescrito no parágrafo seguinte, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência

(h) Para a revalidação:

(1). De uma IR de monomotor o candidato deve, 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: 320.02.C.715;

(2). De uma IR 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: 320.02.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 cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.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 como PIC de aeronaves em categorias aceitáveis para a autoridade aeronáutica, das quais, pelo menos, 10 (dez) horas devem ser na categoria de aeronave pretendida; e
- (ii) 40 (quarenta) horas de 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 deve ter, pelo menos, 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 IR:

- (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) Aproximação por instrumentos aos mínimos especificados;
 - (F) Procedimentos de aproximação falhada; e
 - (G) Aterragens a partir de aproximações por instrumentos
- (iv) Manobras durante o voo e características particulares de voo.

(3). Se os privilégios da IR forem exercidos numa aeronave multi-motor, o candidato deve ter recebido instrução de voo por instrumentos em duplo comando em tal aeronave por parte de um instrutor de voo autorizado. O instrutor deve assegurar que o candidato possui experiência operacional na operação da aeronave apenas por referência aos instrumentos com um motor inoperante ou simulado como inoperante.

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

(1). Ter demonstrado, através da aprovação num teste de perícia, a aptidão para atuar nas áreas de operação descritas na NI: 320.02.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

(2). 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: 320.02.C.715, se os privilégios da qualificação de instrumentos forem exercidos em tal aeronave.

320.02.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: 320.02.C.715.

320.02.C.720 Privilégios da qualificação de voo por instrumentos para efeitos de navegação baseada no desempenho (PBN)

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

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

(1) ter concluído com aproveitamento um curso de conhecimentos teóricos, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção 320.02.C.705(c)(3);

(2) ter concluído com aproveitamento instrução de voo, incluindo de PBN, em conformidade com a subsecção 320.02.C.710(b);

(3). ter concluído com aproveitamento uma prova de perícia ou uma verificação da proficiência em conformidade com o NI: 320.02.C.715.

- (c) O parágrafo (b), números (1) e (2), devem ser considerados cumpridos quando a autoridade considerar que as competências adquiridas, quer através de formação ou de experiência de operações PBN, são equivalentes às adquiridas através dos cursos referidos nos números (1) e (2), e o piloto demonstrar essas competências, a contento do examinador, quando da verificação da proficiência ou da prova de perícia a que se refere a alínea c).
- (d) Após a conclusão do teste de perícia ou da verificação da proficiência a que se refere o parágrafo (b)(3), a demonstração das competências em matéria de PBN deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente, que devem ser assinados pelo examinador responsável pelo exame ou verificação.
- (e) Os pilotos IR que não dispõem de privilégios PBN só podem realizar voos e aproximações que não exigem privilégios PBN, não lhes sendo exigidos elementos PBN para renovação da sua IR, até 25 de dezembro de 2026. A partir dessa data, para a obtenção de uma qualificação IR terão de dispor de privilégios PBN.

320.02.D Instrutores e examinadores

320.02.D.100 Instrutores para licenciamento de pilotos

320.02.D.105 Tipos de qualificações e autorizações de instrutor

As seguintes qualificações e autorizações de instrutor são emitidas sob este RACSTP:

- (1). Qualificação de Instrutor de Voo;
- (2). Qualificação de Instrutor de Terra; e
- (3). Autorização de instrutor para o dispositivo de treino de simulação de voo.

320.02.D.110 Qualificação de instrutor de voo

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

- (b) Uma autorização adequada deve compreender:

- (1). Uma qualificação de instrutor de voo na licença do titular; ou

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

- (3). Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.

- (c) Os requisitos para a obtenção de uma qualificação de instrutor de voo são:

- (1). 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) Demonstrar um nível de conhecimentos apropriado sobre:

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

- (B) As áreas de conhecimentos aeronáuticos para a IR, tipo aplicável à categoria para a qual são pretendidos os privilégios de instrutor de voo;

- (ii) Cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos conforme listado na subseção 320.02.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, deve possuir ou uma CPL ou uma ATPL na categoria de avião com uma qualificação por instrumentos e qualificações adequadas da classe ou tipo;

(ii) Para uma licença de instrutor na categoria de helicóptero, deve possuir ou uma CPL ou uma ATPL na categoria de helicóptero e qualquer qualificação da classe ou tipo aplicável;

(iii) Para uma licença de instrutor com IR, deve possuir uma IR na categoria adequada de aeronave;

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

(6). Perícia: Ter concluído com aproveitamento o teste de perícia exigido que for adequado à licença de instrutor de voo pretendida nas áreas de operação na NI: 320.02.D.115:

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

(ii) Num dispositivo de treino de simulação de voo que seja representativo da categoria, e se aplicável a classe ou o tipo de aeronave para a licença e qualificação pretendidas, e utilizado de acordo com um curso aprovado numa ATO certificada com os requisitos estabelecidos pelo o RACSTP 320.01 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, a dar formação e a conceder averbamentos que sejam exigidos e em relação a:

(1). Uma autorização de aluno piloto;

(2). Uma licença de piloto;

(3). Uma qualificação de instrutor de voo;

(4). Uma qualificação de instrutor de terra;

(5). Uma qualificação da categoria de aeronave;

(6). Uma qualificação da classe de aeronave;

(7). Uma qualificação de tipo;

(8). Uma qualificação de instrumentos;

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

(10). Um teste de conhecimentos; e

(11). Um teste de perícia.

(e) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos especificados neste RACSTP, 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:

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

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

(ii) Uma qualificação de instrutor de voo adicional; 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 o instrutor de voo averbou, pelo menos, 5 (cinco) alunos relativamente a um teste de perícia para uma licença ou qualificação e, pelo menos, 80% desses alunos concluíram com aproveitamento o teste na primeira tentativa; Ou

(ii) Um registo que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses prestou serviço como piloto verificador interno do operador, instrutor de voo chefe ou instrutor de voo numa operação do RACSTP 310.01 ou numa posição envolvendo a avaliação regular de pilotos; ou

(iii) Um certificado de formação que mostre que o piloto completou com sucesso um curso de refresco aprovado de instrutor de voo consistindo em treino de terra ou treino de voo, ou

ambos, nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua licença de instrutor de voo.

(3). 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:

- (i) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor de voo completou os requisitos de revalidação no mês devido; e
- (ii) A autoridade aeronáutica deve renovar a atual qualificação de instrutor de voo por 24 (vinte e quatro) meses, a contar da sua data de expiração.

(4). Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido nesta subseção num curso aprovado conduzido por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 320.01 ou equivalente.

- (g) Renovação - se a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.
- (h) Qualificações de Instrutor de voo adicionais - o candidato a uma licença de instrutor de voo adicional deve cumprir os requisitos listados na subseção 320.02.D.110 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:

- (i) O nome de cada pessoa cuja caderneta de voo ou licença de aluno piloto que 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 pela presente subseção por, pelo menos, 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). Em qualquer período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, um instrutor de voo não pode conduzir mais de 8 (oito) horas de treino de voo;

(2). Um instrutor de voo não pode conduzir treino de voo em nenhuma aeronave para a qual 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 IR apropriada na sua licença de piloto.

- (k) Limitações nos averbamentos - um instrutor de voo não pode averbar:

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

- (i) Dado a esse aluno piloto 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, a não ser que o instrutor de voo tenha determinado que:

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

(3). A licença e a caderneta de voo do aluno piloto para um voo a solo numa zona de espaço aéreo de Classe B ou num aeroporto dentro da zona de espaço aéreo de Classe B, a não ser que o instrutor de voo tenha:

- (i) Dado a esse aluno treino de terra e de voo nesse espaço aéreo de Classe B ou nesse aeroporto;
- (ii) Determinado que o aluno é proficiente para operar a aeronave de forma segura;

(4). A caderneta de voo de um piloto para uma verificação em voo, a não ser que esse instrutor tenha conduzido uma verificação em voo desse piloto de acordo com os requisitos previstos no RACSTP 310.02; ou

(5) 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 estabelecidos pelo 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 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 320.02.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-averbamentos - Um instrutor de voo não pode efetuar quaisquer auto-averbamento para uma licença, qualificação, verificação em voo, autorização, privilégio operacional, teste de perícia ou teste de conhecimento que seja exigido nesta subsecção.
- (o) Instruções da Categoria II e Categoria III - um instrutor de voo não pode dar formação nas operações da Categoria II ou de 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.

320.02.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: 320.02.D.115.

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

- (a) Geral – Para uma pessoa poder levar a cabo a instrução num dispositivo de treino de simulação de voo, exigida para a emissão de uma qualificação ou licença de piloto, deve ter recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Conhecimentos - o candidato deve demonstrar um nível de conhecimentos de instrutor de voo apropriado e cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais da instrução de conhecimentos conforme listado na subsecção 320.02.B.505.
- (c) Experiência - o candidato deve:

(1). Ser titular ou tenha sido titular de uma licença de piloto, IR, 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 examinador autorizado.

(e) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos estabelecidos neste RACSTP, os privilégios do titular de uma autorização são 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 estabelecidos neste RACSTP, 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 de FSTD, o candidato deve ter passar numa verificação de proficiência.

(h) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da autorização conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.D.125 Qualificação de instrutor de terra

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

(1). Idade - o candidato deve ter no mínimo 18 (dezoito) anos de idade;

(2). Conhecimentos - o candidato deve:

(i) Demonstrar um nível de conhecimentos apropriado sobre as áreas de conhecimentos aeronáuticos da categoria apropriada, para as categorias abaixo indicadas, conforme aplicável:

(A) Para uma categoria básica, os conhecimentos para uma licença de piloto privado e de aluno piloto, conforme listado neste RACSTP;

(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 RACSTP;

(C) Para uma qualificação de instrumentos, os conhecimentos para a qualificação de instrumentos conforme listado neste RACSTP.

(ii) Cumprir os requisitos de conhecimento dos princípios fundamentais da instrução conforme listado na subsecção 320.02.B.505.

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

(1). Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra com uma categoria básica está autorizada a ministrar:

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

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

(iii) Uma recomendação para o teste de conhecimentos exigido para a emissão de uma licença de piloto privado;

(2). Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra numa categoria avançada está autorizada a ministrar:

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

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

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

(3). Uma pessoa que possua uma qualificação de instrutor de terra de instrumentos está autorizada a ministrar:

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

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

(iii) Uma recomendação para o teste de conhecimento exigidos para a emissão de uma qualificação de instrumentos.

(4). 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 subsecção.

(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 realizado, pelo menos, (1) uma formação por ano.

(d) Renovação - caso a qualificação de instrutor tenha expirado, o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da autorização conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

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

320.02.D.200 Examinadores de pilotos designados

320.02.D.205 Funções dos examinadores de pilotos e cumprimento com os acordos de padronização

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

(1). Examinador de voo – avião (FE (A));

(2). Examinador de qualificação de tipo – avião (TRE (A));

(3) Examinador de qualificação de classe – avião (CRE (A));

(4). Examinador de Qualificação de instrumentos – avião (IRE (A));

(5). Examinador de voo sintético - avião (SFE (A));

(6). Examinador de instrutor de voo - avião (FIE (A)).

(b) Desde que preencham os requisitos de qualificação e de experiência definidos nesta subsecção para cada uma das funções pretendida, os examinadores de pilotos não estão confinados a uma única função como FE, TRE, CRE, IRE, SFE ou FIE.

(c) Os examinadores de pilotos devem cumprir os acordos de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 320.02.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.

320.02.D.210 Requisitos gerais

(a) Os requisitos para a designação de examinador 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 1;

(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 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 de voo que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude.

(4). Conhecimento - o candidato a examinador de piloto designado deve participar no seminário de padronização de examinador da Autoridade Aeronáutica.

(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: 320.02.D.215.

(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 atualização através de:

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

(2). Manutenção de validade:

- (i) A licença de piloto, e se aplicável, as qualificações da classe/tipo apropriadas à designação;
- (ii) A qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador e as qualificações aplicáveis à designação; e

(iii) O certificado médico de Classe I.

(c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos estabelecidos pelo presente RACSTP, os privilégios da designação do examinador consistem na condução de testes de perícia e verificações de proficiência relativamente a licenças e qualificações conforme listado na designação do examinador de pilotos.

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

(e) Revalidação:

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

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

(f) Renovação:

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

(2). Um candidato à renovação da designação de examinador de pilotos deve receber formação de refresco de examinadores administrado pela autoridade aeronáutica e passar num teste de perícia de acordo com NI: 320.02.D.215.

(g) 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 estabelecidos neste RACSTP relativos à designação;

(2). Não necessita de realizar um teste de conhecimento adicional desde que a designação se encontre dentro da mesma categoria de aeronave.

(h) 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 RACSTP.

320.02.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: 320.02.D.215.

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

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

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

(2). A emissão de uma CPL(A) e testes de perícia e verificações de proficiência para a qualificação de classe ou tipo de piloto único associada desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2000 (duas mil) horas de voo como piloto de aviões, incluindo, pelo menos, 250 (duzentos e cinquenta) horas de instrução de voo.

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

Desde que o examinador tenha completado, pelo menos, de que 1500 (mil e quinhentas) horas de voo

como piloto de aviões multi-piloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas são como PIC, e ser ou ter sido titular de 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);

(4). Testes de perícia para emissão, revalidação ou renovação da qualificação de instrutor de voo, desde que tenha completado pelo menos 3 (três) anos de experiência como TRE e cumpra com os requisitos de acordos de padronização e avaliação para designação adicional, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas NI: 320.02.D.205 e NI: 320.02.D.215.

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

Desde que o examinador seja ou tenha sido titular de uma licença de piloto profissional de avião e tenha completado, pelo menos, 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.

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

Desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2000 (duas mil) horas de voo como piloto de aviões, incluindo, pelo menos, 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.

320.02.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, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto de aviões multi-piloto e esteja autorizado a exercer os privilégios de um instrutor de voo sintético para os fins em (1) abaixo, os privilégios de um SFE(A) são 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 qualificações de tipo e de instrumentos de aviões multi-piloto;

(3). Teste de perícia para emissão da ATPL(A);

(4). Testes de perícia para emissão, revalidação ou renovação da qualificação de instrutor de voo no simulador, desde que tenha completado, pelo menos, 3 (três) anos de experiência como SFE e cumpra com os requisitos de acordos de padronização e avaliação para designação adicional em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas NI: 320.02.D.205 e NI: 320.02.D.215.

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

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

320.02.E licenciamento da tripulação de CABINA

320.02.E.100 Generalidades

320.02.E.105 Licença ou qualificação necessária

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

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

(2). Uma qualificação de tipo de aeronave 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 RACSTP 340.01.

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

320.02.E.110 Requisitos de elegibilidade: geral

Um candidato a uma licença 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 uma formação básica por uma Organização de Formação Aprovada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 320.01;

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

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

(6). bObter aprovação num exame médico inicial por um AME e cumprir com os requisitos de um Certificado Médico de Classe 2.

320.02.E.115 Requisitos de conhecimentos

Cada candidato a uma licença de membro de tripulação de cabina deve passar num teste de conhecimentos sobre as matérias indicadas na NI: 320.02.E.115.

320.02.E.120 Privilégios da licença

(a) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente RACSTP, os privilégios do titular de uma licença de tripulação de cabina são de atuar como membro da tripulação de

cabina de qualquer aeronave para a qual esteja qualificado.

- (b) Para manter a competência, o titular de uma licença de membro da tripulação de cabina deve cumprir os requisitos de treino e verificação estabelecidos no RACSTP 310.02 e manter a experiência recente.
- (c) O titular de uma licença de membro da tripulação de cabina perde os privilégios da licença se deixar de exercer durante um período de 6 (seis) meses.
- (d) Para o restabelecimento dos privilégios da licença de um membro de tripulação de cabina o detentor deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da licença conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.E.200 Qualificação e autorização

320.02.E.205 Qualificação do tipo

- (a) O candidato a uma qualificação de tipo de aeronave de membro da tripulação de cabina deve:
 - (1). Completar a formação inicial da aeronave conforme requerido no RACSTP 310.02;
 - (2). Passar no teste de conhecimentos nas áreas de conhecimento especificados no RACSTP 310.02;
 - (3). Completar, pelo menos, 40 (quarenta) horas ou 30 (trinta) sectores como um membro da tripulação de cabina não requerido, a exercer as funções de membro da tripulação de cabina sob supervisão de um instrutor de voo de membro da tripulação de cabina qualificado, devendo solicitar uma autorização de de voo à autoridade aeronáutica, para o efeito;
 - (4). Passar num teste de perícia nas matérias especificadas conforme definido na NI 320.02.E.125.
- (b) No caso de se tratar de uma qualificação de tipo adicional de membro da tripulação de cabina a experiência requerida especificada no parágrafo (3) (a) é reduzida, à descrição 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) b Para a revalidação de uma qualificação de tipo de um membro de tripulação de cabina o candidato deve, dentro de 3 (três) meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação, completar uma verificação de competência nas matérias listadas no RACSTP Parte 310.02.

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

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

320.02.E.210 Qualificação de instrutor de voo de membro de tripulação de cabina

- (a) Geral – Para uma pessoa levar a cabo a instrução de voo exigida para a emissão, renovação ou revalidação de uma qualificação de membro de tripulação de cabina, deve ter recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Uma autorização adequada deve compreender:
 - (1). Uma qualificação de instrutor de voo na licença do titular;
 - (2). A autoridade para atuar como um representante de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução de voo de membro de tripulação de cabina; ou
 - (3). Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.
- (c) Os requisitos para a obtenção de uma qualificação de instrutor de voo de membro da tripulação de cabina são:

- (1). Idade - o candidato deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;

(2). Aptidão física - o candidato deve ser titular de um Certificado Médico de Classe 2 válido;

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

(4). Conhecimentos - o candidato deve cumprir com os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listado na subsecção 320.02.B.505;

(5). Experiência - o candidato deve ter no mínimo 3 (três) anos de experiência como membro de tripulação de cabina e ser titular de uma licença com uma qualificação de tipo;

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

(7). Perícia – O candidato deve passar no teste de perícia adequado à qualificação de instrutor de voo pretendida nas áreas de operação na NI: 320.02.E.210, numa aeronave em que se encontra qualificado.

(d) Privilégios, limitações e qualificações - o instrutor de voo está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor de voo, licença e qualificações de membro de tripulação de cabina, a dar instrução em terra e voo que são exigidos para:

(1). Uma licença 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 RACSTP, 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 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;

(3). 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:

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

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

(4). Um instrutor de voo pode realizar o teste de perícia exigido pela presente subsecção numa ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 320.01.

(g) Renovação - se a qualificação de instrutor tiver expirado, o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(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 ministrar mais de 8 (oito) horas de treino em voo;

(2). Qualificações exigidas - um instrutor de voo não pode ministrar treino em voo em nenhuma aeronave para a qual não for titular de uma qualificação de tipo apropriada.

320.02.E.215 Autorização de instrutor de terra de membro de tripulação de cabina

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

(1). Idade - o candidato deve ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;

- (2). Conhecimentos - o candidato deve:

- (i) Demonstrar, de forma satisfatória, à autoridade aeronáutica o conhecimento na matéria que se pretende lecionar; e

- (ii) Cumprir os requisitos dos princípios fundamentais de instrução conforme listado na subsecção 320.02.B.505.

- (b) Privilégios - o titular de uma autorização de instrutor de terra pode exercer os privilégios adequados à licença e qualificação possuída, sendo que uma pessoa que possua uma autorização de instrutor de terra está autorizada a dar:

(1). Formação nas áreas de conhecimentos aeronáuticos exigidos para a emissão de licença de membro de tripulação de cabina ou de qualificações associadas;

(2). Recomendações para o teste de conhecimento exigido para a emissão de uma licença de membro de tripulação de cabina.

- (c) Revalidação - o titular de uma autorização de instrutor de terra não pode executar as funções de um instrutor de terra, a não ser que nos úl-

timos 24 (vinte e quatro) meses tenha realizado, pelo menos, 1 (uma) formação por ano.

- (d) Renovação - caso a autorização de instrutor tenha expirado, o candidato deve receber formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado, com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente, competência em relação aos requisitos de conhecimento estabelecidos no parágrafo (a)(2) desta subsecção.

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

320.02.E.300 Examinador de membro da tripulação de cabina

320.02.E.305 Acordos de padronização dos examinadores de membro de tripulação de cabina

Os examinadores de membro da tripulação de cabina devem cumprir os acordos de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 320.02.E.305.

320.02.E.310 Requisitos gerais: examinadores de membro de tripulação de cabina

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

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

(1). 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 uma licença de membro da tripulação de cabina ou as qualificações de tipo, para as quais é pretendida a designação;

- (ii) Possuir pelo menos a qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador de membro de tripulação de cabina de operadores aéreos;
 - (iii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;
 - (iv) Possuir um bom registo como membro de tripulação de cabina e instrutor de voo em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
 - (v) Possuir uma licença de membro de tripulação de cabina ou qualificações que não tenham sido revogadas por falsificação ou fraude.
- (4). Conhecimentos - o candidato deve participar no seminário de examinador da autoridade aeronáutica.
- (5). Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 320.02.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 ou como verificador de membro da tripulante 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 da:
 - (1). Participação em formação periódica fornecida pela autoridade aeronáutica; e
 - (2). Manutenção da validade:
 - (i) Da licença de membro da tripulação de cabina e as qualificações de tipo apropriadas à designação;
 - (ii) A qualificação de instrutor de voo ou autorização de verificador;
 - (iii) O certificado médico de Classe 2.
- (d) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste RACSTP, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente a licença de membro de tripulação de cabina e qualificações conforme listados na designação de examinador de membro da tripulação de cabina.
 - (e) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste RACSTP, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
 - (f) Revalidação.
 - (1). A revalidação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;
 - (2). O candidato à revalidação da designação de examinador de membro de tripulação de cabina deve ter realizado, pelo menos, 3 (três) testes de perícia ou verificações de competência dentro do período da designação.
 - (3). Um dos testes de perícia 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 designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.
 - (g) Renovação – se a designação tiver expirada:
 - (1). A renovação tem lugar à discrição da autoridade aeronáutica;
 - (2). O candidato à renovação da designação de examinador de membro de tripulação de cabina deve receber formação de refrescamento de examinador de membro de tripulação de cabina e passar no teste de perícia conforme especificado na NI: 320.02.E.310.
 - (h) 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 RACSTP.

320.02.F Licença de oficial de operações de voo

320.02.F.100 GENERALIDADES

320.02.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 deve ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade;

(2) Conhecimentos - o candidato deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado sobre as áreas de conhecimentos adequadas aos privilégios do oficial de operações de voo:

- (i) Legislação aeronáutica:

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

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

- (ii) Conhecimentos gerais sobre aviões:

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

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

(C) Lista de equipamento mínimo (MEL) e lista de desvios de configuração (CDL).

(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;

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

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

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

(iv) Desempenho humano - desempenho humano relevante para as funções de controlo operacional, 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 e procedimentos operacionais padronizados;

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

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

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

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

(viii) Radiocomunicação - procedimentos para a comunicação 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) Ministrou 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 elencadas abaixo, desde que em qualquer combinação de experiência o período ao serviço em qualquer capacidade seja de, pelo menos, de 1 (um) ano como:

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

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

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

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

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

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

(5). Perícia - o candidato deve ter demonstrado aptidão através da aprovação num teste de perícia nas matérias listadas na NI: 320.02.F.105 (5)(a) para:

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

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

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

(iv) Determinação de um curso de ação apropriado com base nas responsabilidades e políticas descritas nos manuais de operações;

(v) Aplicação de procedimentos padronizados e não-padronizados apropriados do manual de operações para o início, o planeamento, a continuação, o desvio ou o término de voos no interesse da segurança da aeronave e regularidade e eficiência da operação;

(vi) Execução de uma análise meteorológica precisa e operacionalmente aceitável, fornecer uma exposição operacionalmente válida sobre as condições meteorológicas de uma rota aérea específica, fazer uma previsão das tendências meteorológicas pertinentes para o transporte aéreo com referência em particular para os destinos e alternantes;

(vii) Identificação e aplicação das limitações e dos mínimos operacionais em relação ao estado de tempo, estado da aeronave e procedimentos de navegação apropriados;

(viii) Determinação da trajetória de voo ótima para um dado segmento e criar planos de voo precisos manualmente ou gerados por computador;

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

(x) Reconhecer e gerir perigos e erros.

- (b) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste RACSTP, os privilégios do titular de uma licença de oficial de operações de voo são estar ao serviço nessa capacidade com responsabilidade por cada área para a qual o candidato cumpra os requisitos de treino e verificação do RACSTP 310.02 e experiência recente.
- (c) O detentor de uma licença de oficial de operações de voo perde os privilégios da licença, se deixar de exercer durante um período de 6 (seis) meses.
- (d) Para o restabelecimento dos privilégios da licença de um oficial de operações de voo, o detentor deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da licença conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.F.110 Qualificação de tipo

- (a) O 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 RACSTP Parte 310.02;
 - (2). Passar no teste de conhecimentos nas áreas especificadas no RACSTP Parte 310.02;
 - (3). 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 na NI: 320.02.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 descrição 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.
- (d) Para a revalidação de uma qualificação de tipo de oficial de operações de voo o candidato deve, dentro de 3 (três) meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação,

completar uma verificação de competência nas matérias listadas no RACSTP Parte 310.02.

- (e) Se o oficial de operações de voo optar por cumprir os requisitos de revalidação antes do período estabelecido, o novo período de validade terá início a partir da data da verificação de proficiência.
- (f) Para a renovação de uma qualificação de tipo de um oficial de operações de voo o candidato deve cumprir com os requisitos para o restabelecimento da qualificação conforme a Diretiva emitida pela autoridade aeronáutica para o efeito.

320.02.F.200 Instrutores e examinadores de oficial de operações de voo

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

- (a) Geral – Para uma pessoa levar a cabo a instrução exigida para a emissão, revalidação ou renovação de uma qualificação ou licença de oficial de operações de voo, deve ter recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.
 - (b) Uma autorização adequada deve compreender:
 - (1). Uma qualificação de instrutor na licença do titular;
 - (2). A autoridade para atuar como um representante de uma organização aprovada autorizada pela autoridade aeronáutica para levar a cabo a instrução;
 - (3). Uma autorização específica concedida pela autoridade aeronáutica.
 - (c) Os requisitos gerais para obtenção de uma qualificação de instrutor de oficial de operações de voo são:
 - (1). Idade - o candidato deve ter no mínimo 24 (vinte e quatro) anos de idade;
 - (2). O candidato deve ser titular de uma licença de oficial de operações de voo atual e válida, e se aplicável, a qualificação de tipo de aeronave;
 - (3). Conhecimentos - o candidato a uma qualificação de instrutor deve cumprir os requisitos dos princípios

fundamentais de instrução conforme listados na subsecção 320.02.B.505;

(4). Experiência - o candidato deve ter no mínimo 3 (três) anos de experiência como oficial de operações de voo;

(5). Perícia - o candidato deve passar no teste de perícia adequado à qualificação de instrutor de acordo com NI: 320.02.F.205;

(6). Privilégios, limitações e qualificações - um instrutor de oficial de operações de voo está autorizado dentro das limitações da qualificação de instrutor, a conduzir treino teórico, prático e a supervisionar candidatos à emissão de:

- (i) Licença de oficial de operações de voo;
- (ii) Uma qualificação de tipo;
- (iii) Uma qualificação de instrutor.
- (d) Validade - sujeito à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente RACSTP, o período de validade de uma qualificação de instrutor de oficial de operações de voo é de 2 (dois) anos.
- (e) Revalidação - uma qualificação de instrutor de oficial de operações de voo que não tenha expirado pode ser revalidada por 24 (vinte e quatro) meses do calendário adicionais se o titular:

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

(2). Apresentar a um inspetor da autoridade aeronáutica:

- (i) Um registo dos alunos em formação que mostre que nos últimos 24 (vinte e quatro) meses o instrutor averbou pelo menos 5 (cinco) alunos relativamente a um teste de perícia para 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 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 refresca-

mento aprovado de instrutor, nos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação de instrutor.

(3). Se um instrutor completar os requisitos de renovação dentro dos 90 (noventa) dias anteriores ao mês de expiração da sua qualificação:

- (i) A autoridade aeronáutica deve considerar que o instrutor completou os requisitos de renovação no mês devido; e
- (ii) A autoridade aeronáutica deve renovar a atual qualificação por 24 (vinte e quatro) meses de calendário adicionais a contar da sua data de expiração.

(4). Um instrutor de oficial de operações de voo pode realizar o teste de perícia exigido nesta subsecção numa ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP Parte 320.01.

- (f) Renovação - caso a qualificação de instrutor de oficial de operações de voo tenha expirado, o candidato deve receber formação de refrescamento por parte de um instrutor autorizado com um averbamento em como a pessoa demonstrou satisfatoriamente competência em relação aos requisitos de conhecimento estabelecidos no parágrafo (c)(3) desta subsecção;
- (g) Um instrutor de oficial de operações de voo deve:

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

(2). Manter um registo de treino num documento que contenha o nome de cada pessoa que tenha averbado para um teste de conhecimentos ou um teste de perícia, o tipo de teste, a data e os resultados;

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

- (h) Limitações e Qualificações do Instrutor - o titular de uma qualificação de instrutor deve observar as seguintes limitações e qualificações:

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

(2). Licença e qualificações exigidas - um instrutor de oficial de operações de voo não pode conduzir treino num operador aéreo onde não se encontra qualificado.

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

(a) O examinador de oficial de operações de voo deve cumprir os acordos aplicáveis de padronização de examinadores estabelecidos ou aprovados pela autoridade aeronáutica conforme especificados na NI: 320.02.F.215.

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

(1). Idade - o candidato deve ter pelo menos 24 (vinte e quatro) anos de idade;

(2). Conhecimentos - o candidato a examinador deve participar no seminário de examinador da Autoridade.

(3). Teste de perícia - o candidato deve passar num teste de perícia conduzido por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica, conforme especificado na NI: 320.02.F.215;

(4). Experiência - o candidato deve ter pelo menos 3 (três) anos de experiência como instrutor ou verificador. 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 designação - após a designação, um examinador designado, deve manter-se a atualizado através de:

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

(2). Manutenção da validade:

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

(ii) Da qualificação de instrutor.

(d) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos estabelecidos neste RACSTP, os privilégios da designação do examinador são conduzir testes de conhecimentos, testes de perícia e verificações de competência relativamente à

licenças e qualificações de oficial de operações de voo conforme listadas na designação do examinador.

(e) Validade - sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos neste RACSTP, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.

(f) Revalidação - O candidato à revalidação da designação de examinador de oficial de operações de voo deve ter realizado, pelo menos, 2 (dois) testes de perícia e ou verificações de competência dentro do período da designação. Um dos testes de perícia ou verificações de competência dentro do período da designação, sendo que 1 (um) dos testes de perícia ou verificação de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da autorização deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica ou por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(g) Renovação:

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

(2). Um candidato à renovação da designação de examinador deve receber formação de refrescamento de padronização de examinador de oficial de operações de voo e passar no teste de perícia conforme especificado na NI: 320.02.F.215.

(h) 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 RACSTP.

320.02.G Disposições revogatórias e finais

320.02.G.100 revogação e entrada em vigor

320.02.G.105 Revogação

É revogada 2ª edição do RACSTP Parte 66.1, publicada a 6 de agosto de 2015 bem como a 3ª edição data-da de 03 novembro de 2017

320.02.G.110 Entrada em vigor

O presente RACSTP entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil, em São Tomé, aos dias de
de 2025 - o Presidente, António dos Santos Lima

NI – Normas de Implementação

NI: 320.02.B.110(b) Formato comum das licenças eletrónicas de pessoal

Geral	I	Nome do Estado (em negrito)
	II	Título da licença (em negrito acentuado), incluindo a categoria da aeronave
	III	Número de série da licença em algarismos arábicos
Informação Pessoal	IVa	Fotografia do titular
	IVb	Nome completo do titular em alfabeto romano
	IVc	Data de nascimento do titular (dd-mm-aaaa)
	V	Endereço do titular
	VI	Nacionalidade do titular
	VII	Assinatura do titular
Autoridade emissora	VIII	Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
	IX	Certificação relativa à validade e autorização para o titular exercer os privilégios adequados à licença
	X	Assinatura digital da Autoridade Aeronáutica e a data e hora da emissão
	XIa	Date e hora da última sincronização com o servidor da Autoridade Aeronáutica
	XIb	Código de leitura mecânica para obter dados de autenticação
Qualificações	XII	Qualificações, por exemplo: de classe, tipo, instrumentos, categoria, instrutor, entre outros, incluindo as datas de expiração. Os privilégios relativos à radiotelefonia (R/T) são aqui incluídos
Observações	XIII	Observações, ou seja, averbamentos especiais relativos a limitações e averbamentos para privilégios (incluindo averbamentos de proficiência linguística)
	XIV	Qualquer outro detalhe que a autoridade aeronáutica considere ser conveniente
o Médica	XVa	Classe (1, 2 ou 3)
	XVb	Data de validade (dd-mm-aaaa)

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 São Tomé e Príncipe, na categoria de aeronave para a qualificação de instrumentos pretendida.

(d) Qualificação de tipo - a autoridade aeronáutica pode emitir uma 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 São Tomé e Príncipe, 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 São Tomé e Príncipe;

(3). Pelo menos um dos seguintes:

(i) Uma ordem das Forças Armadas de São Tomé e Príncipe 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 São Tomé e Príncipe e recebeu uma qualificação como piloto militar

NI: 320.02.B.155 Pilotos militares ou ex-pilotos militares: regras especiais

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

(1). Passar num teste de conhecimento 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). Demonstrar o cumprimento dos requisitos do parágrafo (b) desta NI, para pelo menos uma qualificação de categoria de aeronave; e

(3). Demonstrar que o candidato é ou foi, em qualquer período durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês de candidatura, um piloto militar qualificado em ativo nas Forças Armadas de São Tomé e Príncipe;

(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

(4). Uma caderneta de voo certificada pelas Forças Armadas de São Tomé e Príncipe 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 São Tomé e Príncipe;

(5). Um registo oficial de uma nomeação militar como PIC das Forças Armadas de São Tomé e Príncipe;

(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: 320.02.B.205 Proficiência linguística

(a) Geral - para cumprir com os requisitos de proficiência linguística contidos na subseção 320.02.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). Ter a capacidade de comunicar de forma eficaz telefonicamente, quer por telefone, quer por radiotelefone, e em situações presenciais;

(2). Ter a capacidade de comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho com precisão e clareza ;

(3). Usar estratégias de comunicação adequadas para troca de mensagens e para reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou relacionado com o trabalho;

(4). Lidar com sucesso e com relativa facilidade 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 de proficiência:

(1). Nível pré-elementar (Nível 1):

(i) Pronúncia - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(ii) Estrutura - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(iii) Vocabulário - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(iv) Fluência - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(v) Compreensão - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(vi) 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 básicas 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 básicas são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas mas com erros que por vezes interferem com o significado;

- (iii) Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático;
 - (iv) Fluência - capaz de falar com todo o detalhe com relativa facilidade sobre tópicos familiares, mas pode não variar o fluxo do discurso como meio estilístico. Consegue fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados;
 - (v) Compreensão - a compreensão é exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialecto e/ou sotaque) ou tons;
 - (vi) Interações - as respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.
- (6). Nível especialista (Nível 6):
- (i) Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora possivelmente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, quase nunca interferem com a facilidade de entendimento;
 - (ii) Estrutura - ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente;
 - (iii) Vocabulário - a variedade e 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 subtilidades 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: 320.02.B.215 Acordos de padronização para examinadores de proficiência linguística.

- (a) Geral - os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas deste RACSTP durante um teste de proficiência linguística.
- (b) Designação de examinadores e autorização - o examinador designado de acordo com este RACSTP 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: 320.02.B.320 Procedimentos para validação e conversão

A Autoridade, antes de assinar o acordo exigido pela secção 320.02.B.320 desta parte, deve confirmar que o outro Estado emite licenças em conformidade com pelo menos os requisitos desta parte, fazendo uma comparação dos regulamentos e sistema de licenciamento.

NI: 320.02.C.130 Registo do tempo de voo

- (a) Os detalhes do registo do tempo de efetuado como piloto devem conter os itens previstos nos parágrafos (b) e (c).
- (b) Com o fim de cumprir com os requisitos da subsecção 320.02.C.130, cada pessoa deve in-

troduzir 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 da chegada;
- (iv) Marca, modelo, variante e matrícula da aeronave;
- (v) Diário de navegação: número e serviço

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

- (i) Tipo
- (ii) Data;
- (iii) Tempo total da sessão

(4). Função do piloto:

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

(c) Registo do tempo de voo:

(1). Registo do tempo de voo como PIC:

- (i) O candidato ou o titular de uma licença de piloto pode registar como tempo de voo como PIC todo o tempo de voo durante o qual:
 - (A) For o único manipulador dos controlos de uma aeronave para o qual o piloto está nomeado; e
 - (B) Atuar como PIC de uma aeronave em que é exigido mais do que um piloto sob a certifica-

ção 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;

(2). Registo do tempo como copiloto - 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;

(3). 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;

(4). 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.

(5). Outros registos:

- (i) Tempo de voo em condições operacionais seja noite e/ou IFR;
- (ii) Tempo de voo como monopiloto seja em monomotor ou bimotor e tempo em multipiloto, e
- (iii) Tempo total de voo
- (iv) Número de descolagens e aterragens efetuadas como piloto aos comandos de dia e ou de noite.

NI: 320.02.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 licença 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 ser elegível ao teste de perícia para uma autorização em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente NI, um candidato deve:
 - (i) Cumprir com os requisitos da subsecção 320.02.C.225; e
 - (ii) Se o candidato não tiver passado num teste de perícia para esta autorização durante os 12 (doze) meses anteriores ao mês do teste, deve:
 - (A) Cumprir com os requisitos do RACSTP 310.02; e
 - (B) Ter realizado, pelo menos, 6 (seis) aproximações ILS durante os 6 (seis) meses do anteriores ao mês do teste, das quais no mínimo 3 (três) das aproximações devem ter sido conduzidas sem o uso de um acoplador de aproximação.
 - (3). Um candidato deve completar as aproximações especificadas no parágrafo (B) (ii) (2) (e) desta NI:
 - (i) Sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas;
 - (ii) À altitude mínima de decisão para a aproximação ILS no tipo de aeronave na qual o teste prático é conduzido, excetuando o facto de que as aproximações não necessitam de ser conduzidas à altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria II;
 - (iii) À altitude de decisão autorizada para as operações da Categoria II apenas se conduzidas num simulador de voo aprovado; e
 - (iv) Numa aeronave da mesma categoria e classe, e tipo, conforme aplicável, como a aeronave na qual o teste prático vai ser conduzido ou num simulador de voo aprovado que:
 - (A) Represente uma aeronave da mesma categoria, 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 em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 320.01;
 - (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) da presente NI.

- (f) Categoria II - procedimentos do teste de perícia. O teste de perícia consiste numa prova oral e numa prova de voo:
- (1). Prova oral - na prova oral do teste prático um candidato deve demonstrar conhecimentos do seguinte:
- (i) A prova de voo deve ser conduzida numa aeronave da mesma categoria, classe e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida ou num simulador de voo aprovado que:
- (A) Represente uma aeronave da mesma categoria, classe e tipo, conforme aplicável, como a aeronave para a qual a autorização é pretendida; e
- (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o RACSTP Parte 320.01;
- (ii) A prova de voo deve consistir de, pelo menos, 2 duas aproximações ILS a 100 pés AGL, incluindo no mínimo 1 (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, excepto se for instalado um acoplador automático de aproximação aprovado, pelo menos, 1 (uma) aproximação deve ser manual usando os comandos do diretor de voo (flight director);
- (iv) Se um avião multi-motor com a capacidade de desempenho para realizar uma aproximação falhada com um motor inoperante for usado no teste prático, a prova de voo deve incluir o desempenho de 1 (uma) aproximação falhada com um motor, o qual deve ser o motor mais crítico, se, 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 realizar 1 (uma) aproximação falhada com o motor mais crítico, se aplicável, falhado;
- (vi) Para uma autorização para uma aeronave que requiera 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 ser elegível ao teste de perícia o candidato deve:
- (i) Cumprir com os requisitos da subsecção 320.02.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 RACSTP 310.02; e
- (B) Ter realizado pelo menos 6 (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 dis-

positivo de treino para simulação de voo aprovado; e

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

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

- (B) Seja usado de acordo com um curso aprovado conduzido por uma ATO certificada sob o RACSTP 320.01, seção 3.C.

(4). Requisitos de conhecimentos - O candidato deve demonstrar conhecimento do seguinte:

- (i) Distância de aterragem necessária;

- (ii) Determinação e reconhecimento da altitude de alerta ou altitude de decisão, conforme aplicável, incluindo 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 esperada com o estado do tempo nas condições mínimas;

- (C) A sequência de sugestões visuais esperada durante uma aproximação na qual a visibilidade está nas condições mínimas de aterragem ou acima; e

- (D) Procedimentos e técnicas relativas à transição do voo de referência por instrumentos para o voo visual durante uma aproximação final sob um RVR reduzido.

- (vii) Efeitos da ondulação do vento vertical e horizontal;

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

- (ix) Características e limitações do sistema de direção do voo, acoplador automático de aproximação, incluindo o tipo com eixo de separação se munido com o mesmo, sistema de manete automática de potência, caso incluído, e outro equipamento 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 requiera 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 em relação 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, 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, 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 em con-

formidade com os requisitos estabelecidos pelo RACSTP 320.01;

- (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 realizar 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 realizar 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 requiera 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 o qual a autorização é pretendida; e
- (vii) Sujeito às limitações deste parágrafo, para as operações da Categoria IIIb, baseadas no uso de um sistema de controlo de falha passiva da corrida de aterragem, o candidato deve realizar, pelo menos, 1 (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 III.

(6). Um inspetor ou avaliador pode conduzir um questionário oral a qualquer altura durante o teste prático.

NI: 320.02.C.310 Alunos-piloto: manobras e procedimentos para treino de voo pré-solo categoria de avião

O aluno piloto que esteja a receber formação para voo a solo num avião deve receber e registar 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);

(15). Voltas de pista.

NI: 320.02.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: 320.02.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.

(a) Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Licenças e documentos;

(2). Requisitos de aeronavegabilidade;

(3). Informação meteorológica;

(4). Planeamento de voos de navegação;

(5). Sistema do espaço aéreo nacional;

(6). Desempenho e limitações;

(7). Funcionamento do sistema;

(8). Princípios de voo;

(9). Características das Águas e do Hidroavião (S);

(10). Bases do hidroavião, regras marítimas e auxílios à navegação marítima (S);

(11). Fatores aeromédicos;

(b) Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Inspeção pré-voo;

(2). Gestão da cabina de pilotagem;

(3). Arranque dos motores;

(4). Rolagem (L);

(5). Rolagem e Navegação (S);

(6). Controlo antes da decolagem;

(c) Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Radiocomunicações e sinais de luzes do Controlo do Tráfego Aéreo (ATC);

(2). Padrões de tráfego; e

(3). Aeródromo/Base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação;

(d) Decolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Decolagem e subidas normais e com vento cruzado;

(2). Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;

(3). Decolagem e subida em pista curta (SE) (L);

(4). Aproximação e aterragem em pista curta (SE) (L);

(5). Decolagem e subida de desempenho máximo em pista curta (Área confinada (S));

(6). Aproximação e aterragem em pista curta (Área confinada (S));

(7). Decolagem e subida em águas geladas (S);

(8). Aproximação e aterragem em águas geladas (S);

(9). Decolagem e subida em águas agitadas (S);

(10). Aproximação e aterragem em águas agitadas (S);

(11). Glissagem para uma aterragem (SE);

(12). “Borrego” (go-around) /aterragem recusada

(e) Manobra de desempenho, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - curvas de grande inclinação;

(f) Manobras com referência ao solo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Percurso retangular;

(2). Curvas em S;

(3). Voltas à volta de um ponto;

(g) Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Pilotagem e navegação estimada;

(2). Sistemas de navegação e serviços de radar;

(3). Desvio para alternante;

(4). Procedimentos de perda.

(h) Voo lento e perdas de velocidade; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(1). Manobras durante o voo lento;

(2). Perdas de velocidade sem potência;

(3). Perdas de velocidade com potência;

(4). Consciência da rotação.

(i) Manobras básicas por instrumentos; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (1). Voo direto e nivelado;
- (2). Subidas com velocidade do ar constante;
- (3). Descidas com velocidade do ar constante;
- (4). Voltas para os rumos;
- (5). Recuperação de um voo incomum;
- (6). Radiocomunicações, sistemas de navegação, instalações e serviços de radar.

(j) Operações de emergência, incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (1). Aproximação e aterragem de emergência;
- (2). Descida de emergência (ME);
- (3). Falha de motor durante a descolagem antes da velocidade do ar mínima controlável (VMC) (simulado) (ME);
- (4). Falha de motor após a descolagem (simulado) (ME);
- (5). Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado) (ME);
- (6). Avarias de sistemas e equipamentos;
- (7). Equipamento de emergência e material de sobrevivência

(k) Operações multi-motor (ME); incluindo os conhecimentos e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (1). Manobras com um motor inoperante;
- (2). Demonstração VMC;
- (3). Falha de motor durante o voo (por referência aos instrumentos);
- (4). Aproximação por instrumentos – um motor inoperante (por referência aos instrumentos);
- (l) Operação noturna, incluindo os conhecimentos e desempenho da tarefa que se segue por parte do candidato - preparação noturna;

(m) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (1). Após a aterragem, estacionamento e amarração (S);
- (2). Ancoragem (S);
- (3). Atracagem e imobilização (S);
- (4). Uso de rampa/Varaço (S).

NI: 320.02.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 o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Licenças e documentos;
- (B) Informação meteorológica;
- (C) Planeamento de voos de navegação;
- (D) Sistema do espaço aéreo nacional;
- (E) Desempenho e limitações;
- (F) Funcionamento do sistema;
- (G) Lista de equipamento mínimo;
- (H) Fatores aeromédicos;

(2). bProcedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Inspeção pré-voo;
- (B) Gestão da cabina de pilotagem;
- (C) Arranque do motor e engrenagem do rotor; e
- (D) Controlo antes da descolagem;

(3). Operações de aeródromo e heliporto, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
- (B) Padrões e sinais de luzes do ATC;
- (C) Marcações e iluminação de aeródromos e heliportos;

(4). Manobras do voo estacionário, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Descolagem e aterragem vertical;
- (B) Operações de inclinação;
- (C) Rolagem de superfície;
- (D) Rolagem de voo estacionário;
- (E) Rolagem aérea;

(5). Descolagens, aterragens e “borregos” (go-around), incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
- (B) Aproximação normal e com vento cruzado;
- (C) Descolagem e subida com desempenho máximo;
- (D) Aproximação a pique;
- (E) Descolagem em rolagem;
- (F) Aproximação rasa e aterragem com corrida ou rolagem;
- (G) “Borrego” (go-around);

(6). Manobra de desempenho, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Desaceleração rápida;
- (B) Auto-rotação direta;

(7). Navegação, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Pilotagem e navegação estimada;
- (B) Sistemas de rádio-navegação e serviços de radar;
- (C) Desvio para alternante;
- (D) Procedimentos de perda;

(8). Operações de emergência, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Falha de potência num voo estacionário;
- (B) Falha de potência em altitude;
- (C) Avarias de sistemas e de equipamentos;
- (D) Descida vertical lenta com motor;
- (E) Recuperação de rpm baixo do rotor;
- (F) Capotagem dinâmica;
- (G) Efeito do solo;
- (H) Condições de G baixo;
- (I) Equipamento de emergência e material de sobrevivência

(9). Operação noturna, incluindo o conhecimento e desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Aspectos fisiológicos do voo noturno;
- (B) Iluminação e equipamento para voo noturno;

(10). Procedimentos pós-voo incluindo o conhecimento e desempenho do candidato na tarefa após aterragem e amarração.

NI: 320.02.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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Licenças e documentos;
- (B) Requisitos de aeronavegabilidade;
- (C) Informação meteorológica;
- (D) Planeamento de voos de navegação;
- (E) Sistema do espaço aéreo nacional;
- (F) Desempenho e limitações;
- (G) Funcionamento do sistema;
- (H) Princípios de voo (ME);
- (I) Características das Águas e do Hidroavião (S);
- (J) Bases do hidroavião, regras marítimas e auxílios à navegação marinha (S);
- (K) Fatores aeromédicos;

(2). Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Inspeção pré-voo;
- (B) Gestão da cabina de pilotagem;
- (C) Arranque dos Motores;
- (D) Rolagem (L);
- (E) Rolagem e navegação (S);
- (F) Controlo antes da decolagem;

(3). Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
- (B) Padrões de tráfego;
- (C) Aeródromo e base de hidroaviões, sinais de pista e caminho de circulação, marcações e iluminação;

(4). Decolagens, aterragens e voltas de pista; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Decolagens e subidas normais e com vento cruzado;
- (B) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
- (C) Decolagem e subida em campo moderado (SE);

(D) Aproximação e aterragem em campo moderado (SE);

(E) Decolagem e subida de desempenho máximo em campo curto (Área confinada (S));

(F) Aproximação e aterragem em campo curto (Área confinada (S));

(G) Decolagem e subida em águas geladas (S);

(H) Aproximação e aterragem e águas geladas (S);

(I) Decolagem e subida em águas agitadas (S);

(J) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);

(K) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SE);

(L) Volta de pista e aterragem recusada;

(5). Manobras de desempenho; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Curvas de grande inclinação;

- (B) Espiral de grande inclinação (SE);
 - (C) “Chandelles” (SE);
 - (D) “Lazy eights” (SE);
- (6). Manobras com referência ao solo; incluindo o conhecimento e desempenho do candidato na tarefa “Eights on pylons” (SE);
- (7). Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Pilotagem e navegação estimada;
 - (B) Sistemas de navegação e serviços de radar;
 - (C) Desvio para alternante; e
 - (D) Procedimentos de perda;
- (8). Voo lento e perdas de velocidade; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Manobras durante o voo lento;
 - (B) Perdas de velocidade sem potência;
 - (C) Perdas de velocidade com potência;
 - (D) Consciência da rotação;
- (9). Operações de emergência; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Aproximação e aterragem de emergência;
 - (B) Descida de emergência (ME);
 - (C) Falha de motor durante a descolagem antes da (VMC) (simulado) (ME);
 - (D) Falha de motor após a descolagem (simulado) (ME);
 - (E) Aproximação e aterragem com um motor inoperante (simulado) (ME);
 - (F) Avaria de sistemas e de equipamentos; e
 - (G) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(10). Operações de grande altitude; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Oxigénio suplementar;
- (B) Pressurização;

(11). Operações multi-motor (ME); incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Manobras com um motor inoperante;
- (B) Demonstração VMC;
- (C) Falha de motor durante o voo por referência a os instrumentos; e
- (D) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante por referência aos instrumentos;

(12). Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Após a aterragem, estacionamento e amarração;
- (B) Ancoragem (S);
- (C) Atracagem e imobilização (S); e
- (D) Uso de rampa e varação (S).

NI: 320.02.C.525 Teste de perícia para a CPL - categoria de helicóptero

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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Licenças e documentos;
- (B) Informação meteorológica;
- (C) Planeamento de voos de navegação;
- (D) Sistema do espaço aéreo nacional;
- (E) Desempenho e limitações;

- (F) Funcionamento do sistema;
- (G) Lista de equipamento mínimo;
- (H) Fatores aeromédicos;
- (I) Aspetos fisiológicos do voo noturno;
- (J) Iluminação e equipamentos para voo noturno;
- (2). Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Inspeção pré-voo;
- (B) Gestão da cabina de pilotagem;
- (C) Arranque do motor e engrenagem do rotor;
- (D) Controlo antes da descolagem.
- (3). Operações de aeródromo e heliporto, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;
- (B) Padrões de tráfego; e
- (C) Marcações e iluminação do aeródromo e de heliporto;
- (4). Manobras do voo estacionário; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Descolagem e aterragem vertical;
- (B) Operações de inclinação;
- (C) Rolagem de superfície;
- (D) Rolagem de voo estacionário;
- (E) Rolagem aérea;
- (5). Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Descolagens e subidas normais e com vento cruzado;
- (B) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;
- (C) Descolagens e subida com desempenho máximo;
- (D) Aproximação a pique;
- (E) Rolagem para descolar;
- (F) Aproximação de superfície e corrida de aterragem;
- (G) Go-around.
- (6). Manobras de desempenho; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Desaceleração rápida; e
- (B) Auto-rotação de 180 graus.
- (7). Navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Pilotagem e navegação estimada;
- (B) Radionavegação e serviços de radar;
- (C) Desvio para alternante;
- (D) Procedimentos de perda;
- (8). Operações de emergência; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Falha de potência num voo estacionário;
- (B) Falha de potência em altitude;
- (C) Avarias de sistemas e de equipamentos;
- (D) Descida vertical lenta com motor;
- (E) Recuperação de rpm baixo do roto;
- (F) Capotagem dinâmica;
- (G) Efeito do solo;

- (H) Condições de G baixo;
- (I) Equipamento de emergência e materias de sobrevivência
- (9). Operações especiais; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (A) Área confinada de operação;
- (B) Operações em terraço de prédio ou plataforma;
- (10). Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho na tarefa - após a aterragem, estacionamento e amarração.
- NI: 320.02.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:
- (a) Preparação pré-voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1). Exame do equipamento; e
- (2). Desempenho e limitações;
- (b) Procedimentos de pré-voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1) Inspeção pré-voo;
- (2) Arranque dos grupos motores;
- (3) Rolagem;
- (4) Controlo antes da descolagem.
- (c) Descolagens e fase da partida; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1). Descolagens normais com diferentes posicionamentos do flap, incluindo descolagem acelerada;
- (2). Descolagem por instrumentos;
- (3). Falha de grupos motores durante a descolagem;
- (4). Descolagem recusada; e
- (5). Procedimentos de partida.
- (d) Manobras durante o voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1). Curvas de grande inclinação;
- (2). Aproximação nas perdas de velocidade;
- (3). Falha de grupos motores;
- (4). Características de voo específicas;
- (5). Recuperação de altitudes incomuns
- (e) Procedimentos de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1). Chegada ao terminal padrão/procedimentos do sistema de gestão de voos;
- (2). Procedimentos de espera;
- (3). Aproximações de precisão por instrumentos;
- (4). Aproximações de não precisão por instrumentos;
- (5). Aproximação em circuito;
- (6). Aproximação falhada.
- (f) Aterragens e aproximações para aterragens; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (1). Aproximações e aterragens normais e com vento cruzado;
- (2). Aterragem de uma aproximação de precisão;
- (3). Aproximação e aterragem com falha de grupos motores (simulada);
- (4). Aterragem de uma aproximação em circuito;
- (5). Aterragem recusada; e
- (6). Aterragem a partir de uma aproximação sem flap ou de aproximação não padronizada com flap.

- (g) Procedimentos normais e anormais;
- (h) Procedimentos de emergência;
- (i) Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (1). Procedimentos após a aterragem;
 - (2). Estacionamento e amarração.
- (b) A seguinte tabela contém os requisitos detalhados para uma qualificação de tipo, treino, teste de perícia e verificação de proficiência para aviões multi-motor multi- piloto:

AVIÕES MULTIPILOTO E AVIÕES MONOPILOTO COMPLEXOS DE ALTA PERFORMANCE MULTI PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE AND SINGLE PILOT COMPLEX HIGH PERFORMANCE AIRPLANE		PROVA DE PERÍCIA OU VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA ATPL/MPL/QUALIFICAÇÃO DE TIPO ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK			
Manobras/Procedimentos (Incluindo cooperação de tripulação múltipla) Manoeuvres/Procedures <i>(including Multi-Crew Cooperation)</i>	FSTD	A	Iniciais do instrutor após conclusão da formação <i>Instructor's Initials when training Completed</i>	Verificado em	Iniciais do examinador após conclusão da prova <i>Examiner's Initials when test Completed</i>
				Chkd in	
1 Preparação do Voo/Flight preparation 1.1 Cálculo da performance <i>Performance calculation</i>	OTD P				
1.2. Inspeção visual externa do avião, localização de cada componente e finalidade da inspeção <i>Aeroplane ext. visual inspection; location of each item and purpose of inspection</i>	OTD P#	P			
1.3. Inspeção da cabina de pilotagem <i>Cockpit inspection</i>	P --- >	----->			
1.4. Utilização da lista de verificação antes do arranque dos motores, verificação do equipamento de rádio e de navegação, selecção e configuração de frequências de navegação e de comunicação <i>Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies</i>	P --- >	----->		M	
1.5. Rolagem de acordo com as instruções do controlo de tráfego aéreo ou do instrutor	P --- >	----->			

<i>Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor</i>					
1.6.Verificações antes da decolagem <i>Before take-off checks</i>	P---->	----->		M	
2. Decolagem/Take-offs					
2.1 Decolagens normais com diferentes configurações de flaps, incluindo decolagem acelerada <i>Normal take offs with different flap settings, including expedited take off</i>	P---->	----->			
2.2* Decolagem por instrumentos; a transição para voo por instrumentos é necessária durante a rotação ou imediatamente após a sustentação no ar <i>* Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne</i>	P---->	----->			
2.3.Decolagem com vento cruzado <i>Cross wind take-off (A, if practicable)</i>	P---->	----->			
2.4.Decolagem à carga máxima (real ou simulada) <i>Take-off at maximum takeoff mass (actual or simulated maximum take-off mass)</i>	P---->	----->			
2.5. Decolagens com falha de motor simulado: 2.5.1 * logo após atingir V2 (Em aviões não certificados na categoria de transporte ou na categoria de transporte regional (commuter), a falha de motor não deve ser simulada até ser atingida uma altura mínima de 500 pés acima do fim da pista. Em aviões que tenham a mesma performance que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à decolagem e ao efeito da altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor logo após atingir V2) <i>Take-offs with simulated engine failure * shortly after reaching V2, (In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes or as commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a</i>	P---->	----->			

2.6.Descolagem abortada a uma velocidade razoável antes de atingir V1 <i>Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1 .</i>	P---->	---->		M	
3 Manobras de Voo e Procedimentos/Flight manoeuvres and procedures					
3.1 Voo manual com ou sem diretor de voo (sem piloto automático, sem impulso automático, sem acelerador automático, e a diferentes leis de controlo, onde aplicável) <i>Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)</i>	P---->	----->			
3.1.1 A diferentes velocidades (incluindo voo devagar) e altitudes dentro do envelope de treino em FSTD <i>At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope</i>	P---->	----->			
3.1.2 curvas acentuadas usando inclinação de 45°, 180° a 360° tanto a esquerda como a direita <i>Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right</i>	P---->	----->			
3.1.3 Voltas com e sem spoilers <i>Turns with and without spoilers</i>	P -- >	----->			
3.1.4 Voo de instrumento e manobras processual, incluindo partida por instrumento e chegada e aproximação visual <i>Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach</i>	P -- >	----->			
3.2. Ângulo negativo do nariz e batidas Mach após atingir o número Mach crítico, bem como outras características de voo específicas do avião (por exemplo, Dutch Roll) <i>Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)</i>	P---->	----->X An Aircraft may not be used for this exercise		Apenas FFS FFS only	
3.3.Funcionamento normal dos sistemas e dos comandos do painel de sistemas <i>Normal operation of systems and controls engineer's panel</i>	OTD P ----->	----->			

3.4.0. Motor (se necessário, hélice) <i>3.4.0 Engine (if necessary propeller)</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.1. Pressurização e ar condicionado <i>3.4.1 Pressurisation and airconditioning</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.2. Sistema Pitot-estático <i>3.4.2 Pitot/static system</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.3. Sistema de combustível <i>3.4.3 Fuel system</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.4. Sistema elétrico <i>3.4.4 Electrical system</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.5. Sistema hidráulico <i>3.4.5 Hydraulic system</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.6. Sistema de controlo de voo e compensação <i>3.4.6 Flight control and Trimsystem</i>	OTD 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>	OTD P ----- >				
3.4.8. Piloto automático/director de voo <i>3.4.8 Autopilot/Flight director</i>	OTD 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>	OTD 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 Rádios, equipamento de navegação, instrumentos, sistema de gestão do voo <i>3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, flight management system</i>	OTD P ----- >				
3.4.12. Trem de aterragem e travão <i>3.4.12 Landing gear and brake</i>	OTD P ----- >	----->			
3.4.13 Sistema de slats e flaps <i>3.4.13 Slat and flap system</i>	OTD ----- >	----->			

					selecte d 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		FFS Only	
ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)			Instructor's Initials when training completed	Chkd in	Examiner's Initials when test completed
	FS	A		FFS A	
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/Emergency descent	P--->	----->			
3.6.7 Incapacitation of flight crew member	P--->	----->			
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual	P--->	----->			
3.6.9 TCAS event	P--->	An aeroplane shall not be used		FFS Only	
3.7 Upset recovery training Recovery from stall events in: – take-off configuration; – clean configuration at low altitude; – clean configuration near maximum operating altitude; and – landing configuration	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise			
3.7.2 The following upset exercises: – recovery from nose-high at various bank angles; and – recovery from nose-low at various bank angles	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS Only	
3.8 Instrument flight procedures					
3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P--->	----->			
3.8.2* Holding procedures	P--->	----->		M	

during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the non-precision approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however, not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 ft above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding takeoff mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4.	P---->	----->		M	
3.8.4* 2D operations down to the MDH/A	P* --- >	----->		M	
ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)	FS	A	Instructor's Initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's Initials when test completed
3.8.5 Circling approach under following conditions: (a) * approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed	P* --- >	----->			
3.8.6 Visual approaches	P---->	----->			
SECTION 4	P* ----- >	----->			
4 Missed Approach Procedures					
4.1 Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	P* --- >	----->			
4.2 Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P* --- >	----->			
4.3 Other missed approach procedures	P* --- >	----->			

5 Landings 5.1 Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	P				
5.2 Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position.	P----->	An Aircraft may not be used for this exercise		FFS only	
5.3 Cross wind landings (a/c, if practicable).	P----->	----->			
5.4 Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats.	P----->	----->			
5.5 Landing with critical engine simulated inoperative.	P----->	----->		M	
5.6 Landing with two engines inoperative – Aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM. – Aeroplanes with four engines, two engines at one side.	P	X		M FS Only Skill Test Only	
ATPL/TYPE RATING SKILL TEST/PROF CHECK					
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)	FFS	A	Instructor's Initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's Initials when test completed
SECTION 6					
6 Additional authorisations on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III) The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used. 6.1* Rejected take-off at minimum authorised RVR	P* ----->	----->X An Aircraft may not be used for this exercise		M*	
6.2* ILS Approaches In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call out	P----->	----->		M	

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

Instruções:

(a) Os seguintes símbolos representam:

(1). 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;

(2). X = Simuladores devem ser utilizados para este exercício, se disponível, de outro modo uma aeronave deve ser utilizada se apropriado para a manobra ou procedimento;

(3). bP# = O treino deve ser complementado por uma inspeção supervisionada ao avião;

(b) O treino prático deve ser conduzido pelo menos ao nível do equipamento indicado como (P), ou pode ser conduzido até ao nível superior de equipamento indicado pela seta (---->). As seguintes abreviaturas são utilizadas para indicar o equipamento de treino utilizado:

(1). A = Aeroplane;

(2). FS = Full Flight Simulator;

(3). FSTD = Flight Simulation Training Device;

(4). OTD = Other Training Devices;

(c) 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”;

(d) Onde aparece a letra ‘M’ na coluna do teste de perícia ou verificação de proficiência, o exercício é obrigatório.

NI: 320.02.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-voo e controlos; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Exame do equipamento;

(ii) Desempenho e limitações.

(2). Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Arranque dos grupos motores;

(iii) Rolagem;

(iv) Controlos pré-descolagem

(3). bDescolagem e fase da partida; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem normal e com vento cruzado;

(ii) Descolagem por instrumentos;

(iii) Falha de grupos motores durante a descolagem;

(iv) Descolagem recusada;

(v) Partida por instrumentos.

(4). B bManobras durante o voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Curvas de grande inclinação;

(ii) Falha de grupo motor em helicóptero multi-motor;

(iii) Falha de grupo motor em helicóptero monomotor;

(iv) Recuperação de altitudes incomuns; e

(v) Descida vertical lenta com motor.

(5). Procedimentos de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Aproximações e aterragens normais e com vento cruzado;
- (ii) Aproximação e aterragem com helicóptero multi-motor com falha de grupo motor simulada;
- (iii) Aterragem recusada.

(7). Procedimentos normais e anormais, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas tarefas;

(8). Procedimentos de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas tarefas;

(9). Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas tarefas;

- (i) Procedimentos após a aterragem;
- (ii) Estacionamento e amarração.

NI: 320.02.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 e 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-voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Informação meteorológica;
- (ii) Planeamento de voos de navegação.

(2). Procedimentos pré-voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Sistemas das aeronaves relativos às operações IFR;
- (ii) Instrumentos de voo da aeronave e equipamento de navegação;
- (iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem;

(3). Procedimentos e autorizações de controlo de tráfego aéreo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Voo direto e nivelado;
- (ii) Mudança de velocidade do ar;
- (iii) Subida e descida com velocidade do ar constante;
- (iv) Velocidade de subidas e descidas;
- (v) Voltas a tempos para rumos de bússola magnética;
- (vi) Curvas de grande inclinação;
- (vii) Recuperação de atitudes de voo incomuns.

(5). Sistemas de navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na intercepção e no

seguimento de sistemas de navegação e de Arcos DME;

(6). Procedimentos de aproximação por instrumentos; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Aproximação de não precisão por instrumentos;
- (ii) Aproximação de precisão por instrumentos ILS;
- (iii) Aproximação falhada;
- (iv) Aproximação em circuito;
- (v) Aterragem a partir de uma aproximação direta ou em circuito.

(7). Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Perda de comunicações;
- (ii) Um motor inoperante durante voltas e voo direto e nivelado (ME);
- (iii) Um motor inoperante – aproximação por instrumentos (ME);
- (iv) Perda de atitude giroscópica e/ou indicadores de rumo.

(8). Procedimentos pós-voo; incluindo o conhecimento e desempenho do candidato no controlo de instrumentos e equipamento.

NI: 320.02.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 de avião devem 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 aviões mono-motor, quando “(ME)” é indicado o item ou parágrafo é apenas para aviões multi-motor. Quando nada é indicado o item ou parágrafo é para aviões 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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; e
- (vii) Planeamento da atividade de instrução.

(2). bÁreas técnicas, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Fatores aeromédicos;
- (ii) Exploração visual e prevenção da colisão;
- (iii) Princípios de voo;
- (iv) Comandos de voo do avião;
- (v) Massa e centragem 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; e

(xv) Bases do hidroavião, regras e auxílios da navegação marinha (S).

(3). Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Licenças e documentos;

(ii) Informação meteorológica;

(iii) Funcionamento de sistemas (SE);

(iv) Desempenho e limitações (SE);

(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). bProcedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Inspeção pré-voo;

(ii) Gestão da cabina de pilotagem

(iii) Arranque dos motores;

(iv) Rolagem (L);

(v) Rolagem (S);

(vi) Navegação (S);

(vii) Controlo antes da descolagem.

(6). Operações de aeródromo e base de hidroaviões, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Radiocomunicações e sinais de luzes do ATC;

(ii) Padrões de tráfego; e

(iii) Marcações e iluminação do aeródromo e da pista

(7). bDescolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem e subidas normais e com vento cruzado;

(ii) Descolagem e subida de desempenho máximo em campo curto (Área confinada (S));

(iii) Descolagem e subida em campo moderado (SE);

(iv) Descolagem e subida em águas geladas (S);

(v) Descolagem e subida em águas agitadas (S);

(vi) Aproximação e aterragem normais e com vento cruzado;

(vii) Glissagem para uma aterragem (SE);

(viii) Go-around ou aterragem recusada;

(ix) Aproximação e aterragem em campo curto (área confinada (S));

(x) Aproximação e aterragem em campo moderado (SE) (L);

(xi) Aproximação e aterragem sem potência com precisão de 180 graus (SE) (L);

(xii) Aproximação e aterragem em águas geladas (S);

(xiii) Aproximação e aterragem em águas agitadas (S).

(8). nPrincípios fundamentais de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Voo direto e nivelado;

(ii) Voltas niveladas;

(iii) Subidas diretas e voltas em subida;

(iv) Descidas diretas e voltas em descida.

(9). Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Curvas de grande inclinação;

(ii) Espirais de grande inclinação (SE);

(iii) Chandelles (SE); e

(iv) Lazy eights (SE).

(10). bManobras de referência em terra, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Percurso retangular;

(ii) Voltas em S através de uma via;

(iii) Voltas à volta de um ponto; e

(iv) b “Eights on pylons” (SE).

(11). Voo lento, perdas de velocidade e rotações, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Manobras durante o voo lento;

(ii) Perdas de velocidade com potência (proficiência);

(iii) Perdas de velocidade sem potência (proficiência);

(iv) Perdas de velocidade de controlo cruzado (demonstração) (SE);

(v) Perdas de velocidade para compensação do elevador (demonstração) (SE);

(vi) Perdas de velocidade secundárias (demonstração) (SE);

(vii) Rotações (SEL).

(12). Manobras básicas de instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Voo direto e nivelado;

(ii) Subidas com velocidade do ar constante;

(iii) Descidas com velocidade do ar constante;

(iv) Voltas para os rumos;

(v) Recuperação de atitudes de voo incomuns.

(13). Operações de emergência (SE), incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Aproximação e aterragem de emergência (simulado);

(ii) Avarias de sistemas e de equipamentos;

(iii) Equipamento de emergência e material de sobrevivência.

(14). Operações de emergência (ME), incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Avarias de sistemas e de equipamentos;

(ii) Falha de motor durante a descolagem antes da VMC;

(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). bOperações multi-motor (ME), incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Funcionamento de sistemas;

(ii) Desempenho e limitações;

(iii) Princípios de voo com motor inoperante;

(iv) Manobras com um motor inoperante;

(v) Demonstração VMC; e

(vi) Demonstração dos efeitos das várias velocidades do ar e configurações durante o desempenho com motor inoperante.

(16). Procedimentos pós-voo; incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Procedimentos pós-voo;
- (ii) Ancoragem (S);
- (iii) Atracagem e imobilização (S);
- (iv) Variação (S);
- (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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (i) O processo de aprendizagem;
 - (ii) O processo de ensino;
 - (iii) Métodos de ensino;
 - (iv) Avaliação;
 - (v) Características e responsabilidades do instrutor d e voo;
 - (vi) Fatores humanos; e
 - (vii) Planeamento da atividade de instrução;
 - (2). Áreas técnicas, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (i) Fatores aeromédicos;
 - (ii) Exploração visual e prevenção 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (i) Licenças e documentos;
 - (ii) Informação meteorológica;
 - (iii) Funcionamento de sistemas;
 - (iv) Desempenho e limitações;
 - (v) Requisitos de aeronavegabilidade;
- (4). Aula pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na aula sobre uma manobra;
- (5). Procedimentos pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (i) Inspeção pré-voo;
 - (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
 - (iii) Arranque do motor e engrenagem do rotor; e
 - (iv) Controlo antes da descolagem;
- (6). Operações de aeródromo e operações de heliporto, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
 - (i) Radiocomunicação e sinais de luzes do ATC;
 - (ii) Padrões de tráfego; e
 - (iii) Marcações e iluminação do aeródromo e heliporto;
- (7). Manobras de voo estacionário, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem e aterragem vertical;

(ii) Rolagem de superfície;

(iii) Rolagem de voo estacionário;

(iv) Rolagem aérea; e

(v) Operação de inclinação;

(8). Descolagens, aterragens e voltas de pista, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Descolagem e subidas normais e com vento cruzado;

(ii) Descolagem e subida com desempenho máximo;

(iii) Rolagem para descolar;

(iv) Aproximação normal e com vento cruzado;

(v) Aproximação a pique;

(vi) Aproximação de superfície e rolagem em aterragem;

(vii) Go-around.

(9). Princípios fundamentais de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Voo direto e nivelado;

(ii) Voltas niveladas;

(iii) Subidas diretas e voltas em subida;

(iv) Descidas diretas e voltas em descida.

(10). Manobras de desempenho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Desaceleração rápida;

(ii) Auto-rotação direta;

(iii) Auto-rotação de 180 graus;

(11). Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Falha de potência num voo estacionário;

(ii) Falha de potência em altitude;

(iii) Descida vertical lenta com motor;

(iv) Recuperação de RPM baixo do rotor;

(v) Falha do sistema anti-binário (antitorque);

(vi) Capotagem dinâmica;

(vii) Efeito do solo;

(viii) Condições de “G” baixo;

(ix) Avarias de sistemas e de equipamentos; e

(x) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência;

(12). Operações especiais, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Área confinada de operação; e

(ii) Operação em terraço de prédio/plataforma;

(13). Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas - 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 e 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Instrumentos de voo da aeronave e equipamento de navegação;
- (ii) Fatores aeromédicos;
- (iii) Regulamentos e publicações relativas a operações IFR; e
- (iv) Registos na caderneta de voo relativas à instrução de instrumentos;

(3). Preparação pré-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Informação meteorológica;
- (ii) Planeamento de voos de navegação; e
- (iii) Controlo de instrumentos da cabina de pilotagem;

(4). Instrução pré-voo sobre uma manobra a ser executada no voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas;

(5). Procedimentos e autorizações de controlo de tráfego aéreo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Voo direto e nivelado;
- (ii) Voltas;
- (iii) Mudança de velocidade do ar no voo direto e nivelado e no voo de rotação;
- (iv) Subidas e 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; e
- (viii) Recuperação de altitudes de voo incomuns;

(7). Sistemas de navegação, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Interceção e seguimento de sistemas de navegação e Arcos DME; e
- (ii) Procedimentos de espera;

(8). Procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Aproximação de não precisão por instrumentos;
- (ii) Aproximação de precisão por instrumentos;
- (iii) Aproximação falhada;
- (iv) Aproximação em circuito (A); e

(v) Aterragem a partir de uma aproximação direita

(9). Operações de emergência, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (i) Perda de comunicação;
- (ii) Perda de atitude giroscópica ou indicadores de rumo;
- (iii) Falha de motor durante voltas e voo direto e nivelado; e
- (iv) Aproximação por instrumentos – um motor inoperante.

(10). Procedimentos pós-voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato na tarefa controlo de instrumentos e de equipamentos.

- (d) Instrutor de Voo para Qualificações do Tipo Adicionais - o teste de perícia e a verificação de proficiência para instrutores para qualificações do tipo adicionais - avião e helicóptero, deve incluir pelo menos as seguintes áreas de operação:

Nota: Quando “(A)” 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 aviões e helicópteros.

Áreas técnicas:

(1). O conteúdo das áreas técnicas deve cobrir as áreas conforme aplicáveis à classe ou tipo de aeronave;

(2). Simulador de voo, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (A) Uso de uma lista de verificação, e estabelecimento de rádios e 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 (A);

(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 ou logo depois do Take-off Decision Point (TDP) ou do Defined Point After Take-off (DPATO) (H);

(I) Curvas de grande inclinação;

(J) Recuperação de aproximação na perda de velocidade /descolagem, configuração de aterragem regular (A);

(K) Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude mínima de descida, manual com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou go-around (A);

(L) Aproximação por instrumentos à altitude de decisão mínima exigida ou à altitude mínima de descida, piloto automático com um motor simulado como inoperante durante a aproximação e aterragem ou “go-around” (H);

(M) Aterragem recusada e go-around (H);

(N) Aterragem com vento cruzado.

(3) Operações de Categoria II e e de Categoria III, se aplicável, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(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) Go-around causado por condições meteorológicas;

(C) Go-around à Decision Height (DH) causado por uma posição desviada da linha central; e

(D) Uma das aproximações da Categoria II ou de Categoria III deve conduzir a uma aterragem.

(4). Aeronave, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

- (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 (H);
- (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 go-around;
- (I) Um go-around com um motor simulado como inoperativo a partir da altitude de decisão mínima exigida;
- (J) Aterragem com um motor (crítico) simulado como inoperativo.

NI: 320.02.D.205 Acordos de padronização para pilotos examinadores

- (a) A autoridade aeronáutica deve publicar uma lista de examinadores autorizados especificando cada função e quaisquer matérias adicionais para as quais tenham sido autorizados;
- (b) Os examinadores devem aplicar de forma consistente as normas deste RACSTP durante um teste ou uma verificação. Contudo, como as circunstâncias de cada teste ou verificação conduzidas por um examinador podem variar, é também importante que uma avaliação do teste ou verificação de um examinador tome em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação

(c) Designação de examinadores e autorização - um examinador designado de acordo com este RACSTP deve ser:

(1). Um inspetor de operações 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.

(d) Todos os examinadores devem ser devidamente formados, qualificados e experientes para a função no tipo ou classe relevante de avião.

(e) Regras específicas sobre a qualificação não podem ser estabelecidas porque as circunstâncias particulares de cada organização devem diferir.

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

NI: 320.02.D.215 Teste de perícia para designação de examinadores de pilotos

(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, classe ou tipo de aeronave, conforme aplicável.

(b) Métodos de avaliação da perícia - o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve escolher um dos seguintes métodos para a avaliação 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 piloto examinando para obtenção de uma licença ou qualificação:

- (i) A autoridade aeronáutica deve fazer com que o candidato a examinador de pilotos conduza um teste de perícia para um piloto examinando para obtenção de uma licença ou qualificação adequada à designação do examinador pretendida, e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve observar o teste;
 - (ii) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o desempenho do candidato a examinador de pilotos enquanto o candidato a examinador de pilotos avalia o piloto examinando;
 - (iii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador de pilotos e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a examinador de pilotos com o piloto examinando tem lugar em privado;
 - (iv) No final do teste de perícia para a verdadeira licença ou qualificação de piloto:
- (A) Se o candidato tiver concluído com aproveitamento o teste de perícia, o candidato a examinador de pilotos deve preencher a documentação adequada para o piloto examinando, enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;
 - (B) Se o piloto examinando não concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.
- (2). O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar o papel de um 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 seleccionadas 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: 320.02.E.115 Requisitos de conhecimentos básicos para membro da tripulação de cabina:**
- (a) Endoutrinamento da aviação – as instruções e o teste de conhecimento para membro da tripulação de cabina devem incluir, pelo menos, as seguintes matérias:
- (1). Legislação aeronáutica:
 - (i) Objetivos e papéis desempenhados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), e da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA).
 - (ii) Código Aeronáutico, RACSTP 1, 320.02, 320.03, 320.04, 7, 310.02, 310.01 e manuais e regulamentos do operador;
 - (iii) Objetivos e funções da autoridade aeronáutica e de outras entidades envolvidas nas operações de aviação civil com os quais os membros da tripulação possam estar em contacto; e
 - (iv) A estrutura organizacional do operador aéreo, requisitos administrativos relativos a um membro da tripulação de cabina, elos organizacionais entre o membro da tripulação de cabina e os membros da tripulação de voo.
 - (2). bTerminologia da aviação:

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

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

(ii) Importância para a segurança do 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), e sua aplicação na aviação civil;

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

(v) Compreensão da 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 exposição a cinzas vulcânica, à formação de gelo nas asas e superfícies de comando e o reconhecimento e comunicação de tais fenómenos;

(iii) Características da hélice com excesso de velocidade, dos sopros de motor a reacção, 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; e

(viii) Composição da atmosfera, pressão, densidade e temperatura, meteorologia básica, tipos de nuvem, massas de ar e frentes, variações sazonais do tempo, ventos, corrente de jacto, 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 de oxigénio no corpo humano e o potencial para incapacidade de um membro da tripulação devido a falta de oxigénio (hipoxia) e 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), os 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 e identificar as pessoas mais suscetíveis aos efeitos da hipoxia;

- (v) Efeitos do trabalho por turnos e dos voos transmeridianos no desempenho humano.
- (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 abrangente;
 - (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 a essa terminologia; e
 - (G) Procedimentos aplicados para completar as verificações pré-voo, durante o voo e pré-aterragem sobre a segurança na cabina e dos passageiros e 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 todos os equipamentos de segurança pessoal necessários;
 - (v) Controlar e verificar a disponibilidade de todos os equipamentos 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, como janelas rachadas, juntas de vedação das portas danificadas, danos estruturais óbvios, fugas em excesso e procedimentos adequados para comunicação ou registo recolha de equipamentos inadequados em todas as fases do voo;
 - (vii) Instruções de segurança pré-descolagem aos passageiros, conhecimento e compreensão da importância prática dos avisos obrigatórios e altura em que se deve proceder aos mesmos, conhecimento e funcionamento do equipamento usado na transmissão de instruções de segurança aos passageiros;
 - (viii) Requisitos da transmissão de instruções aos passageiros que requeiram um tratamento especial;
 - (ix) Procedimentos para lidar com passageiros especiais incluindo a transmissão de instruções de segurança e restrições de lugares (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 seleção dos passageiros sentados nos lugares da saída de emergência e transferência de passageiros de acordo com os procedimentos de atribuição de lugares, aceitação e aplicação de dispositivos de segurança para 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 de o 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 as áreas de saída não estejam obstruídas pelos carrinhos de serviço enquanto a aeronave estiver em terra;
 - (xvii) Regulamentos e procedimentos relativos a bebidas alcoólicas e tratamento de passageiros que pareçam estar intoxicados;
 - (xviii) Requisitos e procedimentos reguladores em relação ao abastecimento de combustível da aeronave com passageiros a bordo e identificação de potenciais perigos para os ocupantes associados ao abastecimento de combustível à aeronave e passos adequados a tomar no caso de surgirem problemas durante o abastecimento de combustível;
 - (xix) Procedimentos respeitantes ao acolhimento e 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 de modo eficaz;
 - (xxii) Aplicação dos regulamentos de fumadores e não fumadores e procedimentos para lidar com o seu não-cumprimento; e
 - (xxiii) Responsabilidades dos membros da tripulação de cabina em dar instruções à outra tripulação aquando da mudança de tripulação em relação a qualquer deficiência de serviço, passageiros especiais e quaisquer outros assuntos relativos à segurança pertinentes para o voo, os procedimentos para completar a documentação e o relatório relativos à segurança.
- (2). Deveres e responsabilidades durante o voo (descolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem):
- (i) Procedimentos de segurança no voo normal e situações de emergência, associados à descolagem, subida, cruzeiro, descida e aterragem, e capacidade para 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 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; e
 - (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-voo e funcionamento com os componentes do sistema de oxigénio de passageiros e da tripulação e das unidades de oxigénio portáteis;
 - (ii) Localização, controlo pré-voo e uso de máscaras de fumo ou óculos protectores em ligação com a unidade de oxigénio portátil;
 - (iii) Localização, verificação pré-voo e uso de equipamento de protecção da respiração;
 - (iv) Localização e verificação pré-voo dos extintores de incêndio, seus diferentes tipos, propriedades químicas, fins, durabilidade, métodos de uso, cuidados pós-uso e limitações;
 - (v) Localização, verificação pré-voo e uso de machados de emergência;
 - (vi) Localização, verificação pré-voo e funcionamento dos recursos de iluminação de emergência; iluminação de emergência do percurso no chão, lanternas;
 - (vii) Localização, verificação pré-voo e funcionamento das saídas de emergência e como a 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-voo 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-voo dos artigos médicos de primeiros socorros (estojos médico e de primeiros socorros);
 - (x) Localização, verificação pré-voo 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, como 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 (CO₂, 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 preci-

sa sobre a fonte do incêndio, localização, extensão/gravidade do fogo/fumo e as acções 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, como incêndios nos motores, derramamento de combustível ou incêndios nas plataformas de estacionamento, incêndios nas mangas de embarque ou incêndios nos veículos de serviço e as precauções a serem tomadas antes de serem abertas as saídas de emergência para fins de remoção de fumos e métodos para abertura e recolocação das saídas de emergência.

NI: 320.02.E.125 Teste de perícia e verificação de competência para membro de tripulação de cabina

O teste de perícia ou a verificação de competência para membro da tripulação de cabina deve incluir, pelo menos, as seguintes áreas:

(1). Equipamento de emergência:

- (i) Sistemas de comunicação e 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 como garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio e 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 incentivo de uma comunicação aberta;
 - (iii) Instrução relativa à indagação, argumentação e assertividade; e
 - (iv) Gestão de carga de trabalho.
- (5) Mercadorias perigosas:
- (i) Reconhecimento e transporte de mercadorias perigosas;
 - (ii) Embalagem, marcação e documentação adequadas;
 - (iii) Instruções relativas às características de compatibilidade, carregamento, armazenagem e manuseamento.
- (6). Segurança:
- (i) Sequestro; e
 - (ii) Passageiros desordeiros.

NI: 320.02.E.10 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 o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:
- (2). Áreas técnicas; incluindo os conhecimentos de:
- (3). Preparação pré-voo; incluindo os conhecimentos e o desempenho das tarefas do candidato.

(4). Operações de emergência e de salvamento, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas do candidato:

- (i) Aterragem e amaragem de emergência (simulado);
- (ii) Avarias dos equipamentos de emergência;
- (iii) Equipamentos de emergência e materiais de sobrevivência.

(5). Procedimentos pós-voo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas do candidato.

NI: 320.02.E.305 Acordos 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 da verificação de um examinador leve em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação.
- (b) Designação de examinadores e autorização - um examinador designado de acordo com a presente NI deve ser:

(1). Um inspetor de operações de voo da autoridade aeronáutica;

(2). Um verificador de um operador aéreo, ATO ou organização subcontratada; ou

(3). Um membro 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 aeronáutica.

NI: 320.02.E.310 Teste de perícia para examinadores designados de membro de tripulação de cabina

(a) O teste de perícia para examinadores designados de membro da tripulação de cabina deve conter, tanto o questionário oral, como o desempenho 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 examinando para emissão da licença 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 examinando para emissão da licença 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 da 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 do examinando à licença ou qualificação de tipo de aeronave:

(A) Se o candidato concluir com aproveitamento o 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 concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.

(3). O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar o papel de examinando de membro 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 conduz 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 seleccionados de modo a avaliar a proficiência e a aptidão do candidato a examinador de membro da tripulação de cabina para testar um examinando de membro 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: 320.02.F.105 (5)(a) Teste de perícia e verificação de competência para a licença e qualificação de tipo de oficial de operações de voo

O teste de perícia para a licença 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 ou aptidão para o despacho, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

(i) Requisitos regulatórios;

(ii) Meteorologia;

- (iii) Observações, análise e previsões meteorológicas;
- (iv) Perigos relacionados com o estado do tempo;
- (v) Sistemas, desempenho e limitações das aeronaves;
- (vi) 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 o conhecimento e o desempenho do candidato das seguintes tarefas:

- (i) Procedimentos de controlo do tráfego aéreo;
- (ii) Procedimentos de aeródromos, da tripulação e do operador.

(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 na tarefa de 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.

NI: 320.02.F.205 Teste de perícia para instrutor de oficial de operações de voo

- (a) O teste de perícia para a qualificação de instrutor de oficial de operações de voo deve incluir

pelo menos as áreas descritas no parágrafo seguinte.

- (b) Princípios fundamentais da instrução, incluindo o conhecimento e o desempenho do candidato nas seguintes tarefas:

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

NI:320.02.F.215 Acordos 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 da verificação de um examinador leve em consideração quaisquer condições adversas encontradas durante o teste ou verificação.

- (b) Designação de examinadores - um examinador designado de acordo com este RACSTP 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: 320.02.F215 (4)(b) Teste de perícia para examinadores de oficial de operações de voo:

(a) O teste de perícia para examinadores de oficial de operações de voo deve conter, tanto o questionário oral, como o desempenho nas operações de voo, de acordo com o teste de perícia aplicável para as qualificações de oficial de operações de voo.

(b) 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 a um candidato a 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 oficial de operações de voo;

(ii) Qualquer discussão entre o candidato a examinador e o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada respeitante ao desempenho do candidato a examinador com o candidato a oficial de operações de voo, tem lugar em privado;

(iii) No final do teste de perícia para a verdadeira licença ou qualificação de oficial de operações de voo:

(A) Se o candidato tiver concluído com aproveitamento o teste de perícia, o candidato a examinador de oficial de operações de voo deve preencher a documentação adequada para o candidato a oficial de operações de voo, enquanto o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada fica a observar. O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra

pessoa autorizada deve assinar qualquer documentação necessária;

(B) Se o examinando de oficial de operações de voo não concluir com aproveitamento o teste de perícia, o inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve preencher e assinar o documento adequado necessário.

(2). O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada a desempenhar o papel de candidato a oficial de operações de voo num teste de perícia:

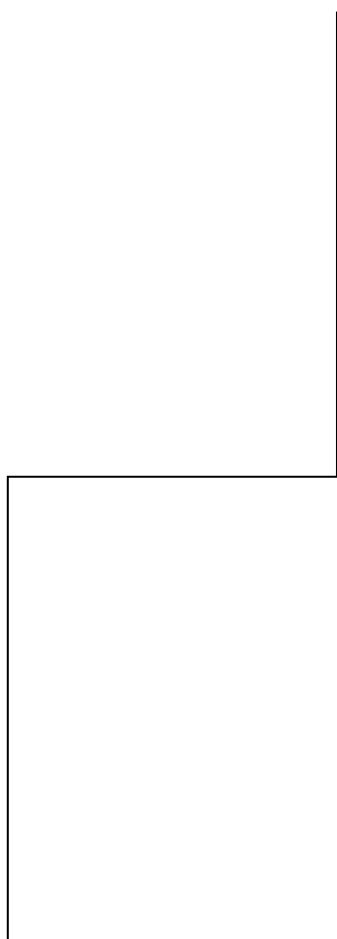
(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve desempenhar o papel de um examinando de oficial de operações de voo num teste de perícia adequado ao tipo de designação que o candidato a examinador de oficial de operações de voo pretende;

(ii) 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 conduz um teste de perícia ao candidato a examinador de oficial de operações de voo:

(i) O inspetor da autoridade aeronáutica ou outra pessoa autorizada deve avaliar o candidato a examinador de oficial de operações de voo em relação aos exercícios 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.





DIÁRIO DA REPÚBLICA

AVISO

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Assuntos Parlamentares e Direitos da Mulher – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: circ-reprografia@hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.