

RBAC nº 121 Emenda nº 07	Proposta de RBAC nº 121 Emenda nº xx	Justificativa
SUBPARTE M – REQUISITOS DE TRIPULANTES, DESPACHANTES E MECÂNICOS	SUBPARTE M – REQUISITOS DE TRIPULANTES, DESPACHANTES E MECÂNICOS	
121.383 Pessoal em geral – limitações de serviço	121.383 Pessoal em geral – limitações de serviço	
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar qualquer pessoa como tripulante, despachante ou mecânico, assim como ninguém pode trabalhar como tripulante, despachante ou mecânico, a menos que:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar qualquer pessoa como tripulante, despachante ou mecânico, assim como ninguém pode trabalhar como tripulante, despachante ou mecânico, a menos que:	
(2) tenha em sua posse a licença referida no parágrafo (a)(1) desta seção e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física, quando requeridos, todos válidos e adequados ao tipo de avião e à função que exerce enquanto engajada em operações segundo este regulamento; e	(2) tenha em sua posse a licença referida no parágrafo (a)(1) desta seção e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física <u>médico aeronáutico</u> , quando requeridos, todos válidos e adequados ao tipo de avião e à função que exerce enquanto engajada em operações segundo este regulamento; e	Atualização de nomenclatura, conforme o RBAC nº 67.
SUBPARTE N – PROGRAMAS DE TREINAMENTO	SUBPARTE N – PROGRAMAS DE TREINAMENTO	
121.411 Qualificações: examinador credenciado em avião e examinador credenciado em simulador	121.411 Qualificações: examinador credenciado em avião e examinador credenciado em simulador	
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	
(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo, navegador ou comissário de voo, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo, navegador ou comissário de voo, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo, que não tem emissão de licença prevista no RBAC nº 63 e não é mais utilizado pelas aeronaves atualmente.
(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando,	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando,	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.

<p>mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	<p>mecânico de voo ou navegadorcomissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	
<p>(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	<p>(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegadorcomissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	<p>Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.</p>
<p>(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um CMA de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce;</p>	<p>(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um CMA de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce, de acordo com o RBAC nº 67;</p>	<p>O requisito também deve ser aplicável a comissários, que não são tripulantes de voo, segundo o RBAC nº 01.</p> <p>Além disso, deixa-se a definição das classes de CMA adequadas a cada função definidas no RBAC nº 67.</p>
<p>(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:</p>	<p>(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador credenciado em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:</p>	
<p>(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado médico aeronáutico (CMA), requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	<p>(1) possua as licenças e habilitações, exceto o certificado médico aeronáutico (CMA), requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegadorcomissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;</p>	<p>Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.</p>
<p>(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;</p>	<p>(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegadorcomissário de voo em operações segundo este regulamento;</p>	<p>Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.</p>

(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador <u>comissário de voo</u> em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
121.412 Qualificações: instrutor de voo em avião e instrutor de voo em simulador	121.412 Qualificações: instrutor de voo em avião e instrutor de voo em simulador	
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em avião em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, com respeito ao particular tipo de avião envolvido, essa pessoa:	
(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como apropriado, em operações segundo este regulamento;	(1) possua a licença e as habilitações que necessitaria possuir para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador <u>comissário de voo</u> , como apropriado, em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado, com sucesso, as apropriadas fases de treinamento para o avião envolvido, incluindo treinamento periódico, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador <u>comissário de voo</u> , como aplicável, em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador ou comissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador ou comissário de voo, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador.
(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.413, incluindo treinamento e prática de voo em avião para treinamento inicial e de transição;	(4) tenha completado, com sucesso, os aplicáveis requisitos de treinamento de 121.41 3 ⁴³ , incluindo treinamento e prática de voo em avião para treinamento inicial e de transição;	Correção de referência, pois é a seção 141.414 que trata do instrutor.

(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe válido e adequado às funções que exerce;	(5) se estiver trabalhando como tripulante de voo requerido deve possuir um certificado de capacidade física de 1ª ou 2ª classe CMA válido e adequado às funções que exerce;	O requisito também deve ser aplicável a comissários, que não são tripulantes de voo, segundo o RBAC nº 01. Além disso, atualiza-se a nomenclatura de CCF para CMA deixa-se a definição das classes de CMA adequadas a cada função definidas no RBAC nº 67.
(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	(c) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como instrutor de voo em simulador, ou em dispositivo de treinamento de voo, em um programa de treinamento estabelecido segundo este regulamento, a menos que, com respeito ao particular avião envolvido, atenda às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou:	
(1) possua as licenças e habilitações, exceto o CMA, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	(1) possua as licenças e habilitações, exceto o CMA, requeridas para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou comissário de voo navegador, como aplicável, em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento;	(2) tenha completado satisfatoriamente as apropriadas fases do treinamento para o avião, incluindo treinamento periódico, que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou comissário de voo navegador em operações segundo este regulamento;	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou navegador em operações segundo este regulamento; e	(3) tenha completado satisfatoriamente os apropriados exames de proficiência ou de competência que sejam requeridos para trabalhar como piloto em comando, mecânico de voo ou comissário de voo navegador em operações segundo este regulamento; e	Retirada de menção a navegador de voo e inclusão de comissário de voo.
121.413 Requisitos para treinamento inicial, treinamento de transição e exames: examinadores credenciados em avião e examinadores credenciados em simulador	121.413 Requisitos para treinamento inicial, treinamento de transição e exames: examinadores credenciados em avião e examinadores credenciados em simulador	
(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado de pilotos em avião, para um	(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador credenciado de pilotos em avião e para um	Retirada de menção a navegador de voo.

examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	
(4) para um examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião, treinamento para assegurar competência no desempenho de seus deveres.	(4) para um examinador credenciado de mecânicos de voo em avião e para um examinador credenciado de navegadores em avião , treinamento para assegurar competência no desempenho de seus deveres.	Retirada de menção a navegador de voo.
121.414 Requisitos para treinamento inicial, treinamento de transição e exames: instrutores de voo em avião e instrutores de voo em simulador	121.414 Requisitos para treinamento inicial, treinamento de transição e exames: instrutores de voo em avião e instrutores de voo em simulador	
(e) O treinamento em voo inicial e de transição para instrutores de voo de pilotos em avião, instrutores de mecânicos de voo em avião e instrutores de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	(e) O treinamento em voo inicial e de transição para instrutores de voo de pilotos em avião, e instrutores de mecânicos de voo em avião e instrutores de navegadores em avião deve incluir o seguinte:	Retirada de menção a navegador de voo.
(4) para instrutores de mecânicos de voo em avião e para instrutores de navegadores, treinamento de voo em avião de modo a assegurar competência no desempenho de seus deveres.	(4) para instrutores de mecânicos de voo em avião e para instrutores de navegadores , treinamento de voo em avião de modo a assegurar competência no desempenho de seus deveres.	Retirada de menção a navegador de voo.
121.420 Navegadores. treinamento de solo inicial e de transição	121.420 Navegadores. treinamento de solo inicial e de transição [Reservado]	Seção reservada e conteúdo suprimido, devido à retirada da previsão de treinamento a navegador (licença que não é prevista no RBAC n° 63 e que não é requerida para nenhuma aeronave atualmente).
(a) O treinamento de solo inicial e de transição para navegadores deve incluir instrução sobre os assuntos especificados em 121.419(a), como apropriado para seus deveres e responsabilidades, e sobre o seguinte no que diz respeito ao tipo particular de avião: (1) limitações das velocidades de subida, cruzeiro e descida; (2) cada item do equipamento de navegação instalado, incluindo os apropriados equipamentos rádio, radar e outros equipamentos eletrônicos;	(a) O treinamento de solo inicial e de transição para navegadores deve incluir instrução sobre os assuntos especificados em 121.419(a), como apropriado para seus deveres e responsabilidades, e sobre o seguinte no que diz respeito ao tipo particular de avião: (1) limitações das velocidades de subida, cruzeiro e descida; (2) cada item do equipamento de navegação instalado, incluindo os apropriados equipamentos rádio, radar e outros equipamentos eletrônicos;	

<p>(3) desempenho do avião;</p> <p>(4) sistemas e instrumentos indicadores de velocidade, temperatura e pressão;</p> <p>(5) limitações da bússola magnética e métodos de compensação;</p> <p>(6) cartas e dados de controle de cruzeiro, incluindo razão de consumo de combustível;</p> <p>(7) quaisquer outras instruções como necessário para assegurar sua competência.</p> <p>(b) O treinamento de solo inicial para navegadores deve consistir de pelo menos as seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos especificados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415(a), a menos que reduzidas conforme 121.405:</p> <p>(1) aviões do grupo I:</p> <p>(i) com motores convencionais – 16 horas; e</p> <p>(ii) com motores turboélice – 32 horas.</p> <p>(2) aviões do grupo II – 32 horas</p>	<p>(3) desempenho do avião;</p> <p>(4) sistemas e instrumentos indicadores de velocidade, temperatura e pressão;</p> <p>(5) limitações da bússola magnética e métodos de compensação;</p> <p>(6) cartas e dados de controle de cruzeiro, incluindo razão de consumo de combustível;</p> <p>(7) quaisquer outras instruções como necessário para assegurar sua competência.</p> <p>(b) O treinamento de solo inicial para navegadores deve consistir de pelo menos as seguintes horas programadas de instrução sobre os assuntos especificados no parágrafo (a) desta seção e em 121.415(a), a menos que reduzidas conforme 121.405;</p> <p>(1) aviões do grupo I:</p> <p>(i) com motores convencionais – 16 horas; e</p> <p>(ii) com motores turboélice – 32 horas.</p> <p>(2) aviões do grupo II – 32 horas</p>	
121.427 Treinamento periódico	121.427 Treinamento periódico	
(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:	
(3) para navegadores, suficiente treinamento em avião e um exame em avião para assegurar competência com respeito aos procedimentos operacionais e equipamentos de navegação a serem utilizados e familiaridade com informações essenciais de navegação pertinentes às rotas do detentor de certificado que requerem um navegador.	(3) para navegadores, suficiente treinamento em avião e um exame em avião para assegurar competência com respeito aos procedimentos operacionais e equipamentos de navegação a serem utilizados e familiaridade com informações essenciais de navegação pertinentes às rotas do detentor de certificado que requerem um navegador.	<u>Conteúdo suprimido, devido à retirada da previsão de treinamento a navegador (licença que não é prevista no RBAC nº 63 e que não é requerida para nenhuma aeronave atualmente).</u>
SUBPARTE O – QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES	SUBPARTE O – QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES	
121.432 Geral	121.432 Geral	
(b) Nenhum detentor de certificado pode conduzir um exame de voo ou qualquer treinamento durante operações segundo este regulamento, exceto os seguintes exames e treinamentos	(b) Nenhum detentor de certificado pode conduzir um exame de voo ou qualquer treinamento durante operações segundo este regulamento, exceto os seguintes exames e treinamentos	

requeridos por este regulamento ou pelo próprio detentor de certificado:	requeridos por este regulamento ou pelo próprio detentor de certificado:	
(2) treinamento de navegador conduzido sob a supervisão de um instrutor de navegação em voo;	(2) treinamento de navegador conduzido sob a supervisão de um instrutor de navegação em voo; [Reservado]	Parágrafo reservado e conteúdo suprimido, devido à retirada da previsão de treinamento a navegador (licença que não é prevista no RBAC nº 63 e que não é requerida para nenhuma aeronave atualmente).
121.437 Qualificação de pilotos. Documentos requeridos	121.437 Qualificação de pilotos. Documentos requeridos	
(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações internacionais que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido e adequado de acordo com o RBAC nº 67.	(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações internacionais que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido e adequado de acordo com o RBAC nº 67.	Deixa-se a definição das classes de CMA adequadas a cada função definidas no RBAC nº 67.
(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar um piloto em funções outras que não as citadas no parágrafo (a) desta seção, nem qualquer piloto pode trabalhar em tais funções, a menos que esse piloto possua pelo menos uma licença de piloto comercial, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido e adequado de acordo com o RBAC nº 67.	(b) Nenhum detentor de certificado pode empregar um piloto em funções outras que não as citadas no parágrafo (a) desta seção, nem qualquer piloto pode trabalhar em tais funções, a menos que esse piloto possua pelo menos uma licença de piloto comercial, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido e adequado de acordo com o RBAC nº 67.	Deixa-se a definição das classes de CMA adequadas a cada função definidas no RBAC nº 67.
121.439 Qualificação de piloto. Experiência recente	121.439 Qualificação de piloto. Experiência recente	A seção contém requisitos para comissários também.
(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como requerida em uma tripulação, assim como ninguém pode exercer a função de piloto ou de comissário de voo, a menos que essa pessoa:	(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como requerida em uma tripulação, assim como ninguém pode exercer a função de piloto ou de comissário de voo, em um avião a menos que essa pessoa:	Foi incluído “em um avião” no caput para esclarecer que a experiência recente deve ser obtida no tipo de avião em que o tripulante será empregado.
(1) se piloto, dentro dos 90 dias consecutivos precedentes, tenha realizado pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha. Os pousos e decolagens requeridos por	(1) se piloto, dentro dos 90 dias consecutivos precedentes, tenha realizado pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha . Os pousos e decolagens requeridos por	

<p>este parágrafo podem ser realizados em um simulador do avião provido com sistema de visualização e aprovado segundo 121.407 para manobras de pouso e decolagem. Qualquer piloto que não tenha realizado as 3 decolagens e os 3 pousos dentro de qualquer período de 90 dias consecutivos deve readquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção; e</p>	<p>este parágrafo podem ser realizados em um simulador do avião provido com sistema de visualização e aprovado segundo 121.407 para manobras de pouso e decolagem. Qualquer piloto que não tenha realizado as 3 decolagens e os 3 pousos dentro de qualquer período de 90 dias consecutivos deve readquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção; e</p>	
<p>(2) se comissário de voo, dentro dos 360 dias consecutivos precedentes tenha realizado pelo menos 10 ciclos (pouso e decolagem) no(s) tipo(s) de avião em que trabalha. Qualquer comissário de voo que não tenha realizado os 10 ciclos (pouso e decolagem) dentro de qualquer período de 360 dias consecutivos deve adquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção.</p>	<p>(2) se comissário de voo, dentro dos <u>12 meses calendáricos</u> 360 dias consecutivos precedentes tenha realizado pelo menos 10 ciclos (pouso e decolagem) no(s) tipo(s) de avião em que trabalha. Qualquer comissário de voo que não tenha realizado os 10 ciclos (pouso e decolagem) dentro <u>dos 12 meses calendáricos precedentes</u> de qualquer período de 360 dias consecutivos deve adquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção. <u>Sim, ele jh</u></p>	<p><u>Para maior clareza, o período de consideração de experiência recente foi estendido até o 12º mês calendárico precedente. Isso significa que, para uma operação em abril de 2020, podem ser consideradas as operações realizadas desde abril de 2019 até a data da operação.</u></p>
<p>(b) Além de estar em dia com todos os treinamentos e exames requeridos por este regulamento, um piloto ou um comissário de voo que não atenda aos requisitos do parágrafo (a) desta seção deve recuperar experiência recente como se segue:</p>	<p>(b) Além de estar em dia com todos os treinamentos e exames requeridos por este regulamento, um piloto ou um comissário de voo que não atenda aos requisitos do parágrafo (a) desta seção deve recuperar experiência recente como se segue:</p>	
<p>(1) sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado, executar, se piloto, pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização, se comissário de voo, realizar 4 ciclos (pouso e decolagem) em um avião em que trabalha. Quando for usado um simulador (no caso de pilotos) com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção;</p>	<p>(1) <u>se piloto, executar,</u> sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado, executar, se piloto, pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião <u>em que trabalha</u> ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização, se comissário de voo, realizar 4 ciclos (pouso e decolagem) em um avião em que trabalha. Quando for usado um simulador (no caso de pilotos) com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção;</p>	<p><u>Separação dos requisitos de comissários</u></p>
<p>(2) as decolagens e pousos requeridos pelo parágrafo (b) (1) desta seção devem incluir (no caso de pilotos): (i) pelo menos uma decolagem simulando falha do motor mais crítico;</p>	<p>(2) as decolagens e pousos requeridos pelo parágrafo (b) (1) desta seção devem incluir (no caso de pilotos): (i) pelo menos uma decolagem simulando falha do motor mais crítico;</p>	

<p>(ii) pelo menos um pouso a partir de aproximação ILS nos mínimos aprovados para o aeródromo e o avião; e (iii) pelo menos um pouso até parada total na pista.</p>	<p>(ii) pelo menos um pouso a partir de aproximação ILS nos mínimos aprovados para o aeródromo e o avião; e (iii) pelo menos um pouso até parada total na pista; e-</p>	
	<p><u>(3) se comissário de voo, executar, sob supervisão de instrutor ou examinador credenciado, 4 ciclos (pouso e decolagem) no tipo do avião em um período de até 90 dias, contabilizado entre o primeiro e o último ciclo sob supervisão.</u></p>	<p><u>Separação dos requisitos de comissários.</u> <u>Foi retirada a exigência de que a supervisão fosse feita com INSPAC ou examinador, passando a se permitir que a supervisão seja realizada por instrutor ou examinador credenciado. Acrescentou-se a necessidade de que os 4 ciclos sejam completados em um período de 90 dias.</u></p>