



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

DELIBERAÇÃO Nº 05/2009

Ao abrigo do disposto no artigo 173º do Código Aeronáutico (Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 Agosto) e da alínea *a*) do nº 2 do artigo 12 dos estatutos da Agência de Aviação Civil aprovado pelo Decreto-Lei nº 24/2008, de 12 de Julho, o Conselho de Administração da AAC aprovou a 4 de Junho de 2009 a segunda edição da Parte 4 – Registo e Marcas de Aeronaves e da Parte 8 – Operações, dos regulamentos de aviação civil de Cabo Verde (CV CAR) em versão portuguesa.

Estas novas edições que seguem o novo sistema de numeração dos CV CAR, reflectem, respectivamente, as últimas emendas ao Anexo 7 e aos Anexos 2 e 6 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e incluem alterações visando a sua harmonização com as melhores praticas internacionais.

Uma versão inglesa, não oficial, será publicada no site da AAC, em www.aac.cv.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 15 de Junho de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

REGULAMENTOS DE AVIAÇÃO CIVIL

CVCAR PARTE 4

MATRÍCULA E MARCAS DE AERONAVES

4. A GERAL

4. A.105 Aplicabilidade

(a) A Parte 4 determina os requisitos para a matrícula e marcas de aeronaves civis conforme as disposições do Código Aeronáutico de Cabo Verde.

(b) Esta Parte não se aplica aos balões-piloto meteorológicos utilizados exclusivamente para fins meteorológicos, ou aos balões livres não tripulados sem carga útil.

4. A.110 Definições

(a) Para efeitos da Parte 4, aplicam-se as seguintes definições:

- (1) **Dirigível.** Uma aeronave mais leve que o ar a motor.
- (2) **Balão.** Uma aeronave mais leve que o ar sem motor.
- (3) **Marca Comum.** Uma marca atribuída pela Organização da Aviação Civil Internacional à autoridade de registo de marcas comuns que regista aeronaves de um operador internacional numa base diferente da nacional.
- (4) **Autoridade de registo de marcas comuns.** A autoridade que mantém o registo não nacional, ou, se adequado, a parte do mesmo, em que as aeronaves de um operador internacional estejam registadas.
- (5) **Material à prova de fogo.** Um material capaz de resistir ao calor tão bem ou melhor que o aço quando as dimensões em ambos os casos sejam apropriadas para o fim específico.
- (6) **Giroplano.** Uma aeronave mais pesada que o ar a motor sustentada em voo pelas reacções do ar sobre um ou mais rotores que giram livremente sobre eixos substancialmente verticais.
- (7) **Aeronave mais pesada que o ar.** Qualquer aeronave cuja sustentação em voo decorra principalmente de forças aerodinâmicas.

(8) **Entidade operadora Internacional.** Uma entidade do tipo da que é contemplada no artigo 77º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

(9) **Aeronave mais leve que o ar.** Qualquer aeronave sustentada sobretudo pela sua impulsão no ar.

(10) **Ornitóptero.** Uma aeronave mais pesada que o ar sustentada em voo sobretudo pelas reacções do ar nos planos aos quais um movimento de batimento é transmitido.

4. A.120 Abreviaturas (reservado)

4. B. REQUISITOS DE MATRÍCULA

4. B.105 Geral

(a) Nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave civil, conforme classificada na N.I.: 4.B.105, dentro ou sobre Cabo Verde a não ser que:

(1) Para uma aeronave elegível para matrícula nos termos da legislação de Cabo Verde, a aeronave tenha sido registada pelo seu proprietário conforme as disposições destes regulamentos e a Autoridade tenha emitido um certificado de matrícula de aeronave, o qual deverá ser transportado a bordo dessa aeronave em todas as operações;

(2) Esteja registada noutro Estado Contratante da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944.

(b) Nos termos deste regulamento, uma aeronave não deverá ser registada ou continuar registada em Cabo Verde se:

- (1) A aeronave se encontrar registada fora de Cabo Verde;
- (2) Uma pessoa não qualificada tiver, como proprietária, qualquer direito legal ou de usufruto sobre a aeronave ou qualquer parte da mesma; ou
- (3) Não for do interesse público que a aeronave seja ou continue registada em Cabo Verde
- (4) A aeronave não estiver qualificada para lhe ser emitido um certificado de navegabilidade conforme especificado na Parte 5.

(c) Uma pessoa não deverá operar ou pilotar uma aeronave a não ser que a mesma traga pintado ou afixado, da forma exigida pela lei do Estado em que está registada, as marcas de nacionalidade e de matrícula exigidas pela referida lei.

(d) Uma aeronave não deverá trazer quaisquer marcas que pretendam indicar que a aeronave:

- (1) Está registada num Estado no qual não esteja de facto registada; ou
- (2) É uma aeronave de Estado pertencente a um determinado Estado, se não for de facto uma aeronave desse tipo, a menos que a autoridade adequada desse Estado tenha sancionado o uso de tais marcas.

4.B.110 Elegibilidade para matrícula

(a) Uma aeronave é elegível para efeitos de matrícula, se:

- (1) For propriedade de um cidadão de Cabo Verde, um cidadão de um Estado estrangeiro que esteja legalmente admitido para residência permanente em Cabo Verde, uma sociedade legalmente organizada e a efectuar negócios nos termos das leis de Cabo Verde, ou uma entidade governamental de Cabo Verde;
- (2) Não estiver registada sob as leis de qualquer país estrangeiro; e
- (3) A aeronave possuir um Certificado de Aceitação do Tipo emitido de acordo com a Parte 5.

(b) As seguintes pessoas são qualificadas para serem os proprietários de um direito legal ou de usufruto sobre uma aeronave registada em Cabo Verde, ou parte da mesma:

- (1) O Governo de Cabo Verde;
- (2) Cidadãos de Cabo Verde ou pessoas de boa fé residentes em Cabo Verde; e
- (3) Pessoas colectivas constituídas sob as leis de Cabo Verde;

(c) Se uma aeronave for locada ou for objecto de um contrato de locação, fretamento ou locação-venda relativamente a uma pessoa qualificada sob o parágrafo (b), a Autoridade pode registar a aeronave nos nomes das partes do acordo de fretamento ou locação-venda se estiver convencida de que a aeronave possa de outra forma continuar registada durante a duração da locação, fretamento ou locação-venda.

4.B.115 candidatura a um certificado de matrícula

(a) O candidato que pretenda importar o primeiro de um tipo de aeronave para Cabo Verde deverá candidatar-se junto da Autoridade à emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo, num formulário e do modo determinado pela Autoridade;

(b) Uma pessoa que pretenda registar uma aeronave em Cabo Verde deve apresentar uma candidatura para matrícula da aeronave à Autoridade num formulário e de um modo aceitável para a Autoridade. Cada candidatura deverá:

- (1) Certificar quanto à elegibilidade para matrícula, conforme definido no 4.B.110 a);
- (2) Fornecer provas que identifiquem a propriedade; e
- (3) Ser assinada a tinta.

(c) A taxa prevista na lei será paga com a candidatura para matrícula da aeronave junto da Autoridade.

(d) A candidatura para a matrícula de uma aeronave em Cabo Verde pode ser feita pelo proprietário ou em nome do mesmo, desde que:

- (1) O candidato tenha legalmente direitos sobre a aeronave;
- (2) Uma notificação por escrito seja submetida à Autoridade identificando a pessoa que procedeu à candidatura em nome do proprietário;
- (3) No caso de uma pessoa colectiva, uma notificação por escrito identificando um responsável da pessoa colectiva (e endereço) que pode ser provido de documentos, incluindo o certificado de matrícula emitido pela Autoridade;
- (4) Para as aeronaves importadas com matrícula anterior de um país estrangeiro, uma declaração emitida pela autoridade responsável pela matrícula da aeronave nesse país a informar da data em que a matrícula foi cancelada.

Nota: Ver N.I.: 4.B.115 para os elementos relativos à candidatura.

4.B.120 registo de aeronaves

(a) Ao receber uma candidatura para matrícula de uma aeronave e estando convencida de que a aeronave possa ser devidamente registada, a Autoridade deverá registar a aeronave, e deverá incluir no registo e no certificado de matrícula da aeronave os seguintes elementos -

- (1) O número do certificado;
- (2) A marca de nacionalidade da aeronave, e a marca de matrícula que lhe são atribuídas pela Autoridade;
- (3) O nome do fabricante e a designação da aeronave dada pelo fabricante;

(4) O número de série da aeronave;

(5) O nome e o endereço de cada pessoa que tenha, como proprietária, um interesse legal sobre a aeronave ou uma parte da mesma ou, no caso de um contrato de locação ou acordo financeiro, os nomes e endereços do locador e locatário ou, se for o caso, do financiador; e

(6) As condições sob as quais está registada.

(b) O registo de um balão livre não tripulado deverá conter:

- (1) A data, hora e local da declaração de aptidão;
- (2) O tipo de balão;
- (3) O nome do operador;

(c) Tal como exigido pelo Código Aeronáutico de Cabo Verde, a Autoridade fará manter um registo de aeronaves indicando para cada aeronave registada por Cabo Verde a informação registada no certificado de matrícula da aeronave, e quaisquer outras informações exigidas pela Autoridade.

4.B.125 certificado de registo de aeronaves

(a) A Autoridade deverá fornecer à pessoa ou pessoas em cujo nome ou nomes a aeronave esteja registada (neste regulamento referida como o “proprietário registado”) um certificado de registo que deverá incluir os elementos especificados na N.I.: 4.B.125 e a data em que foi emitido o certificado.

(b) Sujeito ao regulamento 4.B.110, se a qualquer momento depois de uma aeronave ter sido registada em Cabo Verde uma pessoa não qualificada passar a ter, como proprietária, um direito legal ou de usufruto sobre a aeronave ou uma parte da mesma, ou a propriedade dessa aeronave for transferida para uma pessoa não qualificada sob as disposições do regulamento 4.B.110, o registo da aeronave deverá consequentemente tornar-se nulo e o certificado de registo deverá ser imediatamente devolvido pelo proprietário registado à Autoridade para cancelamento.

(c) A certificação da matrícula da aeronave será emitida pela Autoridade, sob o formulário constante na N.I.: 4.B.125 no tamanho determinado pela Autoridade.

Nota: Ver N.I.: 4.B.125 para os elementos relativos ao certificado de registo de aeronaves.

4.B.130 Alteração dos elementos de matrícula

(a) Uma pessoa registada como proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde deverá informar imediatamente a Autoridade por escrito acerca de:

- (1) Qualquer alteração dos elementos que foram fornecidos à Autoridade aquando da candidatura para a matrícula da aeronave;
- (2) A destruição da aeronave ou a sua retirada permanente de uso;
- (3) No caso de uma aeronave registada de acordo com o regulamento 4.B.110 (c), o término do contrato de locação, fretamento ou locação-venda.

(b) A referência ao proprietário registado da aeronave inclui, no caso de uma pessoa falecida, o seu representante legal e, no caso de uma pessoa colectiva que tenha sido dissolvida, o seu sucessor.

4.B.135 Alteração da propriedade de aeronave

(a) Qualquer pessoa que se torne o proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde deverá informar imediatamente a Autoridade, por escrito, acerca desse facto.

(b) A Autoridade pode, sempre que surja necessário ou conveniente fazê-lo, para aplicar estes regulamentos ou para actualização ou, pelo contrário, para corrigir os elementos introduzidos no registo, alterar o registo, ou cancelar a matrícula da aeronave, e deverá cancelar essa matrícula se a Autoridade considerar que houve uma alteração da propriedade da aeronave.

4.B.140 Suspensão e revogação de um certificado de matrícula de aeronave

- (a) A Autoridade pode, sempre que considere ser de interesse público, suspender provisoriamente, enquanto se aguarda uma investigação mais aprofundada, qualquer documento emitido, concedido, ou que tenha efeito nos termos destes regulamentos, desde que, quer tenha sido ou não concluída a tal investigação mais aprofundada, uma suspensão provisória nos termos deste regulamento, se não for terminada de outra forma, deixe de ter efeito após 28 dias.
- (b) A Autoridade pode, mediante a realização de uma investigação que tenha revelado motivos suficientes que lhe satisfaçam, e se considerar que tal é do interesse público, revogar, suspender ou modificar qualquer documento emitido ou concedido no âmbito destes regulamentos.
- (c) A Autoridade pode, sempre que considere que é do interesse público, impedir qualquer pessoa ou aeronave de voar.
- (d) O titular ou qualquer pessoa que tenha a posse ou guarda de quaisquer documentos que tenham sido revogados, suspensos ou modificados nos termos destes regulamentos, deverá entregar os mesmos à Autoridade no prazo de 14 dias a contar da data da revogação, suspensão ou modificação.
- (e) O fim das actividades ou a perda dos requisitos estabelecidos em 4.B.110 a) 1) resultará no cancelamento automático da matrícula.
- (f) A violação de qualquer condição com sujeição à qual qualquer documento tenha sido concedido ou emitido ao abrigo destes regulamentos deverá tornar o documento inválido enquanto durar a violação.

4.C. MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA**4.C.105 Aplicabilidade**

- (a) Esta Subparte determina os requisitos de identificação e marcação de aeronaves civis registadas em Cabo Verde.

4.C.110 Geral

- (a) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave civil registada em Cabo Verde a menos que esta exiba as marcas de nacionalidade e de matrícula em conformidade com os requisitos desta secção.
- (b) A menos que seja autorizado em contrário pela Autoridade, uma pessoa não deverá aplicar a qualquer aeronave um desenho, marca, ou símbolo que modifique ou confunda as marcas de nacionalidade e de matrícula.
- (c) As marcas não deverão ser tão semelhantes às marcas internacionais ao ponto de se confundirem com o Código Internacional de Sinais de Cinco Letras ou Códigos de Socorro ou outros códigos semelhantes de urgência.

Nota: Para referência a estes códigos, ver os Regulamentos das Telecomunicações Internacionais actualmente em vigor.

- (d) As marcas permanentes da nacionalidade e matrícula das aeronaves deverão:
- (1) Ser pintadas nas aeronaves ou afixadas por outros meios assegurando um grau semelhante de permanência;
 - (2) Não ter qualquer ornamentação;
 - (3) Contrastar com a cor de fundo; e
 - (4) Ser legíveis, e
 - (5) Manter-se sempre limpas e visíveis.

4.C.115 Exibição de marcas: geral

- (a) Um proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde deverá exibir a marca de nacionalidade "D4", indicando a nacionalidade

de Cabo Verde, seguida do número de matrícula da aeronave constituído por três letras romanas em maiúscula atribuídas pela Autoridade, com um hífen colocado entre a marca de nacionalidade e a de matrícula.

4.C.120 Medidas de marcas

- (a) Cada operador de uma aeronave deverá exibir as marcas na aeronave cumprindo os requisitos de medidas desta secção.
- (b) Altura. Os caracteres das marcas deverão ser de altura igual e:
- (1) No caso de uma aeronave mais pesada que o ar de asa fixa –
 - (i) *Asas.* A altura das marcas sobre a asa deve ser de pelo menos 50 centímetros; e
 - (ii) *Fuselagem (ou estrutura equivalente).* A altura das marcas na fuselagem (ou estrutura equivalente) deverá ser de pelo menos 30 centímetros, sem interferir com os contornos da fuselagem (ou estrutura equivalente) e;
 - (iii) *Superfícies da cauda vertical.* A altura das marcas na superfície da cauda vertical deverá ser de pelo menos 30 centímetros com um espaço livre de pelo menos 5 centímetros a partir dos bordos de ataque e de fuga da superfície da cauda.
 - (2) No caso de um giroavião:
 - (i) As marcas deverão ser de pelo menos 30 centímetros de altura, ou
 - (ii) Se a área da superfície da parte do giroavião onde as marcas vão ser aplicadas for insuficiente para permitir a conformidade com (i), o mais alto possível;
 - (iii) Em qualquer dos casos, a marca deve deixar um espaço livre de 5 centímetros a partir da extremidade da parte do giroavião onde as marcas são aplicadas e não deve interferir com os contornos do giroavião.
 - (iv) As marcas deverão ser verticais ou inclinadas ao mesmo ângulo, sendo o ângulo não superior a 30 graus em relação ao eixo vertical.
 - (3) A altura das marcas em aeronaves mais leves que o ar, que não balões livres não tripulados, deve ser de pelo menos 50 centímetros.
 - (4) As medidas das marcas em balões livres não tripulados deverão ser determinadas pela Autoridade, tendo em conta o tamanho da carga útil à qual a placa de identificação é afixada.
- (c) Largura. A largura de cada carácter (excepto a letra I e o número 1) e o comprimento do hífen deverão ser de dois terços da altura de um carácter.
- (d) Espessura. Os caracteres e hífenos deverão ser formados por linhas sólidas com a espessura de um sexto da altura de um carácter.
- (e) Espaçamento. Cada carácter deve estar separado daquele que imediatamente o precede ou segue, por um espaço de pelo menos um quarto da largura de um carácter. Um hífen deverá ser considerado como um carácter para o efeito.
- (f) Uniformidade. As marcas exigidas nesta Parte para as aeronaves de asa fixa devem ter a mesma altura, largura, espessura e espaçamento de ambos os lados da aeronave.

4.C.125 Casos especiais de tamanho e localização de marcas

- (a) Se qualquer uma das superfícies autorizadas para exibição das marcas exigidas for suficientemente grande para a exibição das marcas cumprindo os requisitos de medidas desta secção, e a outra não for, o operador deverá aplicar marcas de tamanho regulamentar na superfície maior.

(b) Se nenhuma superfície for suficientemente grande para marcas de tamanho regulamentar, a Autoridade pode aprovar marcas tão grandes quanto possível para exibição sobre a maior das duas superfícies.

(c) Se, em virtude da configuração da aeronave, não for possível aplicar as marcas nas aeronaves de acordo com esta Parte, o proprietário pode requerer à Autoridade um procedimento diferente.

4.C.130 Localização de marcas em aeronaves mais pesadas que o ar

(a) O operador de uma aeronave de asa fixa deverá exibir as marcas uma vez sobre a superfície inferior da estrutura da asa da seguinte forma:

- (1) Deverão estar localizadas na metade esquerda da superfície inferior da estrutura da asa, a não ser que se prolonguem por toda a superfície inferior da estrutura da asa.
- (2) Tanto quanto for possível, as marcas deverão estar localizadas equidistantes dos bordos de ataque e de fuga das asas.
- (3) O topo das letras e números virado para o bordo de ataque da asa.

(b) O operador de uma aeronave mais pesada que o ar com uma fuselagem (ou estrutura equivalente) e/ou uma superfície vertical da cauda deverá exibir as marcas exigidas nas superfícies verticais da cauda ou nos lados da fuselagem do seguinte modo:

- (1) Se exibidas nas superfícies verticais da cauda, horizontalmente em ambas as superfícies de uma única cauda vertical, ou sobre as superfícies externas de uma cauda multi-vertical.
- (2) Se exibidas nas superfícies de fuselagem, horizontalmente em ambos os lados da fuselagem entre o bordo de ataque da asa e o bordo de fuga do estabilizador horizontal.
- (3) Se as nacelas do motor ou outros acessórios estiverem localizados na área descrita no parágrafo (b) (2) e forem parte integrante da aeronave, o operador pode aplicar as marcas sobre as nacelas ou acessórios.

4.C.135 Localização de marcas em aeronaves mais leves que o ar

(a) Dirigíveis. O operador deverá aplicar as marcas nos dirigíveis de modo a aparecerem:

- (1) No casco, localizado longitudinalmente em cada lado do casco e na sua superfície superior sobre a linha de simetria; ou
- (2) Nas superfícies dos estabilizadores horizontais e verticais:
 - (i) Relativamente ao estabilizador horizontal, localizado na metade direita da superfície superior e na metade esquerda da superfície inferior, com os topos das letras e números virados para o bordo de ataque; e
 - (ii) Relativamente ao estabilizador vertical, localizado na metade inferior de cada lado do estabilizador, com as letras e números aplicados horizontalmente.

(b) Balões Esféricos (à exceção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem em dois lugares diametralmente opostos entre si e localizadas perto da circunferência máxima horizontal do balão.

(c) Balões não esféricos (à exceção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem em cada lado, localizadas perto da secção transversal máxima do balão imediatamente acima da banda de cordame ou dos pontos de fixação dos cabos de suspensão do cesto.

(d) Aeronaves mais leves que o ar (à exceção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas laterais de modo a serem visíveis tanto dos lados como do solo.

(e) Balões livres não tripulados. O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem na placa de identificação.

4.C.140 Venda de aeronaves: remoção de marcas

(a) Quando uma aeronave que está registada em Cabo Verde for vendida, o titular do certificado de matrícula da aeronave deverá

formalmente solicitar e obter a anulação da matrícula da aeronave e remover, antes da sua entrega ao comprador, todas as marcas de nacionalidade e de matrícula de Cabo Verde, a menos que o comprador seja um cidadão ou outra entidade legal conforme determinado em 4.B.110 (a) (1).

4.C.145 Placa de identificação requerida

(a) O operador deverá afixar em cada aeronave registada sob as leis de Cabo Verde uma placa de identificação —

- (1) Contendo o tipo, modelo, número de série, e marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave;
- (2) Concebida de metal à prova de fogo ou outro material à prova de fogo de propriedades físicas adequadas;
- (3) Fixada à aeronave numa posição proeminente, perto da entrada principal ou, no caso de um balão livre não tripulado, afixada conspicuamente ao exterior da carga útil.

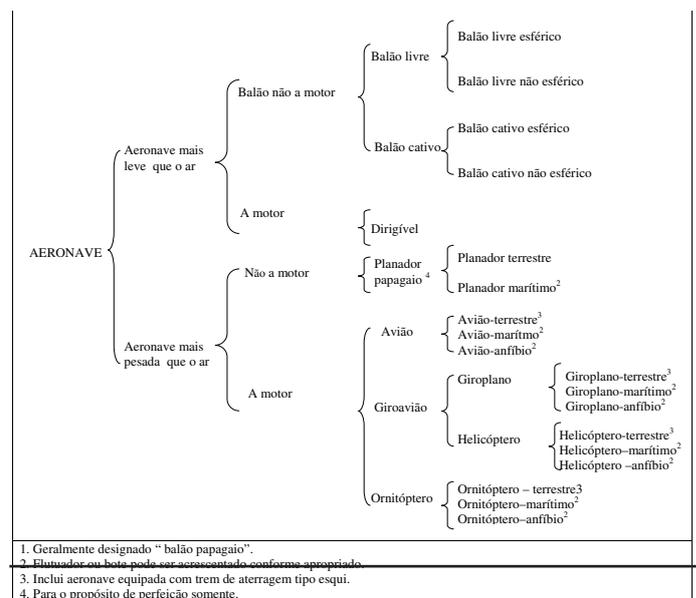
NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

CVCAR Parte 4 – Matrícula e marcas de aeronaves

NI 4.B.105 Geral

(a) Classificação das aeronaves

Quadro 1 – Classificação das Aeronaves



IS 4.B.115 Candidatura a um certificado de matrícula de aeronave

(a) A candidatura deverá conter a seguinte informação:

- (1) Uma descrição da aeronave que a identifique através de referência ao seu fabricante, o seu tipo e modelo conforme designado pelo seu fabricante, e o número de série atribuído à mesma pelo seu fabricante;
- (2) Se a aeronave tiver estado previamente registada em Cabo Verde ou em qualquer outro local, os elementos da matrícula;
- (3) Elementos da marca de matrícula, se tiver sido reservada para a aeronave;
- (4) O nome e endereço de cada pessoa que possua um direito de propriedade sobre a aeronave e uma descrição do direito de propriedade da pessoa;
- (5) O nome e endereço do proprietário registado se diferente do indicado no parágrafo (4);
- (6) Estação física onde a aeronave será normalmente estacionada;
- (7) Nome e assinatura do candidato; e
- (8) Data da candidatura.

CV-CAR PARTE 8

OPERAÇÕES

8.A GERAL

8.A.100 APLICABILIDADE E DEFINIÇÕES

8.A.105 Aplicabilidade

(a) A Parte 8 determina os requisitos para:

- (1) Operações conduzidas por um membro da tripulação de voo ou por um titular de AOC certificado em Cabo Verde que opere aeronaves registadas em Cabo Verde.
- (2) Operações com aeronaves registadas no estrangeiro efectuadas por titulares de um AOC de Cabo Verde.
- (3) Operações com aeronaves dentro de Cabo Verde efectuadas por um membro da tripulação de voo ou por um titular de um AOC de um outro Estado.

(b) Para as operações fora de Cabo Verde, todos os operadores e pilotos de Cabo Verde deverão cumprir com estes requisitos a não ser que o cumprimento resulte numa violação das leis do Estado no qual a operação é conduzida.

Nota: Nos casos em que um requisito em particular seja aplicável apenas a um segmento particular de operações de aviação, este será identificado através de uma referência a essas operações em particular, tais como “transporte aéreo comercial” ou “aviões não turbojacto ou turbofan de pequenas dimensões.”

Nota: As subsecções específicas não aplicáveis aos operadores estrangeiros irão incluir a frase “Este requisito não é aplicável a operadores estrangeiros.”

8.A.110 Definições

(a) Para os fins da Parte 8, aplicam-se as seguintes definições:

- (1) **Assentos de passageiros numa fila de saída.** Os assentos que têm acesso directo a uma saída, e os assentos numa fila de assentos através da qual os passageiros teriam de passar para ter acesso a uma saída, desde o primeiro assento mais perto da saída até ao primeiro corredor mais perto da saída. Um assento de passageiro com “acesso directo” significa um assento a partir do qual o passageiro pode prosseguir directamente para a saída sem entrar num corredor ou contornar uma obstrução.
- (2) **Comprimento efectivo da pista.** A distância para aterragem a partir do ponto em que o plano livre de obstáculos associado ao extremo de aproximação final da pista intercepta a linha central da pista até ao extremo distante.
- (3) **Diário de navegação.** Um formulário assinado pelo PIC de cada voo no qual fica registada a matrícula da aeronave, os nomes e funções atribuídas dos membros da tripulação, o tipo de voo e a data, local e hora da partida e chegada.
- (4) **Fases críticas do voo.** As partes das operações que envolvem a rolagem, descolagem e aterragem, e todas as operações de voo abaixo dos 10,000 pés, exceptuando o voo de cruzeiro.
- (5) **Heliponto.** Um heliporto localizado numa estrutura ao largo, fixa ou flutuante.
- (6) **Heliporto.** Um aeródromo ou espaço definido numa estrutura destinada a ser utilizada total ou parcialmente para a partida, chegada ou o movimento de superfície de helicópteros.
- (7) **Lista Mestra de Equipamento Mínimo (MMEL).** Uma lista estabelecida para um tipo de aeronave em particular pelo fabricante com a aprovação do Estado do Desenho contendo itens, podendo um ou mais dos quais estar inoperativo no início do voo. A MMEL pode estar associada a condições de operação, limitações ou procedimentos especiais. A MMEL fornece a base para o desenvolvimento, revisão e aprovação pela Autoridade da MEL de um operador individual.

- (8) **Motor crítico.** O motor cuja falha teria o pior efeito na performance ou as qualidades de manobra de uma aeronave.
- (9) **Operação geral de aviação.** Uma operação de aviação que não uma operação de transporte aéreo comercial ou uma operação de trabalho aéreo.
- (10) **Período de serviço.** O tempo total de serviço a partir do momento em que uma pessoa identificada nesta Parte 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.
- (11) **Período de descanso.** Um período passado em terra durante o qual o operador libera um membro da tripulação de voo de todo o serviço.
- (12) **Período de Serviço de Voo.** O tempo total a partir do momento em que um membro da tripulação de voo inicia o serviço, imediatamente depois de um período de descanso e antes de efectuar um voo ou um série de voos, até ao momento em que o membro da tripulação de voo é libertado de todos os deveres tendo completado tal voo ou série de voos.
- (13) **Piloto de substituição em cruzeiro.** Um membro da tripulação de voo que é nomeado para desempenhar tarefas de piloto durante um voo de cruzeiro para permitir que o PIC ou o co-piloto obtenha o descanso previsto.
- (14) **Piloto verificador (avião).** Uma pessoa que está qualificada, e tem permissão, para conduzir uma verificação num avião, num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo de avião em particular, para o titular de um AOC em particular.
- (15) **Piloto verificador (simulador).** Uma pessoa que está qualificada para conduzir uma verificação, mas apenas num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo de aeronave em particular, para o titular de um AOC em particular.
- (16) **Plano operacional de voo.** O plano do operador para a condução em segurança do voo com base em considerações sobre a performance da aeronave, outras limitações de operação e condições previstas pertinentes à a rota a ser seguida e aos aeródromos ou heliportos de que se trate.
- (17) **Plano livre de obstáculos.** Um plano com inclinação ascendente a partir da pista de aterragem numa inclinação de 1:20 em relação à horizontal e tangente a, ou franqueando todos os obstáculos dentro de uma área especificada que circunde a pista conforme demonstrado numa vista de perfil dessa área. Na vista de plano, a linha central da área especificada coincide com a linha central da pista de aterragem, iniciando-se no ponto em que o plano livre de obstáculos intercepta a linha central da pista e prossegue para um ponto a pelo menos 460 m (1,500 pés) do ponto inicial. Daí em diante, a linha central coincide com a trajectória da descolagem sobre o terreno (no caso de descolagens) ou com a correspondente à aproximação por instrumentos (no caso de aterragens), ou quando a trajectória aplicável de uma destas não tiver sido estabelecida, ela prossegue de modo correspondente a voltas de pelo menos 1,200 m (4,000 pés) de raio até atingir um ponto para além do qual o plano livre de obstruções franqueia todos os obstáculos. Esta área estende-se lateralmente por 60 m (200 pés) de cada lado da linha central, no ponto em que o plano da área livre de obstáculos cruza a pista, e continua com esta largura até ao fim da pista; de seguida aumenta de modo uniforme para 150 m (500 pés) de cada lado da linha central num ponto a 450 m (1,500 pés) desde a intercepção do plano da área livre de obstáculos com a pista, e daí em diante, estende-se lateralmente por 150 m (500 pés) em cada lado da linha central.
- (18) **Ponto de decisão para a aterragem.** O ponto usado na determinação da performance da aterragem a partir do qual, ocorrendo uma falha do motor neste ponto, possa ser continuada a aterragem em segurança ou iniciada uma aterragem falhada.

(19) **Ponto de decisão para a descolagem.** O ponto usado na determinação da performance de descolagem de um helicóptero da Classe 1 a partir do qual, ocorrendo uma falha do motor neste ponto, se possa interromper a descolagem ou continuar em condições de segurança.

(20) **Ponto definido antes da aterragem.** O ponto, dentro da fase de aproximação e aterragem, após o qual a capacidade do helicóptero da Classe 2 para continuar o voo em segurança, com um motor inoperativo não fica assegurada e uma aterragem forçada pode ser necessária.

(21) **Ponto definido após a descolagem.** O ponto, dentro da fase da descolagem e da subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero da Classe 2 para continuar o voo em segurança, com um motor inoperativo não fica assegurada e uma aterragem forçada pode ser necessária.

(22) **Tempo de voo.** O período total tempo a partir do momento em que a aeronave inicia o movimento com o fim de descolar até ao momento em que finalmente se imobiliza no final do voo.

(23) **Tempo de voo de operação em linha.** O tempo de voo registado pelo PIC ou pelo co-piloto enquanto em serviço remunerado para o titular de um AOC.

(24) **Transporte em serviço.** O tempo dispendido no transporte numa aeronave (a mando do titular do AOC) para ou da base de um membro da tripulação.

(25) **Voo.** O período desde a descolagem até à aterragem.

8.A.115 Abreviaturas

(a) As seguintes abreviaturas são usadas na Parte 8:

- (1) AFM – Manual de Voo do Avião
- (2) AGL – Acima do Nível do Solo
- (3) AOC – Certificado de Operador Aéreo
- (4) AOM – Manual de Operação da aeronave
- (5) APU – Unidade Auxiliar de Potência
- (6) ATC – Controlo de Tráfego Aéreo
- (7) ATSU – Unidade de Serviço de Tráfego Aéreo
- (8) CAT – Categoria
- (9) CDL – Lista de Desvio de Configuração
- (10) CP – Co-Piloto
- (11) CRM – Gestão de Recursos de Pessoal de Voo
- (12) DH – Altitude de Decisão
- (13) ETA – Hora Prevista de Chegada
- (14) ETOPS – Operações Prolongadas com Aviões Bimotores
- (15) FE – Engenheiro de Voo
- (16) FL – Nível de Voo
- (17) GPS – Sistema de Posicionamento Global
- (18) IFR – Regras de Voo por Instrumentos
- (19) IA – Autorização de Inspecção
- (20) IMC – Condições Meteorológicas por Instrumentos
- (21) INS – Sistema Inercial de Navegação
- (22) LDA – Ajuda de Localização
- (23) LOC – Localizador
- (24) LORAN – Navegação a Grande Distância

(25) LVTO – Descolagem com Baixa Visibilidade

(26) MDA – Altitude Mínima de Decisão

(27) MEA – Altitude Mínima em Rota

(28) MEL – Lista de Equipamento Mínimo

(29) MMEL – Lista Mestre de Equipamento Mínimo

(30) MNPS – Especificações de Performance Mínima de Navegação.

(31) MOCA – Altitude Mínima Livre de Obstruções

(32) MSL – Nível Médio do Mar

(33) NOTAM – Aviso aos Aviadores

(34) RFM – Manual de Voo do Giroavião

(35) RVR – Alcance Visual da Pista

(36) RVSM – Separação Vertical Mínima Reduzida

(37) PBE – Equipamento Protector da Respiração

(38) PIC – Piloto Comandante

(39) SCA – Chefe de Cabina

(40) TACAN – Sistema Tático de Navegação Aérea

(41) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves

(42) VMC – Condições Meteorológicas de Voo Visual

(43) VSM – Separação Vertical Mínima

(44) V_1 – Velocidade de Decisão para a Descolagem.

(45) V_{mo} – Velocidade máxima de operação.

(46) V_{so} – Velocidade de perda ou a velocidade mínima de voo estabilizado na configuração para a aterragem.

8.B REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÕES

8.B.100 REQUISITOS PARA AERONAVES

8.B.105 Marcas de matrícula

(a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave registada em Cabo Verde a não ser que esta ostente as marcas adequadas determinadas na Parte 4.

8.B.110 Navegabilidade das aeronaves civis

(a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil a não ser que esta esteja em condições de navegabilidade.

(b) Cada PIC deverá determinar se uma aeronave está em condições para um voo em segurança.

(c) O PIC deverá interromper um voo logo que seja viável se ocorrer uma condição de falta de navegabilidade, mecânica, eléctrica ou estrutural.

8.B.115 Restrições operacionais do certificado de navegabilidade especial

(a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave com um certificado de navegabilidade especial excepto conforme estabelecido nas limitações emitidas com esse certificado.

8.B.120 Equipamento e instrumentos da aeronave

(a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave a não ser que esta esteja equipada com os instrumentos e equipamento de navegação requeridos conforme adequados ao tipo de operação de voo conduzida e à rota a ser seguida.

Nota: Os instrumentos e equipamentos requeridos para operações específicas são listados na Parte 7.

8.B.125 Equipamento e instrumentos inoperativos

(a) Nenhuma pessoa poderá fazer descolar uma aeronave com equipamento ou instrumentos instalados inoperativos, excepto conforme for autorizado pela Autoridade.

(b) O titular de um AOC não deverá operar uma aeronave multi-motor com equipamento ou instrumentos instalados inoperativos a não ser que as seguintes condições sejam cumpridas:

- (1) Exista uma Lista de Equipamento Mínimo aprovada para essa aeronave.
- (2) A Autoridade tenha emitido ao titular do AOC as especificações de operações autorizando operações de acordo com uma Lista de Equipamento Mínimo aprovada. A tripulação de voo deverá ter sempre acesso directo antes do voo a toda a informação contida na Lista de Equipamento Mínimo aprovada através de material impresso ou outros meios aprovados pela Autoridade nas especificações de operações do titular do AOC. Uma Lista de Equipamento Mínimo aprovada, conforme autorizado pelas especificações de operações, constitui uma modificação aprovada do desenho do tipo, sem que uma certificação seja requerida.
- (3) A Lista de Equipamento Mínimo aprovada deve:
 - (i) Ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (c) desta secção.
 - (ii) Estipular a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamento inoperativos.
- (4) Os registos que identificam os instrumentos e equipamento inoperativos e a informação requerida pelo parágrafo (b)(3)(ii) desta secção devem ser disponibilizados ao piloto.
- (5) A aeronave seja operada sob todas as condições e limitações aplicáveis contidas na Lista de Equipamento Mínimo e nas especificações de operações que autorizam o uso da Lista de Equipamento Mínimo.

(c) Os seguintes instrumentos e equipamento não podem ser incluídos na Lista de Equipamento Mínimo:

- (1) Instrumentos e equipamento que sejam requeridos especificamente ou de outra forma pelos requisitos de navegabilidade sob os quais a aeronave detém o certificado tipo e que sejam essenciais para operações em segurança sob todas as condições de operação.
- (2) Instrumentos e equipamento que uma directiva de navegabilidade requer que estejam em condição operável a não ser que a directiva de navegabilidade disponha de outra forma.
- (3) Instrumentos e equipamento requeridos para operações específicas sob a Parte 7, Parte 8 e ou Parte 9 destes regulamentos.

(d) Não obstante os parágrafos (c)(1) e (c)(3) desta secção, uma aeronave com instrumentos ou equipamento inoperativos poderá ser operada sob uma autorização especial de voo sob o regulamento 5.D.130 da Parte 5.

(e) A N.I. 8.B.125 estabelece limitações específicas sobre instrumentos e equipamento e inoperativos.

8.B.130 Requisitos de manual de voo, marcas e letreiros de aeronaves civis

(a) Nenhuma pessoa poderá fazer operar uma aeronave civil registada em Cabo Verde a não ser que esteja disponível na aeronave:

- (1) Um AFM ou um RFM actualizado e aprovado; ou
- (2) Um AOM aprovado pela Autoridade para o titular do AOC;
- (3) Se não existir um AFM ou um RFM, texto de manuais, marcas e letreiros aprovados, ou qualquer combinação destes, que forneçam ao PIC as limitações necessárias para a operação em condições de segurança.

(b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil dentro ou sobre Cabo Verde sem cumprir com as limitações de operação especificadas no AFM ou RFM aprovado, marcas e letreiros, ou conforme determinado de outra forma pela autoridade de certificação do Estado de Registo da aeronave.

(c) Cada AFM ou RFM deverá ser actualizado mediante a aplicação de modificações tornadas mandatórias pelo Estado de Registo.

(d) Cada operador deverá exibir na aeronave todas as placas, listas, marcas de instrumentos ou uma combinação das mesmas, contendo as limitações de operação determinadas pela autoridade de certificação do Estado de Registo da aeronave para apresentação visual.

8.B.135 Inspeções requeridas da aeronave e do equipamento

(a) A não ser que seja autorizado de outra forma pela Autoridade, nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil registada em Cabo Verde a não ser que esta tenha sido submetida às inspeções apropriadas requeridas pela Subparte 8.C.

8.B.140 Documentos a serem transportados na aeronave: todas as operações

(a) Excepto conforme estabelecido no §8.B.130, nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil em operações de transporte aéreo comercial a não ser que leve a bordo os seguintes documentos aprovados e em vigor:

- (1) Certificado de Matrícula;
- (2) Certificado de Navegabilidade;
- (3) Diário de Navegação da aeronave;
- (4) Licença de Rádio da aeronave;
- (5) Lista dos nomes dos passageiros e pontos de embarque e de destino, se aplicável.
- (6) Manifesto de carga incluindo informação sobre cargas especiais.
- (7) Caderneta Técnica da aeronave.
- (8) Uma cópia certificada como verdadeira do Certificado de Operador Aéreo e Especificações de Operações, se aplicável.
- (9) Certificado de ruído ou documento equivalente, se aplicável.
- (10) O AFM ou RFM, ou outros documentos contendo dados de performance e qualquer outra informação necessária para a operação da aeronave, a não ser que estes dados estejam disponíveis no Manual de Operações;
- (11) Parte(s) do Manual de Operações relevantes para a(s) operação(ões) realizada(s).
- (12) MEL.
- (13) Manual da Categoria II ou III, conforme aplicável.
- (14) Plano Operacional de Voo, para todos os voos internacionais.
- (15) Plano de voo do ATC apresentado.
- (16) Documentação de informação de NOTAMS.
- (17) Informação meteorológica.
- (18) Documentação de massa e centragem.
- (19) Lista dos passageiros em situações especiais.
- (20) Mapas e cartas actualizadas e adequadas para as rotas do voo proposto ou voos possivelmente desviados.

- (21) Formulários para cumprir com os requisitos de notificação da Autoridade e do titular do AOC.
- (22) Para os voos internacionais, uma declaração geral para a alfândega.
- (23) Qualquer documentação que possa ser requerida pela Autoridade ou Estados envolvidos num voo proposto.
- (24) As licenças adequadas para cada membro da tripulação.
- (25) Cópia da declaração de aptidão para o serviço, se existente, em vigor relativamente à aeronave.
- (26) Informação de busca e salvamento, para os voos internacionais.

(b) Excepto conforme disposto 8.B.130, nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil em operações de aviação geral ou operações de trabalho aéreo a não ser que leve a bordo os seguintes documentos aprovados e em vigor:

- (1) Certificado de Matrícula;
- (2) Certificado de Navegabilidade;
- (3) Diário de Navegação da aeronave.
- (4) Licença de Rádio da aeronave, para os voos internacionais.
- (5) Lista dos nomes dos passageiros e pontos de embarque e de destino, se aplicável;
- (6) Manifesto de carga incluindo informação sobre cargas especiais.
- (7) Cópia da declaração de aptidão para o serviço, se existente, em vigor relativamente à aeronave, ou caderneta técnica, conforme aplicável.
- (8) Certificado de ruído ou documento equivalente, quando a aeronave cumpre com os requisitos de ruído do Anexo 16.
- (9) O AFM ou RFM, para aviões ou helicópteros.
- (10) Manual da Categoria II ou III, conforme aplicável.
- (11) Plano Operacional de Voo, para todos os voos internacionais.
- (12) Documentação de informação de NOTAMS.
- (13) Mapas e cartas actualizadas e adequadas para as rotas do voo proposto ou voos possivelmente desviados.
- (14) Procedimentos para o Piloto Comandante de aeronaves interceptadas e sinais visuais para uso de aeronaves de interceptação e interceptadas, conforme consta nesta Parte.
- (15) Formulários para cumprimento com os requisitos de notificação da Autoridade.
- (16) Para os voos internacionais, uma declaração geral para a alfândega.
- (17) Certificado de trabalho aéreo para os operadores de trabalho aéreo.
- (18) Códigos de sinais terra-ar para fins de busca e salvamento, para os voos internacionais.
- (19) As licenças apropriadas para cada membro da tripulação;
- (20) Qualquer documentação que possa ser requerida pela Autoridade ou Estados envolvidos num voo proposto.

Nota: “Passageiros em situações especiais” inclui pessoal de segurança armado, deportados, pessoas sob custódia e pessoas com necessidades médicas especiais.

Nota: O certificado de ruído deverá referir as normas contidas no Anexo 16, Volume I da ICAO. A declaração pode constar de qualquer documento trazido a bordo, aprovado pelo Estado de Registo.

8. C. REQUISITOS DE MANUTENÇÃO E INSPECÇÃO DE AERONAVES

8.C.105 Aplicabilidade

- (a) Esta Subparte determina as regras que regulam a manutenção e inspecção das aeronaves civis registadas em Cabo Verde que operam dentro ou fora de Cabo Verde.
- (b) As inspecções anuais previstas em § 8.C.120 e as inspecções anuais mais as inspecções de 100 horas previstas em § 8.C.120 não se aplicam a:
 - (1) Uma aeronave para a qual se tenha emitido uma autorização especial de voo, um certificado experimental vigente o um certificado temporario de navegabilidade;
 - (2) Uma aeronave sujeita aos requisitos de inspecções progressivas previstos na subsecção 8.C.125;
 - (3) Uma aeronave sujeita aos requisitos de inspecções de manutenção da aeronavegabilidade contínua previstos em § 8.C.130; e
 - (4) Um avião grande, um avião multimotor a turbina e um giroavião a turbina, quando o explorador opta por inspecionar o dito giroavião de conformidade com as inspecções de manutenção de aeronavegabilidade continua previstas em § 8.C.130.

8.C.110 Generalidades

- (a) O proprietário registado ou o operador de uma aeronave é responsável pela manutenção da aeronave em condições de aeronavegabilidade, o que inclui o cumprimento de todas as directivas de aeronavegabilidade.
- (b) Quando uma aeronave não registada em Cabo Verde, a operar sob um programa de inspecção aprovado ou aceite pelo Estado de Registo, não possuir o equipamento requerido pela Autoridade para operações dentro de Cabo Verde, o proprietário ou o operador deverá certificar-se que tal equipamento seja instalado e inspecionado de acordo com os requisitos do Estado de Registo aceitáveis para a Autoridade antes da operação dessa aeronave em Cabo Verde.
- (c) Ninguém poderá realizar tarefas de manutenção, manutenção preventiva ou modificações de uma aeronave diferentes daquelas prescritas nesta subparte e noutros regulamentos aplicáveis, incluindo a Parte 5.
- (d) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave para a qual o fabricante tenha emitido um manual de manutenção ou instruções de navegabilidade contínua que contenham uma secção de limitações de navegabilidade, a menos que se tenham cumprido os prazos para a substituição, os intervalos de inspecção e os procedimentos relacionados obrigatórios, dispostos nas especificações de operações aprovadas pela Autoridade sob a Parte 9, para titulares de um AOC, ou de conformidade com um programa de inspecção aprovado acordo com esta subsecção.
- (e) O proprietário ou operador deverá utilizar um dos programas de inspecção seguintes, conforme corresponda à aeronave a ao tipo de operação:
 - (1) Inspecção anual;
 - (2) Inspecção anual ou de 100 horas;
 - (3) Inspecção progressiva; ou
 - (4) Programa de manutenção da aeronavegabilidade contínua.
- (f) Ninguém poderá declarar a aptidão para o serviço depois de uma inspecção a uma aeronave, a menos que tenham cumprido os prazos para a substituição de peças de vida limitada estipulados nas folhas de dados das especificações de tipo da aeronave e se tenha inspecionado a aeronave, incluindo a célula, os motores, as hélices, os rotores, os dispositivos e o equipamento de emergência e de sobrevivência, de conformidade com o programa de inspecção seleccionado.

(g) Todo a pessoa que deseje estabelecer ou alterar um programa de inspecção aprovado deverá apresentar o programa para a sua aprovação pela Autoridade e incluir uma relação escrita de:

(1) As instruções e os procedimentos para a inspecção da aeronave da marca e modelo determinados, incluindo os testes e as verificações necessárias. Deverá ser indicado nas instruções, de forma detalhada, as partes e áreas do produto aeronáutico, incluindo o equipamento de emergencia e de sobrevivencia, de inspecção obrigatória; e

(2) Um plano das inspecções que deverão ser efectuadas, expresso em termos de tempo em serviço, tempo decorrido, número de operações do sistema ou qualquer combinação dos mesmos.

(h) Quando um operador muda de um programa de inspecção para outro, deverá ter em conta o tempo em serviço, tempo decorrido ou os ciclos de operação acumulados com respeito ao programa anterior, ao calcular a data de inspecção relativa ao novo programa.

Nota: Os requisitos para estas inspecções são estipulados na Parte 5.

8.C.115 Inspeções anuais

(a) Um programa de inspecções anuais para aeronaves não complexas, com uma massa máxima certificada à descolagem de menos de 5.700 kg, poderá ser usado desde que essas aeronaves não sejam utilizadas para fins de remuneração ou aluguer.

(b) Uma inspecção anual prevista neste parágrafo poderá ser efectuada por um técnico de manutenção de aeronaves que disponha de uma autorização de inspecção em conformidade com a Parte 2, ou por uma organização de manutenção aprovada.

(c) Ninguém poderá operar uma aeronave a menos que, nos 12 meses civis precedentes, a aeronave tenha sido submetida a:

(1) Uma inspecção anual em conformidade com a Parte 5 e tenha recebido uma declaração de aptidão para o serviço, expedido por um técnico de manutenção de aeronaves provido de uma autorização de inspecção, o por uma organização de manutenção aprovada.

(2) Uma inspecção para obter um certificado de navegabilidade emitido pela Autoridade de acordo a Parte 5.

8.C.120 Inspeções Anuais e de 100 horas

(a) Ninguém poderá operar uma aeronave não complexa, de uma massa máxima certificada à descolagem de menos de 5.700 kg, para transportar qualquer pessoa (sem ser um membro da tripulação) para fins de remuneração ou aluguer, nem dar instrução de voo mediante remuneração ou aluguer numa aeronave proporcionada por esta pessoa, a menos que:

(1) No decurso das últimas 100 horas de tempo em serviço, a aeronave tenha sido submetida a uma inspecção de 100 horas; e

(2) A aeronave tenha sido declarada apta para a recolocação em serviço, em conformidade com a Parte 5 dos presentes Regulamentos.

(b) O prazo limite de 100 horas poderá ser extendido por um máximo de 10 horas, enquanto a aeronave esteja em rota para um lugar onde que se possa efectuar a inspecção. O excesso de tempo utilizado para chegar a um lugar onde se possa efectuar a inspecção deverá ser tomado em conta no calculo das 100 horas de tempo em serviço seguintes.

(c) Uma inspecção anual prevista neste parágrafo e a declaração de aptidão para a colocação da aeronave em serviço poderá ser efectuada por um AMT provido de uma autorização de inspecção, em conformidade com a Parte 2 ou uma organização de manutenção aprovada.

(d) Uma inspecção de 100 horas prevista neste parágrafo e a declaração de aptidão para a colocação da aeronave em serviço poderá ser efectuada por um AMT provido de uma autorização de inspecção, em conformidade com a Parte 2 ou uma organização de manutenção aprovada.

8.C.125 Inspeções progressivas

(a) Poderá ser aplicado um programa de inspecções progressivas para uma aeronave com uma massa máxima certificada à descolagem de menos de 5.700 kg.

(b) Uma aeronave inspecionada de acordo com um programa de inspecções progressivas poderá ser utilizada para fins de remuneração ou aluguer.

(c) Inspecção progressiva. Todo o proprietário registado ou operador de uma aeronave que deseje adoptar um programa de inspecções progressivas, deverá apresentar um pedido por escrito à Autoridade e proporcionar:

(1) Um técnico de manutenção de aeronaves provido de uma autorização de inspecção em conformidade com a Parte 2, uma organização de manutenção aprovada, devidamente habilitada de acordo a Parte 6, para efectuar a inspecção progressiva;

(2) Um manual actualizado de procedimentos de inspecção, de fácil acesso e compreensão para o piloto e o pessoal de manutenção, que contenha em detalhe:

(i) Uma explicação da inspecção progressiva, incluindo a continuidade da responsabilidade pela inspecção, a preparação dos relatórios, e a manutenção dos registos e documentação técnica de referencia;

(ii) Um plano de inspecções no qual se indiquem os intervalos em horas ou dias em que serão efectuadas as inspecções de rotina detalhadas, assim como as instruções para extender o intervalo entre inspecções por não mais de 10 horas enquanto a aeronave esteja em rota e para alterar um intervalo entre inspecções com base na experiencia em serviço;

(iii) Exemplos de formulários das inspecções de rotina detalhadas e instruções para o seu uso; e

(iv) Exemplos de relatórios e registos e instruções para o seu uso;

(3) Espaço e equipamento suficientes para desmontar e realizar uma inspecção apropriada da aeronave; e

(4) Informação técnica actualizada, apropriada para a aeronave.

(d) A frequência e os detalhes da inspecção progressiva deverão prever a inspecção completa da aeronave dentro de cada período de 12 meses civis e estar em consonância com as recomendações do fabricante, a experiencia em serviço e o tipo de operação ao qual se destina a aeronave.

(e) O programa de inspecção deverá assegurar que a aeronave se mantenha a todo o tempo em condições de aeronavegabilidade e esteja em conformidade com todas as especificações, os dados do certificado de tipo aplicáveis, as directivas de aeronavegabilidade e outros datos aprovados e aceitáveis para a Autoridade.

(f) O proprietário ou o operador deverá incluir no programa de inspecção o nome e o endereço do encarregado pela programação das inspecções requeridas pelo programa e entregar um exemplar do programa à pessoa que leve a cabo a inspecção da aeronave.

(g) Se a inspecção progressiva for interrompida, o proprietário ou o operador deverá notificar este facto por escrito, e sem demora, à Autoridade:

(1) Depois da interrupção, a primeira inspecção anual de acordo com a Parte 8 deverá ser efectuada dentro dos 12 meses civis a seguir à última inspecção completa da aeronave efectuada de acordo com a inspecção progressiva.

(2) A inspecção de 100 horas deverá ser efectuada no prazo de 100 horas a partir da citada inspecção completa.

(3) Uma inspecção completa da aeronave, para determinar quando deverão ser efectuadas as inspecções anuais e de 100 horas, requer uma inspecção detalhada da aeronave e todos os seus componentes, em conformidade com a inspecção progressiva.

(4) Uma inspecção de rotina da aeronave e uma inspecção detalhada de vários componentes não se considera uma inspecção completa.

8.C.130 Manutenção da aeronavegabilidade contínua

(a) O proprietário registado ou o operador de cada avião de grande porte com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 5,700 kgs, avião multi-motor a turbina, avião multi-motor turbo-hélice e giroavião de motor a turbina deverá seleccionar, identificar nos registos de manutenção da aeronave, e usar um dos seguintes programas para inspecção da aeronave—

- (1) Um programa de inspecção actualizado recomendado pelo fabricante;
- (2) Um programa de manutenção de navegabilidade contínua para a marca e modelo da aeronave vigente aprovado pela Autoridade para uso do titular de um AOC; ou
- (3) Qualquer outro programa de inspecção estabelecido pelo proprietário ou operador registado da aeronave e aprovado pela Autoridade.

(b) Cada proprietário ou operador deverá incluir no programa seleccionado o nome e endereço da pessoa responsável pelo planeamento das inspecções requeridas pelo programa e fornecer uma cópia do programa à pessoa que vai executar a inspecção da aeronave.

Nota: O programa de inspecção do fabricante da aeronave, ou qualquer outro programa de inspecção aprovado pela Autoridade, deverá indicar quem pode efectuar as tarefas de manutenção e inspecção e efectuar a declaração de aptidão para a recolocação em serviço da aeronave.

8.C.135 Alterações aos programas de manutenção e inspecção de aeronaves

- (a) Sempre que a Autoridade considerar que são necessárias revisões a um programa de inspecção aprovado para manter a adequabilidade do programa, o proprietário ou operador deverá, após notificação pela Autoridade, efectuar quaisquer alterações ao programa que sejam consideradas necessárias.
- (b) O proprietário ou operador pode submeter uma petição à Autoridade para esta reconsiderar a notificação, num prazo de 30 dias após a recepção dessa notificação.
- (c) Excepto no caso de uma emergência que exija uma acção imediata no interesse da segurança, a submissão da petição suspende a notificação da Autoridade até que a Autoridade tome uma decisão.

8.C.140 Manutenção obrigatória

- (a) Cada proprietário ou operador de uma aeronave deverá—
- (1) Ter a aeronave inspeccionada conforme determinado na Subparte 8.C e ter as discrepâncias reparadas conforme determinado nas regras de execução da Parte 5;
 - (2) Reparar, substituir, remover ou inspeccionar quaisquer instrumentos ou itens de equipamento inoperativos na inspecção obrigatória seguinte, excepto quando o deferimento for permitido de acordo as disposições de uma Lista de equipamento mínimo (MEL);
 - (3) Certificar-se de que foi instalado um letreiro na aeronave caso as discrepâncias listadas incluam equipamento ou instrumentos inoperativos; e
 - (4) Certificar-se de que o pessoal de manutenção efectua as anotações apropriadas nos registos de manutenção da aeronave indicando que a aeronave foi aprovada para recolocação em serviço.

8.C.145 Conservação dos registos de manutenção e inspecção

- (a) Excepto para os registos mantidos por um titular de AOC, cada proprietário registado ou operador de uma aeronave, deverá conservar os seguintes registos até o trabalho ser repetido ou substituído por outro trabalho de âmbito e detalhes equivalentes:
- (1) Os registos de manutenção, manutenção preventiva, pequenas modificações e os registos das inspecções de 100 horas, anuais, e outras inspecções requeridas ou aprovadas,

conforme aplicável, para cada aeronave (incluindo a célula) e cada motor, hélice, rotor e dispositivo de uma aeronave, incluindo:

- (i) Uma descrição (ou referência aos dados aceitáveis para a Autoridade) do trabalho realizado;
- (ii) A data de conclusão do trabalho realizado; e
- (iii) A assinatura e número do certificado da pessoa que aprova a recolocação da aeronave em serviço.

(2) Registos contendo a seguinte informação:

- (i) O total de tempo em serviço (horas, ciclos e tempo calendário, conforme apropriado) da célula, de cada um dos motores, hélices e rotores.
- (ii) O estado actual de todos os produtos aeronáuticos de vida limitada;
- (iii) Tempo transcorrido desde a última revisão geral de todos os elementos instalados na aeronave sujeitos a uma revisão geral requerida a intervalos especificados;
- (iv) Estado actual de inspecção da aeronave, com a indicação do tempo transcorrido desde a última inspecção prevista no programa de inspecção sob o qual são mantidos a aeronave e os seus dispositivos;
- (v) Estado actual da aeronave com relação ao cumprimento das directivas de navegabilidade, incluindo para cada uma, o método de cumprimento, o número da directiva de aeronavegabilidade e a data de revisão. Quando a directiva de navegabilidade implica uma acção repetitiva, o tempo e a data em que a próxima acção é requerida;
- (vi) Cópias dos formulários prescritos nesta Subparte para cada grande modificação da célula e dos motores, rotores, hélices e dispositivos actualmente instalados.

(b) Os registos especificados no parágrafo (a) desta secção deverão ser retidos e transferidos com a aeronave na altura em que a aeronave for vendida ou alugada.

(c) Uma lista de defeitos deverá ser retida até estes serem reparados e a aeronave ser aprovada para recolocação em serviço.

(d) O proprietário ou operador da aeronave deverá disponibilizar todos os registos de manutenção requeridos por esta subsecção para inspecção pela Autoridade.

8.C.150 Locação ou Venda de Aeronaves – Transferência dos registos de manutenção

(a) Qualquer proprietário ou operador que venda ou alugue uma aeronave registada em Cabo Verde deverá transferir ao comprador ou locador, na altura da venda ou aluguer, os registos identificados em 8.C.145 dessa aeronave, em forma de linguagem clara ou em forma codificada à escolha do comprador ou locador se a forma codificada proporcionar a preservação e recuperação da informação de um modo aceitável para a Autoridade.

8.D. REQUISITOS PARA A TRIPULAÇÃO DE VOO**8.D.105 Composição da tripulação de voo**

- (a) O número e a composição da tripulação de voo não podem ser inferiores ao especificado no manual de voo ou noutros documentos associados ao certificado de navegabilidade.
- (b) Quando a aeronave disponha de equipamento de rádio instalado, a tripulação de voo deverá incluir pelo menos um membro que possua uma licença de rádio válida que autorize a operação do tipo de equipamento transmissor de rádio a ser usado.
- (c) Quando a navegação necessária à operação em segurança da aeronave não puder ser efectuada a partir do posto do piloto a tripulação de voo deverá incluir um membro que possua uma licença de navegador.
- (d) É necessário um co-piloto para as operações de transporte aéreo comercial em IFR, a não ser que a Autoridade tenha emitido uma

isenção de acordo com o processo de isenção da Parte 1 destes regulamentos, para a utilização de um piloto automático no lugar de um co-piloto. Esta isenção deverá ser destinada apenas às operações domésticas e para aviões de massa inferior a 5,700 kg ou helicópteros de massa inferior a 3175 kg.

- (e) Quando um posto separado de engenheiro de voo for incorporado no desenho de um avião e as funções de engenheiro de voo não puderem ser desempenhadas a partir do posto do piloto por um piloto que possua uma licença de engenheiro de voo sem prejuízo das suas funções normais, a tripulação de voo deverá incluir pelo menos um membro que possua uma licença de engenheiro de voo especialmente, indicado especificamente para a esse posto.
- (f) As tripulações de voo deverão incluir membros de tripulação de voo para além dos números mínimos especificados no manual do voo ou noutros documentos associados ao certificado de navegabilidade quando for necessário devido a considerações relativas ao tipo de aeronave usada, ao tipo de operações e funções envolvidas e à duração do voo entre os pontos onde as tripulações de voo são trocadas.

8.D.110 Qualificações da tripulação de voo

- (a) O PIC e, se aplicável, o titular do AOC deverá certificar-se de que as licenças de cada membro da tripulação de voo foram emitidas ou validadas pelo Estado de Registo, estão vigentes e validas, contem as qualificações apropriadas, e que todos os membros da tripulação de voo mantiveram a competência.
- (b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil no transporte aéreo comercial ou trabalho aéreo a não ser que essa pessoa esteja qualificada para a operação concreta e no tipo específico de aeronave utilizada.
- (c) O PIC de um avião equipado com um sistema de navegação de prevenção de colisão (ACAS II) e se aplicável, o titular do AOC, deverá certificar-se de que cada membro da tripulação de voo foi adequadamente treinado para até obter competência no uso do equipamento ACAS II e na prevenção de colisões.
- (d) O operador ou proprietário de uma aeronave deverá certificar-se de que os membros da tripulação de voo demonstrem a capacidade para falar e compreender a língua usada nas comunicações conforme especificado na Parte 2.

8.D.115 Autorização no lugar de uma qualificação do tipo

- (a) A Autoridade pode autorizar um piloto a operar uma aeronave que exige uma qualificação do tipo sem possuir uma qualificação do tipo durante um período até 60 dias, desde que:
- (1) A Autoridade tenha determinado que um nível equivalente de segurança pode ser atingido mediante as limitações de operação constantes na autorização;
 - (2) O candidato demonstre que a conformidade com esta subsecção não é praticável para o voo ou série de voos;
 - (3) As operações:
 - (i) Envolvam apenas um voo de entrega, voo de treino, um voo de ensaio, ou teste de perícia para a obtenção de uma qualificação ou licença de piloto;
 - (ii) Decorram dentro de Cabo Verde, a não ser que, através de prévio acordo com a Autoridade, a aeronave seja levada para um outro Estado contratante para manutenção;
 - (iii) Não sejam para compensação ou aluguer a não ser que a compensação ou aluguer envolva o pagamento pelo uso da aeronave para treino ou realização de um teste de perícia; e
 - (iv) Envolvam apenas o transporte dos membros da tripulação de voo considerados essenciais para o voo.
 - (4) Se o propósito da autorização concedida sob este parágrafo não puder ser cumprido dentro do tempo limite da autorização, a Autoridade pode autorizar um período adicional de até 60 dias.

8.D.120 Licenças requeridas

- (a) Com excepção do disposto em 8.D.115, nenhuma pessoa poderá exercer as funções de PIC ou desempenhar qualquer outra função como um membro da tripulação de voo requerido de uma aeronave civil de:
- (1) Cabo Verde, a menos que tenha na sua posse física uma licença válida e apropriada para essa posição de membro da tripulação de voo para esse tipo de aeronave, assim como um certificado médico válido;
 - (2) Registo estrangeiro, a menos que tenha na sua posse física uma licença válida e apropriada para esse tipo de aeronave, emitida ou validada pelo Estado em que a aeronave esteja registada ou por qualquer outro Estado Contratante e validada pelo Estado de Registo dessa aeronave.

8.D.125 Membro da tripulação – Limitações no uso de serviços no transporte aéreo comercial

- (a) Nenhuma pessoa poderá exercer as funções de membro da tripulação de voo, nem nenhum titular de um AOC poderá empregar essa pessoa como membro da tripulação de voo no transporte aéreo comercial, a não ser que tal pessoa esteja qualificada para as operações em que irá ser utilizada.

Nota: As qualificações requeridas para os membros da tripulação envolvidos no transporte aéreo comercial estão estipuladas na Subparte 8.J.

8.D.130 Qualificação requerida para operações IFR

- (a) Nenhuma pessoa poderá exercer as funções de piloto de uma aeronave civil em condições IFR ou em condições meteorológicas inferiores aos mínimos estabelecidos para um voo VFR a não ser que:
- (1) O piloto possua uma qualificação de voo por instrumentos ou uma licença ATP com uma qualificação de categoria, classe e tipo (se requerido) de aeronave apropriadas para a aeronave a ser utilizada;
 - (2) No caso de helicóptero, o piloto possua uma qualificação de voo por instrumentos de helicóptero;

8.D.135 Autorização especial requerida para operações de categoria II/III

- (a) Excepto conforme disposto no parágrafo (b), nenhuma pessoa poderá exercer as funções de um piloto de uma aeronave civil numa operação da Categoria II/III a não ser que:
- (1) No caso de um PIC, este ou esta possua uma autorização vigente de piloto de Categoria II ou III emitida pelo Estado de Registo para esse tipo de aeronave.
 - (2) No caso de um CP, este ou esta esteja autorizado(a) pelo Estado de Registo para exercer as funções de CP nesse tipo de aeronave em operações da Categoria II/III.
- (b) Não é necessária uma autorização para os pilotos individuais do titular de um AOC que possua especificações das operações que aprovam as operações da Categoria II ou III.

8.D.140 Caderneta de voo do Piloto

- (a) Cada piloto deverá demonstrar a formação e experiência aeronáuticas utilizadas para satisfazer os requisitos para a obtenção de uma licença ou qualificação, ou de experiência recente, mediante um registo fiável.
- (b) Cada piloto deverá transportar a sua caderneta de voo em todos os voos internacionais de aviação geral.
- (c) Um piloto estudante deverá transportar a sua caderneta de voo, incluindo os endossos apropriados do instrutor de voo, em todos os voos a solo através do país.

Nota: Os métodos aceitáveis para o registo da experiência são delineados na Parte 2 – Licenciamento de Pessoa.

8.D.145 Experiência recente do piloto: Descolagem e aterragens, e substituição em cruzeiro

(a) Nenhuma pessoa poderá exercer as funções de piloto ou co-piloto de uma aeronave a não ser que, nos últimos 90 dias:

- (1) Tenha efectuado pelo menos 3 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 simulador de voo aprovado para o efeito.
- (2) Para um avião com roda de cauda, tenha efectuado as 3 descolagens e aterragens num avião com roda de cauda com paragem completa em cada aterragem.
- (3) Para operações nocturnas, tenha efectuado à noite as 3 descolagens e aterragens requeridas no parágrafo (a)(1).

(b) Um piloto que não tenha satisfeito os requisitos de experiência recente em descolagens e aterragens deverá completar de forma satisfatória um programa de re-qualificação aceitável para a Autoridade.

(c) Os requisitos enunciados nos parágrafos (a) e (b) poderão ser satisfeitos num simulador de voo aprovado pela Autoridade.

(d) Nenhuma pessoa poderá exercer as funções de piloto de substituição em cruzeiro no transporte aéreo comercial a não menos que nos últimos 90 dias, o piloto tenha:

- (1) Exercido as funções de piloto comandante, co-piloto ou piloto de reforço em cruzeiro no mesmo tipo de aeronave; ou
- (2) Sido submetido a treino de refrescamento de perícia de voo que inclua procedimentos normais, anormais e de emergência do voo específicos de voo em cruzeiro no mesmo tipo de aeronave ou num simulador de voo aprovado para o fim, e tenha praticado os procedimentos de aproximação e aterragem, sendo que a prática do procedimento de aproximação e aterragem pode ser efectuada como o piloto que não está aos comandos.

8.D.150 Experiência recente do Piloto: Operações IFR

(a) Nenhuma pessoa poderá exercer as funções de piloto em condições de voo por instrumentos (IFR), nem em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), a não ser que nos últimos 6 meses civis:

- (1) Tenha registado pelo menos 6 horas de tempo de voo por instrumentos incluindo pelo menos 3 horas de voo na categoria de aeronave; e
- (2) Tenha completado pelo menos 6 aproximações por instrumentos.

(b) Um piloto que tenha feito uma verificação de competência de instrumentos com um representante autorizado da Autoridade, mantém a sua experiência recente para operações IFR durante os 6 meses civis seguintes depois dessa verificação.

8.D.155 Experiência recente do Piloto: Operações de aviação geral

(a) Para além dos requisitos em 8.D.145 e 8.D.150:

- (1) Nenhuma pessoa poderá actuar como PIC de um tipo de aeronave certificada para mais de um piloto ou de uma aeronave a turbojacto a não ser que, no período transcorrido desde o início dos últimos 12 meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência numa aeronave que exija mais de um piloto com um representante da Autoridade.
- (2) Nenhuma pessoa poderá actuar como PIC de um tipo de aeronave certificada para mais de um piloto ou de uma aeronave a turbojacto a não ser que, desde o início dos últimos 24 meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência no tipo de aeronave a ser utilizada.
- (3) Nenhuma pessoa poderá actuar como PIC de um tipo de aeronave certificada para um único piloto a não ser que, desde

o início dos últimos 24 meses civis, tenha passado numa verificação de proficiência numa aeronave que exija mais de um piloto com um representante da Autoridade.

(4) Nenhuma pessoa poderá actuar como co-piloto de um tipo de aeronave certificada para mais de um piloto a não ser que, desde o início dos últimos 12 meses civis, tenha registado 3 descolagens e aterragens como o único manipulador dos controlos numa aeronave do mesmo tipo.

(b) A pessoa que conduz as verificações de proficiência deverá assegurar que cada verificação reproduz as manobras do teste de perícia da qualificação do tipo.

Nota: A Subsecção 8.D.155 não se aplica aos pilotos envolvidos em operações de transporte aéreo comercial. Esses requisitos são descritos em 8.J.1105.

8.D.160 Privilégios e limitações do Piloto

(a) Um piloto apenas poderá realizar as operações permitidas pelos privilégios e limitações gerais de cada licença conforme especificado na Parte 2 destes regulamentos.

8.E. DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO**8.E.105 Responsabilidades dos membros da tripulação e Autoridade do PIC**

(a) Um membro da tripulação deverá ser responsável pela execução adequada dos seus deveres que:

- (1) Estejam relacionados com a segurança da aeronave e dos seus ocupantes; e
- (2) Sejam especificados nas instruções e procedimentos dispostos no Manual de Operações.

(b) Um membro da tripulação deverá:

- (1) Comunicar ao PIC qualquer falta, falha, avaria ou defeito que este acredite poder afectar a navegabilidade ou a operação segura da aeronave incluindo os sistemas de emergência.
- (2) Comunicar ao PIC qualquer incidente que tenha posto em perigo, ou que poderia ter posto em perigo, a segurança da operação; e
- (3) Utilizar os esquemas de comunicação de ocorrências do operador de acordo com o Manual de Operações. Em tais casos, uma cópia do(s) relatório(s) deverá ser entregue ao PIC envolvido.

(c) Nada no parágrafo (b) acima deverá obrigar um membro da tripulação a comunicar uma ocorrência que já tenha sido comunicada por outro membro da tripulação.

(d) Um membro da tripulação não deverá exercer funções numa aeronave:

- (1) Enquanto sob a influência de qualquer droga que possa afectar as suas faculdades de um modo contrário à segurança;
- (2) Antes de ter decorrido um período de tempo razoável após um mergulho em águas profundas;
- (3) Depois de doar sangue, excepto quando tiver decorrido um período de tempo razoável;
- (4) Se tiver qualquer dúvida sobre a sua capacidade para cumprir as funções que lhe foram atribuídas; ou
- (5) Se souber ou suspeitar que está a sofrer de fadiga, ou não se sentir apto(a) ao ponto de que o voo possa ser posto em perigo.

(e) Um membro da tripulação não deverá:

- (1) Consumir álcool nas últimas 8 horas antes do tempo especificado para a apresentação ao serviço de voo ou do início do período de reserva;
- (2) Iniciar um período de serviço de voo tendo uma taxa de alcoolemia superior a 0.2 por mil;
- (3) Consumir álcool durante o período de serviço de voo ou enquanto de reserva.

(f) O comandante de uma aeronave deverá ter a última palavra com relação à operação da aeronave enquanto estiver ao comando da mesma.

(g) O comandante de uma aeronave deverá:

- (1) Ser responsável pela segurança de todos os membros da tripulação, passageiros e carga a bordo, a partir do momento em que chega a bordo, até deixar a aeronave no final do voo;
- (2) Ser responsável pela operação e segurança da aeronave a partir do momento em que a aeronave está pronta a deslocar-se para a rolagem antes de descolar, até ao momento em que finalmente se imobiliza no final do voo e os motores utilizados como unidades principais de propulsão são desligados;
- (3) Ter autoridade para dar todas as ordens que considere necessárias com o fim de assegurar a segurança da aeronave e das pessoas ou bens nela transportados;
- (4) Ter autoridade para fazer desembarcar qualquer pessoa, ou qualquer parte da carga que, na sua opinião, possa representar um risco potencial para a segurança da aeronave e dos seus ocupantes;
- (5) Impedir que seja transportada na aeronave uma pessoa que aparente estar sob a influência de álcool ou drogas ao ponto da segurança da aeronave e dos seus ocupantes poder ser colocada em risco;
- (6) Ter o direito de recusar o transporte de passageiros não admissíveis, deportados ou pessoas sob custódia se o transporte destes apresentar qualquer risco para a segurança da aeronave e dos seus ocupantes;
- (7) Assegurar que todos os passageiros recebem instruções sobre a localização das saídas de emergência e a localização e uso do equipamento de emergência e de segurança relevante;
- (8) Assegurar que todos os procedimentos operacionais e listas de verificação estão em conformidade o Manual de Operações;
- (9) Não permitir que qualquer membro da tripulação desempenhe qualquer actividade durante a descolagem, subida inicial, aproximação final e aterragem com excepção das funções necessárias para a operação em segurança da aeronave;
- (10) Não permitir que:
 - (i) Um gravador de dados de voo seja desactivado, desligado ou apagado durante o voo e nem permitir que os dados gravados sejam apagados após o voo no caso de um acidente ou de um incidente sujeito a uma notificação obrigatória;
 - (ii) Um gravador de vozes na cabina de pilotagem seja desactivado ou desligado durante o voo a não ser que acredite que os dados gravados, os quais de outra forma iriam ser apagados automaticamente, devam ser preservados para investigação de um incidente ou acidente, e nem permitir que os dados gravados sejam manualmente apagados durante ou após o voo no caso de um acidente ou de um incidente sujeito a notificação obrigatória;
- (11) Decidir a aceitação ou não de uma aeronave com itens inoperativos permitidos pela CDL ou MEL; e
- (12) Assegurar que a inspecção pré-voo foi efectuada.

(h) O PIC de uma aeronave será, quer esteja ou não a manipular os comandos, responsável pela operação da aeronave em conformidade com as regras do ar, excepto que o PIC poderá desviar-se destas regras em circunstâncias de emergência que tornem tal desvio absolutamente necessário no interesse da segurança.

8.E.110 Conformidade com os regulamentos locais

(a) Um operador deverá assegurar que:

- (1) Todos os seus empregados, quando no estrangeiro, saibam que devem cumprir com as leis, regulamentos e procedimentos dos Estados nos quais as operações são conduzidas;

(2) O PIC e todas as pessoas cumpram com as leis, regulamentos e procedimentos relevantes dos Estados onde a aeronave opera;

(3) Todos os pilotos estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos relevantes que sejam pertinentes para o performance das suas funções, conforme determinados para:

- (i) As áreas a serem atravessadas;
- (ii) Os aeródromos a serem usados; e
- (iii) Os recursos de navegação aérea relacionados com estes;

(4) Todos os outros membros da tripulação estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos na medida em que estes sejam pertinentes para o performance das suas funções na operação da aeronave.

(b) Se uma situação de emergência, que ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas, exigir que sejam tomadas medidas que envolvam uma violação dos procedimentos ou regulamentos locais, o PIC deverá:

- (1) Notificar a autoridade local adequada, sem demora;
- (2) Apresentar um relatório das circunstâncias junto da autoridade adequada, se requerido pelo Estado onde o incidente ocorre; e
- (3) Apresentar uma cópia deste relatório à Autoridade.

(c) O PIC deverá apresentar os relatórios especificados no parágrafo (b), logo que possível e num prazo de 10 dias, no formulário especificado.

(d) Se uma situação de emergência, que ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas, for primeiro do conhecimento do oficial de operações de voo, as medidas a tomar por essa pessoa de acordo com o 8.L.120 (b) deverão incluir, se necessário, uma notificação, sem demora, junto das autoridades adequadas sobre a natureza da situação, e pedidos de assistência se necessário.

8.E.115 Operações negligentes ou imprudentes da aeronave

(a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave de uma forma negligente ou imprudente que coloque em perigo a vida ou bens de outros.

8.E.120 Aptidão psicofísica dos membros da tripulação de voo

(a) Nenhuma pessoa poderá actuar como PIC ou em qualquer outra capacidade como um membro da tripulação de voo requerido se tiver consciência de qualquer diminuição da sua aptidão psicofísica que a possa tornar incapaz para exercer em segurança os privilégios da sua licença.

(b) O PIC deverá ser responsável por assegurar que um voo não seja:

- (1) Iniciado se qualquer membro da tripulação de voo estiver incapacitado para o performance das funções por qualquer motivo tal como lesão, doença, fadiga, efeitos do álcool ou drogas; ou
- (2) Continuado para além do aeródromo adequado mais próximo, se a capacidade de um membro da tripulação de voo para desempenhar funções for significativamente reduzida pela diminuição das facultades devido a causas tais como fadiga, doença ou falta de oxigénio.

8.E.125 Proibição do uso de substâncias psicoactivas, incluindo narcóticos, drogas ou álcool

(a) Nenhuma pessoa poderá actuar ou tentar actuar como um membro da tripulação de uma aeronave civil—

- (1) Num período de 8 horas após o consumo de qualquer bebida alcoólica;
- (2) Enquanto estiver sob a influência de álcool; ou
- (3) Enquanto estiver a usar qualquer substância psicoactiva que afecte as facultades da pessoa de qualquer modo contrário à segurança.

- (b) Um membro da tripulação deverá, nas 8 horas anteriores ou imediatamente após actuar ou tentar actuar como um membro da tripulação, a pedido de um agente da autoridade ou da Autoridade, submeter-se a um teste para indicar a presença de álcool ou outra substância psicoactiva no sangue.
- (c) Sempre que existam motivos razoáveis para acreditar que uma pessoa possa não estar em conformidade com este parágrafo e a pedido da Autoridade, essa pessoa deverá fornecer à Autoridade ou autorizar qualquer clínica, médico ou outra pessoa a divulgar à Autoridade os resultados de cada análise sanguínea realizada para detecção da presença de álcool ou substâncias narcóticas nas 8 horas anteriores ou imediatamente após actuar ou tentar actuar como um membro da tripulação.
- (d) Qualquer informação relativa a exames fornecida à Autoridade sob as disposições desta secção pode ser usada como prova em qualquer processo legal.

8.E.130 Uso de cintos de segurança e correias de segurança pelos membros da tripulação

- (a) Cada membro da tripulação de voo deverá ter os seus cintos de segurança apertados durante a decolagem e a aterragem e em todos os outros momentos quando sentado(a) no seu posto.
- (b) Cada membro da tripulação de voo que ocupe um assento de piloto equipado com uma correia de segurança deverá manter essa correia apertada durante as fases de decolagem e aterragem.
- (c) Todos os outros membros da tripulação de voo deverão manter as suas correias de segurança apertadas durante as fases de decolagem e aterragem a não ser que as correias dos ombros interfiram com o performance das suas funções, caso em que as correias dos ombros podem ser desapertadas devendo, no entanto, o cinto de segurança deve permanecer apertado.
- (d) Cada membro da tripulação de cabina com funções de evacuação de emergência deverá ocupar um assento estipulado de acordo com a Parte 7 durante a decolagem e aterragem e sempre que o piloto comandante assim o indicar.
- (e) Cada membro da tripulação de cabina deverá permanecer sentado com o cinto de segurança apertado ou, quando fornecidas, com as correias de segurança apertadas durante a decolagem e aterragem e sempre que o piloto comandante assim o indicar.
- (f) Em cada assento não ocupado, o cinto de segurança e a correia dos ombros, se instalados, deverão estar segurados de modo a não interferirem com os membros da tripulação no performance das suas funções ou com a rápida saída dos ocupantes numa emergência.

8.E.135 Membros da tripulação de voo nos postos de trabalho

- (a) Cada membro da tripulação de voo requerido deverá permanecer no posto de serviço atribuído durante a decolagem e aterragem e nas fases críticas do voo.
- (b) Cada membro da tripulação de voo requerido deverá permanecer no seu posto de serviço durante todas as fases do voo a não ser que—
- (1) A ausência seja necessária para o performance das suas funções ligadas à operação;
 - (2) A ausência seja necessária para necessidades fisiológicas, desde que permaneça sempre um piloto qualificado nos comandos; ou
 - (3) O membro da tripulação esteja a gozar um período de descanso e um membro da tripulação de substituição qualificado o substitua no seu posto de serviço:
 - (i) Para o PIC designado durante a parte de cruzeiro do voo em rota, por um piloto que possua uma licença de piloto de linha aérea e um qualificação do tipo adequada, e que esteja actualmente qualificado como PIC ou CP, e que esteja qualificado como PIC dessa aeronave durante a parte de cruzeiro do voo em rota; e
 - (ii) No caso do CP designado, por um piloto qualificado parta actuar como PIC ou co-piloto dessa aeronave durante as operações em rota.

8.E.140 Equipamento requerido dos membros da tripulação

- (a) Cada membro da tripulação envolvido em operações nocturnas deverá possuir uma lanterna no seu posto de serviço.
- (b) Cada piloto deverá ter no seu posto de serviço uma lista de verificação da aeronave contendo pelo menos os procedimentos de pré-decolagem, pós-decolagem, antes da aterragem e de emergência.
- (c) Cada piloto deverá ter no seu posto de serviço cartas vigentes e adequadas para cobrir a rota do voo proposto e qualquer rota para onde é razoável esperar que o voo possa ser desviado.
- (d) Cada membro da tripulação de voo, considerado como apto para exercer os privilégios de uma licença, sujeito ao uso de lentes correctoras adequadas, deverá possuir um par sobresselente de lentes correctoras prontamente disponível quando actuar como um membro da tripulação requerido no transporte aéreo comercial.

8.E.145 Cumprimento com as listas de verificação

- (a) O PIC deverá assegurar que a tripulação de voo segue ao pormenor os procedimentos das listas de verificação aprovadas ao operar a aeronave.
- (b) Todos os membros da tripulação de voo deverão usar as listas de verificação antes, durante e depois de todas as fases das operações e em caso de uma emergência de modo a assegurarem o cumprimento com os procedimentos operacionais contidos no:
 - (1) Manual de operação da aeronave;
 - (2) Manual de voo;
 - (3) Noutros documentos associados ao certificado de navegabilidade; e
 - (4) No Manual de Operações.
- (c) A concepção e utilização das listas de verificação deverão observar os princípios relativos aos factores humanos.

8.E.150 Informação sobre busca e salvamento

- (a) O PIC deverá possuir a bordo da aeronave toda a informação essencial em relação aos serviços de busca e salvamento nas áreas nas quais tenciona operar a aeronave.

8.E.155 Apresentação da documentação sobre a aeronave e o voo

- (a) O PIC deverá, dentro de um período de tempo razoável após ter sido solicitado para o fazer por uma pessoa autorizada pela Autoridade, apresentar a essa pessoa a documentação a ser transportada obrigatoriamente na aeronave.

8.E.160 Tranque da porta do compartimento do posto de pilotagem: transporte aéreo comercial

- (a) O PIC deverá assegurar que a porta do compartimento do posto de pilotagem (se instalada) esteja sempre trancada durante as operações de transporte aéreo comercial de transporte de passageiros, excepto se necessário para executar as operações aprovadas ou para possibilitar uma evacuação de emergência.
- (b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave de transporte de passageiros com uma massa máxima à decolagem certificada superior a 45 000 kg ou com uma capacidade de passageiros superior a 60 passageiros a não ser que a porta do compartimento da tripulação de voo seja fechada e trancada —
- (1) A partir do momento em que todas as portas exteriores são fechadas depois do embarque; até
 - (2) Qualquer uma dessas portas ser aberta para o desembarque; excepto
 - (3) Quando necessário para permitir o acesso e a saída de pessoas autorizadas.

8.E.165 Admissão na cabina de pilotagem: transporte aéreo comercial

(a) Nenhuma pessoa poderá permitir a entrada de qualquer pessoa no posto de pilotagem de uma aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial a não ser que a pessoa a ser admitida seja:

- (1) Um membro da tripulação operacional;
- (2) Um representante da autoridade responsável pela certificação, licenciamento ou inspeção, se tal for requerido para o performance das suas funções oficiais; ou
- (3) Autorizada por, e de acordo com, as instruções contidas no Manual de Operações.

(b) O PIC deverá assegurar que:

- (1) No interesse da segurança, a admissão no posto de pilotagem não cause distração e/ou interferência com as operações do voo; e
- (2) Todas as pessoas transportadas no posto de pilotagem são familiarizadas com os procedimentos de segurança relevantes.

8.E.170 Admissão do inspetor na cabina de pilotagem

(a) Sempre que, ao desempenhar as funções de condução de uma inspeção, um inspetor da Autoridade apresentar as suas credenciais de inspetor de segurança da aviação ao PIC, o PIC deverá conceder ao inspetor acesso livre e ininterrupto ao posto de pilotagem da aeronave.

8.E.175 Funções durante as fases críticas do voo: transporte aéreo comercial

(a) Nenhum membro da tripulação de voo poderá desempenhar quaisquer funções durante uma fase crítica do voo, excepto as requeridas para a operação em segurança da aeronave.

(b) Nenhum PIC poderá permitir que um membro da tripulação de voo se envolva em qualquer actividade durante uma fase crítica do voo que possa distrair ou interferir com o performance das suas funções atribuídas.

8.E.180 Manipulação dos comandos: transporte aéreo comercial

(a) Nenhum PIC poderá permitir que uma pessoa não qualificada manipule os comandos de uma aeronave durante as operações de transporte aéreo comercial.

(b) Nenhuma pessoa poderá manipular os comandos de uma aeronave durante as operações de transporte aéreo comercial a não ser que esteja qualificada para desempenhar as funções de membro da tripulação aplicáveis e esteja autorizada pelo titular do AOC.

8.E.185 Simulações em voo de situações anormais: transporte aéreo comercial

(a) Nenhuma pessoa poderá causar ou participar em simulações em voo de situações de emergência ou anormais ou na simulação de IMC através de meios artificiais durante as operações de transporte aéreo comercial.

8.E.190 Preenchimento da caderneta técnica de voo: transporte aéreo comercial

(a) O PIC deverá assegurar que todas as partes da caderneta técnica de voo sejam preenchidas nos pontos apropriados antes, durante e após as operações de voo, incluindo:

- (1) O diário de navegação, e
- (2) A secção de registos de manutenção da aeronave.

8.E.195 Reporte de defeitos

(a) O PIC deverá assegurar que todos os defeitos, conhecidos ou suspeitados, que ocorram na aeronave durante o tempo de voo sejam:

- (1) Para as operações de aviação geral, introduzidas na caderneta da aeronave e tratadas de acordo com a MEL ou outro procedimento determinado ou aprovado;
- (2) Para as operações de transporte aéreo comercial, anotadas na secção de registos de manutenção da aeronave da caderneta técnica da aeronave nos pontos apropriados antes, durante e no final desse tempo de voo.

8.E.1100 Reporte de deficiências das instalações e auxílios à navegação

(a) Um operador deverá assegurar que qualquer deficiência ou irregularidade observada de uma instalação ou auxílio à navegação observada no decurso das operações seja reportada, sem demora, à entidade responsável por essa instalação ou esse auxílio à navegação.

8.E.1105 Reporte de condições perigosas

(a) O PIC deverá comunicar à unidade ATC adequada, sem demora e com detalhes suficientes de modo a ser pertinente para a segurança de outras aeronaves, quaisquer condições de voo perigosas encontradas em rota, incluindo as associadas às condições meteorológicas.

8.E.1110 Reporte de incidentes

(a) *Relatório de Tráfego Aéreo.* O PIC deverá apresentar, sem demora, um relatório de incidente de tráfego aéreo sempre que uma aeronave em voo tenha sido colocada em perigo por—

- (1) Uma quase colisão com outra aeronave ou objecto;
- (2) Procedimentos defeituosos de tráfego aéreo ou incumprimento com os procedimentos aplicáveis por parte do ATC ou da tripulação de voo; ou
- (3) Uma avaria em instalação do ATC.

(b) *Pássaros.* Caso um pássaro constituir um perigo em voo ou se produzir um embate de pássaro o PIC deverá, sem demora:

- (1) Informar a estação de terra apropriada de qualquer perigo potencial observado que possa colocar o; e
- (2) Apresentar um relatório escrito de embate de pássaro, após a aterragem.

(c) *Mercadorias Perigosas.* O PIC deverá informar a unidade ATC apropriada, se a situação o permitir, a ocorrência de uma emergência durante o voo envolvendo mercadorias perigosas a bordo.

(d) *Interferência Ilícita.* O PIC deverá apresentar, sem demora, um relatório às autoridades locais e à Autoridade depois de um acto de interferência ilícita com os membros da tripulação a bordo de uma aeronave.

8.E.1115 Notificação de acidentes

(a) O PIC deverá notificar a autoridade adequada mais próxima, através do meio mais rápido disponível, qualquer acidente envolvendo a sua aeronave que resulte numa lesão séria ou morte de qualquer pessoa, ou em danos substanciais na aeronave ou em bens.

(b) O PIC deverá apresentar um relatório à Autoridade sobre qualquer acidente que tenha ocorrido enquanto foi responsável do voo.

8.E.1120 Operação dos registadores de dados de voo e de vozes na cabina de pilotagem

(a) O PIC deverá assegurar que, sempre que uma aeronave possui registadores de voo instalados, esses gravadores tenham a operação verificada e funcionem continuamente:

- (1) Para um registador de dados de voo, desde o momento em que a aeronave inicia a rolagem para a descolagem até ter completado a corrida de aterragem; e
- (2) Para um gravador de vozes na cabina de pilotagem, desde o momento em que é iniciada a passagem da lista de verificação, antes do arranque, até que termine a nova passagem da lista de verificação final ao terminar o voo.

(b) O PIC não deverá permitir que um registador de dados de voo ou um registador de vozes na cabina de pilotagem seja desactivado, desligado ou apagado durante o voo.

(c) Sem prejuízo do disposto no paragrafo e), após um acidente ou incidente, o PIC deverá assegurar que os gravadores de voo são desactivados ao terminar o tempo de voo;

(d) Nenhuma pessoa deverá reactivar os registos de voo após um acidente ou incidente, antes da sua disposição em conformidade com o Anexo 13 da ICAO.

(e) No caso de um acidente ou incidente, o PIC deverá assegurar, na medida do possível, a conservação de todos os registos dos registadores de voo concernentes e, se necessário, dos registadores de voo associados, e a sua retenção sob custódia segura enquanto se aguarda a sua disposição conforme determinado pelo Anexo 13.

(f) O proprietário ou operador de uma aeronave deverá assegurar que os ensaios operacionais e avaliações dos registos dos registadores de dados de voo e de vozes na cabina de pilotagem serão conduzidos de modo a assegurar o estado de funcionamento contínuo dos registadores.

8.E.1125 Oxigénio para os membros da tripulação: aprovisionamento e uso mínimos

(a) O PIC deverá assegurar que máscaras e oxigénio para respiração estejam disponíveis para os membros da tripulação em quantidades suficientes em todos os voos em altitudes em que a falta de oxigénio poderia resultar numa diminuição das faculdades dos membros da tripulação.

(b) Em nenhum caso deverá o aprovisionamento mínimo de oxigénio a bordo da aeronave ser inferior ao determinado pela Autoridade.

Nota: Os requisitos para o aprovisionamento e uso do oxigénio estão determinados na Parte 7, 7.A.965, Requisitos de Equipamento e Aprovisionamento de Oxigénio.

(c) O PIC deverá assegurar que todos os membros da tripulação de voo, quando envolvidos na realização de tarefas essenciais para a operação segura de uma aeronave durante o voo, usem o oxigénio para respiração de forma contínua em altitudes de cabina que excedam os 10,000 pés, por períodos de tempo superiores a 30 minutos e sempre que a altitude de cabina exceda os 13,000 pés.

(d) Um piloto nos comandos de uma aeronave pressurizada durante o voo deverá colocar e usar uma máscara de oxigénio:

- (1) Para as operações de aviação geral, a níveis de voo acima de 350, se não existir outro piloto no seu posto de serviço; e
- (2) Para as operações de transporte aéreo comercial, a níveis de voo acima de 250, se não existir outro piloto no seu posto de serviço.

8.E.1130 Dispositivos electrónicos portáteis

(a) Nenhum PIC ou CP poderá permitir que qualquer pessoa utilize, nem ninguém poderá utilizar um dispositivo electrónico portátil a bordo de uma aeronave que possa afectar de forma adversa o desempenho dos sistemas e equipamento da aeronave a não ser que—

- (1) Para as operações IFR que não sejam transporte aéreo comercial, o PIC tenha dado autorização previa para o seu uso; ou
- (2) Para as operações de transporte aéreo comercial, o titular do AOC tenha determinado quais os dispositivos que são aceitáveis e divulgado essa informação no Manual de Operações para uso dos membros da tripulação; e
- (3) O PIC informe os passageiros acerca da permissão do uso.

8.E.1135 Transporte de mercadorias perigosas

(a) Ninguém poderá transportar mercadorias perigosas numa aeronave registada em Cabo Verde ou que opera em Cabo Verde, excepto:

- (1) Com a permissão escrita da Autoridade e com sujeição a qualquer condição que a Autoridade possa impor ao conceder tal permissão; e
- (2) De acordo com as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas pelo Ar emitidas pelo Conselho da ICAO e com quaisquer modificações destas instruções que a Autoridade possa, de tempos a tempos, ordenar e notificar a ICAO.

8.E.1140 Microfones

(a) Para as aeronaves operadas por titulares de um AOC, um membro da tripulação de voo requerido deverá usar um microfone de tipo

vara ou de garganta para comunicar com outro membro da tripulação de voo e com os serviços de tráfego aéreo abaixo da altitude ou nível de transição.

(b) Para os helicópteros ou aeronaves de sustentação por potência operados por titulares de um AOC, um membro da tripulação de voo requerido deverá usar um microfone de tipo vara ou de garganta para comunicar com outro membro da tripulação de voo e com os serviços de tráfego aéreo.

(c) Para as operações de aviação geral numa aeronave, helicóptero ou aeronave de sustentação por potência, um membro da tripulação de voo requerido deverá usar um microfone de tipo vara ou de garganta para comunicar com outro membro da tripulação de voo e com os serviços de tráfego aéreo abaixo da altitude ou nível de transição.

(d) Para as operações de trabalho aéreo, um membro da tripulação de voo requerido deverá usar um microfone de tipo vara ou de garganta para comunicar com outro membro da tripulação de voo e com os serviços de tráfego aéreo abaixo da altitude ou nível de transição, conforme aplicável à missão.

8.E.1145 Responsabilidade pelos documentos requeridos

(a) O PIC deverá assegurar que todos os documentos requeridos para as operações de voo específicas na subsecção 8.B.140 são transportados a bordo da aeronave.

(b) Para todos os voos internacionais, o PIC deverá assegurar o preenchimento, conservação e entrega da declaração aduaneira geral.

8.F PLANEAMENTO E SUPERVISÃO DE VOOS

8.F.100 PLANOS DE VOO

8.F.105 Apresentação de um plano de voo

(a) Antes de efectuar um dos seguintes voos, um piloto deverá apresentar um plano de voo VFR ou IFR, conforme aplicável, para:

- (1) Qualquer voo, ou parte do mesmo, a ser efectuado com serviço de controlo de tráfego aéreo;
- (2) Qualquer voo IFR dentro do espaço aéreo com serviço de informação;
- (3) Qualquer voo dentro ou para dentro de áreas designadas, ou ao longo de rotas designadas, quando assim requerido pelos serviços ATC apropriados, de modo a facilitar o fornecimento de serviços de informação de voo, busca e salvamento e de alerta;
- (4) Qualquer voo dentro, ou para dentro de áreas, ou ao longo de rotas designadas, quando assim requerido pelos serviços ATC apropriados, de modo a facilitar a coordenação com as unidades militares adequadas ou com os serviços ATC nos Estados adjacentes, para evitar a possível necessidade de interceptação para fins de identificação; e
- (5) Qualquer voo através de fronteiras internacionais.

(b) O PIC deverá apresentar um plano de voo, antes da partida ou durante o voo, à ATSU apropriada, a não ser que tenham sido feitos acertos para a apresentação de planos de voo repetitivos.

(c) A menos que a determinado em contrario pelos serviços ATC, um piloto deverá apresentar um plano de voo à ATSU apropriada:

- (1) Pelo menos 60 minutos antes da partida; ou
- (2) Se apresentado durante o voo, numa altura em que fique assegurada a sua recepção pela ATSU apropriada, pelo menos 10 minutos antes da chegada prevista da aeronave:
 - (i) Ao ponto previsto de entrada numa área de controlo ou área de informação; ou
 - (ii) Ao ponto de cruzamento de uma via aérea ou rota com serviço de informação.

8.F.110 Plano de voo aprovado pelo controlo de tráfego aéreo: transporte aéreo comercial

(a) Nenhuma pessoa poderá fazer descolar uma aeronave no transporte aéreo comercial se um plano de voo dos ATC não tiver sido apresentado, excepto se autorizado pela Autoridade.

8.F.115 Conteúdo de um plano de voo

(a) Cada pessoa que apresenta um plano de voo IFR ou VFR deverá incluir no mesmo a seguinte informação:

- (1) Identificação da aeronave;
- (2) Regras de voo e tipo de voo;
- (3) Número e tipo(s) de aeronave e categoria de turbulência de esteira;
- (4) Equipamento;
- (5) Aeródromo de partida e alternante (se requerido);
- (6) Hora estimada de “calços fora”;
- (7) Velocidade ou velocidades de cruzeiro;
- (8) Nível ou níveis de cruzeiro;
- (9) Rota a ser seguida;
- (10) Aeródromo de destino e alternante(s) (se requerido)
- (11) Tempo total de voo estimado;
- (12) Autonomia do combustível;
- (13) Número total de pessoas a bordo;
- (14) Equipamento de emergência e de sobrevivência; e
- (15) Outras informações.

(a) Seja qual for o fim para o qual é apresentado, um plano de voo deverá conter informação, conforme aplicável:

- (1) Sobre itens relevantes até e incluindo o(s) aeródromo(s) alternativo(s) com relação a toda a rota ou parte da mesma para a qual o plano de voo é apresentado.
- (2) Sobre todos os outros itens quando assim determinado pelo ATC apropriado ou quando considerado necessário de outro modo pela pessoa que apresenta o plano de voo.

8.F.120 Renovação planeada da autorização ATC

(a) Se durante o planeamento de um voo uma pessoa determinar que existe a possibilidade, dependendo da autonomia do combustível, de que um voo possa mudar de destino e mesmo assim cumprir com os requisitos de abastecimento de combustível planeado, essa pessoa deverá notificar a unidade ATC apropriada dessa possibilidade quando o plano de voo for submetido.

Nota: A intenção desta disposição é facilitar a obtenção de uma nova autorização para um destino alterado, normalmente para além do aeródromo de destino apresentado.

8.F.125 Alterações a um plano de voo

- (a) Quando ocorre uma alteração a um plano de voo apresentado para um voo IFR ou um voo VFR operado como um voo controlado, o piloto deverá comunicar essa alteração, logo que seja possível, ao serviço ATC apropriado.
- (b) Para os voos VFR que não sejam efectuados como voos controlados, o PIC deverá comunicar as alterações significativas ao plano de voo, logo que seja possível, ao serviço ATC apropriado.
- (c) [AOC] As Instruções operacionais que envolvam uma alteração ao plano de voo ATC deverão, quando pratico, ser coordenadas com a unidade de ATS apropriada antes da transmissão ao avião.

Nota: A informação apresentada antes da partida em relação à autonomia de combustível ou ao número total de pessoas a bordo, se estiver incorrecta na altura da partida, constitui uma alteração importante e deverá ser comunicada.

8.F.130 Fecho de um plano de voo

(a) A não ser que seja determinado de outra forma pelo serviço ATC, o piloto deverá reportar a chegada seja pessoalmente ou através de

radiotelefonia ou por via de conexão por dados à ATSU adequada o mais cedo possível após a aterragem no aeródromo de chegada, em qualquer voo para o qual um plano de voo tenha sido apresentado cobrindo o voo inteiro ou a parte restante de um voo para o aeródromo de destino.

- (b) Quando um plano de voo tiver sido apresentado apenas para uma parte de um voo, que não seja a parte restante de um voo para o destino, o piloto deverá, quando requerido, fechar esse plano de voo através de uma comunicação adequada à ATSU apropriada.
- (c) Quando não existir uma ATSU no aeródromo de chegada, o piloto deverá contactar a ATSU mais próxima para fechar o plano de voo, logo que for possível, após a aterragem e através do meio mais rápido disponível.
- (d) Quando se souber que as facilidades de comunicação no aeródromo de chegada são inadequadas e não estiverem disponíveis meios alternativos para o processamento dos reportes de chegada em terra, deverá ser tomada a seguinte medida:

- (1) Imediatamente antes da aterragem a aeronave deverá, se for prático, transmitir à unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada, uma mensagem equivalente a um reporte de chegada, quando tal reporte for requerido.

Nota: Normalmente, esta transmissão deverá ser feita à estação aeronáutica que serve os serviços de tráfego aéreo responsáveis pela região de informação de voo onde a aeronave opera.

(e) O PIC deverá incluir os seguintes elementos de informação no reporte de chegada:

- (1) Identificação da aeronave;
- (2) Aeródromo de partida;
- (3) Aeródromo de destino (apenas no caso de uma aterragem alternativa);
- (4) Aeródromo de chegada; e
- (5) Hora de chegada.

8.F.200 PLANEAMENTO E PREPARAÇÃO DE VOOS**8.F.205 Navegabilidade da aeronave e medidas de segurança**

(a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo até estarem preenchidos os formulários de preparação do voo certificando que o PIC está convencido que:

- (1) A aeronave está em condições de navegabilidade, devidamente registada e que os certificados apropriados estão a bordo da aeronave;
- (2) Os instrumentos e equipamentos determinados para o tipo de operação em particular a ser executada, estão instalados e são suficientes e adequados para o voo, tendo em conta as condições de voo esperadas; e
- (3) Qualquer manutenção necessária foi executada e uma declaração de conformidade de manutenção, se aplicável, foi emitida com relação à aeronave.

(b) [AOC] Para as operações de transporte aéreo comercial, o PIC deverá certificar, assinando a caderneta técnica, que está convencido que os requisitos do parágrafo (a) foram cumpridos para um voo em particular.

8.F.210 Adequação das facilidades operacionais

(a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo a não ser que tenha sido determinado, através de todos os meios razoáveis, que as facilidades em terra e/ou na água disponíveis e directamente requeridas para tal voo e para a operação segura da aeronave e protecção dos passageiros são adequadas para o tipo de operação no qual o voo vai ser conduzido e são adequadamente utilizadas para esse fim.

Nota: “Meios razoáveis” indica o uso, no ponto de partida, da informação disponível para o PIC quer através da informação oficial divulgada pelos serviços de informação aeronáutica quer prontamente obtível noutras fontes.

8.F.215 Acção antes do voo

- (a) Antes de iniciar um voo, o PIC de uma aeronave deverá familiarizar-se com toda a informação disponível adequada ao voo pretendido.
- (b) O PIC deverá incluir, durante a preparação para um voo longe das proximidades do local de partida, e para todos os voos em IFR:
- (1) Um estudo cauteloso das previsões e boletins meteorológicos disponíveis, tendo em conta os requisitos de combustível e óleo; e
 - (2) O planeamento das medidas alternativas a tomar na eventualidade do voo não poder ser concluído conforme previsto.

8.F.220 Limitações meteorológicas para voos VFR

- (a) Nenhuma pessoa deverá iniciar um voo a ser conduzido em VFR a não ser que boletins meteorológicos vigentes e disponíveis, ou uma combinação de previsões e boletins meteorológicos vigentes, indiquem que as condições meteorológicas ao longo da rota, ou da parte da rota a ser seguida em VFR, irão, na devida altura, ser de tal modo a tornarem possível a conformidade com essas regras.

8.F.225 Aeródromos de destino para voos IFR

- (a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo IFR a não ser que a informação disponível indique que as condições no aeródromo de destino previsto e, se requerido, um aeródromo alternante adequado, estarão, na hora prevista de chegada, ao nível ou acima dos:
- (1) Valores mínimos de tecto de nuvens e visibilidade para o procedimento de aproximação por instrumentos normalizado a ser utilizado; ou da
 - (2) Os mínimos da altitude de operação, se não for utilizado nenhum procedimento de aproximação por instrumentos, que possibilite uma descida ao aeródromo em condições meteorológicas de voo visual.

Nota: É concedida uma excepção parcial ao planeamento de voos IFR de transporte aéreo comercial, no sentido das condições meteorológicas no destino não terem de estar ao nível ou acima dos mínimos de aproximação para que se despache e inicie um voo, desde que o aeródromo alternativo designado cumpra com os critérios de selecção das condições meteorológicas para voos IFR.

8.F.230 Requisito de aeródromo alternativo de destino para voos IFR

- (a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo em IFR numa aeronave sem que pelo menos um aeródromo alternativo de destino tenha sido seleccionado e especificado no plano de voo, a menos que:
- (1) A duração do voo e as condições meteorológicas dominantes sejam tais que exista uma certeza razoável de que, na hora prevista de chegada ao aeródromo de destino, e por um período razoável antes e depois de tal hora, a aproximação e a aterragem podem ser efectuadas sob condições meteorológicas visuais de voo; ou
 - (2) O aeródromo de destino esteja isolado e não exista um aeródromo alternativo de destino adequado.
- (b) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo IFR numa aeronave para um aeródromo, quando não for requerido um aeródromo alternativo de destino, a menos que:
- (1) Exista um procedimento de aproximação por instrumentos normalizado determinado para o aeródromo de destino pelas autoridades jurisdicionais; e
 - (2) Informação meteorológica vigente disponível indique que as seguintes condições meteorológicas irão ocorrer desde duas horas antes até duas horas depois da hora prevista de chegada:
 - (i) Base das nuvens de pelo menos 300 m (1.000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e
 - (ii) Visibilidade de pelo menos 5 km ou de 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.

- (c) Os requisitos de tecto e visibilidade do parágrafo (b) podem ser reduzidos com a aprovação da Autoridade para:
- (1) Helicópteros, aeronaves de sustentação por potência e dirigíveis;
 - (2) Transporte aéreo comercial, quando não existir um aeródromo alternativo de destino adequado.
- (d) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo IFR num helicóptero, se não for requerido um aeródromo alternativo, a menos que:

- (1) A operação seja conduzida como sendo de aviação geral, e
- (2) Informação meteorológica vigente e disponível indique que as seguintes condições meteorológicas irão ocorrer desde duas horas antes até duas horas depois da hora prevista de chegada:
 - (i) A base das nuvens seja de pelo menos 300 m (1000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e
 - (ii) A visibilidade seja de pelo menos 6 km ou 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.
- (3) Se o heliporto de aterragem previsto for isolado e não houver um heliporto alternativo adequado, seja determinado um ponto de não retorno.

8.F.235 Critérios de selecção de aeródromo alternativo para voos IFR

- (a) Se forem publicados mínimos de alternantes, nenhum PIC poderá designar um aeródromo alternativo num plano de voo IFR a não ser que as previsões actuais disponíveis indiquem que as condições meteorológicas nesse aeródromo alternativo estarão ao nível ou acima dos mínimos alternativos divulgados na hora prevista de chegada.
- (b) Se não forem publicados mínimos de alternantes, e não seja proibido usar o aeródromo como um aeródromo alternativo para voos IFR, cada PIC deverá assegurar que as condições meteorológicas nesse aeródromo alternativo, na hora prevista de chegada estarão ao nível ou acima de:
- (1) Para um procedimento de aproximação de precisão, um tecto de nuvens de pelo menos 180 m (600 pés) e visibilidade não inferior a 3 km; ou
 - (2) Para um procedimento de aproximação de não precisão, um tecto de pelo menos 240 m (800 pés) e visibilidade não inferior a 5 km.

8.F.240 (Reservado)**8.F.245 Aeródromos alternativos para descolagens: operações de transporte aéreo comercial**

- (a) Nenhuma pessoa poderá despachar ou fazer descolar uma aeronave sem um aeródromo alternativo de descolagem adequado especificado no plano operacional de voo se as condições meteorológicas no aeródromo de partida estiverem ao nível ou abaixo dos mínimos de operação ou não seria possível regressar ao aeródromo de partida por outros motivos.
- (b) Cada operador deverá assegurar que cada aeródromo alternativo de descolagem especificado esteja localizado no espaço de—
- (1) Para aeronaves de dois motores, uma hora de tempo de voo à velocidade de cruzeiro com um só motor a não ser que a aeronave e o operador estejam autorizados para ETOPS; ou
 - (2) Para aeronaves de três ou quatro motores, duas horas de tempo de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo.

Nota: Todos os cálculos são baseados na velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo de acordo com o AFM em condições de ar calmo e com base na massa à descolagem efectiva.

- (c) Para um aeródromo a ser seleccionado como aeródromo alternativo de descolagem, a informação disponível deverá indicar que, na hora prevista do uso, as condições estarão ao nível ou acima dos mínimos de operação para essa operação.

8.F.250 Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem uma aprovação ETOPS

(a) A não ser que seja especificamente aprovado pela Autoridade (Aprovação ETOPS), o titular de um AOC não deverá operar um avião bimotor numa rota que contenha um ponto mais afastado de um aeródromo adequado do que, no caso de—

(1) Aviões de grande porte e de motor a turbina, a distância percorrida em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo determinada de acordo com o parágrafo (b) com:

- (i) Uma configuração máxima aprovada de assentos de passageiros de 20 lugares ou mais; ou
- (ii) Uma massa máxima à descolagem de 45,360 kg ou mais.

(2) Aviões de motor convencional:

- (i) A distância percorrida em 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo determinada de acordo com o parágrafo (b); ou
- (ii) 550 km (300 milhas náuticas), valendo o que for inferior.

(b) O titular de um AOC deverá determinar uma velocidade para o cálculo da distância máxima para um aeródromo adequado em relação a cada tipo ou variante de avião de dois motores a operar, não excedendo a V_{mo} com base na velocidade do ar verdadeira que o avião é capaz de manter com um motor inoperativo sob as condições que se seguem:

(1) Atmosfera Standard Internacional;

(2) Nível de voo:

(i) Para aviões de motor a turbina:

(A) FL 170; ou

(B) Ao nível de voo máximo para o qual o avião, com um motor inoperativo, consegue subir, e manter, usando a razão de subida bruta especificada no AFM; valendo o que for menor.

(ii) Para aviões a hélice:

(A) FL 80; ou

(B) Ao nível de voo máximo para o qual a aeronave, com um motor inoperativo, consegue subir, e manter, usando a razão de subida bruta especificada no AFM; valendo o que for menor.

(3) Impulso máximo contínuo ou potencia máxima continua no motor que resta em operação;

(4) Uma massa da aeronave não inferior à que resulta da:

(i) Descolagem ao nível do mar com a massa máxima à descolagem até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limiar aplicável definido no parágrafo (a);

(ii) Subida com todos os motores até à altitude optimal de cruzeiro de longo curso até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limiar aplicável definido no subparágrafo (a); e do

(iii) Cruzeiro com todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo curso nessa altitude até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limiar aplicável definido no parágrafo (a).

(c) O titular de um AOC deverá assegurar que os seguintes dados, específicos de cada tipo ou variante, são incluídos no Manual de Operações:

(1) A velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo determinada de acordo com o parágrafo (b); e

(2) A distância máxima de um aeródromo adequado determinada de acordo com os parágrafos (a) e (b).

Nota: As velocidades e altitudes (níveis de voo) especificadas acima destinam-se apenas a serem utilizadas para estabelecer a distância máxima de um aeródromo adequado.

8.F.255 Operações prolongadas com aviões bimotores

(a) O titular de um AOC não deverá conduzir operações para além do limiar definido de acordo com o 8.F.250 a não ser que tal seja autorizado a fazê-lo pela Autoridade.

(b) Ao solicitar uma aprovação ETOPS, cada titular de um AOC deverá demonstrar para satisfação da Autoridade a adequação do seguinte:

(1) Certificação de navegabilidade do tipo de aeronave;

(2) Fiabilidade do sistema de propulsão;

(3) Procedimentos de manutenção;

(4) Práticas operacionais;

(5) Procedimentos de despacho para voo; e

(6) Programas de formação da tripulação.

(c) Ao efectuar a avaliação da certificação, a Autoridade irá ter em conta a rota a ser seguida, as condições de operação antecipadas e a localização de aeródromos alternativos adequados em rota.

(d) Antes da condução de um voo ETOPS, o titular de um AOC deverá assegurar que um aeródromo alternativo adequado esteja disponível em rota para ETOPS, dentro do tempo de desvio aprovado ou de um tempo de desvio que seja baseado no estado de operacionalidade da aeronave decorrente da aplicação da MEL, valendo o que for mais curto.

8.F.260 Aeródromos alternativos em rota: operações ETOPS

(a) Nenhum titular de um AOC deverá iniciar um voo a não ser que, durante o período possível de chegada, o aeródromo alternativo em rota requerido esteja disponível e a informação disponível indique que as condições no aeródromo estão ao nível ou acima dos mínimos de operação no aeródromo aprovados para a operação.

(b) O PIC deverá assegurar que os aeródromos alternativos em rota para ETOPS são seleccionados e especificados nos planos de voo do ATC de acordo com o tempo de desvio ETOPS aprovado pela Autoridade.

(c) Nenhuma pessoa deverá seleccionar um aeródromo como um aeródromo alternativo em rota para ETOPS a não ser que as previsões ou boletins meteorológicos adequados, ou qualquer combinação dos mesmos, indiquem que durante um período a começar 1 hora antes e a acabar 1 hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão ao nível ou acima dos mínimos de planeamento determinados no quadro abaixo, e de acordo com a aprovação ETOPS do operador.

Nota: Os critérios de previsão meteorológica usados na selecção dos aeródromos alternativos para voos IFR também serão usados na selecção de aeródromos alternativos ETOPS.

Tipo de Aproximação	Mínimos de Planeamento	
(RVR / visibilidade requeridos & tecto, se aplicável)		
Aeródromo com		
	Pelo menos 2 procedimentos diferentes de aproximação com base em 2 radio-ajudas separadas que sirvam 2 pistas separadas (Ver nota 1)	Pelo menos 2 procedimentos diferentes de aproximação com base em 2 radio-ajudas separadas que sirvam 1 pista ou, pelo menos 1 procedimento de aproximação com base numa radio-ajuda que sirva 1 pista
Aproximação de Precisão Cat. II, III (ILS, MLS)	Mínimos de Aproximação de Precisão Cat. I	Mínimos de Aproximação de Não Precisão
Aproximação de Precisão Cat. 1(ILS, MLS)	Mínimos de Aproximação de Não Precisão	Mínimos de aproximação em circuito ou, se não disponíveis, mínimos de aproximação de não precisão mais 60 m (200 pés)/1000m
Aproximação de Não Precisão	O valor mais baixo dos mínimos de aproximação de não precisão mais 60 m (200 pés)/1000 m ou mínimos de aproximação em circuito.	O valor mais elevado dos mínimos de aproximação de não precisão mais 60 m (200 pés)/1000 m ou mínimos de aproximação em circuito
Aproximação em circuito	Mínimos de aproximação em circuito	

Nota 1: As pistas do mesmo aeródromo são consideradas como pistas separadas quando constituem superfícies de aterragem separadas que podem ser sobrepostas ou cruzar-se de tal modo que se uma das pistas está bloqueada, tal não irá impedir o tipo de operações previsto a decorrer na outra pista e cada uma das superfícies tem uma aproximação separada com base numa rádio-ajuda separada.

8.F.265 Planeamento de combustível e óleo e factores imprevistos

(a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo a não ser que a aeronave transporte combustível e óleo suficientes, incluindo quaisquer reservas transportadas para imprevistos, de forma a assegurar que pode completar o voo com segurança, tendo em conta tanto as condições meteorológicas como quaisquer atrasos que sejam esperados durante o voo.

(b) A pessoa que calcule o aprovisionamento de óleo e combustível requerido constantes no parágrafo a) deverá considerar no mínimo o seguinte:

- (1) Previsão das condições meteorológicas;
- (2) Itinerários do ATC esperados;
- (3) Atrasos de tráfego previstos;
- (4) Para os voos IFR, um procedimento de aproximação por instrumentos, incluindo uma aproximação falhada, no aeródromo de destino;
- (5) Perda de pressurização em rota;
- (6) Falha de um grupo motor em rota; e
- (7) Quaisquer outras condições que possam atrasar a aterragem da aeronave ou aumentar o consumo de combustível e óleo.

(c) O combustível e o óleo transportados para cumprir com o parágrafo (a) deverão, no caso das aeronaves a hélice, ser no mínimo em quantidade suficiente para permitir que a aeronave:

- (1) Quando for requerido um aeródromo alternativo de destino:
 - (i) Voe para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e depois para o aeródromo alternativo mais crítico, em termos de consumo de combustível, especificado nos planos de voo operacional e dos ATS e a partir daí por um período de 45 minutos; ou
 - (ii) Voe para o aeródromo alternativo via qualquer ponto predeterminado e a partir daí por 45 minutos, desde que não seja inferior à quantidade requerida para voar para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e a partir daí durante:
 - (A) 45 minutos mais 15 por cento do tempo de voo previsto no(s) nível(is) de cruzeiro, ou
 - (B) Duas horas,
 - (C) Valendo o que for menor.

(2) Quando não for requerido um aeródromo alternativo de destino:

- (i) Em termos do 8.F.230 a) 1), voe para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e a partir daí por um período de 45 minutos; ou
- (ii) No caso do aeródromo de destino estar isolado e não existir um aeródromo alternativo de destino adequado para o qual o voo esteja planeado e a partir daí durante:
 - (A) 45 minutos mais 15 por cento do tempo de voo previsto no(s) nível(is) de cruzeiro, ou
 - (B) Duas horas;
 - (C) Valendo o que for menor.

(d) O combustível e o óleo transportados para cumprir com o parágrafo (a) deverão, no caso das aeronaves equipadas com motores turbojacto, ser no mínimo em quantidade suficiente para permitir que a aeronave:

- (1) Quando for requerido um aeródromo alternativo de destino:
 - (i) Voe para, e execute uma aproximação e uma aproximação falhada no aeródromo para o qual o voo esteja planeado, e depois disso:
 - (A) Voe para o aeródromo alternativo especificado nos planos de voo operacional e dos ATS; e em seguida;
 - (B) Voe durante 30 minutos à velocidade de espera a 1,500 pés acima do aeródromo alternativo sob condições de temperatura padrão, execute a aproximação e a aterragem; e
 - (C) Possua uma quantidade adicional de combustível suficiente para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de quaisquer imprevistos potenciais especificados pelo operador à satisfação da Autoridade;

ou

- (ii) Voe para o aeródromo alternativo via qualquer ponto predeterminado e a partir daí por 30 minutos a 1,500 pés acima do aeródromo alternativo, tendo sido efectuado o devido aprovisionamento de uma quantidade adicional de combustível para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de quaisquer imprevistos potenciais especificados pelo operador à satisfação da Autoridade, desde que essa quantidade de combustível não seja inferior à quantidade de combustível requerida para voar para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e depois disso durante duas horas ao consumo normal de cruzeiro.

- (2) Quando não for requerido um aeródromo alternativo de destino:
- (i) Em termos do 8.F.230 a) 1), voo para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado, e ainda:
 - (A) Voo durante 30 minutos à velocidade de espera a 1,500 pés acima do aeródromo para o qual o voo esteja planeado sob condições de temperatura padrão; e
 - (B) Possua uma quantidade adicional de combustível suficiente para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de qualquer um dos imprevistos potenciais especificados pelo operador para satisfação da Autoridade; e
 - (ii) No caso do aeródromo de destino estar isolado e não existir um aeródromo alternativo de destino adequado, voo para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e a partir daí por um período de duas horas ao consumo normal de cruzeiro.
- (e) O combustível e o óleo transportados para cumprir com o parágrafo (a) deverão:
- (1) No caso dos helicópteros em operações VFR, ser no mínimo em quantidade suficiente para permitir que o helicóptero:
 - (i) Voo para o heliporto para o qual o voo esteja planeado;
 - (ii) Voo em seguida por um período de 20 minutos à velocidade de alcance máximo mais 10 por cento do tempo de voo planeado; e
 - (iii) Possua uma quantidade adicional de combustível suficiente para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de qualquer um dos imprevistos potenciais especificados pelo operador à satisfação da Autoridade.
 - (2) No caso de um helicóptero em operações IFR, ser no mínimo em quantidade suficiente para permitir que o helicóptero:
 - (i) Quando não for requerido um aeródromo alternativo, nos voos em VFR, voo para o heliporto para o qual o voo esteja planeado, e em seguida:
 - (A) Voo durante 30 minutos à velocidade de espera a 1,500 pés acima do heliporto de destino em condições de temperatura padrão e execute a aproximação e a aterragem; e
 - (B) Possua uma quantidade adicional de combustível suficiente para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de qualquer um dos imprevistos potenciais especificados pelo operador à satisfação da Autoridade.
 - (ii) Quando for requerido um aeródromo alternativo, voo e execute uma aproximação, e uma aproximação falhada, no heliporto para o qual o voo esteja planeado, e em seguida:
 - (A) Voo para o aeroporto alternativo especificado no plano de voo; e em seguida
 - (B) Voo durante 30 minutos à velocidade de espera a 1,500 pés acima do aeródromo alternativo em condições de temperatura padrão e execute a aproximação e a aterragem; e
 - (C) possua uma quantidade adicional de combustível suficiente para fazer face ao aumento do consumo na ocorrência de qualquer um dos imprevistos potenciais especificados pelo operador à satisfação da Autoridade.
 - (iii) No caso do aeródromo de destino estar isolado e não estar disponível um heliporto alternativo adequado, voo para o heliporto para o qual o voo esteja planeado e a partir daí por um período de duas horas à velocidade de espera.
- (f) Nada neste regulamento impede a alteração de um plano de voo durante o voo de modo a replanear o voo para outra descolagem num aeródromo ou heliporto.
- (g) Se a Autoridade determinar que é necessário combustível, para além de qualquer requisito aqui contido, para uma rota ou operação de voo em particular no interesse da segurança, tal combustível adicional deverá ser incluído no aprovisionamento mínimo de combustível para essa rota.

8.F.270 Reservado

8.F.275 Fornecimento mínimo de combustível e óleo para voos IFR – aviação geral

- (a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo a não ser que a aeronave transporte combustível e óleo suficientes, incluindo qualquer reserva transportada para imprevistos, para assegurar que é capaz de completar o voo em segurança, tendo em conta tanto as condições meteorológicas como quaisquer atrasos que sejam esperados durante o voo, de modo a permitir que a aeronave:
- (1) Quando não for requerido um aeródromo alternativo de destino, voo para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado e em seguida por um período de 45 minutos; ou
 - (2) Quando for requerido um aeródromo alternativo de destino, voo para o aeródromo para o qual o voo esteja planeado, a partir daí para um aeródromo alternativo, e em seguida por um período de 45 minutos.

8.F.280 Distribuição e arquivo de documentos de planeamento de voo: transporte aéreo comercial

- (a) Nas operações de transporte aéreo comercial, o PIC deverá preencher e assinar os seguintes documentos de preparação de voo antes da partida:
- (1) Um plano de voo operacional, incluindo NOTAMs e boletins meteorológicos pertinentes às decisões de planeamento do voo sobre o aprovisionamento mínimo de combustível, a performance em rota e aeródromos de destino e alternativos.
 - (2) Um manifesto de carga, indicando a distribuição da carga, centro de gravidade, massa à descolagem e aterragem, e conformidade com as limitações da massa operacional máxima, e análise de performance.
 - (3) Uma página correspondente da caderneta técnica aplicável, se tiverem sido registados defeitos depois de um voo anterior, se tiverem sido executadas tarefas de manutenção ou de inspeção ou tiver sido emitida uma declaração de conformidade de manutenção no aeródromo de partida.
- (b) Nenhuma pessoa poderá fazer descolar uma aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que todos os documentos de conformidade do voo, assinados pelo PIC, sejam retidos e disponibilizados junto de um representante da companhia no ponto de partida.
- (c) O PIC deverá transportar na aeronave uma cópia dos documentos especificados no parágrafo (a) para o aeródromo de destino.

8.F.285 Carregamento da aeronave, massa e centragem

- (a) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave a não ser que toda a carga transportada seja adequadamente distribuída e fixada com segurança.
- (b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave a não ser que os cálculos relativos à massa da aeronave e localização do centro de gravidade indiquem que o voo pode ser conduzido em segurança, tendo em conta as condições de voo esperadas.

Nota: Quando os conferentes de carga, preparadores de carga ou outro pessoal qualificado são providos pelo titular do AOC numa operação de transporte aéreo comercial, o PIC pode delegar essas responsabilidades, mas deverá verificar se são seguidos os procedimentos adequados de carregamento.

- (c) Nas operações de transporte aéreo comercial, nenhum PIC poderá iniciar um voo a não ser que o PIC esteja convencido que os cálculos de massa e centragem e carregamento contidos no manifesto de carga estão correctos e cumprem com as limitações da aeronave.

8.F.290 Massa máxima permitida a ser considerada em todos os manifestos de carga

- (a) O PIC deverá assegurar que a massa máxima permitida para um voo não exceda a massa máxima à descolagem—
- (1) Para a pista específica e condições existentes no momento da descolagem; e
 - (2) Considerando o consumo previsto de combustível e óleo que permita a conformidade com a performance em rota aplicável, massa à aterragem e limitações de distância de aterragem para os aeródromos de destino e alternativos.

8.F.295 Despacho para voo requerido: transporte aéreo comercial

- (a) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo com um sistema de seguimento de voos sem a aprovação específica da pessoa autorizada pelo titular do AOC para exercer o controlo operacional sobre o voo.
- (b) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo de transporte de passageiros no transporte aéreo comercial, a não ser que uma pessoa qualificada autorizada pelo titular do AOC para desempenhar funções de controlo operacional tenha emitido um despacho para voo em relação a essa operação ou série de operações em particular.

8.F.2100 Plano de voo operacional: transporte aéreo comercial

- (c) Nenhuma pessoa poderá iniciar um voo a não ser que o plano operacional de voo tenha sido preenchido, aprovado e assinado pelo PIC e, se aplicável, pelo oficial de operações de voo.
- (d) Um PIC só poderá assinar o plano operacional de voo quando o PIC e a pessoa autorizada pelo operador para exercer o controlo operacional tenham determinado que o voo pode ser efectuado em segurança.
- (e) O plano operacional de voo deverá incluir os cálculos de combustível e itinerário, com relação aos factores meteorológicos e de outra índole esperados, de modo a completar o voo para o destino e todos os aeródromos alternativos necessários.
- (e) O PIC que assina o plano operacional de voo deverá ter acesso à informação de planeamento de voo aplicável relativamente ao aprovisionamento de combustível, aeródromos alternativos, previsões e boletins meteorológicos e NOTAMs para o itinerário e aeródromo.
- (g) Nenhuma pessoa poderá continuar um voo a partir de um aeródromo intermédio sem um novo plano operacional de voo se a aeronave tiver estado em terra durante mais de 6 horas.
- (h) Uma cópia do plano operacional de voo deverá ser apresentada ao operador ou um agente designado ou, se tais procedimentos não forem possíveis, deverá ser deixada com a administração do aeródromo ou num registo num local adequado no ponto de partida.

8.G OPERAÇÃO DAS AERONAVES E LIMITAÇÕES DO PERFORMANCE**8.G.100 TODAS AS AERONAVES****8.G.105 Aplicabilidade**

- (a) Esta Secção determina as limitações de operação e performance para todas as aeronaves civis.

8.G.110 Geral

- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que:
- (1) Exceda as suas limitações de performance concebidas para qualquer operação, conforme estabelecido pelo Estado de Registo; ou
 - (2) Exceda as limitações de operação contidas no manual de voo da aeronave, ou seu equivalente.
 - (3) Exceda os termos do seu certificado de navegabilidade; ou
 - (4) Exceda as limitações de massa, se aplicáveis, impostas pelos termos das normas de certificação de ruído, estipuladas na parte aplicável do Anexo 16 da ICAO, Volume I, a não ser que seja aprovado de outra forma pela Autoridade.

8.G.115 Cálculos de performance da aeronave

- (a) Cada operador deverá assegurar que os dados de performance contidos no AFM, RFM ou noutra fonte autorizada sejam usados para determinar a conformidade com os requisitos adequados da Subparte 8.G.
- (b) Ao aplicar os dados de performance, cada pessoa que efectua os cálculos deverá ter em conta a configuração da aeronave, as condições ambientais e o funcionamento de qualquer sistema ou sistemas que possam ter um efeito adverso na performance.
- (c) Tais factores deverão ser tidos em conta directamente como parâmetros operacionais ou indirectamente mediante tolerâncias ou permissões ou margens nos dados de performance.

8.G.120 Limitações gerais quanto a massa e franqueamento de obstruções

- (a) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave sem assegurar que a massa máxima permitida para um voo não exceda a massa máxima à descolagem ou à aterragem permitida, ou quaisquer limitações de performance em rota ou de distância de aterragem aplicável considerando o seguinte:
- (1) Estado das áreas de descolagem e aterragem a serem utilizadas;
 - (2) Gradiente da pista a ser usada (apenas aeronaves terrestres);
 - (3) Altitude de pressão;
 - (4) Temperatura ambiente;
 - (5) Ventos reinantes e prognosticados;
 - (6) Procedimentos de operação;
 - (7) Normas de certificação de ruído, se requerido, a não ser que seja autorizado de outra forma pela autoridade apropriada;
 - (8) Quaisquer condições conhecidas (por exemplo, configuração atmosférica e da aeronave) que possam afectar adversamente a performance.
- (b) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave a uma massa que, no pressuposto do funcionamento normal dos motores, não consiga franquear todos os obstáculos durante todas as fases do voo, incluindo todos os pontos ao longo do percurso em rota ou quaisquer desvios planeados.

8.G.200 AERONAVES USADAS NO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**8.G.205 Aplicabilidade**

- (a) Esta secção determina as limitações de operação e performance das aeronaves usadas nas operações de transporte aéreo comercial, com excepção das aeronaves que possuam uma autorização ou uma isenção especial por parte da Autoridade que as isente de limitações específicas de operação e performance.

8.G.210 Geral

- (a) Cada operador de uma aeronave envolvida no transporte aéreo comercial deverá cumprir as disposições da Secção 8.G.200.
- (b) A Autoridade pode conceder isenções de acordo com a Parte 1 dos presentes regulamentos relativamente aos requisitos da Secção 8.G.200 se circunstâncias especiais tornarem uma observação literal de um requisito desnecessária para a segurança.
- (c) No caso da total conformidade com os requisitos da Secção 8.G.200 não puder ser demonstrada devido a características de desenho específicas (por exemplo, hidroaviões, dirigíveis ou aviões supersónicas), o operador deverá aplicar normas de performance aprovadas que assegurem um nível de segurança não menos restritivo do que as dos requisitos pertinentes desta Secção.
- (d) Excepto conforme estabelecido no 8.H.4105, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave monomotor usada para o transporte comercial de passageiros a não ser que essa aeronave seja continuamente operada em condições diurnas, VFR, excluindo acima do tecto das nuvens, em rotas ou desvios destas que não possibilitem que uma aterragem forçada em segurança seja executada no caso de uma falha do motor.
- (e) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave multi-motor usada para o transporte comercial de passageiros que não seja capaz de cumprir com qualquer uma das limitações de performance das subsecções 8.G.220 a 8.G.240 a não ser que essa aeronave opere continuamente:
- (1) Durante o dia;
 - (2) Em VFR, excluindo as operações acima do tecto de nuvens; e
 - (3) A uma massa que irá permitir que esta suba, com o motor crítico inoperativo, a pelo menos 50 pés por minuto ao operar à altitude mínima em rota (MEA) da rota prevista ou qualquer desvio planeado, ou a 5.000 pés sobre o nível médio do mar (MSL), valendo o que for mais elevado.
- (f) As aeronaves multi-motor que não sejam capazes de cumprir com o parágrafo (e)(3) são, para os fins desta Secção, considerados como aeronaves monomotor e deverão cumprir com os requisitos do parágrafo (d).

8.G.215 Cálculos de performance da aeronave

- (a) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave usada no transporte aéreo comercial sem se certificar que as limitações de operação e performance aplicáveis, requeridas nesta secção, possam ser calculadas com precisão, com base no AFM, RFM ou noutra fonte de dados aprovada pela Autoridade.
- (b) Cada pessoa ao calcular as limitações de operação e performance de aeronaves usadas no transporte aéreo comercial deverá assegurar que os dados de performance usados para determinar a conformidade com esta Secção possam, durante qualquer fase do voo, ter em conta com exactidão:
- (1) Quaisquer condições de operação que se possa razoavelmente esperar, que possam afectar de maneira adversa a performance da aeronave;
 - (2) A falha de um motor numa aeronave com dois motores, se aplicável; e
 - (3) A falha de dois motores numa aeronave com três ou mais motores, se aplicável.
- (c) Ao calcular os requisitos de performance e de limitação das subsecções 8.G.220 a 8.G.240, cada pessoa que efectua o cálculo deverá, para todos os motores em operação e para os motores inoperativos, ter em conta com exactidão —
- (1) Em todas as fases do voo—
 - (i) O efeito do consumo de combustível e óleo na massa da aeronave;
 - (ii) O efeito do consumo de combustível nas reservas de combustível resultante de alterações nos percursos de voo, ventos e configuração da aeronave;
 - (iii) O efeito da descarga de combustível na massa da aeronave e reservas de combustível, se aplicável e aprovado;
 - (iv) O efeito de qualquer sistema de protecção contra o gelo, se aplicável e se as condições meteorológicas exigirem o seu uso;
 - (v) Temperaturas ambientes e ventos ao longo da rota pretendida e qualquer desvio planeado;
 - (vi) Percursos de voo e altitudes mínimas requeridas para permanecer a salvo de obstáculos.
 - (2) Durante a descolagem e aterragem—
 - (i) O estado da pista de descolagem ou área a ser usada, incluindo quaisquer elementos contaminantes (por exemplo, água, neve derretida, neve, gelo);
 - (ii) O gradiente da pista a ser usada;
 - (iii) O comprimento da pista incluindo as zonas livres de obstáculos e as zonas de paragem, se aplicável;
 - (iv) Altitudes de pressão nos locais de descolagem e aterragem;
 - (v) Temperaturas ambientes reinantes e ventos na descolagem;
 - (vi) Previsão de temperaturas ambientes e ventos em cada destino e local de aterragem alternativo planeado;
 - (vii) As características do manejo em terra (por exemplo, a acção de travagem) do tipo de aeronave;
 - (viii) Terreno e auxílios para aterragem que possam afectar a trajectória de descolagem, a trajectória de aterragem e a corrida de aterragem; e
 - (ix) Precisão dos mapas.

Nota: Nos casos em que as condições sejam diferentes daquelas em que se baseia a performance, o cumprimento pode ser determinado por interpolação ou cálculo dos efeitos das alterações nas variáveis específicas, se os resultados da interpolação ou os cálculos forem substancialmente tão precisos como os resultados dos testes directos.

Nota: Para dar conta do efeito dos ventos, os dados de descolagem com base no ar calmo podem ser corrigidos tendo em conta não mais do que 50 por cento de qualquer componente de vento frontal declarado e não menos do que 150 por cento de qualquer componente de vento de cauda declarado.

8.G.220 Limitações da descolagem

- (a) *Aviões.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um avião usado no transporte aéreo comercial a não ser que os seguintes requisitos sejam cumpridos ao determinar a massa máxima à descolagem permitida:
- (1) A corrida de descolagem não deverá ser superior ao comprimento da pista.
 - (2) Para aviões de motor de turbina—
 - (i) A distância de descolagem não deverá exceder o comprimento da pista mais o comprimento da zona livre de obstáculos, excepto que o comprimento de qualquer área livre de obstáculos incluída no cálculo não deverá ser superior a metade do comprimento da pista; e
 - (ii) A distância de aceleração-paragem não deverá exceder o comprimento da pista, mais o comprimento de qualquer zona de paragem em qualquer momento durante a descolagem até atingir a V_1 .
 - (3) Para aviões de motor a pistão:
 - (i) A distância de aceleração-paragem não deverá exceder o comprimento da pista em qualquer momento durante a descolagem até atingir a V_1 .
 - (4) Se o motor crítico avariar a qualquer altura depois do avião atingir a V_1 , possa continuar a trajectória de voo para a descolagem e franquear todos os obstáculos:
 - (i) Por uma margem vertical de pelo menos 9.1 m (35 pés) para aviões de motor de turbina ou 15.2 m (50 pés) para aviões de motor a pistão; e
 - (ii) Por uma margem horizontal de pelo menos 60 m (200 pés) dentro dos limites do aeródromo e por uma margem horizontal de pelo menos 90 metros (300 pés) depois de passar os limites, sem um movimento de pranchamento de mais de 15 graus em qualquer ponto da trajectória do voo para a descolagem.
- (b) *Helicópteros.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um helicóptero usado no transporte aéreo comercial que, no caso de uma falha do motor crítico, não consiga—
- (1) Para os helicópteros da Classe 1:
 - (i) No do ponto de decisão de descolagem ou antes desse ponto, interromper a descolagem e parar dentro da área de descolagem rejeitada; ou
 - (ii) Após o ponto de decisão de descolagem, continuar a descolagem e depois a subida, franqueando todos os obstáculos ao longo da trajectória de voo, até encontrar um local de aterragem adequado.
 - (2) Para os helicópteros da Classe 2:
 - (i) Antes de atingir um ponto definido após a descolagem, executar em segurança uma aterragem forçada dentro da área de descolagem rejeitada, ou
 - (ii) Em qualquer ponto depois de atingir um ponto definido após a descolagem, continuar a descolagem e depois a subida, franqueando todos os obstáculos ao longo da trajectória de voo, até encontrar um local de aterragem adequado.
 - (3) Para os helicópteros da Classe 3—
 - (i) Franquear todos os obstáculos ao longo da trajectória de voo por uma margem adequada; ou
 - (ii) Manter a altitude mínima de voo; ou
 - (iii) No caso de uma falha do motor possibilitar uma aterragem forçada em segurança.

8.G.225 Limitações em rota - avião: todos os motores em funcionamento

(a) Nenhuma pessoa pode fazer descolar um avião de motor a pistão usado no transporte aéreo comercial com uma massa que não permita uma razão de subida de pelo menos $6.9 V_{so}$ (ou seja, o número de pés por minuto obtido multiplicando a velocidade mínima de voo estabilizado do avião por 6.9) com todos os motores em funcionamento, a uma altitude de pelo menos 300 m (1,000 pés) acima de todo o terreno e obstruções num raio de 16 kms (dez milhas) de cada lado do percurso pretendido.

8.G.230 Limitações em rota: um motor inoperativo

(a) *Avião.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um avião bimotor usado no transporte aéreo comercial a não ser que esse avião consiga, no caso de uma falha do motor no ponto mais crítico em rota, continuar o voo para um aeródromo adequado onde possa ser efectuada uma aterragem e ao mesmo tempo permitindo:

(1) Para os aviões de motor a pistão:

(i) Pelo menos uma razão de subida de $0.079 \cdot (0.106/\text{número de motores instalados}) V_{so}^2$ (se a V_{so} for expressa em nós) a uma altitude de 300 m (1,000 pés) acima de todo o terreno e obstruções num raio de 8 km, de cada lado do percurso pretendido; e

(ii) Uma pendente positiva a uma altitude de pelo menos 450 m (1,500 pés) acima do aeródromo onde se supõe que a aeronave vai aterrar.

(2) Para os aviões de motor de turbina da categoria de transporte:

(i) Uma pendente positiva a uma altitude de pelo menos 300 m (1,000 pés) acima de todo o terreno e obstruções num raio de 8 km, de cada lado do percurso pretendido;

(ii) Uma trajectória limpa de voo a partir da altitude de cruzeiro para o aeródromo de destino que possibilite uma margem vertical de pelo menos 600 m (2,000 pés) acima de todo o terreno e obstruções num raio de 8 km, de cada lado do percurso pretendido; e

(iii) Uma pendente positiva a uma altitude de pelo menos 450 m (1,500 pés) acima do aeródromo onde se supõe que o avião vai aterrar;

Nota: A razão de subida especificada no parágrafo (a)(1)(i) pode ser alterada para $0.026 V_{so2}$ para aviões de grande porte da categoria de transporte com um certificado do tipo emitido antes de 1953.

Nota: A margem de franqueamento de obstáculos de 8 km indicada no parágrafo (a) deverá ser aumentada para 16.1 km (10 sm) se a precisão de navegação não cumprir com o nível de contenção de 95%.

(b) *Helicóptero.* Nenhuma pessoa deverá fazer descolar um helicóptero bimotor no transporte aéreo comercial a não ser que esse helicóptero consiga, no caso de uma falha do motor crítico e em qualquer ponto na fase em rota, continuar o voo para o destino ou local de aterragem alternativo sem voar abaixo da altitude mínima de voo em qualquer ponto e franqueando todos os obstáculos na trajectória de aproximação por uma margem segura.

8.G.235 Limitações em rota: dois motores inoperativos

(a) *Avião.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um avião de três ou mais motores utilizado no transporte aéreo comercial, a uma massa para a qual não exista um aeródromo de aterragem adequado a uma distancia de 90 minutos de qualquer ponto ao longo da rota planeada (com todos os motores em funcionamento a potência de cruzeiro), a não ser que esse avião consiga, no caso de uma falha simultânea de dois motores críticos no ponto mais crítico ao longo dessa rota, prosseguir para um aeródromo de aterragem adequado e ao mesmo tempo permitindo —

(1) Para os aviões de motor de turbina —

(i) Seguir uma trajectória limpa de voo (considerando as temperaturas ambientes previstas ao longo do percurso), com uma margem vertical de pelo menos 600 m (2,000 pés) acima de todo o terreno e obstruções num raio de 8 km (4.34 milhas náuticas) de cada lado do percurso pretendido;

(ii) Uma pendente positiva a uma altitude de 450 m (1,500 pés) acima do aeródromo de aterragem previsto; e

(iii) Combustível suficiente para prosseguir para o aeródromo de destino, alcançar uma altitude de pelo menos 450 m (1,500) pés directamente sobre o aeródromo, e, em seguida, voar durante 15 minutos à potencia de cruzeiro.

Nota: O consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo que é permitido nos dados da trajectória limpa de voo do AFM.

(2) Para os aviões de motor a pistão —

(i) Uma razão de subida de $0.013 V_{so}^2$ pés por minuto (ou seja, o número de pés por minuto é obtido multiplicando o número de nós ao quadrado por 0.013) a uma altitude de 300 m (1,000 pés) acima da solo ou obstrução mais elevada num raio de 16 km (10 milhas) de cada lado do percurso pretendido, ou a uma altitude de 1500 m (5,000 pés), valendo o que for mais elevado; e

(ii) Combustível suficiente para prosseguir para o aeródromo de aterragem previsto e alcançar uma altitude de pelo menos 300 m (1,000 pés) directamente sobre esse aeródromo.

Nota: Quando se prevê que os dois motores da aeronave de motor a pistão falhem a uma altitude acima da altitude mínima determinada, o cumprimento com a razão de subida determinada não tem de ser demonstrada durante a descida desde a altitude de cruzeiro até à altitude mínima determinada, se os requisitos puderem ser cumpridos quando a altitude mínima for atingida, e presumindo que a descida seja ao longo de uma trajectória limpa de voo e a razão de descida seja $0.013 V_{so2}$ maior do que a razão nos dados de performance aprovados.

Nota: Se a descarga de combustível for autorizada (ou planeada), a massa da aeronave no ponto onde os dois motores falham é considerada como não sendo inferior à que incluiria combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo e alcançar uma altitude de pelo menos 300 m (1,000 pés) directamente sobre esse aeródromo.

(b) *Helicópteros.* Nenhuma pessoa deverá fazer descolar um helicóptero da Classe 1 ou Classe 2, de três ou mais motores, usado no transporte aéreo comercial, a não ser que esse helicóptero consiga, no caso de dois motores críticos falharem simultaneamente em qualquer ponto da fase em rota, continuar o voo para um local de aterragem adequado.

8.G.240 Limitações de aterragem

(a) *Aviões.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um avião usado em operações comerciais a não ser que a sua massa à chegada, quer ao aeródromo de destino pretendido ou a qualquer aeródromo alternativo planeado, permita uma aterragem com paragem completa a partir de um ponto situado a 50 pés sobre a intersecção do plano livre de obstruções e a pista, e dentro de—

(1) Para os aviões de motor de turbina, 60 por cento do comprimento efectivo de cada pista.

(2) Para os aviões de motor a pistão, 70 por cento do comprimento efectivo de cada pista.

(b) Para fins de determinar a massa de aterragem permitida no aeródromo de destino, cada pessoa encarregada de determinar o limite de aterragem deverá assegurar que—

(1) O avião aterre na pista e na direcção mais favorável, em ar calmo; ou

(2) O avião aterre na pista mais adequada considerando a velocidade e direcção prováveis do vento, as condições da pista, as características do manejo em terra do avião, e outras condições como os auxílios para aterragem e o terreno.

Nota: Se for comunicado ou previsto que a pista no destino de aterragem estará molhada ou escorregadia, a distância de aterragem disponível deverá ser no mínimo 115 por cento da distância de aterragem requerida a não ser que, com base numa demonstração das técnicas operacionais de aterragem reais em pistas molhadas ou escorregadias, uma distância de aterragem mais curta (mas não inferior à requerida no parágrafo (a)) tenha sido aprovada para um tipo e modelo específico de aeronave e esta informação esteja incluída no AFM.

(c) Um avião de turbina da categoria de transporte que estaria proibido de descolar devido a não ter conseguido cumprir os requisitos do parágrafo (a)(1), pode descolar se for especificado um aeródromo alternativo que cumpra com todos os requisitos do parágrafo (a).

(d) *Helicópteros.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um helicóptero usado no transporte aéreo comercial a não ser que, com todos os motores em funcionamento à chegada ao local de aterragem do destino pretendido ou a qualquer local de aterragem alternativo planeado, este consiga franquear todos os obstáculos na trajectória de aproximação e consiga aterrar e parar dentro da distância de aterragem disponível.

(e) *Helicópteros.* Nenhuma pessoa pode fazer descolar um helicóptero usado no transporte aéreo comercial a não ser que, no caso de qualquer motor ficar inoperativo na fase de aproximação e aterragem no local de aterragem do destino pretendido ou em qualquer local de aterragem alternativo planeado, consiga:

(1) Para os helicópteros da Classe 1—

(i) Antes do ponto de decisão de aterragem, franquear todos os obstáculos na trajectória de aproximação e ser capaz de aterrar e parar dentro da distância de aterragem disponível ou executar uma aterragem falhada e franquear todos os obstáculos no percurso de voo por uma margem adequada; ou

(ii) Após o ponto de decisão de aterragem, aterrar e parar dentro da distância de aterragem disponível.

(2) Para os helicópteros da Classe 2—

(i) Antes de atingir um ponto definido antes da aterragem, executar em segurança uma aterragem forçada dentro da distância de aterragem disponível.

(3) Para os helicópteros da Classe 3:

(i) Executar em segurança uma aterragem forçada dentro da distância de aterragem disponível.

8.H. REGRAS DE VOO

8.H.100 TODAS AS OPERAÇÕES

8.H.105 Operação da aeronave em terra

(a) Nenhuma pessoa pode efectuar a rolagem de uma aeronave na área de movimento de um aeródromo a não ser que a pessoa aos comandos:

(1) Tenha sido autorizada pelo proprietário, locatário ou um agente designado;

(2) Tenha total competência para efectuar a rolagem da aeronave;

(3) Esteja qualificada para utilizar o rádio, se forem requeridas radiocomunicações; e

(4) Tenha recebido instrução por parte de uma pessoa competente em relação à disposição geral do aeródromo, e se adequado, informação sobre as rotas, sinais, marcas, luzes, sinais e instruções do ATC, fraseologia e procedimentos, e esteja capacitado para cumprir as normas operacionais requeridas para o movimento seguro da aeronave no aeródromo.

(b) Nenhuma pessoa poderá fazer rodar o rotor de um helicóptero com potencia de motor a não ser que exista um piloto qualificado nos comandos.

8.H.110 Condições de descolagem

(a) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave, a não ser que —

(1) De acordo com a informação disponível, as condições meteorológicas no aeródromo e o estado da pista que se pretende usar permitam uma descolagem e partida seguras; e

(2) O RVR ou a visibilidade na direcção de descolagem da aeronave seja igual ou superior aos mínimos aplicáveis.

(b) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave a não ser que, ao determinar o comprimento da pista requerido e disponível, a perda, se existente, de comprimento da pista devido ao alinhamento da aeronave antes da descolagem tenha sido considerada.

8.H.115 Voo em condições de formação de gelo conhecidas ou esperadas

(a) Nenhuma pessoa pode fazer descolar ou continuar a operar uma aeronave em rota quando forem conhecidas ou esperadas condições de formação de gelo, sem assegurar que a aeronave esteja certificada para operações em condições de formação de gelo e possua equipamento operacional suficiente de degelo ou anti-gelo.

(b) Nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave quando geada, gelo ou neve estiverem a aderir às asas, superfícies de comando, hélices, entradas de motores ou outras superfícies críticas da aeronave que possam afectar de forma adversa a performance ou controlabilidade da aeronave.

(c) Nas operações de transporte aéreo comercial, nenhuma pessoa pode fazer descolar uma aeronave quando as condições sejam tais que se pode esperar razoavelmente que a geada, gelo ou neve adiram a ela, a não ser que a aeronave tenha sido inspeccionada em relação à formação de gelo, e os procedimentos aprovados para o titular do AOC pela Autoridade sejam seguidos de forma a assegurar que sejam efectuados os procedimentos anti-gelo e de degelo no solo.

8.H.120 Ajustes do altímetro

(a) Cada pessoa que opere uma aeronave, com excepção de um balão ou planador, deverá manter a altitude de cruzeiro ou nível de voo por referência a um ajuste do altímetro —

(1) Abaixo do nível de transição para—

(i) O ajuste em vigor comunicado de uma estação ao longo da rota e num raio de 185 Km (100 milhas náuticas) da aeronave;

(ii) O ajuste em vigor comunicado de uma estação próxima, se não existir uma estação ao longo da rota; ou

(iii) No caso de uma aeronave não equipada com um rádio, a elevação do aeródromo de partida ou um ajuste do altímetro adequado disponível antes da partida; ou

(2) Ao nível ou acima da altitude de transição para 29.92" (1013.2 mb).

Nota: Nas áreas do mundo onde possa não ser possível conseguir um ajuste do altímetro, consultar os procedimentos do Estado no AIP.

8.H.125 Altitudes mínimas seguras: generalidades

(a) Excepto quando necessário para a descolagem ou aterragem, ou excepto com a permissão da Autoridade, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das seguintes altitudes:

(1) *Em qualquer local.* Uma altitude que permita, se falhar um motor, a continuação do voo ou uma aterragem de emergência sem riscos desnecessários para pessoas ou bens na superfície.

(2) *Sobre áreas congestionadas.* Sobre qualquer área congestionada de uma cidade, vila ou povoado, ou sobre qualquer reunião de pessoas ao ar livre, uma altitude de 300m (1,000 pés) acima do obstáculo mais elevado dentro de um raio horizontal de 600m (2,000 pés) da aeronave.

(3) *Sobre outras, que não áreas congestionadas.* Uma altitude de 150m (500 pés) acima da superfície, excepto sobre mar alto ou zonas de baixa densidade populacional e pouco tráfego, onde não se poderá voar a menos de 150m (500 pés) de uma pessoa, barco, veículo ou estrutura.

(4) *Helicópteros.* Os pilotos de helicópteros não estão sujeitos às restrições de proximidade desde que estes actuem de uma forma que não seja arriscada para pessoas e bens na superfície. O PIC de um helicóptero deverá cumprir com quaisquer rotas ou altitudes para a área que sejam estabelecidas para helicópteros pela Autoridade.

(b) As disposições do paragrafo a) não se aplicam a:

(1) Uma aeronave que esteja a ser usada para operações de trabalho aéreo relacionadas com a agricultura, horticultura ou preservação florestal de acordo com as disposições de operação da Parte 11 Regulamentos do Trabalho Aéreo.

(2) Um planador enquanto estiver a planar em subida;

(3) Qualquer balão ou papagaio cativo.

(c) Nada neste regulamento deverá proibir qualquer aeronave de:

- (1) Descolar, aterrar ou praticar aproximações para aterragem, quando tal prática esteja confinada ao espaço aéreo normalmente usado para esse fim; ou
- (2) Voar com o fim de verificar auxílios de navegação ou procedimentos de acordo com a prática de aviação normal num aeródromo certificado ou autorizado; ou
- (3) Voar de um modo que possa ser necessário com o fim de salvar vidas.

8.H.130 Altitudes mínimas de segurança para VFR

(a) Salvo quando seja necessário para a descolagem ou aterragem, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das seguintes altitudes:

- (1) Nenhuma pessoa pode operar com uma aeronave durante o dia, em VFR, a uma altitude inferior a 300 m (1,000 pés) acima da superfície ou dentro de um raio de 300 m (1,000 pés) de qualquer montanha, colina ou outra obstrução ao voo.
- (2) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave durante a noite, em VFR, a uma altitude inferior a 300 m (1,000 pés) acima do obstáculo mais elevado dentro de uma distância horizontal de 8 km do centro da trajetória prevista ou, em áreas montanhosas designadas, a menos de 600 m (2,000 pés) acima do obstáculo mais elevado dentro de uma distância horizontal de 8 km do centro da trajetória prevista.

8.H.135 Mínimos de operação para uma aproximação por instrumentos

(a) Nenhuma pessoa pode efectuar uma operação para ou a partir de um aeródromo usando mínimos de operação inferiores aos que possam estar estabelecidos para esse aeródromo pelo Estado no qual esse aeródromo está localizado, a não ser que esse Estado aprove especificamente essa operação, em conformidade com as disposições da Norma de Implementação: NI: 8.H.135.

(b) Nenhuma pessoa pode conduzir operações de aproximação e aterragem por instrumentos a uma visibilidade inferior a 800m, a não ser que seja fornecida informação RVR.

(c) A NI 8.H.135 estabelece os requisitos relativos aos mínimos de operação para aproximação por instrumentos.

8.H.140 Operações da categoria II e III: regras gerais de operação

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil numa operação da Categoria II ou III a não ser que:

- (1) O PIC e o CP da aeronave possuam as autorizações e habilitações adequadas estabelecidas na Parte 2.
- (2) Cada membro da tripulação de voo possua um conhecimento adequado e esteja familiarizado com a aeronave e os procedimentos a serem utilizados; e
- (3) O painel de instrumentos à frente do piloto que esteja a controlar a aeronave possua instrumentos adequados ao tipo de sistema de orientação de controlo do voo que esteja a ser usado.

(b) A menos que autorizado de outra forma pela Autoridade, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil numa operação da Categoria II ou Categoria III a não ser que cada componente de terra requerido para essa operação e o equipamento de bordo estejam instalados e em funcionamento.

(c) Se o procedimento de aproximação a ser utilizado estipular e exigir o uso de uma DH, a DH autorizada DH é a mais elevada das seguintes:

- (1) A DH estabelecida pelo procedimento de aproximação.
- (2) A DH estabelecida para o PIC.
- (3) A DH para a qual a aeronave está equipada.

(d) A menos que autorizado de outra forma pela Autoridade, nenhum piloto que opere uma aeronave numa aproximação da Categoria II ou Categoria III, que estipule e exija a utilização de uma DH, pode continuar a aproximação abaixo da altitude de decisão autorizada a não ser que sejam cumpridas as seguintes condições:

- (1) A aeronave esteja numa posição a partir da qual uma descida para uma aterragem na pista pretendida possa ser efectuada a uma razão de descida normal, usando as manobras normais, e onde essa razão de descida irá permitir que o toque ocorra dentro da zona de contacto da pista da aterragem pretendida.
- (2) Pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista pretendida seja distintamente visível e identificável para o piloto:
 - (i) O sistema de luzes de aproximação, excepto que o piloto não pode descer abaixo dos 100 pés acima da elevação da zona de toque, usando as luzes de aproximação como referência, a não ser que as barras vermelhas de identificação do fim de pista ou as barras vermelhas laterais sejam também claramente visíveis e identificáveis.
 - (ii) A cabeceira da pista.
 - (iii) As marcas da cabeceira da pista.
 - (iv) As luzes de cabeceira.
 - (v) A zona de contacto ou as marcas da zona de contacto.
 - (vi) As luzes de indicação da zona de contacto.

(e) A menos que autorizado de outra forma pela Autoridade, cada piloto que opere uma aeronave deverá imediatamente executar uma aproximação falhada apropriada sempre que, antes do contacto, os requisitos do parágrafo (d) desta secção não sejam cumpridos.

(f) Nenhuma pessoa que opere uma aeronave utilizando uma aproximação da Categoria III sem a DH pode aterrar essa aeronave excepto de acordo com as disposições da carta de autorização emitida pela Autoridade.

(g) Nenhuma pessoa pode conduzir operações de aterragem e aproximações por instrumentos da Categoria II ou III com visibilidade inferior a 800 m a não ser que seja fornecida informação RVR.

(h) Os parágrafos de (a) a (f) desta secção não se aplicam às operações conduzidas por titulares de AOC aos quais tenha sido emitido um certificado sob a Parte 9. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil numa operação da Categoria II ou Categoria III conduzida por um titular de AOC a não ser que a operação seja conduzida de acordo com o programa de formação aprovado e as especificações de operações desse titular de AOC.

8.H.145 Manual da Categoria II e Categoria III

(a) Excepto conforme estipulado no parágrafo (c) desta secção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil numa operação da Categoria II ou Categoria III a não ser que—

- (1) Esteja disponível na aeronave um manual da Categoria II ou Categoria III vigente e aprovado, conforme apropriado, para essa aeronave;
- (2) A operação seja conduzida de acordo com os procedimentos, instruções e limitações do manual adequado; e
- (3) O equipamento e os instrumentos listados no manual que são requeridos para uma operação da Categoria II ou Categoria III em particular tenham sido inspeccionados e mantidos de acordo com o programa de manutenção contido no manual.

(b) Cada operador deve manter uma cópia actualizada de cada manual aprovado na sua base principal de operações e deve disponibilizar cada manual para inspecção a pedido da Autoridade.

(c) Os parágrafos (a) e (b) não se aplicam às operações conduzidas por titulares de AOC aos quais tenha sido emitido um certificado sob a Parte 9, que inclua operações da Categoria II ou III aprovadas como parte do manual de operações destes.

(d) A NI 8.H.145 estabelece os requisitos específicos para um manual das Categorias II e III.

8.H.150 Isenção de certas operações da categoria II

(a) A Autoridade pode conceder uma isenção aos requisitos de 8.H.140 e 8.H.145 para a operação de aeronaves de pequeno porte em operações da Categoria II se a Autoridade considerar que a operação proposta pode ser conduzida em segurança.

Nota: Tal isenção não permite a operação de aeronaves que transportem pessoas ou bens para fins de compensação ou aluguer.

8.H.155 Decisão de desvio – motor inoperativo

(a) Excepto conforme estabelecido no parágrafo (b), o PIC deverá aterrar a aeronave no aeródromo adequado mais próximo, onde possa ser efectuada uma aterragem em segurança, sempre que um motor de uma aeronave falhe ou seja parado para evitar possíveis danos.

(b) Se não mais de um motor de uma aeronave que possua três ou mais motores falhar, ou a sua rotação for parada, o PIC pode prosseguir para um aeródromo se decidir que prosseguir para esse aeródromo é tão seguro como aterrar no aeródromo mais próximo, depois de ter em consideração:

- (1) A natureza da falha e as possíveis dificuldades mecânicas que podem ocorrer se o voo for continuado;
- (2) A altitude, massa e combustível utilizável no momento da paragem do motor;
- (3) As condições meteorológicas em rota e nos pontos de aterragem possíveis;
- (4) A congestão do tráfego aéreo;
- (5) O tipo de terreno; e
- (6) A familiaridade com o aeródromo a ser usado.

8.H.160 Operação perto de outras aeronaves, incluindo voos de formação

(a) Nada constante nestes regulamentos poderá liberar o PIC de uma aeronave da responsabilidade de tomar uma decisão, incluindo as manobras de prevenção de colisão com base em avisos de resolução fornecidos pelo equipamento ACAS, no sentido de evitar ao máximo a colisão.

(b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave em tal proximidade de outras aeronaves que crie um perigo de colisão.

(c) Nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave em voo de formação, excepto –

- (1) Através de acordo com o PIC de cada aeronave na formação, e
- (2) Se num espaço aéreo controlado, de acordo com as condições determinadas pelo serviço de tráfego aéreo adequado, o que inclui que:
 - (i) A formação actue como uma só aeronave em relação à comunicação da posição e navegação;
 - (ii) A separação entre aeronaves no voo deverá ser responsabilidade do condutor do voo e dos pilotos em comando das outras aeronaves em voo;
 - (iii) A separação entre aeronaves deverá incluir períodos de transição quando as aeronaves estão a efectuar manobras para atingir a sua própria separação dentro da formação e durante a junção e o afastamento; e
 - (iv) Cada aeronave deverá ser mantida a uma distância do condutor de voo que não exceda 1 km (0.5 NM) lateralmente e longitudinalmente e 30 m (100 pés) verticalmente.

(d) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que transporte passageiros por conta de outrem em voo de formação.

8.H.165 Regras de prioridade de passagem: excepto operações na água

(a) Generalidades.

- (1) Cada piloto deverá manter a vigilância de modo a ver e evitar outras aeronaves; e

(2) Quando uma regra desta subsecção der a outra aeronave a prioridade, o piloto deverá ceder a passagem a essa aeronave, não podendo passar sobre, por debaixo ou na frente dela, a não ser que passe a distancia suficiente e tenha em conta o efeito da turbulência na aeronave.

(3) Cada piloto que tenha a prioridade deverá manter o seu rumo e velocidade, mas será responsável por essa acção, incluindo as manobras para evitar uma colisão, com base nos avisos indicados pelo equipamento do sistema de anti-colisão de bordo (ACAS), para evitar a colisão.

(b) *Em perigo.* Uma aeronave em perigo tem a prioridade sobre todo o restante tráfego aéreo.

(c) *Convergência.*

(1) Quando aeronaves da mesma categoria convergem aproximadamente ao mesmo nível (excepto de frente, ou aproximadamente desse modo), a aeronave à direita de outra tem direito a prioridade.

(2) Se as aeronaves que convergem são de diferentes categorias—

- (i) Um balão tem a prioridade sobre qualquer outra categoria de aeronave;
- (ii) Um planador tem a prioridade sobre um dirigível e uma aeronave a motor mais pesada que o ar; e
- (iii) Um dirigível tem a prioridade sobre uma aeronave a motor mais pesada que o ar.

(d) *Reboque ou reabastecimento.* Uma aeronave que reboque outras aeronaves ou objectos, ou que reabasteça outras aeronaves tem prioridade sobre todas as outras aeronaves a motor, com excepção das aeronaves em perigo.

(e) *Aproximação de frente.* Quando duas aeronaves se aproximam uma da outra de frente, ou aproximadamente desse modo, e existe o risco de colisão, cada piloto de cada aeronave deverá alterar o seu rumo para a direita.

(f) *Ultrapassagem.* Cada aeronave que esteja a ser ultrapassada tem a prioridade e cada piloto de uma aeronave a efectuar uma ultrapassagem, quer numa subida, descida ou em voo horizontal, deverá sair da via alterando o seu rumo para a direita, não devendo nenhuma alteração subsequente nas posições relativas das duas aeronaves dispensar a aeronave que ultrapassa desta obrigação até ter passado e desimpedido a via totalmente.

(g) *Aterragem.* As aeronaves, quando estão a efectuar a aproximação final para aterragem, têm prioridade sobre outras aeronaves em voo ou a operar na superfície.

(h) *Mais de uma aeronave a aterrar.* Quando duas ou mais aeronaves se estão a aproximar de um aeródromo com o fim de aterrarem, a aeronave que está a voar na altitude mais baixa é a que tem a prioridade.

(i) O PIC não deverá aproveitar-se das regras de prioridade constantes nos itens (g) e (h) deste parágrafo para passar à frente de outra aeronave que esteja a efectuar a aproximação final para aterrar ou para ultrapassar essa aeronave.

(j) *Aterragem de emergência.* As aeronaves que forem obrigadas a aterrar têm prioridade sobre as outras aeronaves.

(k) *Descolagem.* As aeronaves que estejam a descolar têm prioridade sobre as aeronaves que estejam a efectuar a rolagem na área de manobras de um aeródromo.

(l) *Movimento à superfície das aeronaves.* Em caso de risco de colisão entre duas aeronaves em rolagem na área de movimento de um aeródromo, aplica-se o seguinte:

- (1) *Aproximação de frente.* Quando duas aeronaves se aproximam uma da outra de frente, ou aproximadamente desse modo, cada piloto de cada aeronave deverá parar, ou sempre que viável, alterar o percurso para a direita de modo a manter a via desimpedida.
- (2) *Convergência.* Quando aeronaves convergem num percurso, a aeronave que estiver à direita da outra tem a prioridade.
- (3) *Ultrapassagem.* Cada aeronave que esteja a ser ultrapassada tem a prioridade e cada piloto de uma aeronave que efectue a ultrapassagem deverá manter a via desimpedida.

(m) Rolagem das aeronaves na área de manobras de um aeródromo.

- (1) Uma aeronave que efectue a rolagem na área de manobras deverá parar e esperar em todas as posições de espera na pista a não ser que seja autorizada de outra forma pela torre de controlo do aeródromo.
- (2) Uma aeronave que efectue a rolagem na área de manobras deverá parar e esperar em todas as barras de paragem iluminadas, podendo prosseguir quando as luzes estiverem desligadas.

8.H.170 Regras de prioridade de passagem: operações na água

- (a) *Generalidades.* Quando duas aeronaves, ou uma aeronave e um barco, se aproximam uma da outra e existe o risco de colisão, as aeronaves deverão prosseguir com cuidado em relação às circunstâncias existentes, incluindo as limitações da respectiva embarcação.
- (b) *Convergência.* Uma aeronave que tenha outra aeronave ou um barco pela sua direita deverá ceder a passagem de modo a manter a via desimpedida.
- (c) *Aproximação de frente.* Uma aeronave que se aproxime de outra aeronave ou de um barco de frente, ou aproximadamente desse modo, deverá alterar o seu rumo para a direita de forma a manter a via desimpedida.
- (d) *Ultrapassagem.* A aeronave ou barco que esteja a ser ultrapassado tem a prioridade, e a que efectua a ultrapassagem deverá alterar o seu rumo de forma a manter a via desimpedida.
- (e) *Aterragem e descolagem.* As aeronaves que efectuem a aterragem na, ou a descolagem a partir da, água deverão, tanto quanto for viável, manter-se afastados de todos os barcos e evitar impedir a navegação destes.

8.H.175 Uso das luzes da aeronave

- (a) Se uma aeronave tiver luzes vermelhas de espelho rotativo, ou outras luzes, instaladas para demonstrar que o motor está em marcha, o piloto deverá ligar essas luzes antes de arrancar os motores e mostrar essas luzes sempre que os motores estejam em marcha.
- (b) Excepto conforme estipulado no parágrafo f), nenhuma pessoa pode operar uma aeronave no período desde o nascer do sol até ao pôr-do-sol, ou durante qualquer período que possa ser determinado pela autoridade adequada, a não ser que—
 - (1) Tenha ligado as luzes de navegação;
 - (2) Se estiverem instaladas luzes anti-colisão, essas luzes sejam ligadas; e
 - (3) Não sejam exibidas outras luzes, se for provável que sejam confundidas com as luzes de navegação.
- (c) Excepto conforme estipulado no parágrafo f), nenhuma pessoa pode estacionar ou operar uma aeronave na área de movimento de um aeródromo, a não ser que as seguintes luzes sejam exibidas:
 - (1) Luzes de navegação, excepto se a aeronave estiver parada e adequadamente iluminada;
 - (2) Luzes anti-colisão, ou outras luzes com o objectivo de atrair a atenção para a aeronave;
 - (3) Luzes para indicar quando o motor está em marcha.
- (d) Nenhuma pessoa pode ancorar uma aeronave a não ser que essa aeronave—
 - (1) Tenha ligado as luzes de ancoragem; ou
 - (2) Esteja numa área onde as luzes de ancoragem não sejam necessárias nos barcos.
- (e) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave na água no período desde o nascer do sol até ao pôr-do-sol a não ser que:
 - (1) Exiba as luzes conforme requerido pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (edição mais recente); ou
 - (2) Exiba as luzes da forma mais similar possível, relativamente às características e posição, às requeridas pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar se não for possível exibir as luzes exactamente conforme requerido.

(f) Um piloto tem permissão para desligar ou diminuir a intensidade de quaisquer luzes intermitentes aplicadas para cumprir os requisitos deste parágrafo se estas tiverem o efeito ou forem passíveis de:

- (1) Afectar de maneira adversa a execução satisfatória das tarefas; ou
- (2) Sujeitar um observador exterior a uma ofuscação prejudicial.

8.H.180 Voo simulado por instrumentos

- (a) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave num voo simulado por instrumentos a não ser que—
 - (1) Essa aeronave possua duplo comando em pleno funcionamento, excepto;
 - (i) No caso de dirigíveis; ou
 - (ii) Num avião monomotor equipado com um comando único deslocável, no lugar do comando duplo fixo de ailerons e comando de profundidade.
 - (2) Um piloto qualificado ocupe um lugar de comando para actuar como piloto de segurança para a pessoa que está a pilotar em condições simuladas por instrumentos; e
 - (3) O piloto de segurança tenha um campo de visão adequada para a frente e para cada lado da aeronave, ou um observador competente em comunicação com o piloto de segurança ocupe uma posição na aeronave a partir da qual o campo de visão do observador complementa adequadamente a visão do piloto de segurança.
- (b) Uma pessoa não deverá envolver-se em condições de voo simulado por instrumentos durante as operações de transporte aéreo comercial.

8.H.185 Simulação de situações anormais durante o voo

- (a) Nenhuma pessoa pode simular uma situação anormal ou de emergência durante as operações de transporte aéreo comercial.

8.H.190 Lançamento de objectos, pulverização, reboque

- (a) Excepto sob as condições determinadas pela Autoridade e conforme indicado por informação, notificação e/ou autorização relevante por parte da unidade de serviço de tráfego aéreo adequada, nenhum piloto pode tomar as seguintes medidas—
 - (1) Lançar objectos, fumigar ou pulverizar a partir de uma aeronave em voo;
 - (2) Reboquear uma aeronave ou outros objectos; ou
 - (3) Permitir saltos de pára-quedas, que não em casos de emergência.

8.H.195 Voo acrobático

- (a) Excepto sob as condições determinadas pela Autoridade e conforme indicado por informação, notificação e/ou autorização relevante por parte da unidade de serviço de tráfego aéreo adequada, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave num voo acrobático, —
 - (1) Sobre qualquer cidade, vila ou povoado;
 - (2) Sobre uma reunião de pessoas ao ar livre;
 - (3) Dentro dos limites laterais das áreas de superfície do espaço aéreo de Classe B, C, D ou E designados para um aeródromo;
 - (4) Abaixo de uma altitude de 1,500 pés acima da superfície; ou
 - (5) Quando a visibilidade em voo é inferior a 5 Km.
- (b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em manobras que excedam uma inclinação longitudinal de 60 graus ou uma inclinação lateral de 30 graus com relação à altura de voo horizontal a não ser que todos os ocupantes da aeronave tenham, colocados pára-quedas preparados por um aparelhador de pára-quedas qualificado, com uma licença de acordo com a Parte 2 destes regulamentos, nos últimos 12 meses civis.

8.H.1100 Áreas de voos de teste

- (a) Nenhuma pessoa pode proceder a voo de teste numa aeronave excepto sobre mar alto ou áreas de baixa densidade populacional e tráfego reduzido.

8.H.1105 Áreas Proibidas e áreas restritas

- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave numa área proibida, ou numa área restrita, cujas particularidades tenham sido devidamente divulgadas, a não ser de acordo com as condições dessas restrições ou por autorização do Estado em cujo território tais áreas estejam estabelecidas.

8.H.1110 Operações em áreas com requisitos específicos de performance de navegação

- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registada em Cabo Verde em áreas definidas, ou numa parte definida de espaço aéreo especificado, com base nos Acordos Regionais de Navegação Aérea onde são estabelecidas especificações mínimas de performance de navegação, tal como no espaço aéreo do Atlântico Norte designado como espaço aéreo MNPS ou no espaço aéreo designado como RVSM sem uma autorização escrita emitida pela Autoridade.
- (b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave no espaço aéreo MNPS, RNP ou RVSM, excepto de acordo com as condições das restrições e procedimentos requeridos para tal espaço aéreo.

Nota: Ver Parte 7 para os requisitos em relação ao equipamento de navegação para as operações no espaço aéreo MNPS e RVSM.

8.H.1115 Operações num aeródromo ou na sua proximidade

- (a) Ao efectuar uma aproximação para aterragem num aeródromo sem uma torre de controlo em funcionamento, cada piloto:
- (1) Não deverá aterrar uma aeronave numa pista, a não ser que a pista esteja livre de outras aeronaves;
 - (2) De um helicóptero, deverá evitar o movimento de aviões.
- (b) Cada piloto a operar uma aeronave num aeródromo, ou na sua proximidade, deverá:
- (1) Prestar atenção a outro tráfego no aeródromo com o fim de evitar uma colisão;
 - (2) Estar em conformidade, ou evitar, o circuito de transito formado por outras aeronaves em operação;
 - (3) Virar sempre para a esquerda, ao efectuar uma aproximação para a aterragem e depois da descolagem, a não ser que seja instruído de outra forma;
 - (4) Aterrar e descolar na direcção do vento a não ser que a segurança, a configuração da pista ou considerações de tráfego aéreo determinem que uma direcção diferente é preferível.
- (c) O piloto de uma aeronave que voe para um aeródromo que tenha uma torre de controlo operacional, proceda desse aeródromo, ou o atravesse, deverá, também, cumprir os requisitos estabelecidos em 8.H.240.

- (d) A NI: 8.H.255 detalha os requisitos para a exibição adequada dos sinais luminosos e marcas visuais.

8.H.1120 Altitudes do circuito de transito do aeródromo: turbojacto, turbofan ou aeronaves de grande porte

- (a) Ao chegar a um aeródromo, o PIC de um turbojacto, turbofan ou aeronave de grande porte deverá entrar no circuito de transito a pelo menos 1,500 pés AGL até que seja necessário descer mais para aterrar.
- (b) Ao partir, o PIC de uma aeronave turbojacto, turbofan ou de grande porte deverá subir até 1500 pés AGL tão rapidamente quanto for possível.

8.H.1125 Conformidade com as ladeiras de descida visuais e electrónicas

- (a) O PIC de uma aeronave que efectua uma aproximação para aterragem numa pista servida por um indicador visual da ladeira de

descida deverá manter uma altitude ao nível ou acima da ladeira de descida até que seja necessário descer para uma altitude inferior para efectuar uma aterragem em segurança.

- (b) O PIC de uma aeronave turbojacto, turbofan ou de grande porte que efectua uma aproximação para aterragem numa pista servida por um ILS deverá pilotar essa aeronave a uma altitude igual ou acima da ladeira de descida desde o ponto de intersecção até à radiobaliza intermédia.

8.H.1130 Restrição ou suspensão de operações: transporte aéreo comercial

- (a) Se um PIC ou o titular de um AOC tiver conhecimento de condições, incluindo condições do aeródromo e da pista, que constituam um risco para as operações em segurança, essa pessoa deverá restringir ou suspender todas as operações de transporte aéreo comercial para tais aeródromos e pistas conforme necessário até essas condições serem corrigidas.

8.H.1135 Continuação do voo quando o aeródromo de destino está temporariamente restringido: transporte aéreo comercial

- (a) Nenhum PIC pode permitir que um voo continue em direcção a qualquer aeródromo de destino onde as operações de transporte aéreo comercial tenham sido restringidas ou suspensas, a não ser que—
- (1) Na opinião do PIC, as condições que constituam um risco para as operações em segurança possam, razoavelmente, ser passíveis de serem corrigidas até à hora prevista de chegada; ou
 - (2) Não haja um procedimento mais seguro.

8.H.1140 Interceptação

- (a) Quando interceptado por uma aeronave militar ou do governo, cada PIC deverá cumprir com as normas internacionais ao interpretar e dar resposta aos sinais visuais e comunicações conforme especificado em 8.H.1140.
- (b) Nenhum piloto pode conduzir um voo internacional a não ser que os procedimentos e sinais relativos à interceptação de aeronaves, conforme especificado na NI: 8.H.1140, estejam prontamente disponíveis no posto de pilotagem.

8.H.1145 Procedimentos de atenuação de ruído

- (a) Cada titular de um AOC deverá operar as suas aeronaves de acordo com os procedimentos de atenuação do ruído estabelecidos pela Autoridade em conformidade com as disposições do PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Parte V.
- (b) A menos que indicado de outra forma pela Autoridade, os procedimentos de atenuação do ruído especificados pelo titular de um AOC para qualquer tipo de aeronave serão os mesmos que para todos os aeródromos.
- (c) Nenhuma pessoa pode utilizar um procedimento de partida diferente num aeródromo onde uma partida com atenuação do ruído é aplicável à aeronave, a não ser que esta acção não seja considerada segura ou viável considerando as condições existentes ou as limitações de performance.
- (d) Nenhuma pessoa pode fazer descolar ou aterrar uma aeronave a uma massa que exceda o máximo demonstrado para que essa aeronave cumpra as normas de certificação de ruído, a não ser que seja autorizada pela autoridade competente do Estado em relação a um aeródromo ou pista específica onde não exista qualquer problema de perturbação de ruído.

8.H.1150 Balões livres não tripulados (Reservado)**8.H.200 CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO****8.H.205 Autorizações do ATC**

- (a) Cada PIC deverá obter uma autorização do ATC antes de iniciar um voo controlado, ou uma parte de um voo como um voo controlado.

- (b) Cada PIC deverá solicitar uma autorização do ATC através da apresentação de um plano de voo a uma unidade ATC, incluindo uma possível renovação da autorização durante o voo.
- (c) Sempre que uma aeronave tenha solicitado uma autorização que implique prioridade, cada PIC deverá apresentar um relatório a explicar a necessidade de tal prioridade, se solicitado pela unidade ATC adequada.
- (d) Nenhuma pessoa que opere uma aeronave num aeródromo controlado pode efectuar a rolagem na área de manobras ou em qualquer pista sem a autorização por parte da torre de controlo do aeródromo.

8.H.210 Adesão às autorizações do ATC

- (a) Um PIC deverá, excepto conforme estipulado nas regras 8.H.605 e 8.H.225, aderir ao plano de voo vigente ou à parte aplicável de um plano de voo vigente apresentado para um voo controlado a não ser que:

- (1) Um pedido de alteração tenha sido efectuado e a autorização tenha sido obtida por parte da unidade ATC adequada; ou
- (2) Surja uma situação de emergência que necessite de medidas imediatas por parte do PIC, caso em que logo que as circunstâncias o permitam, após tal autoridade de emergência ser exercida, a unidade ATC adequada deverá ser notificada acerca das medidas tomadas e de que estas medidas foram tomadas sob autoridade de emergência.

- (b) O paragrafo a) não proíbe um PIC de cancelar uma autorização IFR ao actuar em VMC ou de cancelar uma autorização para um voo controlado ao actuar num espaço aéreo que não exija um voo controlado.

- (c) Quando uma autorização do ATC tiver sido obtida, nenhum PIC pode desviar-se da autorização, excepto numa emergência, a não ser que obtenha autorização para o desvio.

Nota: Um plano de voo pode cobrir apenas parte de um voo, se necessário, para descrever essa parte do voo ou as manobras que estejam sujeitas ao controlo de tráfego aéreo. Uma autorização pode cobrir apenas parte de um plano de voo em vigor, conforme indicado numa limitação de uma autorização ou por referência a manobras específicas tais como rolagem, aterragem ou descolagem.

- (d) Ao actuar num espaço aéreo que exija um voo controlado, nenhum PIC pode actuar contrariamente às instruções do ATC, excepto numa emergência.

- (e) Cada PIC que se desvie de uma autorização do ATC ou das instruções numa emergência, deverá notificar o ATC acerca do desvio logo que possível.

8.H.215 Comunicações

- (a) Cada pessoa que opere uma aeronave num voo controlado deverá manter uma escuta contínua da comunicação de voz terra-ar, e estabelecer uma comunicação em ambos os sentidos, conforme requerido, no canal apropriado da unidade ATC adequada, excepto conforme for determinado pelo serviço ATS apropriado, em relação às aeronaves que façam parte do tráfego do aeródromo num aeródromo controlado.

- (b) Falha de comunicação: Ar-Terra. Se uma falha de comunicação impedir a conformidade com a), o PIC deverá:

- (1) Tentar estabelecer a comunicação com a unidade de controlo de tráfego aéreo adequada, usando todos os outros meios disponíveis;
- (2) Manter vigilância em relação às instruções que possam ser emitidas através de sinais visuais, no caso da aeronave fazer parte do tráfego do aeródromo num aeródromo controlado;
- (3) Cumprir com os procedimentos em 8.H.345 e 8.H.495 para os voos VFR ou IFR, conforme aplicável;
- (4) Seleccionar o Modo A, Código 7600, se a aeronave estiver equipada com um transponder SSR.

- (c) Falha de comunicação: Terra-Ar.

- (1) No caso de uma estação aeronáutica não ter conseguido estabelecer contacto com um PIC após chamadas nas frequências nas quais se crê que o PIC esteja a escutar, a estação deverá:

- (i) Solicitar a outras estações aeronáuticas que prestem auxílio chamando o PIC e transmitindo informação de tráfego, se necessário;
- (ii) Solicitar aos PICs de outras aeronaves na rota que tentem estabelecer a comunicação com a aeronave e transmitam informação de tráfego, se necessário.

- (2) As disposições do sub-parágrafo (1) deverão, também, ser aplicadas:

- (i) A pedido da unidade ATS envolvida;
- (ii) Quando uma comunicação esperada de um PIC não tenha sido recebida dentro de um período de tempo que faça suspeitar da ocorrência de uma falha de comunicação.

- (3) A Autoridade fará determinar o período de tempo referido em (2)(ii).

- (4) Quando as tentativas especificadas no sub-paragrafo (1) falharem, a estação aeronáutica deverá transmitir mensagens dirigidas ao PIC, que não as mensagens contidas nas autorizações do ATC, através de transmissão às cegas na frequência na qual se crê que o PIC esteja a escutar.

- (d) Cada pessoa que opere uma aeronave num voo controlado deverá, excepto ao aterrar num aeródromo controlado, avisar a unidade ATC adequada logo que deixe de estar sujeito aos serviços de controlo de tráfego aéreo.

Nota: Procedimentos mais específicos podem ser determinado pelo serviço ATC adequado em relação às aeronaves que fazem parte do tráfego do aeródromo num aeródromo controlado.

Nota: Dispositivos de sinalização automática podem ser usados para satisfazer o requisito de manter uma vigilância de escuta contínua, se autorizado pela Autoridade.

8.H.220 Rota a ser seguida

- (a) A não ser que seja de outra forma autorizado ou instruído pela unidade ATC adequada, o PIC de um voo controlado deverá, tanto quanto for possível:

- (1) Quando numa rota estabelecida pelo ATC, operar ao longo da linha central definida dessa rota; ou
- (2) Quando em qualquer outra rota, operar directamente entre as instalações de navegação e ou os pontos que definem essa rota.

- (b) Sujeito ao requisito prevalecente do parágrafo a), o PIC de um voo controlado a operar ao longo de um segmento de rota do ATC definido por referência a VORs, deverá mudar, para a sua guia de navegação primária, da instalação por detrás da aeronave para a que se encontre à frente da mesma, e esta mudança deverá ser efectuada no ponto de mudança, ou o mais próximo do mesmo quanto operacionalmente possível, se esse ponto de mudança tiver sido estabelecido.

- (c) O desvio dos requisitos do parágrafo a) deverão ser notificados à unidade de serviço de tráfego aéreo adequada.

Nota: Estes requisitos não proíbem as manobras da aeronave para passar outro tráfego a uma distancia suficiente ou as manobras da aeronave em condições VFR para desimpedir o percurso de voo pretendido tanto antes como durante a subida ou descida.

8.H.225 Alterações Inadvertidas

- (a) Um PIC deverá tomar as seguintes medidas no caso de um voo controlado se desviar inadvertidamente do seu plano de voo em vigor:

- (1) *Desvio do percurso.* Se a aeronave estiver fora do percurso, o PIC deverá ajustar o rumo da aeronave para reentrar no percurso o mais rapidamente possível.

(2) *Variação na velocidade verdadeira.* Cada PIC deverá informar a unidade ATC adequada se a velocidade verdadeira média ao nível de cruzeiro entre pontos de contacto variar em relação à fornecida no plano de voo ou se esperar que venha a variar em mais ou menos 5 por cento da velocidade verdadeira.

(3) *Alteração da hora estimada.* Cada PIC deverá notificar a unidade ATS adequada e fornecer uma hora estimada revista, o mais rapidamente possível, se a hora estimada de chegada a um ponto de contacto, limite de região de informação de voo ou aeródromo de destino, o que ocorrer primeiro, exceder de três minutos a hora notificada ao ATS, ou outro período de tempo determinado pelo serviço ATS apropriado ou com base em acordos regionais de navegação aérea.

(b) Quando um acordo de ADS esteja em vigor, a unidade ATS deverá ser informada, automaticamente, por conexão de dados sempre que ocorram alterações para além dos valores limite estipulados pelo contrato ADS relacionadas com um evento.

8.H.230 Autorização do ATC: alterações planeadas

(a) Os pedidos para alterações nos planos de voo deverão incluir a seguinte informação:

(1) *Mudança de nível de cruzeiro.* Identificação da aeronave, novo nível de cruzeiro solicitado e velocidade de cruzeiro neste nível, e horas estimadas revistas, se aplicáveis, nos limites da região de informação de voo subsequente.

(2) Alteração de rota—

(i) *Destino não alterado.* Identificação da aeronave; regras de voo; descrição da nova rota de voo, incluindo os dados do plano de voo relacionados, começando com a posição a partir da qual a alteração de rota solicitada deve ter início; horas estimadas revistas, e qualquer outra informação pertinente.

(ii) *Destino alterado.* Identificação da aeronave; regras de voo; descrição da rota revista de voo para o aeródromo de destino revisto, incluindo os dados do plano de voo relacionados, começando com a posição a partir da qual a alteração de rota solicitada deve ter início; horas estimadas revistas; aeródromo(s) alternativo(s); qualquer outra informação pertinente.

8.H.235 Relatórios de posição

(a) Cada piloto de um voo controlado deverá comunicar à unidade de ATS adequada, logo que possível, a hora e o nível de passagem de cada ponto de contacto obrigatório designado, juntamente com qualquer outra informação requerida, a menos que isento deste requisito pela autoridade de ATS adequada.

(b) Cada piloto de um voo controlado deverá elaborar relatórios de posição em relação aos pontos ou intervalos adicionais quando requerido pela unidade ATS adequada.

(c) Ao utilizar comunicações por conexão de dados para fornecer informação sobre a posição à unidade de serviço de tráfego aéreo, cada piloto de um voo controlado só deverá fornecer relatórios de posição de voz quando solicitado pela unidade de ATS correspondente.

8.H.240 Operações num aeródromo controlado ou na sua proximidade

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave para, de, através de, ou num aeródromo que possua uma torre de controlo operacional a não ser que sejam mantidas comunicações bi-direccionais entre a aeronave e a torre de controlo.

(b) Ao chegar a um aeródromo, um PIC deverá estabelecer as comunicações requeridas no parágrafo (a) antes das 4 milhas náuticas (7,4 kms) do aeródromo, quando operar desde a superfície e até aos 2,500 pés, inclusive.

(c) Ao partir de um aeródromo, um PIC deverá estabelecer as comunicações com a torre de controlo antes da rolagem.

(d) *Autorização para descolagem, aterragem e rolagem.* Nenhuma pessoa pode, em nenhum aeródromo com uma torre de controlo em

operação, operar uma aeronave numa pista ou caminho de rolagem, ou descolar ou aterrar uma aeronave, a não ser que uma autorização adequada tenha sido recebida do ATC.

(e) *Nota:* Uma autorização de “rolagem para” a pista de descolagem não é uma autorização para atravessar ou efectuar a rolagem nessa pista. Autoriza, sim, o PIC a atravessar outras pistas durante a rolagem até à pista atribuída. Uma autorização de “rolagem para” qualquer outro ponto no aeródromo é uma autorização para atravessar todas as pistas que se cruzam com a rota de rolagem até ao ponto atribuído.

(f) *Falha nas comunicações.* Se o rádio falhar ou se uma comunicação bi-direccional for perdida, um PIC pode continuar uma operação de voo VFR e aterrar sempre que:

(1) As condições meteorológicas estiverem ao nível ou acima dos mínimos em VFR básicos; e

(2) Uma autorização para aterrar for concedida pelo ATC de acordo com os sinais luminosos universais e o PIC acusar recepção, conforme se estabelece na NI: 8.H.255(e) e (f) para os sinais luminosos e sua recepção.

Nota: Durante as operações IFR, aplicam-se procedimentos de falha nas comunicações bi-direccionais em §8.H.495 (a) (3).

8.H.245 Interferência ilícita

(a) Um PIC deverá, quando e se possível, notificar a unidade ATC adequada quando uma aeronave está a ser sujeita a uma interferência ilícita, incluindo:

(1) Quaisquer circunstâncias significativas associadas à interferência ilícita; e

(2) Qualquer desvio do plano de voo em vigor necessário devido às circunstâncias.

(b) Se uma aeronave for sujeita a interferência ilícita, o comandante deverá tentar aterrar assim que possível no aeródromo adequado mais próximo ou num aeródromo dedicado indicado pela autoridade apropriada a não ser que considerações a bordo da aeronave obriguem de outra forma.

(c) A NI: 8.H.245 define os procedimentos a serem seguidos quando não é possível notificar um serviço de tráfego aéreo da ocorrência de um acto de interferência ilícita.

8.H.250 Verificações horárias

(a) Cada PIC deverá utilizar o Tempo Universal Coordenado (UTC), expresso em horas e minutos e, se necessário, segundos do dia de 24 horas com início à meia-noite, nas operações de voo.

(b) Cada PIC deverá obter uma verificação horária antes de iniciar um voo controlado e noutras alturas durante o voo se necessário.

(c) Sempre que o tempo for utilizado na aplicação das comunicações por conexão de dados, o mesmo deverá ser precisado ao segundo com relação a UTC.

Nota: As verificações horárias enunciadas em 8.H.250 (a) e (b) acima são normalmente obtidas junto da unidade de serviço de tráfego aéreo a não ser que outros acordos tenham sido realizados pelo operador ou pelo serviço ATS adequado.

8.H.255 Sinais universais

(a) Ao observar ou receber qualquer um dos sinais universais de aviação indicados na NI: 8.H.255 e NI: 8.H.1140, cada pessoa que opere uma aeronave deverá operar em conformidade com a interpretação requerida desse sinal.

(b) No caso de um sinal ser dado ou exibido, ou sempre que qualquer marca especificada na NI: 8.H.255 for exibida por qualquer pessoa dentro de uma aeronave, ou num aeródromo, ou em qualquer outro local que esteja a ser usado por aeronaves para aterragem ou descolagem, o sinal deverá, quando dado ou exibido, possuir o significado atribuído ao mesmo, não devendo ser usados nenhuns outros sinais passíveis de serem confundidos.

- (c) Um sinaleiro será responsável por fornecer os sinais normalizados de aviso às aeronaves de uma forma clara e precisa usando os sinais estabelecidos nestes regulamentos.
- (d) Nenhuma pessoa deverá orientar uma aeronave a menos que treinada, qualificada e autorizada pela autoridade relevante adequada para levar a cabo as funções de um sinaleiro.
- (e) O sinaleiro deverá usar um colete de identificação fluorescente distintivo de modo a permitir que a tripulação de voo o identifique como sendo a pessoa responsável pela operação de aviso.
- (f) Bastões fluorescentes de dia, raquetas pequenas ou luvas deverão ser usados em toda a sinalização efectuada pelo pessoal de terra participante durante o dia, enquanto que os bastões iluminados deverão ser usados à noite ou em caso de baixa visibilidade.

- (g) Nenhuma das disposições contidas nestes regulamentos deverá impedir o uso por parte de uma aeronave em perigo de quaisquer meios à sua disposição que sirvam para atrair a atenção e dar a saber a sua posição.

8.H.300 REGRAS DE VOO VFR

8.H.305 Condições meteorológicas de voo visual

- (a) Todas as aeronaves a operar de acordo com os procedimentos do voo VFR deverão cumprir as regras de voo visual determinadas nesta sub-secção.
- (b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em VFR quando a visibilidade em voo for menor, ou a uma distância das nuvens for inferior à determinada, do que a correspondente à altitude e classe do espaço aéreo no seguinte quadro:

Espaço Aéreo e Mínimos VMC*			
Classe do Espaço Aéreo	A***B C D E	F G	
			Acima dos 900m (3,000 pés) AMSL ou acima dos 300m (1,000 pés) acima do solo, valendo o que for mais elevado
Distância das nuvens	1,500 m horizontalmente 300m (1,000 pés) verticalmente		Sem nuvens à vista da superfície
Visibilidade do voo	8km a 3,050m (10,000 pés) AMSL e acima 5 km abaixo dos 3,050m (10,000 pés) AMSL		5km**
*Quando a altura de transição for inferior a 3,050 m (10,000 pés) AMSL, o FL 100 deve ser usado em vez de 10,000 pés.			
** Quando determinado pelo serviço ATC apropriado, podem ser permitidas visibilidades de voo reduzidas a não menos de 1,500 m para os voos a decorrer:			
1) A velocidades que, nas condições de visibilidade predominante, irão proporcionar uma oportunidade adequada para observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo suficiente de evitar uma colisão; ou			
2) Em circunstâncias em que normalmente a probabilidade de encontrar outro tráfego seja baixa, por exemplo em áreas com pouco volume de tráfego e destinadas a trabalho aéreo a alturas baixas.			
Os helicópteros podem ser autorizados a operar com uma visibilidade de voo inferior a 1,500 m, se manobrados com uma velocidade que proporcione uma oportunidade adequada para observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo suficiente de evitar uma colisão.			
***Os mínimos VMC no espaço aéreo de Classe A são incluídos para orientação dos pilotos e não implicam a aceitação dos voos VFR na Classe A do espaço aéreo.			

8.H.310 Mínimos meteorológicos VFR para a descolagem e aterragem

- (a) Excepto quando é obtida uma autorização do ATC, nenhuma pessoa pode aterrar ou descolar uma aeronave em VFR a partir de um aeródromo localizado dentro de uma zona de controlo, ou entrar na zona de tráfego do aeródromo ou no circuito de tráfego aéreo desse aeródromo, a não ser que:
- (1) O tecto de nuvens notificado seja pelo menos de 450 m (1,500 pés); e
 - (2) A visibilidade em terra comunicada seja pelo menos de 5 km (3 milhas); ou, salvo se uma autorização for dada pelo ATC.
- (b) Nenhuma pessoa pode aterrar ou descolar uma aeronave ou entrar no circuito de tráfego aéreo em VFR a partir de um aeródromo localizado fora da zona de controlo, a não ser que as condições VMC estejam ao nível ou acima das indicadas em 8.H.305.
- (c) A única excepção para os mínimos meteorológicos requeridos desta subsecção ocorre durante uma operação VFR especial.

8.H.315 Operações VFR especiais

- (a) Nenhuma pessoa pode conduzir uma operação de voo VFR especial para entrar no circuito de tráfego, aterrar ou descolar uma aeronave em VFR especiais a partir de um aeródromo localizado no espaço aéreo da Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E a não ser que—
- (1) Tenha permissão através de uma autorização do ATC;
 - (2) A aeronave permaneça fora de nuvens; e
 - (3) A visibilidade de voo seja pelo menos de 1,5 Km.

- (b) Nenhuma pessoa pode conduzir uma operação de voo VFR especial numa aeronave entre o pôr-do-sol e o nascer do sol a não ser que—

- (1) O PIC esteja qualificado e tenha experiência recente em operações IFR; e
- (2) A aeronave esteja qualificada para operar voos IFR.

8.H.320 Altitudes de cruzeiro VFR

- (a) Cada pessoa que opere uma aeronave num voo ao nível de cruzeiro em VFR a altitudes acima dos 900 m (3,000 pés) em relação ao solo ou a água, deverá manter um nível de voo adequado ao percurso conforme especificado na tabela dos níveis de cruzeiro na NI: 8.H.320:
- (b) As disposições do parágrafo (a) não se aplicam quando autorizado de outra forma pelo ATC, numa operação em circuito de espera, ou durante manobras em viragens.

8.H.325 Autorizações do ATC para voos VFR

- (a) Cada piloto de um voo VFR deverá obter e observar as disposições das autorizações do ATC e manter um vigilância de escuta antes e durante as operações—
- (1) Dentro do espaço aéreo das Classes B, C e D;
 - (2) Como parte do tráfego do aeródromo nos aeródromos controlados; e
 - (3) Com relação a VFR especiais.

8.H.330 Voos VFR que requerem uma autorização do ATC

- (a) A menos que o serviço ATS adequado o autorize, nenhum piloto pode realizar um voo VFR—
- (1) Acima do FL 200; ou
 - (2) A velocidades transónicas e supersónicas.
- (b) A autorização do ATC para voos VFR não pode ser concedida em áreas onde um mínimo de separação vertical de apenas 300m (1,000 pés) é aplicado acima do FL 290.
- (c) Nenhuma pessoa pode realizar um voo VFR entre o pôr-do-sol e o nascer do sol a menos que:
- (1) Autorizado pelo serviço ATC adequado; e
 - (2) Seja realizado de acordo com quaisquer condições determinadas pela Autoridade.

8.H.335 Deterioração das condições meteorológicas abaixo das VMC

- (a) Cada piloto de um voo VFR a operar um voo controlado deverá, quando considerar que não é prático ou possível manter o voo em VMC de acordo com o plano de voo do ATC:
- (1) Solicitar uma autorização alterada possibilitando que a aeronave continue em VMC até ao seu destino ou até a um aeródromo alternativo, ou deixe o espaço aéreo dentro do qual é requerida uma autorização do ATC;
 - (2) Se nenhuma autorização de acordo com 1) puder ser obtida, continuar a operar em VMC e notificar a unidade ATC adequada da acção a tomar de, ou deixar o espaço aéreo envolvido, ou aterrar no aeródromo apropriado mais próximo;
 - (3) Se operar numa zona de controlo, solicitar autorização para operar como um voo VFR especial; ou
 - (4) Solicitar autorização para actuar em IFR, se estiver habilitado para realizar para operações IFR.

8.H.340 Mudança de voo visual para voo por instrumentos

- (a) Cada piloto a operar em VFR que pretenda mudar para IFR deverá—
- (1) Se foi apresentado um plano de voo, comunicar as alterações necessárias a serem efectuadas no seu plano de voo actual; ou
 - (2) Apresentar um plano de voo à unidade ATC adequada e obter uma autorização antes de prosseguir em IFR quando num espaço aéreo controlado.

8.H.345 Falha de comunicações bi-direccionais em VFR

- (a) Se ocorrer uma falha de rádio em VFR enquanto sob controlo do ATC, ou se forem encontradas condições VFR após a falha, cada piloto deverá—
- (1) Continuar o voo em VFR;
 - (2) Aterrar no aeródromo adequado mais próximo;
 - (3) Comunicar a chegada ao ATC através do meio mais expedito possível; e
 - (4) Se considerado aconselhável, completar um voo IFR.

8.H.350 Voo VFR dentro de áreas designadas

- (a) Um PIC a operar um voo VFR dentro, ou para dentro de áreas, ou ao longo de rotas designadas pela Autoridade de acordo com a regra 8.F.105 a)(3) ou (4) deverá manter uma vigilância contínua de comunicação de voz terra-ar no canal de comunicação adequado, e notificar a sua posição, conforme necessário, à unidade de serviço de tráfego aéreo que presta o serviço de informação de voo.

8.H.400 REGRAS DE VOO IFR**8.H.405 Aplicabilidade**

- (a) Todas as aeronaves a operar de acordo com os procedimentos de voo por instrumentos deverão cumprir com as regras de voo por instrumentos, e os procedimentos de aproximação por instrumentos aos aeródromos aprovados pelo Estado onde a operação irá ter lugar.

8.H.410 IFR num espaço aéreo controlado

- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave num espaço aéreo controlado sob as IFR a não ser que essa pessoa tenha—
- (1) Apresentado um plano de voo IFR; e
 - (2) Recebido uma autorização do ATC adequado.

8.H.415 Voos IFR fora de um espaço aéreo controlado

- (a) Cada PIC de um voo IFR a operar fora de um espaço controlado mas dentro ou para dentro, ou ao longo de rotas designadas pelo serviço ATS adequado, deverá manter uma vigilância de comunicação de voz terra-ar no canal de comunicação adequado e estabelecer uma comunicação bi-direccional, conforme necessário, com a unidade ATC que presta o serviço de informação de voo.
- (b) Cada PIC de um voo IFR a operar fora de um espaço controlado para o qual o serviço ATC adequado requer um plano de voo, uma vigilância de comunicação de voz terra-ar no canal de rádio adequado e o estabelecimento de uma comunicação bi-direccional, conforme necessário, com a unidade ATS que presta o serviço de informação de voo, deverá comunicar a posição conforme especificado em 8.H.235 para os voos controlados.

8.H.420 Mínimos de descolagem IFR para o transporte aéreo comercial

- (a) A menos que autorizado de outra forma pela Autoridade, nenhum piloto que opere uma aeronave em operações de transporte aéreo comercial pode aceitar uma autorização para efectuar uma descolagem a partir de um aeródromo civil em IFR a não ser que as condições meteorológicas estejam ao nível ou acima de:
- (1) Para as aeronaves, que não sejam helicópteros, que possuam dois motores ou menos—1,500 metros de visibilidade.
 - (2) Para as aeronaves que possuam mais de dois motores— 800 metros de visibilidade.
 - (3) Para helicópteros— 800 metros de visibilidade.

8.H.425 Altitudes mínimas para as operações IFR

- (a) *Operação de aeronaves a altitudes mínimas.* Excepto quando necessário para a descolagem ou aterragem, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em IFR abaixo de:
- (1) Altitudes de voo mínimas aplicáveis determinadas pelas autoridades com jurisdição sobre o espaço aéreo a ser sobrevoado; ou
 - (2) Se nenhuma altitude mínima aplicável for determinada pelas autoridades—
 - (i) Sobre um terreno elevado ou em zonas montanhosas, a um nível mínimo de 600 metros (2,000 pés) sobre o obstáculo mais elevado localizado num raio de 8 km da posição estimada da aeronave; e
 - (ii) Em qualquer outro local diferente do especificado no parágrafo (a), a um nível mínimo de 300 metros (1,000 pés) sobre o obstáculo mais elevado localizado num raio de 8 km da posição estimada da aeronave.
 - (3) Se for determinada uma altitude mínima em rota (MEA) e uma altitude mínima de franqueamento de obstáculos (MOCA) para uma rota ou segmento de rota em particular, uma pessoa pode operar uma aeronave abaixo da MEA, ate um nível igual, mas não inferior à MOCA, quando a aeronave se encontre a uma distancia de 40,7 Km (22 milhas náuticas) do VOR concernente.
- (b) Subida para franquear obstáculos.
- (1) Se não conseguir comunicar com o ATC, cada piloto deverá subir a uma altitude IFR mínima mais elevada imediatamente depois de passar o ponto para além do qual essa altitude mínima se aplica.
 - (2) Se se apresentam obstáculos no solo, cada piloto deverá subir até a um ponto para além do qual essa altitude mínima mais elevada se aplica, ao nível ou acima da altitude mínima de cruzeiro aplicável.

8.H.430 Altitudes mínimas para uso de um piloto automático

(a) Para as operações em rota, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático a uma altitude acima do solo que seja inferior a 500 pés.

Nota: Se a perda de altitude máxima especificada no AFM devido a uma falha em condições de cruzeiro quando multiplicada por dois for superior a 500 pés, esta torna-se nesse caso a altitude mínima determinante para o uso do piloto automático.

(a) Para as operações de aproximação por instrumentos, nenhuma pessoa pode usar um piloto automático a uma altitude acima do solo que seja inferior a 50 pés abaixo da MDA ou da DH.

Nota: Se a perda de altitude máxima especificada no AFM devido a uma falha em condições de aproximação quando multiplicada por dois for superior a 50 pés, esta torna-se nesse caso a altitude mínima determinante para o uso do piloto automático.

(a) Para as aproximações da Categoria III, a Autoridade pode aprovar o uso de um sistema de orientação de controlo de voo com capacidade automática para fazer o contacto.

8.H.435 Altitude de cruzeiro ou nível de voo num espaço aéreo controlado

(a) Cada pessoa que opere uma aeronave em IFR num voo ao nível de cruzeiro num espaço aéreo controlado deverá manter a altitude ou o nível de voo atribuídos a essa aeronave pelo ATC.

(b) Cada pessoa que opere uma aeronave em IFR num voo de cruzeiro num espaço aéreo controlado, ou esteja autorizada a empregar técnicas de subida de cruzeiro entre dois níveis, deverá manter um nível de voo adequado ao percurso conforme especificado na tabela dos níveis de cruzeiro na NI: 8.H.320 ou de acordo com uma tabela modificada de níveis de cruzeiro quando assim determinado de acordo com a NI: 8.H.320 para os voos acima do FL 410.

(c) O parágrafo (c) acima não se aplica quando for autorizado de outra forma pelo ATC ou especificado pela serviço ATC adequado nas Publicações de Informação Aeronáutica.

Nota: Os requisitos para as altitudes de cruzeiro VFR estão no §8.H.320.

8.H.440 Altitude de cruzeiro ou nível de voo num espaço aéreo não controlado

(a) Cada pessoa que opere uma aeronave num voo ao nível de cruzeiro em IFR, fora de um espaço aéreo controlado, deverá manter um nível de voo adequado ao percurso conforme especificado na tabela dos níveis de cruzeiro na NI: 8.H.320 ou de acordo com uma tabela modificada de níveis de cruzeiro quando assim determinado de acordo com a NI: 8.H.320 para os voos acima do FL 410.

(b) Uma pessoa pode desviar-se das altitudes de cruzeiro especificadas no parágrafo (a) apenas quando—

(1) Autorizado pelo ATC, para um voo a 900 m (3,000 pés) acima do nível médio do mar, ou abaixo desse nível; ou

(2) Quando autorizado de outra forma pelo ATC.

8.H.445 Comunicações IFR

(a) Cada PIC de uma aeronave que opere em IFR num espaço controlado deverá manter uma vigilância contínua na frequência adequada e deverá comunicar através de rádio logo que possível—

(1) A hora e altitude de passagem de cada ponto de contacto designado, ou dos pontos de contacto especificados pelo ATC, com a excepção de que enquanto a aeronave estiver sob controlo de radar, apenas tem de ser comunicada a passagem dos pontos de contacto especificamente requeridos pelo ATC;

(2) Quaisquer condições meteorológicas não previstas encontradas; e

(3) Qualquer outra informação relacionada com a segurança do voo, tal como condições meteorológicas perigosas ou indicações anormais de uma estação de rádio.

8.H.450 Operação em condições IFR num espaço aéreo controlado: comunicação de avarias

(a) O PIC de cada aeronave que opere num espaço aéreo controlado em IFR deverá comunicar, logo que possível, ao ATC quaisquer avarias do equipamento de navegação, aproximação ou comunicações que ocorram durante o voo.

(b) Em cada comunicação especificada no parágrafo (a), o PIC deverá incluir—

(1) A identificação da aeronave;

(2) O equipamento afectado;

(3) O grau ao qual a capacidade do piloto para operar em IFR no sistema do ATC se encontra diminuída; e

(4) A natureza e extensão da assistência pretendida por parte do ATC.

8.H.455 Continuação do voo IFR em direcção a um destino

(a) Nenhum piloto pode continuar um voo IFR em direcção a um aeródromo ou heliporto de destino, a não ser que a última informação meteorológica disponível indique que as condições nesse aeródromo, ou pelo menos num aeródromo alternativo de destino estarão, à hora prevista de chegada, ao nível ou acima dos mínimos especificados para a aproximação por instrumentos.

8.H.460 Procedimentos de aproximação por instrumentos e mínimos de aterragem IFR

(a) A Autoridade fará aprovar e publicar um ou mais procedimentos de aproximação por instrumentos concebidos de acordo com a classificação das operações de aproximação por instrumentos e aterragem de modo a servir cada aeródromo ou pista por instrumentos utilizados em operações de voo por instrumentos.

(b) Nenhuma pessoa pode efectuar uma aproximação por instrumentos num aeródromo excepto de acordo com os mínimos meteorológicos IFR e os procedimentos de aproximação por instrumentos estabelecidos pela Autoridade;

(c) Nenhum titular de um AOC pode efectuar uma aproximação por instrumentos num aeródromo excepto conforme disposto nas especificações das operações do titular do AOC.

8.H.465 Início de uma aproximação por Instrumentos: transporte aéreo comercial

(a) Nenhum piloto pode continuar uma aproximação depois do ponto de referencia da radiobaliza exterior, ou, se não for usado um ponto de referencia, iniciar o segmento final de aproximação de um procedimento de aproximação por instrumentos, em qualquer aeródromo a não ser que—

(1) Uma fonte aprovada pela Autoridade emita um boletim meteorológico para esse aeródromo; e

(2) O último boletim meteorológico para esse aeródromo indique que a visibilidade é igual ou superior aos mínimos de visibilidade determinados para esse procedimento.

(b) Se um piloto iniciar o segmento final de aproximação de um procedimento de aproximação por instrumentos e subsequentemente receber um boletim meteorológico a indicar as condições abaixo dos mínimos, o piloto pode continuar a aproximação até a DH ou MDA.

(c) *Nota:* Para os fins desta subsecção, o segmento final de aproximação tem início no ponto de referencia da radiobaliza exterior ou de uma instalação definida no procedimento de aproximação por instrumentos. Quando não for estipulado um ponto de referencia para um procedimento que inclua uma viragem procedimental, o segmento final de aproximação tem início no ponto onde a viragem procedimental é concluída e a aeronave estabelece a trajectória de entrada em direcção ao aeródromo no rumo de aproximação final, dentro da distância determinada no procedimento.

8.H.470 Aproximação por instrumentos a aeródromos civis

- (a) Cada pessoa a operar uma aeronave civil deverá aplicar um procedimento de aproximação por instrumentos normalizado que seja determinado pelas autoridades com jurisdição sobre o aeródromo, a não ser que seja autorizada de outra forma pela Autoridade.
- (b) DH ou MDA autorizadas. Para fins desta secção, quando o procedimento de aproximação a ser utilizado estipular e exigir o uso de uma DH ou MDA, a DH ou MDA é a mais elevada das seguintes:
- (1) A DH ou MDA determinada pelo procedimento de aproximação.
 - (2) A DH ou MDA determinada pelo PIC.
 - (3) A DH ou MDA para a qual a aeronave está equipada.

8.H.475 Operação abaixo da DH ou MDA

- (a) Quando uma DH ou MDA for aplicável, nenhum piloto pode operar uma aeronave civil em qualquer aeródromo ou heliporto abaixo da MDA autorizada, ou continuar uma aproximação abaixo da DH autorizada a não ser que—
- (1) A aeronave esteja continuamente numa posição a partir da qual uma descida para uma aterragem na pista prevista possa ser efectuada, a uma razão de descida normal usando manobras normais;
 - (2) Nas operações de transporte aéreo comercial, uma razão de descida permita o contacto dentro da zona de toque da pista de aterragem prevista;
 - (3) A visibilidade de voo comunicada não seja inferior à visibilidade determinada no procedimento normalizado de aproximação por instrumentos utilizado, ou o RVR determinante seja superior ao mínimo especificado; e
 - (4) Pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista prevista seja claramente visível e identificável para o piloto—
 - (i) O sistema de luzes de aproximação, excepto que o piloto não poderá descer abaixo dos 100 pés sobre a elevação da zona de contacto utilizando as luzes de aproximação como referência, a não ser que as barras finais vermelhas ou as barras laterais vermelhas sejam também claramente visíveis e identificáveis.
 - (ii) A cabeceira da pista;
 - (iii) As marcas da cabeceira da pista;
 - (iv) As luzes de cabeceira;
 - (v) As luzes de indicação de fim de pista;
 - (vi) O indicador visual do ângulo de descida;
 - (vii) A zona de toque ou as marcas da zona de toque;
 - (viii) As luzes de indicação da zona de toque;
 - (ix) A pista ou as marcas da pista; ou
 - (x) As luzes da pista.

Nota 1: Por RVR determinantes entende-se os valores notificados de um ou mais pontos de notificação RVR (ponto de toque, ponto médio e final de paragem) usados para determinar se os mínimos de operação são ou não cumpridos. Quando o RVR é aplicado, o RVR determinante é o RVR do ponto de toque, a menos que especificado de outra forma pela Autoridade.

Nota: As referências visuais acima não se aplicam às operações da Categoria II e III. As referências visuais requeridas sob as operações da Categoria II e III são indicadas nas especificações de operações aprovadas do titular da AOC ou numa autorização especial determinada pela Autoridade.

8.H.480 Aterragem em condições meteorológicas por instrumentos

- (a) Nenhum piloto que opere uma aeronave civil pode aterrar essa aeronave quando a visibilidade do voo for inferior à visibilidade definida no procedimento normalizado de aproximação por instrumentos utilizado.

8.H.485 Execução de um procedimento de aproximação falhada

- (a) Cada piloto que opere uma aeronave civil deverá executar imediatamente um procedimento de aproximação falhada adequado quando uma das seguintes condições existir:
- (1) Sempre que os critérios de referência visual requeridos não forem cumpridos nas seguintes situações:
 - (i) Quando a aeronave esteja a operar abaixo da MDA; ou
 - (ii) À chegada ao ponto de aproximação falhada, incluindo uma DH quando uma DH é especificada e o seu uso é requerido, e em qualquer momento posterior e até ao toque.
 - (2) Sempre que uma parte identificável do aeródromo não seja distintamente visível para o piloto durante uma manobra em circuito a uma altura igual ou superior à MDA, a não ser que a incapacidade de ver uma parte identificável do aeródromo se deva apenas a uma inclinação normal da aeronave durante a aproximação em circuito.

8.H.490 Mudança de um voo IFR para VFR

- (a) Um piloto que escolha mudar de um voo IFR para um voo VFR deverá especificamente notificar a unidade ATC adequada sobre o cancelamento do voo IFR e em seguida comunicar as alterações a serem efectuadas no seu plano de voo.
- (b) Quando um piloto que opera em IFR encontrar condições meteorológicas de voo visual, não poderá cancelar o voo IFR a não ser que esteja previsto, e pretendido, que o voo será continuado por um período de tempo razoável em condições meteorológicas de voo visual ininterruptas.

8.H.495 Falha de comunicações em ambos os sentidos em IFR

- (a) Se uma falha de comunicações em ambos os sentidos ocorrer em condições IFR, ou se a continuação do voo em VFR não for considerado factível, cada PIC deverá:
- (1) Num espaço aéreo onde o radar não é usado na prestação do serviço ATC, manter a última velocidade e nível atribuídos, ou a altitude de voo mínima, se mais elevada, durante um período de 20 minutos após a falha do PIC em comunicar a sua posição sobre um ponto de contacto obrigatório e em seguida ajustar o nível e a velocidade de acordo com o plano de voo apresentado;
 - (2) Num espaço aéreo onde o radar é usado na prestação do serviço ATC, manter a última velocidade e nível atribuídos, ou a altitude de voo mínima, se mais elevada, durante um período de 7 minutos após:
 - (i) A hora em que o último nível atribuído ou altitude de voo mínima é atingido; ou
 - (ii) A hora em que o transponder é ajustado para o Código 7600; ou
 - (iii) A falha da aeronave em comunicar a sua posição sobre um ponto de contacto obrigatório;
 - (iv) Valendo o que for mais tardio, e em seguida ajustar o nível e a velocidade de acordo com o plano de voo apresentado.
 - (3) Quando orientado pelo radar ou tendo sido instruído pelo ATC para prosseguir fora do alinhamento usando a RNAV sem um limite especificado, retomar a rota do plano de voo em vigor o mais tardar até o próximo ponto significativo, tendo em consideração a altitude de voo mínima aplicável;

- (4) Prosseguir de acordo com a rota do plano de voo em vigor em direcção à ajuda à navegação adequada designada ou o ponto de referencia que serve o aeródromo de destino e, quando requerido para assegurar a conformidade com a alínea 5) abaixo, esperar acima desta ajuda ou ponto até ao início da descida;
- (5) Iniciar a descida a partir do ponto de referencia ou ajuda à navegação especificados em 4) à, ou o mais próximo possível, hora prevista de aproximação recebida e com recepção confirmada por último; ou, se não tiver sido recebida e confirmada nenhuma hora prevista de aproximação, à, ou o mais próximo possível, hora prevista de chegada resultante do plano de voo em vigor;
- (6) Efectuar um procedimento normal de aproximação por instrumentos conforme especificado para a ajuda à navegação ou ponto de referencia designados; e
- (7) Aterrizar, se possível, num período de 30 minutos após a hora prevista de chegada especificada em e) ou a hora prevista de aproximação confirmada por último, valendo a que for mais tardia.
- (8) Se não conseguir aterrar conforme especificado em (7), o PIC não deverá efectuar uma aproximação e aterrar visualmente e deverá deixar a proximidade do aeródromo e qualquer espaço aéreo controlado associado à altitude especificada e sobre a rota especificada e, se não for especificada qualquer altitude ou rota, o PIC deverá voar à altitude atribuída por último ou à altitude mínima de sector, valendo a que for mais elevada, e evitar áreas de tráfego denso, devendo em seguida:
- (i) Voar para uma área na qual o voo possa ser continuado em VMC e aterrar num aeródromo adequado aí localizado; ou (se tal não for possível),
- (ii) Seleccionar uma área adequada para descer através das nuvens, voar visualmente para um aeródromo adequado e aterrar logo que possível.

8.H.4100 Altura de cruzamento de limiar para aproximações de precisão

- (a) Um operador deverá estabelecer os procedimentos operacionais concebidos para assegurar que uma aeronave utilizada na condução de aproximações de precisão atravesse o limiar com uma margem segura com a aeronave na altitude e configuração de aterragem.

8.H.4105 Requisitos adicionais para operações a um piloto em IFR ou à noite – transporte aéreo comercial

- (a) Nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave em IFR ou à noite com um único piloto a menos que aprovado pela Autoridade;
- (b) Nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave em IFR à noite com um piloto único a não ser que:
- (1) O manual de voo não exija uma tripulação técnica com mais de um membro;
 - (2) A aeronave seja uma aeronave a hélice;
 - (3) A configuração máxima aprovada de assentos de passageiros não seja superior a nove lugares;
 - (4) A massa máxima à descolagem certificada não exceda os 5,700 kg;
 - (5) A aeronave esteja equipada conforme determinado em 7.B.120 c), 7.B.120 e) e 7.J.160 da Parte 7 destes regulamentos;
 - (6) O PIC tenha satisfeito os requisitos de experiência, formação, verificação e experiência recente estabelecidos no parágrafo e).
- (c) Ao aprovar operações a um piloto com aeronaves monomotores de turbina em IFR, à noite, ou em IMC, a Autoridade deverá assegurar que a aeronave esteja adequadamente certificada e que o nível global de segurança pretendido através do estabelecimento destas disposições é proporcionado pelo seguinte:
- (1) A fiabilidade do motor de turbina;
 - (2) Os procedimentos de manutenção do operador, práticas operacionais, procedimentos de despacho para voo e programas de formação da tripulação;
 - (3) A conformidade da aeronave com os requisitos de equipamento da Parte 7.

- (d) Para além dos requisitos em c) a aeronave deverá possuir um sistema de controlo da tendência do motor (trend monitoring) o qual, no caso de aeronaves cujo certificado de navegabilidade individual tenha sido emitido pela primeira vez no dia, ou após, 1 de Janeiro de 2005, deverá ser um sistema automático de controlo da tendência.

- (e) Para satisfazer os requisitos seguintes de experiência, formação, verificação e experiência recente, o piloto comandante deverá:

- (1) Nas operações em IFR, ou à noite, ter acumulado pelo menos 50 horas de tempo de voo na classe de aeronave, das quais pelo menos 10 horas deverão ser como piloto comandante;
- (2) Nas operações em IFR, ter acumulado pelo menos 25 horas de tempo de voo em IFR na classe de aeronave, as quais podem fazer parte das 50 horas de tempo de voo referidas no sub-parágrafo a);
- (3) Nas operações à noite, ter acumulado pelo menos 15 horas de tempo de voo à noite, as quais podem fazer parte das 50 horas de tempo de voo referidas no sub-parágrafo 1);
- (4) Nas operações em IFR, ter adquirido experiência recente como um piloto envolvido numa operação a um só piloto em IFR de:
 - (i) Pelo menos cinco horas IFR, incluindo três aproximações por instrumentos efectuadas durante os 90 dias antecedentes na classe de aeronave no papel de piloto único; ou
 - (ii) Uma verificação de aproximação por instrumentos em IFR efectuado nessa aeronave durante os 90 dias antecedentes;
- (5) Nas operações à noite, ter efectuado pelo menos três descolagens e aterragens à noite na classe de aeronave no papel de piloto único nos 90 dias antecedentes; e
- (6) Ter completado com sucesso programas de formação que incluam, para além dos requisitos da Subparte 8.J, a transmissão de instruções aos passageiros em relação à evacuação de emergência; a gestão do piloto automático; e o uso de documentação de voo simplificada.

- (f) O treino de voo inicial e contínuo e as verificações de proficiência indicados na Subparte 8.J e 8.J.1100 deverão ser executados pelo piloto comandante no papel de piloto único na classe de aeronave num ambiente representativo da operação.

8.I. PASSAGEIROS E ASSISTÊNCIA A PASSAGEIROS

8.I.100 TODAS AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

8.I.105 Conduta inaceitável

- (a) Nenhuma pessoa a bordo pode interferir com um membro da tripulação no desempenho dos seus deveres.
- (b) Cada passageiro deverá apertar o seu cinto de segurança e mantê-lo apertado enquanto o sinal de cinto de segurança estiver iluminado.
- (c) Nenhuma pessoa a bordo de uma aeronave deverá de forma imprudente ou negligente actuar ou deixar de actuar de tal forma que coloque em perigo a aeronave ou pessoas e bens nela transportados.
- (d) Nenhuma pessoa pode esconder-se a si própria nem esconder carga a bordo de uma aeronave.
- (e) Nenhuma pessoa a bordo pode fumar enquanto o sinal de não fumar estiver iluminado.
- (f) Nenhuma pessoa pode fumar nos lavabos de qualquer aeronave.
- (g) Nenhuma pessoa pode mexer, desactivar ou destruir qualquer detector de fumos instalado nos lavabos de qualquer aeronave.

8.I.110 Reabastecimento de combustível com passageiros a bordo

(a) Nenhum PIC pode permitir que uma aeronave seja reabastecida quando os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar a não ser que:

- (1) A aeronave seja tripulada pelo PIC ou outro pessoal qualificado pronto para iniciar e dirigir uma evacuação através dos meios mais práticos e expeditos disponíveis; e
- (2) Uma comunicação em ambos os sentidos seja mantida através do sistema de intercomunicação da aeronave, ou outro meio adequado, entre o PIC ou outro pessoal qualificado na aeronave e a equipa de terra que supervisiona o reabastecimento.

(b) *Helicópteros.* A menos que especificamente autorizado pela Autoridade, nenhuma pessoa poderá permitir que um helicóptero seja reabastecido quando—

- (1) Passageiros estiverem a embarcar, a bordo ou a desembarcar; ou
- (2) Os rotores estejam a rodar.
- (3) Uma comunicação em ambos os sentidos seja mantida entre o pessoal qualificado na aeronave e a equipa de terra que supervisiona o reabastecimento.

8.I.115 Assentos dos passageiros, cintos de segurança e correias para os ombros

(a) O PIC deverá assegurar que cada pessoa a bordo ocupe um assento ou um beliche com o seu próprio cinto de segurança individual e correias para ombros (se instalados) devidamente apertados à sua volta durante a descolagem e aterragem.

(b) Cada passageiro deverá manter o seu cinto de segurança apertado com firmeza em qualquer outra altura que o PIC determine que tal é necessário por motivo de segurança.

(c) Um cinto de segurança fornecido ao ocupante de um assento não pode ser usado durante a descolagem e aterragem por mais de uma pessoa que tenha atingido o seu segundo aniversário.

8.I.120 Informação aos passageiros

(a) O PIC deverá assegurar que os membros da tripulação e passageiros sejam familiarizados, por via informação oral ou por outro meio, com a localização e uso dos seguintes itens, conforme apropriado:

- (1) Cintos de segurança;
- (2) Saídas de emergência;
- (3) Coletes salva-vidas;
- (4) Equipamento de fornecimento de oxigénio; e
- (5) Outro equipamento de emergência fornecido para uso individual, incluindo folhetos com instruções de emergência aos passageiros.

(b) O PIC deverá assegurar que todas as pessoas a bordo tenham conhecimento da localização e forma geral de utilização dos principais equipamentos de emergência transportados para uso colectivo.

(c) Nas operações de transporte aéreo comercial, essa informação deverá conter todos os temas aprovados pela Autoridade em relação às operações específicas conduzidas, conforme incluídas no Manual de Operações pertinente.

(d) Quando são requeridos membros da tripulação de cabina numa operação de transporte aéreo comercial, o PIC pode delegar esta responsabilidade, mas deverá assegurar-se de que uma informação adequada foi transmitida antes da descolagem.

(e) Durante a descolagem e aterragem, e sempre que por motivos de turbulência ou qualquer emergência que ocorra durante o voo a precaução for considerada necessária, os membros da tripulação de cabina deverão garantir que todos os passageiros a bordo da aeronave apertam os seus cintos de segurança de modo a ficarem seguros nos seus assentos.

8.I.125 Instruções aos passageiros sobre medidas de emergência durante o voo

(a) Em caso de uma emergência durante o voo, o PIC deverá assegurar que todas as pessoas a bordo recebem instruções em relação às medidas de emergência conforme apropriado às circunstâncias.

8.I.130 Oxigénio para os passageiros: aprovisionamento mínimo e uso

(a) O PIC deverá assegurar que oxigénio e máscaras para respiração estejam disponíveis para os passageiros em quantidades suficientes em todos os voos a altitudes tais em uma falta de oxigénio possam afectar de forma prejudicial os passageiros.

(b) O PIC deverá assegurar que o aprovisionamento mínimo de oxigénio determinado pela Autoridade esteja a bordo da aeronave.

Nota: Os requisitos quanto a aprovisionamento e fornecimento de oxigénio estão definidos na Parte 7.

(a) O PIC deverá requerer que todos os passageiros usem o oxigénio continuamente em altitudes de pressão da cabina acima dos 13,000 pés.

8.I.135 Álcool ou drogas

(a) Nenhuma pessoa pode permitir o embarque ou o serviço a qualquer pessoa que aparente estar embriagada ou que demonstre, através do comportamento ou sinais físicos, estar sob a influência de drogas (com a excepção de um paciente médico sob cuidados adequados).

8.I.200 OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**8.I.205 Cumprimento das instruções pelos passageiros**

(a) Cada passageiro num voo de transporte aéreo comercial deverá cumprir as instruções dadas por um membro da tripulação em conformidade com esta secção.

8.I.210 Recusa de transporte

(a) O titular de um AOC pode recusar o transporte a um passageiro que—

- (1) Recusar cumprir as instruções relativas às restrições aos assentos numa fila de saída determinadas pela Autoridade; ou
- (2) Possuir uma deficiência que faça com que este só possa ser fisicamente acomodado num assento na fila de saída.

8.I.215 Transporte de pessoas sem cumprir com os requisitos de transporte de passageiros

(a) Os requisitos de transporte de passageiros do parágrafo (b) não se aplicam ao transportar:

- (1) Um membro da tripulação não requerido para o voo;
- (2) Um representante da Autoridade em missão de serviço oficial;
- (3) Uma pessoa necessária à segurança ou estabilidade de carga ou animais; ou
- (4) Qualquer pessoa autorizada pelos procedimentos do Manual de Operações do titular do AOC, conforme aprovado pela Autoridade.

(b) Nenhuma pessoa pode ser transportada sem cumprir com os requisitos de transporte de passageiros a não ser que—

- (1) Exista um assento aprovado com um cinto de segurança aprovado para essa pessoa;
- (2) Esse assento esteja localizado de modo a que o ocupante não esteja em nenhuma posição que interfira com os membros da tripulação de voo no desempenho dos seus deveres;
- (3) Exista um acesso desobstruído desde o seu assento ao posto de pilotagem ou uma saída normal ou uma saída de emergência;
- (4) Exista um meio para transmitir instruções a essa pessoa sobre quando é proibido fumar e quando os cintos de segurança deverão ser apertados; e
- (5) Essa pessoa tenha recebido instruções orais de um membro da tripulação sobre o uso do equipamento e saídas de emergência.

8.I.220 Tripulação de cabina nos postos de trabalho

- (a) Durante a rolagem, os membros da tripulação de cabina deverão permanecer nos seus postos de trabalho com os seus cintos de segurança e correias para os ombros apertados excepto quando desempenhem as tarefas relacionadas com a segurança da aeronave e dos seus ocupantes.
- (b) Durante a decolagem e aterragem, os membros da tripulação de cabina deverão estar localizados o mais próximo possível das saídas ao nível do chão requeridas e deverão estar distribuídos de modo uniforme pela aeronave de maneira a proporcionarem a saída mais eficaz de passageiros no caso de uma evacuação de emergência.
- (c) Quando os passageiros estiverem a bordo de uma aeronave estacionada, os membros da tripulação de cabina (ou outra pessoa qualificada nos procedimentos de evacuação de emergência da aeronave) deverão ser dispostos da seguinte maneira:
- (1) Se for requerida apenas uma pessoa qualificada, essa pessoa deverá estar localizada de acordo com os procedimentos do Manual de Operações do titular do AOC.
 - (2) Se for requerida mais de uma pessoa qualificada, essas pessoas deverão estar espaçadas pela cabina de modo a proporcionarem a assistência mais eficaz na evacuação no caso de uma emergência.

8.I.225 Capacidade de evacuação

- (a) O PIC, o co-piloto e outra pessoa nomeada pelo titular do AOC deverão garantir que, quando os passageiros estejam a bordo da aeronave antes de um movimento na superfície, pelo menos uma saída ao nível do chão permita a saída de passageiros por meios normais ou de emergência.

8.I.230 Armado de saídas de emergência automáticas

- (a) Nenhuma pessoa poderá fazer mover na superfície, descolar ou aterrar uma aeronave que transporte passageiros, a não ser que cada um dos meios auxiliares de evacuação de emergência instalados na aeronave, que sejam activados automaticamente, esteja pronto para a evacuação.

8.I.235 Acessibilidade das saídas e equipamento de emergência

- (a) Nenhuma pessoa pode permitir que a bagagem de mão ou outros itens bloqueiem o acesso às saídas de emergência quando a aeronave esteja em movimento na superfície, durante a decolagem ou aterragem, ou enquanto os passageiros permanecerem a bordo.

8.I.240 Escalas em que os passageiros permanecem a bordo

- (a) Nas escalas em que os passageiros permanecem a bordo da aeronave, o PIC, o CP, ou ambos deverão assegurar que—
- (1) Todos os motores estejam parados;
 - (2) Pelo menos uma saída ao nível do chão permaneça aberta de modo a proporcionar o desembarque dos passageiros; e
 - (3) Exista pelo menos uma pessoa imediatamente disponível, que esteja qualificada na evacuação de emergência da aeronave e que tenha sido identificada perante os passageiros a bordo como responsável pela segurança dos passageiros.
- (b) Se for efectuado o reabastecimento com passageiros a bordo, o PIC ou um representante designado da companhia deverá assegurar que os procedimentos do Manual de Operações do titular do AOC sejam seguidos.

8.I.245 Embarque e desembarque de passageiros

- (a) Nenhuma pessoa pode autorizar o embarque ou o desembarque de passageiros de uma aeronave com motor a hélice, a não ser que todos os motores estejam parados ou que o embarque e o desembarque de passageiros se efectue através de uma passarela telescópica.

8.I.250 Transporte de pessoas com mobilidade reduzida

- (a) Nenhuma pessoa pode permitir que uma pessoa com mobilidade reduzida ocupe assentos onde a presença desta poderia:
- (1) Impedir a tripulação no desempenho das suas funções;
 - (2) Obstruir o acesso ao equipamento de emergência; ou
 - (3) Dificultar a evacuação de emergência da aeronave.

8.I.255 Assentos numa fila de saída

- (a) Nenhum titular de um AOC deverá permitir que um passageiro se sente numa fila da saída de emergência se, na opinião do PIC ou do CP, é provável que o passageiro não consiga compreender e executar as tarefas necessárias para abrir uma saída e sair rapidamente.
- (b) Nenhum membro da tripulação de cabina poderá indicar um assento a uma pessoa num assento da fila de saída de passageiros se for provável que a pessoa não consiga executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas abaixo:
- (1) A pessoa não possui mobilidade, força ou destreza suficientes em ambos os braços e mãos, e em ambas as pernas para:
 - (i) Alcançar para cima, para os lados e para baixo, o local da saída de emergência e os mecanismos de operação da saída de emergência e da manga da saída de emergência;
 - (ii) Agarrar e empurrar, puxar, fazer girar ou manipular de outra forma esses mecanismos;
 - (iii) Empurrar, forçar, puxar ou abrir de outra forma as saídas de emergência;
 - (iv) Levantar, segurar, depositar nos assentos próximos, ou manipular por cima dos encostos dos assentos para a fila seguinte objectos do tamanho e peso das portas das saídas localizadas sobre as asas;
 - (v) Remover obstáculos de tamanho e peso similar às portas das saídas localizadas sobre as asas;
 - (vi) Chegar rapidamente à saída de emergência;
 - (vii) Manter o equilíbrio ao remover obstáculos;
 - (viii) Sair rapidamente;
 - (ix) Estabilizar uma manga de evacuação após o desdobramento; ou
 - (x) Ajudar a outros a sair de uma manga de evacuação.
 - (2) A pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas acima sem a ajuda de um acompanhante adulto, progenitor ou outro familiar.
 - (3) A pessoa não possui capacidade para ler e compreender as instruções requeridas nesta secção e relativas à evacuação de emergência fornecidas pelo titular do AOC no formato impresso ou gráfico ou capacidade para entender as instruções verbais da tripulação.
 - (4) A pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas acima indicadas, sem a ajuda de auxiliares de visão para além de óculos ou lentes de contacto;
 - (5) A pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e entender as instruções gritadas pelos membros da tripulação de voo, sem uma ajuda para além de um aparelho auditivo;
 - (6) A pessoa não possui capacidade adequada para transmitir informação verbal a outros passageiros; ou
 - (7) A pessoa tem uma condição ou responsabilidades, tais como tomar conta de crianças pequenas, que possam impedir essa pessoa de executar uma ou mais das tarefas acima listadas, ou uma condição que possa causar danos à pessoa se ela executar uma ou mais das tarefas acima listadas.

- (c) As decisões em relação à aptidão de cada pessoa para ocupar um assento na fila da saída deverão ser tomadas pelos membros da tripulação de cabina ou outras pessoas designadas no manual de operações do titular do AOC.
- (d) No caso de um membro da tripulação de cabina determinar que um passageiro a quem tenha sido atribuído um assento na fila de saída seria incapaz de executar as tarefas de saída de emergência, ou se um passageiro solicitar um assento fora da fila de saída, o membro da tripulação de cabina deverá transferir, rapidamente, o passageiro para um assento fora da fila de saída.
- (e) No caso de estarem ocupados todos os assentos fora da fila de saída e, se for necessário acomodar um passageiro que está a ser transferido de um assento na fila de saída, o membro da tripulação de cabina deverá mudar um passageiro que queira e seja capaz de assumir as tarefas de evacuação, para um assento na fila de saída.
- (f) Cada titular de AOC ou seu agente deverá, antes do embarque, atribuir lugares de acordo com os critérios de selecção de passageiros e as funções de saída de emergência, no maior grau possível.
- (g) Cada titular de AOC ou seu agente deverá pôr à disposição do público, para sua inspecção, em todas as portas de embarque de passageiros e balcões de venda de passagens em cada aeródromo onde conduza operações de passageiros, os procedimentos escritos estabelecidos para a atribuição de assentos nas filas de saída.
- (h) Cada membro da tripulação de cabina deverá incluir na sua informação aos passageiros um pedido para que qualquer passageiro se identifique para ser transferido de assento se o passageiro:

- (1) Não satisfizer os critérios de selecção;
- (2) Possuir uma condição imperceptível que lhe impeça de executar as tarefas de evacuação;
- (3) Puder sofrer danos físicos em resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; ou
- (4) Não desejar realizar as tarefas de saída de emergência.

- (i) Cada membro da tripulação de cabina deverá incluir na sua informação aos passageiros uma referência aos folhetos com instruções aos passageiros e as tarefas a serem realizadas numa saída de emergência.
- (j) Cada passageiro deverá cumprir com as instruções dadas por um membro da tripulação ou outro empregado autorizado do titular do AOC na aplicação das restrições relativas aos assentos da fila de saída.
- (k) Nenhum PIC pode permitir a rolagem ou o reboque para trás da aeronave, a não ser que um membro da tripulação requerido tenha confirmado que todas as filas de saída e vias de evacuação estão desobstruídas e que nenhum assento da fila de saída está ocupado por uma pessoa que, na opinião do membro da tripulação, seja provável que não consiga realizar as tarefas de evacuação aplicáveis.
- (l) Os procedimentos requeridos por estas normas não deverão entrar em vigor até que a Autoridade tenha dado a sua aprovação final. A aprovação será baseada apenas nos aspectos de segurança dos procedimentos do titular do AOC. Para cumprir com estas normas o titular do AOC deverá:

- (1) Estabelecer os procedimentos que satisfaçam os requisitos desta norma; e
- (2) Submeter os seus procedimentos à Autoridade para uma análise preliminar e aprovação.

8.I.260 Proibição do transporte de armas

- (a) Nenhuma pessoa pode, enquanto a bordo de uma aeronave utilizada no transporte aéreo comercial, transportar consigo ou perto de si uma arma mortífera ou perigosa, oculta ou à vista.
- (1) O titular de um AOC pode permitir que uma pessoa transporte uma arma, de acordo com o programa de segurança aprovado do titular do AOC, se:
- (i) A arma estiver descarregada; e
 - (ii) Tanto a arma como as munições estiverem guardadas em segurança num local inacessível a qualquer pessoa durante o voo.

- (b) Os oficiais ou funcionários do Estado, ou os membros da tripulação que estejam autorizados a transportar armas a bordo da aeronave em voos domésticos, deverão proceder de acordo com o programa de segurança aprovado do titular do AOC.

- (1) O titular do AOC deverá notificar o PIC o número de pessoas armadas e a localização dos seus assentos.

- (c) As pessoas identificadas no paragrafo (b) acima não podem transportar armas a bordo de um voo internacional, a não ser que exista um acordo prévio entre Cabo Verde e todos os Estados onde se realize a operação ou que sejam sobrevoados.

8.I.265 Oxigénio para uso médico pelos passageiros

- (a) O titular de um AOC só pode permitir que um passageiro transporte e opere um equipamento para o armazenamento, produção ou distribuição de oxigénio médico conforme determinado pela Autoridade.
- (b) Nenhuma pessoa pode fumar, e nenhum membro da tripulação pode permitir que qualquer pessoa fume a uma distância de 3 m (10 pés) do equipamento de armazenamento e distribuição de oxigénio transportado para uso médico para um passageiro.
- (c) Nenhum membro da tripulação pode permitir que qualquer pessoa conecte ou desconecte um equipamento de distribuição de oxigénio de uma garrafa de oxigénio enquanto qualquer outro passageiro estiver a bordo da aeronave.

8.I.270 Bagagem de mão

- (a) Nenhuma pessoa pode permitir o embarque de bagagem de mão a não ser que esta possa ser acomodada adequadamente de acordo com os procedimentos aprovados do Manual de Operações do titular do AOC.
- (b) Nenhuma pessoa pode permitir que as portas de embarque de passageiros sejam fechadas na preparação para a rolagem ou marcha atrás por reboque, a não ser que pelo menos um membro da tripulação requerido tenha confirmado que todo o artigo de bagagem foi adequadamente acomodado nos porta-bagagens sobre a cabeça por meio de dispositivos aprovados de imobilização ou portas, ou em locais aprovados.
- (c) Nenhuma pessoa pode permitir que a bagagem de mão seja acomodada num local de forma a exceder o limite de massa máximo definido para esse local.

Nota: Os compartimentos de bagagem deverão ser capazes de manter seguros os artigos num impacto suficientemente violento para induzir as forças de inércia limite especificadas nas condições de aterragem de emergência com relação às quais a aeronave obteve a certificação de tipo.

8.I.275 Transporte de carga nos compartimentos de passageiros

- (a) Nenhuma pessoa pode permitir o transporte de carga no compartimento de passageiros de uma aeronave excepto conforme determinado pela Autoridade.
- (b) A carga pode ser transportada em qualquer parte do compartimento de passageiros se for transportada num recipiente de carga aprovado que cumpra com os seguintes requisitos—
- (1) O recipiente deverá resistir aos factores de carga e às condições de aterragem de emergência aplicáveis aos assentos dos passageiros da aeronave onde o recipiente esteja instalado, multiplicados por um factor de 1.15, utilizando a massa combinada do recipiente e a massa máxima da carga que pode ser transportada no recipiente.
 - (2) A massa máxima de carga para a qual o recipiente está aprovado e quaisquer instruções necessárias para assegurar a distribuição adequada da massa dentro do recipiente deverão estar marcadas visivelmente no recipiente.
 - (3) O recipiente não poderá impor nenhuma carga no piso nem nenhuma outra estrutura da aeronave que exceda os limites de carga dessa estrutura.

- (4) O recipiente deve estar fixo aos trilhos de assentos ou à estrutura do piso da aeronave, e a sua fixação deve resistir aos factores de carga e às condições de aterragem de emergência aplicáveis aos assentos dos passageiros da aeronave onde o recipiente esteja instalado, multiplicados pelo factor 1.15 ou pelo factor de fixação do assento especificado para a aeronave, valendo o que for mais elevado, utilizando a massa combinada do recipiente e a massa máxima da carga que pode ser transportada no recipiente.
- (5) O recipiente não pode estar instalado numa posição que restrinja o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência requerida, ou do corredor do compartimento de passageiros.
- (6) O recipiente deve estar completamente fechado e ser feito de um material que seja no mínimo resistente ao fogo.
- (7) Devem ser proporcionadas protecções adequadas dentro do recipiente para evitar que a carga se desloque em condições de aterragem de emergência.
- (8) O recipiente não pode ser instalado numa posição que impeça qualquer passageiro de ver claramente os sinais de “apertar o cinto de segurança”, “não fumar” ou qualquer sinal de saída requerido, a não ser que se proporcione um sinal auxiliar ou outro meio aprovado para a notificação adequada do passageiro.
- (c) A carga, incluindo a bagagem de mão, não deve ser guardada nos lavabos.
- (d) A carga, incluindo a bagagem de mão, não deve ser colocada contra as anteparas ou divisórias nos compartimentos dos passageiros que sejam incapazes de segurar os artigos contra o movimento para a frente, para os lados ou para cima, e a não ser que as anteparas ou divisórias possuam uma placa a especificar a massa máxima que aí pode ser colocada, desde que:
- (1) Seja adequadamente fixa com um cinto de segurança ou outro dispositivo de amarração que possua força suficiente para eliminar a possibilidade de deslocamento sob todas as condições normalmente previsíveis em voo e em terra.
 - (2) Seja embalada ou coberta para evitar possíveis lesões aos ocupantes.
 - (3) Não imponha qualquer carga nos assentos ou na estrutura do piso que exceda o limite de carga para esses componentes.
 - (4) Não seja localizada numa posição que obstrua o acesso ou o uso de qualquer saída normal ou de emergência requerida, ou o uso do corredor entre a tripulação e o compartimento de passageiros, nem esteja localizada numa posição que impeça qualquer passageiro de ver claramente o sinal de “apertar o cinto de segurança”, sinal ou placa de “não fumar” ou qualquer sinal de saída requerido, a não ser que se proporcione um sinal auxiliar ou outro meio aprovado para a notificação adequada do passageiro.
- (e) A carga, incluindo a bagagem de mão, pode ser transportada em qualquer parte do compartimento de passageiros de uma aeronave de pequeno porte se for transportada num porta-bagagens, recipiente ou compartimento de carga aprovado e instalado dentro ou na aeronave, se estiver segura através de um meio aprovado, ou se for transportada de acordo com uma das condições:
- (1) Relativamente à carga, seja adequadamente fixa através de um cinto de segurança ou outro dispositivo de amarração que possua força suficiente para eliminar a possibilidade de deslocamento sob todas as condições normalmente previsíveis em voo e em terra, ou relativamente à bagagem de mão, seja segurada de forma a evitar o seu movimento durante uma turbulência.
 - (2) Seja embalada ou coberta para evitar possíveis lesões aos ocupantes.
 - (3) Não imponha qualquer carga nos assentos ou na estrutura do piso que exceda o limite de carga para esses componentes.
 - (4) Não esteja localizada numa posição que obstrua o acesso ou o uso de qualquer saída normal ou de emergência requerida, ou o uso do corredor entre a tripulação e o compartimento de passageiros, impeça qualquer passageiro de ver claramente o sinal de “apertar o cinto de segurança”, sinal ou placa de “não fumar” ou qualquer sinal de saída requerido, a não ser que se proporcione um sinal auxiliar ou outro meio aprovado para a notificação adequada do passageiro.
 - (5) Não seja transportada directamente acima dos ocupantes sentados.
 - (6) Esteja segura em conformidade com estas restrições durante a descolagem e aterragem.
 - (7) Relativamente às operações exclusivamente de carga, se a carga for carregada de modo a que pelo menos uma saída normal ou de emergência esteja disponível para que todos os ocupantes da aeronave tenham um meio de saída desobstruída da aeronave em caso de uma emergência.
- 8.I.280 Sinais de informação aos passageiros**
- (a) O PIC deverá ligar os sinais de informação aos passageiros requeridos durante qualquer movimento na superfície, em cada descolagem e em cada aterragem, e quando for de outra forma considerado necessário.
- 8.I.285 Informação obrigatória aos passageiros**
- (a) Nenhuma pessoa pode iniciar uma descolagem a não ser que os passageiros recebam informação antes da descolagem de acordo com os procedimentos do Manual de Operações do titular de AOC sobre—
- (1) Limitações e proibições de fumar;
 - (2) Localização e uso das saídas de emergência;
 - (3) Uso dos cintos de segurança;
 - (4) Localização e uso dos meios de flutuação de emergência;
 - (5) Localização e operação dos extintores de incêndio;
 - (6) Posição dos encostos dos assentos;
 - (7) Se o voo for acima dos 10,000 pés acima do nível médio do mar (MSL), uso normal e de emergência de oxigénio; e
 - (8) Os folhetos de informação aos passageiros.
- (b) Imediatamente antes ou imediatamente após desligar o sinal de apertar o cinto de segurança, o PIC ou o CP deverá assegurar que os passageiros recebam instruções para manterem o seu cinto de segurança apertado enquanto sentados, mesmo que o sinal de apertar o cinto de segurança esteja desligado.
- (c) Antes de cada descolagem, o PIC ou o CP deverá assegurar que quaisquer pessoas com mobilidade reduzida recebam instruções, pessoalmente, sobre:
- (1) O caminho para a saída mais adequada; e
 - (2) O momento em que devem começar a dirigir-se para a saída em caso de emergência.
- 8.I.290 Informação aos passageiros: operações prolongadas sobre água**
- (a) Nenhuma pessoa pode iniciar operações prolongadas sobre água, a não ser que todos os passageiros tenham recebido instruções verbais sobre a localização e a operação das bóias salva-vidas, barcos salva-vidas e outros meios de flutuação, incluindo uma demonstração do método de como usar e insuflar a bóia salva-vidas.
- 8.I.295 Cintos de segurança dos assentos de passageiros**
- (a) Cada passageiro que ocupe um assento ou um beliche deverá apertar o seu cinto de segurança e mantê-lo apertado enquanto o sinal de “Apertar o Cinto de Segurança” estiver iluminado ou, nas aeronaves não equipadas com tal sinal, sempre que instruído pelo PIC.
- (b) Nenhum cinto de segurança de passageiros pode ser usado por mais de um ocupante durante a descolagem e aterragem.

(c) Em todos os assentos desocupados, o cinto de segurança e a correia dos ombros, se instalada, deverão ser apertados de forma a não interferirem com os membros da tripulação no desempenho dos seus deveres ou a saída rápida dos ocupantes em caso de emergência.

Nota: Uma pessoa que não tenha atingido o seu segundo aniversário pode ser segurada por um adulto que esteja a ocupar um assento ou um beliche.

Nota: Um beliche, tal como uma poltrona múltipla ou um assento de divã, pode ser ocupado por duas pessoas desde que esteja equipado com um cinto de segurança aprovado para cada pessoa e seja usado apenas durante o voo em rota.

8.I.2100 Encostos dos assentos dos passageiros

(a) Nenhum PIC ou CP pode permitir a descolagem ou a aterragem de uma aeronave a não ser que cada encosto dos assentos dos passageiros esteja na posição vertical.

Nota: Apenas podem ser feitas excepções de acordo com os procedimentos do Manual de Operações do titular do AOC desde que o encosto do assento não obstrua qualquer acesso dos passageiros para a coxia ou qualquer emergência de saída.

8.I.2105 Armazenamento de alimentos, bebidas e serviço de passageiros

(a) Nenhum PIC ou CP pode permitir o movimento de uma aeronave na superfície, descolagem ou aterragem:

(1) Quando quaisquer alimentos, bebidas ou utensílios de mesa fornecidos pelo titular do AOC se encontrem em qualquer assento de passageiros; e

(2) A não ser que todas as bandejas com alimentos e bebidas e todas as mesas de encosto dos assentos estejam na posição recolhidas.

8.I.2110 Segurança de artigos pesados no compartimento de passageiros

(a) Nenhuma pessoa pode permitir a descolagem ou aterragem de uma aeronave a não ser que cada artigo pesado transportado na cabina de passageiros esteja devidamente seguro, para evitar que represente um perigo durante a rolagem, descolagem e aterragem e durante as condições de turbulência.

(b) Nenhuma pessoa pode permitir o movimento na superfície, descolagem ou aterragem de uma aeronave, a não ser que todos os carros de serviço de passageiros estejam seguros no seu lugar de armazenagem.

8.J. QUALIFICAÇÕES DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO E DOS OFICIAIS DE OPERAÇÕES DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

8.J.105 Limitação de privilégios dos pilotos que tenham atingido o seu 60º aniversário e redução dos privilégios dos pilotos que tenham atingido o seu 65º aniversário

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode usar essa pessoa, como um PIC requerido nas operações de piloto único em aeronaves envolvidas em operações de transporte aéreo comercial se essa pessoa tiver atingido o seu 60º aniversário.

(b) Relativamente às aeronaves envolvidas em operações de transporte aéreo comercial que exijam mais de um piloto como membro da tripulação de voo, o titular do AOC pode usar um piloto até aos 65 anos desde que o outro piloto tenha menos de 60 anos de idade.

(c) Os pilotos verificadores que tenham atingido o seu 60º aniversário ou que não possuam um certificado médico adequado podem continuar as suas funções de pilotos verificadores, mas não podem exercer como ou ocupar a posição de um membro requerido da tripulação de voo que seja piloto numa aeronave envolvida em operações internacionais de transporte aéreo comercial, a não ser que o outro piloto tenha menos de 60 anos de idade.

8.J.110 Uso de dispositivos de treino de simulação de voo

(a) Cada dispositivo de treino de simulação de voo que seja usado para qualificação de um membro da tripulação de voo deverá:

(1) Ser especificamente aprovado pela Autoridade para:

(i) O titular do AOC;

(ii) O tipo de aeronave, incluindo as variantes de tipo, para o qual o treino ou a verificação está a ser conduzida; e

(iii) A manobra, procedimento ou função do membro da tripulação em particular envolvida.

(2) Manter as características de performance, funcionais e outras que sejam requeridas para a aprovação;

(3) Ser modificado de modo a estar em conformidade com qualquer modificação da aeronave a ser simulada que resulte em alterações nas características de performance, funcionais e outras que sejam requeridas para a aprovação;

(4) Receber uma verificação funcional diária, antes do voo, antes do seu uso;

(5) Possuir um registo diário de discrepâncias mantido pelo instrutor ou piloto verificador adequado, no final de cada voo de treino ou de verificação.

(b) O dispositivo de simulação deverá possuir a mesma tecnologia para os instrumentos de voo básicos (indicador de atitude, velocidade do ar, altímetro, referência de rumo) que a dos instrumentos da aeronave utilizada pelo operador.

(1) Os operadores que possuam visores electrónicos ou de cristal deverão usar simuladores que possuam visores electrónicos ou de cristal.

(2) Os operadores que possuam instrumentos standard deverão usar simuladores que possuam instrumentos standard.

8.J.115 Aprovação de um dispositivo de treino de simulação de voo para atribuição de crédito na instrução e verificação

(a) Nenhum titular de um AOC pode usar um dispositivo de treino de simulação de voo para fins de instrução ou verificação a não ser que esse simulador tenha sido especificamente aprovado por escrito para o titular do AOC pela Autoridade.

(b) Nenhum titular de um AOC pode usar um simulador para fins de crédito de instrução, experiência recente e verificação diferente daquilo que tenha sido especificado na aprovação da Autoridade.

8.J.120 Requisitos para a obtenção da licença de comandante

(a) Nenhum piloto pode exercer como PIC de uma aeronave certificada para operação com mais de um piloto, em operações de transporte aéreo comercial, a não ser que possua uma licença de piloto de transporte de linha aérea (ATPL) com a qualificação de categoria, classe e tipo aplicável a essa aeronave.

(c) Nenhum piloto pode exercer como PIC de uma aeronave certificada para operação com mais de um piloto, em operações de transporte aéreo comercial, a não ser que possua uma licença de piloto comercial (CPL) ou uma licença de piloto de transporte de linha aérea (ATPL) com a qualificação de categoria, classe e tipo aplicável a essa aeronave.

(d) Se forem exercidos privilégios de instrumentos, o PIC deverá possuir uma qualificação de voo por instrumentos.

8.J.125 Requisitos para a obtenção da licença de co-piloto e piloto de substituição em cruzeiro

(a) Nenhum piloto pode exercer como co-piloto de uma aeronave em operações de transporte aéreo comercial a não ser que possua uma licença de piloto comercial com qualificação de voo por instrumentos ou uma licença de piloto de transporte de linha aérea, cada uma com as habilitações de categoria, classe e tipo, conforme aplicável, para a aeronave a ser utilizada.

(b) Nenhum piloto pode exercer como um piloto de substituição em cruzeiro, em operações de transporte aéreo comercial, a não ser que possua uma licença de piloto de transporte de linha aérea com as habilitações de categoria, e se aplicável, classe e tipo, e tenha completado todo o treino para servir como PIC, salvo a experiência operacional inicial.

8.J.130 Requisitos para a obtenção da licença de engenheiro de voo

(a) Nenhuma pessoa pode exercer como engenheiro de voo de uma aeronave, a não ser que possua uma licença de engenheiro de voo com a qualificação de classe correspondente.

8.J.135 Um piloto qualificado para exercer as funções de engenheiro de voo

(a) O titular do AOC deverá assegurar que, em todos os voos que exijam um engenheiro de voo, tenha sido designado pelo menos um outro membro da tripulação de voo qualificado para exercer as funções de engenheiro de voo, no caso do engenheiro de voo ficar incapacitado.

8.J.140 Pessoas qualificadas para emitir o despacho para voo

(a) Nenhuma pessoa pode exercer como um oficial de operações de voo para emitir o despacho numa operação regular de transporte de passageiros no transporte aéreo comercial a não ser que essa pessoa:

- (1) Possua uma licença de oficial de operações de voo ou uma licença de piloto de transporte de linha aérea; e
- (2) Tenha uma qualificação vigente com o titular do AOC para a operação e o tipo ou variante do tipo da aeronave utilizada.

(b) Nenhuma pessoa pode aceitar, nem o titular do AOC pode designar essa pessoa para, servir como um oficial de operações de voo a não ser que essa pessoa tenha:

- (1) Demonstrado ao operador conhecimentos do seguinte:
 - (i) O conteúdo do manual de operações;
 - (ii) O equipamento de rádio das aeronaves utilizadas; e
 - (iii) O equipamento de navegação das aeronaves utilizadas;
- (2) Demonstrado ao operador conhecimentos dos seguintes pormenores em relação às operações pelas quais o oficial de operações de voo é responsável e áreas nas quais esse indivíduo está autorizado para exercer a supervisão de voos:
 - (i) As condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;
 - (ii) Os efeitos das condições meteorológicas na recepção de rádio nas aeronaves utilizadas;
 - (iii) As particularidades e limitações de cada sistema de navegação usado na operação; e
 - (iv) As instruções de carregamento das aeronaves;
- (3) Demonstrado ao operador conhecimentos e capacidades relativas ao desempenho humano conforme relevante para as funções de despacho para voo; e
- (4) Demonstrado ao operador a capacidade para desempenhar as funções especificadas em 8.L.120.

8.J.145 Endoutrinamento nos procedimentos da companhia

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação ou oficial de operações de voo a não ser que tal pessoa tenha superado o programa de endoutrinamento nos procedimentos da companhia aprovado pela Autoridade, o qual deverá incluir uma análise completa dos regulamentos aplicáveis e procedimentos do manual de operações pertinentes às funções e responsabilidades do membro da tripulação ou oficial de operações de voo.

(b) O titular do AOC deverá oferecer um mínimo de 40 horas de instrução programada para o endoutrinamento nos procedimentos da companhia, a não ser que a Autoridade considere pertinente uma redução.

(c) A NI: 8.J.145 estabelece os temas de estudo a serem cobertos pelo curso de endoutrinamento.

8.J.150 Instrução inicial em mercadorias perigosas

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro do pessoal de operações, a não ser que tal pessoa tenha completado o programa inicial de instrução em mercadorias perigosas aprovado pela Autoridade.

(b) A NI: 8.J.150 estabelece os requisitos específicos do programa do curso.

8.J.155 Instrução inicial em segurança

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como um membro do pessoal de operações a não ser que tal pessoa tenha completado o programa inicial de instrução em segurança aprovado pela Autoridade.

8.J.160 Instrução inicial em gestão de recursos da tripulação (CRM)

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação ou oficial de operações de voo, a não ser que tal pessoa tenha completado o programa inicial de instrução em gestão dos recursos da tripulação aprovado pela Autoridade.

(b) A NI: 8.J.160 estabelece os temas do programa do curso.

8.J.165 Exercícios iniciais com equipamento de emergência

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação a não ser que tal pessoa tenha completado o programa inicial e os exercícios apropriados sobre equipamento de emergência relativos à posição de membro da tripulação e aprovados pela Autoridade com o equipamento de emergência disponível na aeronave a ser utilizada.

(b) A NI: 8.J.165 estabelece os requisitos do programa do curso.

8.J.170 Instrução inicial em terra de aeronave

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar uma pessoa como um membro da tripulação ou oficial de operações de voo, a não ser que essa pessoa tenha completado a instrução inicial em terra aprovado pela Autoridade para o tipo de aeronave.

(b) A instrução inicial em terra de aeronaves para os membros da tripulação de voo deverá incluir as partes pertinentes do manual de operações relacionadas com a performance específica da aeronave, massa e centragem, políticas operacionais, sistemas, limitações, procedimentos normais, anormais e de emergência relativamente ao tipo de aeronave a ser utilizada. Os requisitos específicos do programa do curso para os membros da tripulação de voo estão contidos na NI: 8.J.170(A);

(c) O titular do AOC pode estabelecer programas iniciais separados de formação em terra de aeronaves com diferente duração e enfoque temático, que reconheçam os níveis de experiência dos membros da tripulação de voo, aprovados pela Autoridade.

(d) Em relação aos membros da tripulação de cabina, a instrução inicial em terra de aeronave deverá incluir as partes pertinentes do manual de operações relacionadas com a configuração específica da aeronave, equipamento, procedimentos normais, anormais e de emergência relativamente aos tipos de aeronave da frota. Os requisitos específicos do programa do curso para os membros da tripulação de cabina estão contidos na NI: 8.J.170(B);

(e) Em relação aos oficiais de operações de voo, a instrução inicial de aeronave deverá incluir as partes pertinentes do manual de operações relacionadas com os procedimentos de preparação de voo específicos da aeronave, performance, massa e centragem, sistemas, limitações relativamente aos tipos de aeronave da frota. Os requisitos específicos do programa do curso para os oficiais de operações de voo estão contidos na NI: 8.J.170(C);

8.J.175 Instrução inicial de voo de aeronave

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como um membro da tripulação de voo a não ser que tal pessoa tenha completado o programa de instrução inicial de voo aprovado pela Autoridade para o tipo de aeronave.
- (b) A instrução inicial de voo deverá se concentrar nas manobras e operação segura da aeronave de acordo com os procedimentos normais, anormais e de emergência do titular do AOC.
- (c) O titular de um AOC pode estabelecer programas iniciais de instrução de voo separados, que reconheçam os níveis de experiência dos membros da tripulação de voo, aprovados pela Autoridade.
- (d) A NI: 8.J.175 estabelece os requisitos específicos do programa de curso.

8.J.180 Instrução inicial de operações especializadas

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação de voo a não ser que tal pessoa tenha completado o programa de instrução inicial de operações especializadas apropriado e aprovado pela Autoridade.
- (b) As operações especializadas para as quais os programas de instrução inicial deverão ser desenvolvidos incluem:
- (1) Operações com mínimos baixos, incluindo descolagens com baixa visibilidade e operações da Categoria II e III;
 - (2) Operações prolongadas;
 - (3) Navegação especializada;
 - (4) Qualificação do PIC no posto da direita;
 - (5) RVSM; e
 - (6) RNP.
- (c) A NI: 8.J.180 estabelece os requisitos para os programas específicos de instrução inicial em operações especializadas.

8.J.185 Diferenças de aeronaves – oficial de operações de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como oficial de operações de voo ou membro da tripulação numa aeronave de um tipo para o qual um programa de curso de diferenças esteja incluído no programa de formação aprovado do titular do AOC, a não ser que tal pessoa tenha completado satisfatoriamente esse programa, em relação, tanto à posição do membro da tripulação como à variante particular dessa aeronave.
- (b) A NI: 8.IJ.185 estabelece uma lista geral de temas a serem cobertos no curso de diferenças de aeronaves.

Nota: Ver ICAO Doc 9379, *Manual de Procedimentos Para o Estabelecimento de um Sistema de Licenciamento de Pessoal de um Estado, para uma orientação geral sobre qualificação cruzada, operações de voo em frota mistas e crédito cruzado.* Ver ICAO Doc 9376, *Preparação de um Manual de Operações, para material de orientação na concepção de programas de instrução da tripulação de voo.*

8.J.190 Reservado**8.J.195 Introdução de novo equipamento ou procedimentos**

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação de voo quando esse serviço exija perícia no uso de novos equipamentos ou procedimentos para os quais um programa de curso esteja incluído no programa de formação aprovado do titular do AOC, a não ser que tal pessoa tenha completado satisfatoriamente esse programa, em relação, tanto à posição do membro da tripulação como à variante particular dessa aeronave.

8.J.1100 Verificações de proficiência em aeronaves e Instrumentos

- (a) Uma pessoa não deve exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação de voo que seja piloto a não ser que, desde o início dos 6 meses civis precedentes, tal pessoa tenha passado na verificação de proficiência determinada pela Autoridade em cada tipo ou variante do tipo de aeronave na qual os seus serviços são requeridos.

- (b) Uma pessoa não deve exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um piloto em operações IFR a não ser que, desde o início dos 6 meses civis precedentes, esse piloto tenha passado na verificação de competência em instrumentos determinada pela Autoridade.

- (c) Um piloto pode completar os requisitos dos parágrafos (a) e (b) simultaneamente num tipo de aeronave específico.

- (d) Quando uma tripulação de voo opera em diversas variantes do mesmo tipo de aeronave, ou diferentes tipos de aeronave com características similares em termos de procedimentos de operação, sistemas e assistência, a Autoridade deverá decidir sob que condições os requisitos de a) e b) para cada variante ou cada tipo de aeronave podem ser combinados.

- (e) A conclusão de um programa de instrução do operador aprovado para o tipo particular de aeronave e a conclusão satisfatória de uma verificação de proficiência, deverá satisfazer os requisitos de um teste de perícia para uma qualificação do tipo de aeronave desde que a verificação de proficiência:

- (1) Inclua todas as manobras e procedimentos requeridos num teste de perícia para uma qualificação do tipo; e
- (2) Seja conduzido por um examinador designado pela Autoridade.

- (f) A NI: 8.J.1100 estabelece os requisitos operacionais e procedimentos específicos relativos às verificações de proficiência.

8.J.1105 Restabelecimento da experiência recente: tripulação de voo

- (a) Pilotos:

- (1) Para além de ter de cumprir com todos os requisitos de instrução e verificação, um membro requerido da tripulação de voo que seja piloto e que, nos 90 dias precedentes não tenha efectuado pelo menos três descolagens e aterragens na aeronave na qual essa pessoa vai exercer, deverá, sob a supervisão de um piloto verificador, restabelecer a experiência recente como se segue:

- (i) Efectuar pelo menos três descolagens e aterragens na aeronave na qual essa pessoa vai exercer ou num simulador qualificado;
- (ii) Efectuar pelo menos uma descolagem com uma falha simulada no motor mais crítico, uma aterragem a partir do mínimo ILS autorizado ao titular do AOC, e uma aterragem até uma paragem completa.

- (2) Ao usar um simulador para cumprir qualquer um dos requisitos de descolagem e aterragem necessários para restabelecer a experiência recente, cada posição requerida de membro da tripulação de voo deverá ser ocupada por uma pessoa adequadamente qualificada e o simulador deverá ser manipulado como se fosse num ambiente normal de voo sem usar as características de reposição do simulador.

- (3) Um piloto verificador que observe as descolagens e aterragens de um membro da tripulação de voo que seja piloto deverá certificar que a pessoa que está a ser observada é proficiente e qualificada para desempenhar serviços de voo nas operações e pode exigir quaisquer manobras adicionais que considere necessárias para declarar essa certificação.

- (b) Engenheiro de Voo: Um engenheiro de voo que nos últimos 6 meses não tenha efectuado 50 horas de tempo de voo com o titular de um AOC como engenheiro de voo no tipo de aeronave adequado deverá restabelecer a experiência recente passando numa verificação de proficiência.

8.J.1110 Emparelhamento de membros da tripulação com pouca experiência

- (a) Se um CP possuir menos de 100 horas de tempo de voo no tipo de aeronave a ser utilizada no transporte aéreo comercial, e o PIC não for um piloto de verificação adequadamente qualificado, o PIC deverá efectuar todas as descolagens e aterragens nas situações designadas como críticas pela Autoridade na NI: 8.J.1110.

(b) Nenhum PIC ou CP pode conduzir operações num tipo de aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que ou o piloto tenha pelo menos 75 horas de tempo de voo de operação em linha, como PIC ou CP.

(c) A Autoridade pode, a pedido do titular do AOC, conceder uma isenção relativamente ao parágrafo (b) mediante uma emenda apropriada às especificações de operações em qualquer das circunstâncias identificadas na NI: 8.1J.1110

8.J.1115 Verificações de proficiência do engenheiro de voo e do navegador

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como engenheiro de voo de uma aeronave, a não ser que nos 12 meses civis precedentes tal pessoa tenha passado numa verificação de proficiência de acordo com os requisitos determinados pela Autoridade para o teste de perícia na Parte 2.

8.J.1120 Verificações de competência: membros da tripulação de cabina

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como um membro da tripulação de cabina, a não ser que, desde o início dos 12 meses civis precedentes, essa pessoa tenha passado na verificação de competência determinada pela Autoridade na NI: 8.1J.1120 executando as tarefas de emergência e outras adequadas às funções dessa pessoa.

8.J.1125 Verificações de competência: oficiais de operações de voo e instrutores

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como oficial de operações de voo a não ser que, desde o início dos 12 meses civis precedentes, tal pessoa tenha passado na verificação de competência, determinada pela Autoridade para o teste de perícia da Parte 2, executando as tarefas de preparação de voo e as subsequentes, apropriadas às funções dessa pessoa.

(b) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de AOC pode utilizar essa pessoa como um instrutor de oficiais de operações de voo num programa de treino estabelecido a não ser que, com o tipo de operações e tipo de aeronaves envolvidas, essa pessoa tenha superado satisfatoriamente os requisitos de treino inicial e de transição como instrutor e uma verificação de proficiência observada pela Autoridade com relação a um voo em curso, incluindo a revisão anual pela Autoridade e a renovação da autorização de instrução.

A NI: 8.J.1125 estabelece os procedimentos específicos a seguir nas verificações de competência do oficial de operações de voo.

8.J.1130 Voos em linha supervisionados: pilotos

(a) Cada piloto que se esteja a qualificar inicialmente como PIC deverá completar um mínimo de 10 voos executando as funções de um PIC sob a supervisão de um piloto verificador.

(b) Cada PIC que esteja em transição para um novo tipo de aeronave deverá completar um mínimo de 5 voos executando as funções de um PIC sob a supervisão de um piloto verificador.

(c) Cada piloto que se esteja a qualificar para outras funções que não as de PIC, deverá completar um mínimo de 5 voos executando tais funções sob a supervisão de um piloto verificador.

(d) Durante o tempo em que o PIC que se está a qualificar esteja a adquirir experiência operacional, um piloto de verificação que também esteja a exercer como PIC deverá ocupar um posto de pilotagem.

(e) No caso de um PIC em transição, o piloto de verificação que actue como PIC pode ocupar o lugar do observador se o piloto em transição tiver efectuado pelo menos duas descolagens e aterragens no tipo de aeronave utilizada, e tiver satisfatoriamente demonstrado ao piloto de verificação que está apto para exercer as funções de um PIC para esse tipo de aeronave.

8.J.1135 Voos em linha supervisionados: engenheiros de voo

(a) Cada pessoa que se esteja a qualificar como engenheiro de voo para cada classe de aeronave – de motor a pistão, turbo-hélice ou turboreactor – deverá desempenhar as funções durante um mínimo de cinco voos sob a supervisão de um engenheiro de voo verificador ou examinador designado.

8.J.1140 Experiência em linha supervisionada: membros da tripulação de cabina

(a) Um membro da tripulação de cabina de um só elemento deverá ter acumulado a seguinte experiência no transporte aéreo comercial como um membro da tripulação de cabina antes de se qualificar como um membro de tripulação de cabina requerido:

(1) 250 horas de tempo de voo ou 100 sectores em operações de tripulação múltipla; e

(2) Pelo menos 20 horas de tempo de instrução em voo e 15 sectores, com o operador, antes de voar sem instrutor ou assistência.

(b) Cada pessoa que se esteja a qualificar como um membro da tripulação de cabina em operações de tripulação múltipla deverá desempenhar essas funções durante um mínimo de dois voos sob a supervisão de um chefe de cabina antes de se qualificar como um membro de tripulação de cabina requerido:

(1) Aeronaves de motor a pistão ou turbo-hélice - mínimo de dois voos, que devem somar pelo menos cinco horas de voo.

(2) Aeronaves de motor turboreactor - mínimo de dois voos.

8.J.1145 Observações em linha: oficiais de operações de voo

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como oficial de operações de voo a não ser que, desde o início dos 12 meses civis precedentes, tal pessoa tenha efectuado pelo menos dois voos completos no compartimento da tripulação de voo de uma aeronave em rotas representativas daquelas para as quais esse indivíduo está autorizado a exercer a supervisão de voos. O voo deve incluir aterragens no máximo possível de aeródromos.

8.J.1150 Verificações de rota e área: qualificação do piloto

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como PIC numa rota ou segmento de rota a não ser que, dentro dos 12 meses civis precedentes, tal pessoa tenha passado numa verificação de rota na qual essa pessoa tenha desempenhado satisfatoriamente as funções atribuídas num dos tipos de aeronave a serem utilizados.

(b) Nenhuma pessoa pode desempenhar funções de PIC sobre uma área designada de operações especializadas que exija um sistema ou procedimentos especiais de navegação, ou em operações ETOPS, a não ser que nos 12 meses civis precedentes tenha demonstrado a sua competência ao titular do AOC no sistema e procedimentos correspondentes.

(c) Cada PIC deverá demonstrar competência operacional navegando na área ou rota a ser seguida e nos aeródromos a serem utilizados como PIC sob a supervisão de um piloto verificador e, continuamente, realizando voos desempenhando as funções de PIC. Tal deverá incluir, como mínimo, uma demonstração de conhecimentos do PIC sobre o seguinte:

(1) O terreno e altitudes mínimas de segurança;

(2) As condições meteorológicas sazonais;

(3) As instalações meteorológicas, de comunicação e tráfego aéreo, os serviços e procedimentos;

(4) Os procedimentos de busca e salvamento;

(5) As instalações e procedimentos de navegação, incluindo quaisquer procedimentos de navegação de longo alcance, relacionados com a rota ao longo da qual o voo vai decorrer; e

(6) Procedimentos aplicáveis ao seguinte:

(i) Trajectórias de voo sobre áreas densamente povoadas ou áreas de elevada densidade de tráfego aéreo;

(ii) Obstruções;

(iii) Topografia;

- (iv) Iluminação, auxílios para a aproximação;
 - (v) Procedimentos de chegada, partida, espera e aproximação por instrumentos; e
 - (vi) Mínimos de operação aplicáveis.
- (7) Avisos aos aviadores (notam).

Nota: A parte da demonstração relativa aos procedimentos de chegada, partida, espera e aproximação por instrumentos pode ser cumprida num dispositivo de treino apropriado que se adequa a este fim.

(d) Um piloto comandante deverá ter efectuado uma aproximação real em cada aeródromo de destino na rota, acompanhado por um piloto que esteja qualificado para o aeródromo, como um membro da tripulação de voo ou como um observador no posto de pilotagem, a não ser que:

- (1) A aproximação ao aeródromo não seja sobre terreno difícil e os procedimentos de aproximação por instrumentos e auxílios disponíveis sejam similares àqueles com os quais o piloto esteja familiarizado, e uma margem a ser aprovada pela Autoridade seja adicionada aos mínimos de operação normais, ou exista uma certeza razoável de que a aproximação e a aterragem possam ser efectuadas em condições meteorológicas visuais de voo; ou
- (2) A descida da altitude de aproximação inicial possa ser efectuada de dia em condições meteorológicas visuais de voo; ou
- (3) O operador qualifique o piloto comandante para aterrar no aeródromo envolvido, através de uma representação gráfica adequada; ou
- (4) O aeródromo envolvido seja adjacente a outro aeródromo no qual o piloto comandante esteja actualmente qualificado para aterrar.

(e) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode continuar a utilizar um piloto comandante, numa rota ou dentro de uma área especificada pelo operador e aprovada pela Autoridade a não ser que, nos 12 meses civis antecedentes, esse piloto tenha efectuado pelo menos uma viagem como membro da tripulação de voo e piloto, ou como piloto de verificação, ou como um observador no compartimento da tripulação de voo:

- (1) Dentro dessa área especificada; e
- (2) Se adequado, em qualquer rota em que os procedimentos associados a essa rota ou a quaisquer aeródromos destinados a serem usados para descolagem ou aterragem requeiram a aplicação de capacidades ou conhecimentos especiais.

(f) No caso de decorrerem mais de 12 meses durante os quais um piloto comandante não tenha realizado tal viagem numa rota aproximada e sobre terreno similar, dentro da área, rota ou aeródromo especificado, e não tenha praticado tais procedimentos num dispositivo de treino que seja adequado a este fim, antes de voltar a exercer como piloto comandante dentro dessa área ou nessa rota, esse piloto deve voltar a qualificar-se de acordo com a) e c).

8.J.1155 Autorização de mínimos baixos ao PIC

(a) Até que um PIC faça 15 voos a desempenhar funções de PIC num tipo de aeronave (que tenham incluído 5 aproximações para aterragem utilizando procedimentos da Categoria I ou II), o PIC não pode planear ou iniciar uma aproximação por instrumentos se a altura de decisão ou a altitude mínima de descida for inferior a 100 m (300 pés) e a visibilidade for inferior a 1,500 metros.

(b) Até um PIC faça 20 voos a desempenhar funções de PIC num tipo de aeronave (que tenham incluído 5 aproximações para aterragem utilizando procedimentos da Categoria III), o PIC não pode planear ou iniciar uma aproximação por instrumentos se a altura de decisão ou a altitude mínima de descida for inferior a 30 m (100 pés) e a visibilidade inferior a 350 m (1200 pés) RVR.

8.J.1160 Aeródromos e heliportos designados como especiais: qualificação do PIC

(a) A Autoridade pode determinar que certos aeródromos, devido a aspectos como o terreno circundante, obstruções ou procedimentos

de aproximação ou partida complexos, constituam aeródromos especiais exigindo qualificações de aeródromos especiais e que certas áreas ou rotas, ou ambas, exijam um tipo especial de qualificações de navegação.

(b) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como PIC em operações em aeródromos e heliportos designados como especiais a não ser que nos 12 meses civis precedentes:

- (1) O PIC tenha sido qualificado pelo titular do AOC através de pictogramas aceitáveis para a Autoridade em relação a esse aeródromo; ou
- (2) O PIC ou o CP nomeado tenha efectuado uma descolagem e aterragem nesse aeródromo exercendo como membro da tripulação de voo para o titular do AOC.

(c) Se o período de qualificação de 12 meses requerido no item (b) tiver expirado, o PIC deve voltar a qualificar-se de acordo com os requisitos em (b).

(d) As limitações dos aeródromos e heliportos designados como especiais não são aplicáveis se a operação ocorrer:

- (1) À luz do dia;
- (2) Quando a visibilidade de pelo menos de 5 Km; e
- (3) Quando o tecto de nuvens nesse aeródromo for pelo menos de 300 m (1000 pés) acima da altitude de aproximação inicial mais baixa determinada para um procedimento de aproximação por instrumentos.

8.J.1165 Instrução periódica: membros da tripulação de voo

(a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação de voo a não ser que nos 12 meses civis precedentes tal pessoa tenha completado os programas de instrução em terra e em voo periódicos aprovados pela Autoridade.

(b) A instrução periódica em terra deverá incluir instrução em:

- (1) Sistemas e limitações das aeronaves e procedimentos normais, anormais e de emergência;
- (2) Equipamento e exercícios de emergência;
- (3) Gestão de recursos de pessoal de voo;
- (4) Reconhecimento ou transporte de mercadorias perigosas; e
- (5) Formação em segurança.

(c) O programa de treino em voo periódico deverá incluir:

- (1) Manobras e operação segura da aeronave de acordo com os procedimentos normais, anormais e de emergência do titular do AOC;
- (2) Manobras e procedimentos necessários para evitar os perigos em voo; e
- (3) Para os pilotos autorizados, pelo menos uma descolagem com baixa visibilidade aos mínimos de LVTO mais baixos aplicáveis e duas aproximações aos mínimos mais baixos aprovados para o titular do AOC, uma das quais deve ser uma aproximação falhada.

(d) O requisito de instrução em voo periódica num tipo particular de aeronave deverá ser considerado satisfeito mediante o seguinte:

- (1) O uso, até um ponto considerado como factível pela Autoridade, de dispositivos de treino de simulação de voo aprovados pela Autoridade para esse fim; ou
- (2) A superação, dentro do período apropriado, numa verificação de proficiência com o titular do AOC para o tipo de aeronave e operação a ser conduzida.

(e) A NI: 8.J.1165 estabelece os requisitos detalhados de instrução periódica.

8.J.1170 Instrução periódica e restabelecimento de qualificações: membros da tripulação de cabina

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como um membro da tripulação de cabina, a não ser que nos 12 meses civis precedentes tal pessoa tenha completado os programas instrução periódica em terra aprovados pela Autoridade relevantes para o tipo e ou variante de aeronaves e operações para as quais tenha sido designada.
- (b) A instrução periódica em terra deve incluir instrução em:
- (1) Configuração específica da aeronave, equipamento e procedimentos;
 - (2) Exercícios e equipamento de primeiros socorros e de emergência;
 - (3) Gestão de recursos de pessoal de voo;
 - (4) Reconhecimento ou transporte de mercadorias perigosas; e
 - (5) Formação em segurança.
- (c) Os requisitos de formação específicos do programa normal e de emergência para os membros da tripulação de cabina estão contidos na NI:8.J.1170.
- (d) Um membro da tripulação de cabina requerido que, durante um período de inatividade, não tenha cumprido com os requisitos de instrução periódica dos parágrafos (a) a (c), deverá completar o programa de instrução e a verificação de proficiência iniciais do AOC.

8.J.1175 Instrução periódica: oficiais de operações de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como oficial de operações de voo, a não ser que nos 12 meses civis precedentes essa pessoa tenha completado os programas de instrução periódica em terra, aprovados pela Autoridade, relevantes para o tipo e ou variante de aeronaves e operações para as quais tenha sido designada.
- (b) A instrução periódica em terra deve incluir instrução em:
- (1) Preparação de voo específica da aeronave;
 - (2) Gestão de recursos de pessoal de voo; e
 - (3) Reconhecimento ou transporte de mercadorias perigosas.
- (c) Os requisitos específicos para a instrução periódica de oficiais de operações de voo estão estabelecidos na NI: 8.J.1175.
- (d) Um oficial de operações de voo que, durante um período de inatividade, não tenha cumprido com os requisitos de instrução periódica dos parágrafos (a) e (b), deverá completar o programa de instrução e a verificação de proficiência iniciais do AOC.

8.J.1180 Qualificações do instrutor de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como instrutor de voo num programa estabelecido de formação a não ser que, em relação ao tipo de aeronave envolvida, essa pessoa —
- (1) Possua as licenças e qualificação de membro da tripulação requeridas para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador, conforme aplicável;
 - (2) Tenha completado satisfatoriamente as fases de instrução adequadas para a aeronave, incluindo a instrução periódica e a instrução de diferenças, que são requeridas para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador de voo, conforme aplicável;
 - (3) Tenha completado satisfatoriamente as verificações adequadas de proficiência, competência e experiência recente que são requeridos para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador de voo, conforme aplicável;
 - (4) Tenha completado satisfatoriamente os requisitos de instrução inicial e de transição aplicáveis e a verificação de competência observada durante o voo pela Autoridade; e
 - (5) Possua um certificado médico apropriado para exercer como membro da tripulação requerido.

- (b) Instrutor de voo (Simulador) – Requisitos adicionais. Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como instrutor de voo (simulador) a não ser que, desde o início dos 12 meses civis precedentes, tal pessoa tenha:

- (1) Efectuado pelo menos 5 voos como um membro de tripulação requerido para o tipo de aeronave envolvida; ou
- (2) Observado, no posto de pilotagem, a condução de 2 voos completos no tipo de aeronave para o qual a pessoa foi designada.

8.J.1185 Instrução do instrutor de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como instrutor, a não ser que essa pessoa tenha completado o programa aprovado pela Autoridade para as funções para as quais tenha sido designada.
- (b) A NI: 8.J.1185 estabelece os requisitos específicos do programa de instrução para um instrutor.

8.J.1190 Designação do piloto verificador

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como piloto verificador para qualquer verificação em voo com relação ao programa do titular do AOC de padronização e verificação de competência dos membros da tripulação estipulado na Parte 9.C.145, a não ser que tal pessoa tenha sido designada nominalmente e aprovada para as funções em que irá servir, pela Autoridade.
- (b) Uma vez designada, nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como piloto verificador para qualquer verificação de voo a não ser que essa pessoa tenha demonstrado, inicialmente e de dois em dois anos a um inspector da Autoridade, a aptidão para conduzir uma verificação para a qual foi designada.

- (c) A NI: 8.J.1190 estabelece os requisitos específicos do programa de instrução de pilotos verificadores.

8.J.1195 Qualificações dos pilotos verificadores

- (a) Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa, como piloto verificador num programa de instrução estabelecido a não ser que, em relação ao tipo de aeronave envolvida, tal pessoa:
- (1) Possua as licenças e qualificação de membro da tripulação requeridas para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador, conforme aplicável;
 - (2) Tenha completado satisfatoriamente as fases de instrução adequadas para a aeronave, incluindo a instrução periódica, que são requeridas para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador de voo, conforme aplicável;
 - (3) Tenha completado satisfatoriamente as verificações adequadas de proficiência, competência e experiência recente que são requeridas para exercer como PIC, engenheiro de voo ou navegador de voo, conforme aplicável;
 - (4) Tenha completado satisfatoriamente os requisitos de instrução inicial e de transição aplicáveis e a verificação de competência com observação durante o voo pela Autoridade;
 - (5) Possua um certificado médico apropriado para exercer como membro da tripulação requerido; e
 - (6) Tenha recebido a aprovação pela Autoridade para as funções de verificador envolvidas.
- (b) Piloto verificador (Simulador) – requisitos adicionais. Nenhuma pessoa pode exercer, nem nenhum titular de um AOC pode utilizar essa pessoa como piloto verificador em simulador a não ser que, desde o início dos 12 meses civis precedentes, tal pessoa tenha —
- (1) Efectuado pelo menos 5 voos como um membro de tripulação requerido para o tipo de aeronave envolvida; ou
 - (2) Observado, no posto de pilotagem, a condução de 2 voos completos no tipo de aeronave para o qual a pessoa foi designada.

8.J.1200 Reservado**8.J.1205 Reservado****8.J.1210 Reservado****8.J.1215 Seguimento das actividades de instrução e verificação**

(a) De modo a possibilitar uma supervisão adequada das suas actividades de instrução e verificação, o titular do AOC deverá entregar à Autoridade pelo menos 10 dias antes da actividade agendada as datas, os horários e o local de:

- (1) Toda a instrução para a qual um currículo tenha sido aprovado no programa de instrução do titular do AOC; e
- (2) Todas as verificações de proficiência, competência e em linha.

(b) A falta de notificação da informação requerida no parágrafo (a) pode invalidar a instrução ou verificação, podendo a Autoridade exigir que estas sejam repetidas para fins de observação.

8.J.1220 Término de uma verificação em linha, de proficiência ou de competência

(a) Se for necessário pôr termo a uma verificação por qualquer motivo, o titular do AOC não pode usar o membro da tripulação ou o oficial de operações de voo em operações de transporte aéreo comercial antes da conclusão satisfatória de uma nova verificação.

8.J.1225 Registo de qualificações

(a) O titular do AOC deverá manter para cada membro da tripulação e oficial de operações de voo, os registos que atestem cada uma das qualificações requeridas nesta Parte.

(b) O titular do AOC deverá manter registos suficientes para satisfazer a Autoridade, da qualificação e da forma como tal qualificação foi conseguida.

(c) Os currículos requeridos nesta Parte podem ser concluídos simultaneamente ou em conjunto com outros currículos requeridos, mas a conclusão de cada um destes currículos deverá ser registada em separado.

8.J.1230 Reservado**8.J.1235 Período de elegibilidade**

(a) Os membros da tripulação e os oficiais de operações de voo a quem seja requerida a realização de uma verificação de proficiência, um teste ou verificação de competência, ou instrução periódica para manter a qualificação para as operações de transporte aéreo comercial podem cumprir esses requisitos a qualquer altura durante o período de elegibilidade.

(b) O período de elegibilidade é definido como o período de três meses civis precedentes à data de validade da qualificação especificada na licença ou certificado do titular, ou o período de três meses incluindo o mês anterior, o mês devido e o mês subsequente com relação a qualquer outra data devida especificada nesta Subparte.

(c) A satisfação do requisito a qualquer altura durante o período de elegibilidade deverá ser considerada como cumprida no mês devido para cálculo da data devida seguinte.

8.J.1240 Reduções nos requisitos

(a) A Autoridade pode autorizar reduções, ou isenções a, em certas partes dos requisitos de instrução desta Subparte, tendo em conta a experiência anterior dos membros da tripulação.

(b) Qualquer pedido do titular do AOC para uma redução ou isenção deverá ser efectuado por escrito e deverá fundamentar os motivos em que se baseia.

(c) Se o pedido é para um membro da tripulação específico, a correspondência da Autoridade que autoriza a redução e a fundamentação para a mesma deverá ser arquivada no registo individual que o titular do AOC mantém para esse membro da tripulação.

(d) Uma pessoa que progrida com sucesso na instrução de voo, for recomendada pelo seu instrutor ou um piloto verificador, e complete com sucesso a verificação de voo adequada para um piloto verificador, ou que seja autorizada pela Autoridade para completar um curso num tempo inferior ao programado, não necessita de completar as horas programadas de instrução de voo para a aeronave em particular. Sempre que a Autoridade considerar que 20 por cento das verificações de voo efectuadas numa base de instrução determinada, durante os 6 meses anteriores, não deram resultados satisfatórios, o titular do AOC não deverá utilizar tal método de aprovação nessa base até que a Autoridade considere que a eficácia da instrução de voo nesse local melhorou.

8.J.1245 Registos de radiação cósmica

(a) Para cada voo de uma aeronave acima dos 15,000 m (49 000 pés), cada titular de um AOC deverá manter registos de modo a que a dose de radiação cósmica total recebida por cada membro da tripulação durante um período de 12 meses consecutivos possa ser determinada.

8.K PERÍODOS DE DESCANSO, SERVIÇO E TEMPO DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**8.K.105 Aplicabilidade**

(a) Esta secção é aplicável às limitações de tempo de descanso, serviço e de voo dos membros da tripulação e oficiais de operações aéreas envolvidos em operações de transporte aéreo comercial.

(b) Esta secção aplica-se até que nova legislação que regule as limitações do tempo de trabalho de pessoal navegante sejam aprovada pelo Governo de Cabo Verde e se torne efectiva, e depois disso, em todas as matérias não abrangidas por tal legislação ou não contrárias à mesma.

8.K.110 Períodos de serviço e descanso

(a) No que diz respeito aos períodos de serviço:

(1) Considera-se que as pessoas se encontram em serviço caso estejam a executar quaisquer tarefas em nome do titular do AOC, quer sejam programadas, solicitadas ou por iniciativa própria.

(2) Se o titular de um AOC solicitar que um membro da tripulação se envolva no transporte em serviço (deadhead) durante um período superior a 4 horas, metade desse tempo deverá ser considerado como tempo de serviço, excepto se lhe forem concedidas 10 horas de descanso em terra antes de lhe ser atribuído o serviço de voo.

(3) Nenhum titular de um AOC poderá programar:

(i) Um membro da tripulação de voo para mais de 14 horas de serviço, excepto se tal for prescrito pela Autoridade.

(ii) Um membro da tripulação de cabina para mais de 14 horas consecutivas de serviço, excepto se tal for prescrito pela Autoridade.

(iii) Um oficial de operações de voo para mais de 10 horas consecutivas de serviço num período consecutivo de 24 horas, a não ser que essa pessoa tenha desfrutado de um período de descanso de pelo menos 8 horas no final ou antes do final do período de 10 horas de serviço, excepto em casos em que circunstâncias ou condições de emergência fora do controlo do titular do AOC o requeiram de outro modo.

(A) Cada titular de um AOC deve estabelecer o período de serviço diário para um oficial de operações de voo de modo a que começar a uma hora que lhe permita familiarizar-se com as condições meteorológicas actuais e previstas ao longo da rota antes de despachar qualquer aeronave.

(B) O oficial de operações de voo deverá permanecer em serviço até que cada aeronave que tenha despachado termine o seu voo ou tenha ido além da sua jurisdição ou até ser substituído por outro oficial de operações de voo qualificado.

(b) No que diz respeito aos períodos de descanso —

- (1) O período de descanso mínimo é de 8 horas consecutivas.
- (2) O período de descanso mínimo para os membros da tripulação deve ser de 9 horas consecutivas, excepto se tal for prescrito de outro modo pela Autoridade.
- (3) O titular do AOC poderá exercer a opção de reduzir o período de descanso de um membro da tripulação, dentro das limitações determinadas na NI: 8.K.110.
- (4) O titular do AOC deve dispensar o membro da tripulação de voo, o oficial de operações de voo ou o membro da tripulação de cabina de todos os deveres durante 24 horas consecutivas durante qualquer período de 7 dias consecutivos.
- (5) O tempo passado no transporte, que não seja a nível local, que seja solicitado pelo titular do AOC para posicionar os membros da tripulação nos voos não é considerado como parte de um período de descanso.
- (6) O tempo passado no transporte em aeronaves (a pedido do titular do AOC) de ou para a base de um membro da tripulação não é considerado como parte de um período de descanso.
- (7) Nenhum titular de um AOC pode atribuir, nem nenhuma pessoa pode —
 - (i) Desempenhar funções no transporte aéreo comercial a não ser que essa pessoa tenha desfrutado pelo menos do período de descanso mínimo aplicável a essas funções conforme prescrito pela Autoridade; ou
 - (ii) Aceitar a atribuição de qualquer serviço com o titular do AOC durante qualquer período de repouso requerido.

8.K.115 Serviço em altitude

- (a) A Autoridade irá considerar o tempo total passado numa aeronave na qualidade de membro da tripulação de voo designado ou membro da tripulação de voo de substituição, quer esteja a descansar quer a realizar tarefas, como serviço em altitude.
- (b) A Autoridade irá considerar que um membro da tripulação de voo está em serviço em altitude contínuo a não ser que o membro da tripulação de voo desfrute de um período de descanso de 8 horas consecutivas em terra.
- (c) Cada titular de um AOC deverá providenciar instalações de descanso adequadas, incluindo um beliche na aeronave sempre que tiver sido atribuído serviço em altitude a um membro da tripulação de voo durante mais de 12 horas num período de 24 horas consecutivas.

8.K.120 Número máximo de horas de tempo de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar a atribuição de um tempo de voo no transporte aéreo comercial, se o tempo total de voo do membro da tripulação de voo exceder 8 horas em qualquer período consecutivo de 24 horas.
- (b) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar um serviço como um membro da tripulação requerido durante mais de 7 voos no transporte aéreo comercial em qualquer período consecutivo de 18 horas.
- (c) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar a atribuição de um tempo de voo no transporte aéreo comercial, se o tempo total de voo do membro da tripulação de voo exceder 30 horas em qualquer período de 7 dias.
- (d) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar a atribuição de um tempo de voo no transporte aéreo comercial, se o tempo total de voo do membro da tripulação de voo exceder 100 horas em qualquer período de 30 dias.
- (e) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar a atribuição

de um tempo de voo no transporte aéreo comercial, se o tempo total de voo, numero total de voos ou serviço em altitude em voos comerciais do membro da tripulação de voo excederem as limitações prescritas pela Autoridade.

- (f) Nenhuma pessoa pode escalar qualquer membro da tripulação de voo e nenhum membro da tripulação de voo pode aceitar a atribuição de um tempo de voo no transporte aéreo comercial, se o tempo total de voo do membro da tripulação de voo exceder 1000 horas em qualquer período de 12 meses civis.

8.K.125 Conformidade com os requisitos de programação

- (a) A Autoridade irá considerar uma pessoa em conformidade com os critérios prescritos no caso dessa pessoa exceder as limitações de serviço de voo prescritas se:
 - (1) O voo for programado e terminar normalmente dentro das limitações prescritas; mas
 - (2) Devido a circunstâncias fora do controlo do titular do AOC (tais como condições meteorológicas adversas) não for esperado, à hora da partida, chegar ao destino dentro do tempo programado.
- (b) A Autoridade irá considerar uma pessoa em conformidade com as limitações de serviço prescritas, se essa pessoa exceder as limitações aplicáveis durante uma emergência ou em situações adversas fora do controlo do titular do AOC.

8.K.130 Esquemas especiais de serviço de voo

- (a) A Autoridade pode aprovar um esquema especial de serviço de voo para um titular de AOC.
- (b) O titular de um AOC pode escolher aplicar os requisitos de serviço de voo e descanso dos membros da tripulação de voo aos membros da tripulação de cabina.

8.K.135 Registos de tempo de voo e de períodos de serviço e descanso

- (a) Cada titular de um AOC deverá manter registos actualizados de cada membro da tripulação e oficial de operações de voo documentando a sua conformidade com as limitações de tempo de voo e períodos de serviço e descanso e tempo de voo aplicáveis desta Parte.

8.L. DESPACHO PARA VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

8.L.105 Aplicabilidade

- (a) Esta Subparte é aplicável ao titular de um AOC e à pessoa designada pelo titular do AOC para emitir o despacho para voo.

8.L.110 Pessoas qualificadas requeridas para funções de controlo operacional

- (a) O titular do AOC deverá designar uma pessoa qualificada para exercer as funções e responsabilidades de controlo operacional de cada voo no transporte aéreo comercial.
- (b) No caso de voos de transporte de passageiros que obedeçam a um programa publicado, um oficial de operações de voo, detentor da licença e qualificações apropriadas deverá estar em serviço numa base de operações para desempenhar as funções de controlo operacional.
- (c) O oficial de operações de voo, quando empregado em conjunto com um método de supervisão de voos que requeira os serviços de oficiais de operações aéreas com licença, deverá possuir uma licença em conformidade com as disposições da Parte 2.
- (d) Em todos os outros voos, o Director de Operações e o PIC são as pessoas qualificadas para exercer as responsabilidades de controlo operacional, e deverão estar disponíveis para consulta antes, durante e imediatamente depois da operação de voo.

- (1) O Director de Operações pode delegar as suas funções para iniciar, continuar, desviar e terminar um voo a outros empregados. Contudo, o Director de Operações permanece plenamente responsável por estas funções.

- (e) Quando à pessoa qualificada que exerce as responsabilidades de controlo operacional, de acordo com o método aprovado de controlo e supervisão de operações de voo, não é requerido que possua uma licença de oficial de operações de voo, essa pessoa deverá cumprir com os requisitos da Parte 2 relativamente a uma licença de oficial de operações de voo.
- (f) Em todos os voos, o PIC partilha a responsabilidade pelo controlo operacional da aeronave e tem autoridade situacional para tomar decisões relativamente às questões de controlo operacional durante o voo.

- (1) Quando uma decisão do PIC difere daquela que é recomendada, a pessoa que fez a recomendação deverá registar os factos associados.

8.L.115 Funções associadas ao controlo operacional

- (a) A pessoa que exerce a responsabilidade pelo controlo operacional para o titular de um AOC deverá—

- (1) Autorizar as operações de voo específicas;
- (2) Assegurar que apenas sejam conduzidas as operações autorizadas pelo titular do AOC;
- (3) Assegurar que esteja disponível uma aeronave com condições de navegabilidade e adequadamente equipada para o voo;
- (4) Especificar as condições sob as quais o voo pode ser despachado ou autorizado (mínimos meteorológicos, planeamento de voo, carregamento da aeronave e requisitos de combustível);
- (5) Assegurar que pessoal qualificado e facilidades adequadas estejam disponíveis para apoiar e conduzir o voo;
- (6) Assegurar que os membros da tripulação estejam em conformidade com os requisitos de tempo de serviço e de voo à partida para um voo;
- (7) Designar o PIC para cada voo;
- (8) Fornecer ao PIC e ao restante pessoal que exerce funções de controlo operacional o acesso à informação necessária para a condução de um voo em segurança (tais como condições meteorológicas, NOTAMS e análises de aeródromo);
- (9) Assegurar a adequada preparação e planeamento do voo;
- (10) Assegurar que os procedimentos de localização e seguimento do voo são adoptados;
- (11) Assegurar que cada voo tenha cumprido as condições especificadas para o despacho antes da partida ser autorizada;
- (12) Assegurar que, quando as condições especificadas para um despacho não podem ser reunidas, o voo seja cancelado, ou adiado, ou mudada a sua rota, ou desviado; e
- (13) Para todos os voos, assegurar a vigilância da progressão do voo e o fornecimento da informação que possa ser necessária à segurança.

8.L.120 Funções de controlo operacional

- (a) Para todos os voos, a pessoa qualificada que exerça as funções de oficial de operações de voo deverá:

- (1) Apoiar o PIC na preparação do voo e fornecer a informação pertinente;
- (2) Apoiar o PIC na preparação do plano operacional de voo e plano de voo ATC;
- (3) Assinar a cópia do despacho de autorização do voo;
- (4) Submeter o plano de voo ATC à unidade ATS adequada;
- (5) Fornecer ao PIC durante o voo, pelos meios adequados, a informação que possa ser relevante para a condução segura do voo.

- (b) No caso de uma emergência, o oficial de operações de voo deverá:

- (1) Iniciar os procedimentos definidos no manual de operações evitando qualquer acção que entre em conflito com os procedimentos do ATC; e
- (2) Fornecer a informação relativa à segurança ao PIC, que possa ser necessária para a condução segura do voo, incluindo a relacionada com as alterações ao plano de voo que se tornem necessárias no decurso do voo.

- (c) Se uma situação de emergência que ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas for primeiro do conhecimento do oficial de operações de voo, as medidas a tomar por essa pessoa de acordo com b) deverão incluir, se necessário, uma notificação sem demora às autoridades competentes sobre a natureza da situação, e pedidos de assistência, se necessário.

8.L.125 Conteúdo de um despacho para voo ou plano operacional de voo

- (a) O despacho para voo ou o plano operacional de voo deve conter ou ter anexada pelo menos a seguinte informação relativa a cada voo:

- (1) Nome da companhia ou organização.
- (2) Marca, modelo e número de matrícula da aeronave utilizada.
- (3) Número do voo ou viagem, e dados do voo.
- (4) Nome de cada um dos membros da tripulação de voo, membros da tripulação de cabina e PIC.
- (5) Aeródromo de partida, aeródromos de destino, aeródromos alternativos, e rota.
- (6) Aprovisionamento mínimo de combustível (em litros ou quilogramas).
- (7) Declaração do tipo de operação (por ex., IFR, VFR).
- (8) As últimas previsões e boletins meteorológicos disponíveis para o aeródromo de destino e aeródromos alternativos.
- (9) Qualquer informação meteorológica adicional que o PIC considere necessária.

8.L.130 Despacho para voo: requisitos da aeronave

- (a) Nenhuma pessoa pode emitir um despacho para voo para uma operação de transporte aéreo comercial a não ser que a aeronave esteja em condições de navegabilidade e adequadamente equipada para a operação de voo pretendida.
- (b) Nenhuma pessoa pode emitir um despacho para voo para uma operação de transporte aéreo comercial utilizando uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperativos instalados, excepto conforme especificado na Lista de Equipamento Mínimo aprovada para o titular do AOC para esse tipo de aeronave.

8.L.135 Despacho para voo: instalações e serviços e NOTAMS

- (a) Nenhuma pessoa pode despachar uma aeronave sobre qualquer rota ou segmento de rota a não ser que existam facilidades de comunicações e navegação adequadas, em condições satisfatórias de funcionamento, conforme necessário para a condução do voo em segurança.
- (b) O oficial de operações de voo deverá assegurar que o PIC receba todos os últimos reportes ou informações disponíveis sobre as condições do aeródromo e irregularidades dos serviços de navegação que possam afectar a segurança do voo.

Nota: Para a análise do plano operacional de voo, deverão ser fornecidos ao PIC todos os NOTAMS disponíveis em relação a rotas, serviços e aeródromos.

8.L.140 Despacho para voo: previsões e boletins meteorológicos

- (a) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a não ser que esteja totalmente familiarizada com as condições meteorológicas divulgadas e previstas na rota a ser seguida.
- (b) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a não ser que tenha comunicado ao PIC toda a informação e reservas que possa ter em relação a previsões e boletins meteorológicos.

8.L.145 Despacho para voo – em condições de formação de gelo

- (a) Nenhuma pessoa pode despachar uma aeronave quando, na sua opinião ou na do PIC, as condições de formação de gelo conhecidas ou previstas excedem aquelas para as quais a aeronave esteja certificada e possua equipamento operacional suficiente de degelo ou anti-gelo.
- (b) Nenhuma pessoa pode despachar uma aeronave em nenhuma altura, em condições tais que se pode esperar razoavelmente que a geada, gelo ou neve adiram à aeronave, a não o PIC tenha à sua disposição, no aeródromo de partida, instalações e equipamentos adequados para aplicar os procedimentos anti-gelo e de degelo no solo aprovados pela Autoridade para o titular do AOC.

8.L.150 Despacho para voo – em VFR ou IFR

- (a) Nenhuma pessoa pode despachar um voo em VFR ou IFR a não ser que as previsões e boletins meteorológicos indiquem que se pode esperar razoavelmente que o voo seja completado conforme especificado no despacho.

8.L.155 Despacho para voo – aprovisionamento mínimo de combustível

- (a) Nenhuma pessoa pode emitir um despacho para voo para uma operação de transporte aéreo comercial a não ser que o aprovisionamento de combustível especificado no despacho seja equivalente ou superior aos requisitos mínimos de planeamento de voo especificados nesta Parte, incluindo contingências previstas.

8.L.160 Despacho para voo – carregamento e performance da aeronave

- (a) Nenhuma pessoa pode emitir um despacho para voo a não ser que esteja familiarizada com o carregamento previsto da aeronave e esteja razoavelmente certo que a operação proposta não irá exceder—
- (1) Os limites do centro de gravidade;
 - (2) As limitações de operação da aeronave; e
 - (3) Os requisitos mínimos de performance.

8.L.165 Despacho para voo – alteração ou novo despacho em rota

- (a) Cada pessoa que faça uma alteração num despacho para voo enquanto o voo estiver em rota deverá registar essa alteração.
- (b) Nenhuma pessoa pode alterar o despacho para voo original para modificar o aeródromo de destino ou alternativo, enquanto o voo estiver em rota, a não ser que os requisitos de preparação de voo em relação a rotas, selecção de aeródromos e aprovisionamento mínimo de combustível sejam cumpridos na altura da alteração ou novo despacho.
- (c) Nenhuma pessoa pode permitir que um voo continue para um aeródromo para o qual tenha sido despachado, se as previsões e boletins meteorológicos indicarem modificações que tornariam esse aeródromo inadequado para o despacho para voo original.

8.L.170 Despacho para voo – com equipamento de navegação de radar de tempo

- (a) Nenhuma pessoa pode despachar uma aeronave de grande porte de transporte de passageiros, sob condições IFR ou VFR à noite, se os mais recentes boletins meteorológicos indicarem que tempestades ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas, que possam ser detectadas através de radar de tempo de navegação, possam ser razoavelmente esperadas ao longo da rota a ser seguida, a não ser que o equipamento de navegação de radar de tempo esteja em condições satisfatórias de funcionamento.

NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO
CVCAR PARTE 8 – OPERAÇÕES

NI: 8.B.125 Equipamento e instrumentos inoperativos

- (a) Esta norma de implementação autoriza as operações de voo com equipamento e instrumentos inoperativos instalados em situações em que não está disponível uma Lista Mestre de Equipamento Mínimo (MMEL) e em que não é requerida uma MEL para a operação aérea específica ao abrigo destes regulamentos.
- (b) Os instrumentos e equipamento inoperativos não podem:
- (1) Fazer parte do equipamento e instrumentos para voos diurnos em VFR determinados na Parte 7;
 - (2) Ser requeridos na lista de equipamento da aeronave ou na lista de equipamento operacional para o tipo de operação de voo a ser conduzida;
 - (3) Ser requeridos pela Parte 7 para o tipo específico de operação de voo a ser conduzida; e
 - (4) Ser requeridos que estejam operacionais por uma directiva de navegabilidade.

- (c) Para que esteja cobertos pelas presentes disposições, os instrumentos e equipamentos inoperativos deverão ser:

- (1) Considerados pelo PIC como não sendo um perigo para uma operação segura;
- (2) Desactivados e marcados por uma placa como *Inoperativo*; e

Nota: Se a desactivação dos instrumentos ou equipamento envolver manutenção, tal deve ser cumprido e registado de acordo com a Parte 5.

- (3) Removidos da aeronave, devendo ser colocada uma placa no comando no posto de pilotagem, e registada a manutenção de acordo com a Parte 5.

NI: 8.H.135 Mínimos de operação para uma aproximação por instrumentos

- (a) Cada operador que estabeleça os mínimos de operação deverá ter o seu método de determinação desses mínimos aprovado pela Autoridade.
- (b) Cada método do operador para o estabelecimento dos mínimos de operação em aeródromos deverá ter bem em conta o seguinte:
- (1) O tipo, a performance e as características de manobra da aeronave;
 - (2) A composição e experiência da tripulação de voo;
 - (3) As dimensões e características das pistas seleccionadas para utilização;
 - (4) O equipamento da aeronave utilizado para fins de navegação e controlo da aeronave durante a aproximação para aterragem e a aproximação falhada;
 - (5) Obstáculos situados nas áreas da aproximação e aproximação falhada e a altitude/altura de franqueamento de obstáculos para realizar os procedimentos de aproximação por instrumentos pretendida;
 - (6) Os meios utilizados para determinar e comunicar as condições meteorológicas; e
 - (7) Os obstáculos situados nas áreas de subida e as necessárias margens de franqueamento de obstáculos.
 - (8) A adequação e performance das ajudas em terra, visuais e não visuais, disponíveis.
 - (9) As distâncias declaradas, para os helicópteros.

NI: 8.H.145 Manual para as Categorias II e III

- (a) *Pedido de aprovação.* Um candidato à aprovação de um manual para as Categorias II ou III, ou uma emenda a um manual para a Categoria II ou III aprovado, deverá submeter a emenda o ou o manual propostos à Autoridade. Se o pedido requerer um programa de avaliação, o mesmo deverá incluir o seguinte:
- (1) A localização da aeronave e o local onde as demonstrações serão conduzidas; e
 - (2) A data de início das demonstrações (pelo menos 15 dias após a submissão do pedido).
- (b) *Conteúdo.* Cada manual para a Categoria II ou III deve conter:
- (1) O número de matrícula, marca e modelo da aeronave a que se aplica;
 - (2) Um programa de manutenção; e
 - (3) Os procedimentos e instruções relacionadas com o reconhecimento da DH, a utilização de informação relativa ao alcance visual da pista (RVR), o controlo da aproximação, a região de decisão (a região entre a radiobaliza intermédia e a altitude de decisão), os desvios máximos admissíveis do indicador ILS básico dentro da região de decisão, uma aproximação falhada, utilização de equipamento de navegação de aproximação baixa, altitude mínima para a utilização do piloto automático, sistemas de aviso de falha de instrumentos e equipamento, a falha de instrumentos, e outros procedimentos, instruções e limitações que a Autoridade possa considerar necessários.

Nota: Uma aprovação para operações de Categoria II é requerida antes de se obter a aprovação para a Categoria III.

NI: 8.H.1140 Intercepção de aeronaves civis

(a) Os seguintes princípios deverão ser observados no que diz respeito à intercepção de aeronaves civis:

- (1) A intercepção de aeronaves civis será empreendida somente em último recurso.
- (2) Se empreendida, uma intercepção deverá limitar-se a determinar a identificação da aeronave, a não ser que seja necessário fazer regressar a aeronave à sua rota planeada, dirigi-la para além das fronteiras do espaço aéreo nacional, orientá-la para fora de áreas proibidas, restritas ou perigosas ou dar-lhe instruções para que aterre num aeródromo designado.
- (3) Nas aeronaves civis não serão objecto de exercícios de intercepção.
- (4) Deverá ser fornecida, através de radiotelefonía, orientação de navegação e informação relacionada a uma aeronave interceptada sempre que o contacto via rádio possa ser estabelecido.
- (5) No caso de se exigir que uma aeronave civil interceptada aterre no território sobrevoado, o aeródromo designado para a aterragem deve ser adequado para uma aterragem segura do tipo de aeronave em causa.

Nota: Na adopção unânime pela 25ª Sessão (Extraordinária) da Assembleia da ICAO em 10 de Maio de 1984, do artigo 3º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, os Estados Contratantes reconheceram que “*todos os Estados devem abster-se de recorrer à utilização de armas contra aeronaves civis durante o voo.*”

(b) O PIC de uma aeronave que é interceptada por outra aeronave deverá imediatamente:

- (1) Seguir as instruções dadas pela aeronave interceptora, interpretar e responder aos sinais visuais, em conformidade com as especificações na alínea (e) abaixo.
- (2) Notificar, se possível, a unidade de serviço de tráfego aéreo adequada.
- (3) Tentar comunicar via rádio com a aeronave interceptora ou com a unidade de controlo de intercepção adequada, fazendo uma chamada geral na frequência de emergência 121.5 MHz, dando a identificação da aeronave interceptada e a natureza do voo; e se nenhum contacto for estabelecido, sendo possível, repetir esta chamada na frequência de emergência 243 MHz.

(4) Se equipada com transponders SSR seleccionar o modo A, código 7700, salvo se instruído em contrário pela unidade de serviço de tráfego aéreo adequada.

(5) Se equipada com ADS-B ou ADS-C, seleccionar a funcionalidade de emergência, se disponível, a não ser que seja instruído de outro modo pelo serviço de tráfego aéreo.

(c) Se quaisquer instruções recebidas via rádio provindas de quaisquer fontes estiverem em conflito com aquelas dadas pela aeronave interceptora através de sinais visuais, o PIC da aeronave interceptada deverá solicitar uma clarificação imediata continuando a cumprir com as instruções visuais dadas pela aeronave interceptora.

(d) Se quaisquer instruções recebidas via rádio provindas de quaisquer fontes entrarem em conflito com aquelas dadas pela aeronave interceptora via rádio, o PIC da aeronave interceptada deverá solicitar uma clarificação imediata continuando a cumprir com as instruções de rádio dadas pela aeronave interceptora.

(e) Na intercepção de uma aeronave civil, a aeronave interceptora deverá ter em devida conta as limitações de performance das aeronaves civis, a necessidade de evitar voar em tal proximidade com uma aeronave interceptada que um risco de colisão possa ser criado, e a necessidade de evitar cruzar o percurso de voo da aeronave interceptada ou executar qualquer outra manobra de tal forma que a turbulência possa ser perigosa, sobretudo se a aeronave interceptada for uma aeronave leve.

(f) Os pilotos das aeronaves de intercepção equipadas com um transponder SSR deverão suprimir a transmissão da informação de pressão-altitude (nas respostas no Modo C ou respostas no campo AC do Modo S) dentro de um raio de pelo menos 37 km (20 NM) da aeronave a ser interceptada de forma a evitar que o ACAS da aeronave interceptada utilize avisos de resolução com relação à interceptora, enquanto a informação de avisos ao tráfego aéreo do ACAS permanecerá disponível.

(g) Radiocomunicações durante a intercepção. Se for estabelecido contacto via rádio durante a intercepção mas a comunicação numa linguagem vulgar não for possível, o PIC de cada aeronave envolvida deverá tentar transmitir as instruções, a confirmação da recepção das instruções e a informação essencial através da utilização das frases e pronúncias constantes no quadro abaixo e transmitindo cada frase duas vezes:

Frases para uso da aeronave INTERCEPTORA			Frases para uso da aeronave INTERCEPTADA		
Frase	Pronúnciação	Significado	Frase	Pronúnciação	Significado
	<i>I</i>			<i>I</i>	
CALL SIGN	<u>COL-SAIN</u>	Qual é o seu sinal de chamada?	CALL SIGN (sinal de chamada) ²	<u>COL SA-IN</u> (sinal de chamada)	O meu sinal de chamada é [sinal de chamada]
FOLLOW	<u>FOL-LOU</u>	Siga-me	WILCO	<u>UIL-CO</u>	Entendido. Cumpriremos
DESCEND YOU LAND	<u>DIS-SEND</u> <u>YOU LAND</u>	Descida para aterrar Aterre neste aeródromo	CAN NOT REPEAT	<u>KANN NOTT</u> <u>RI-PIT</u>	Incapaz de cumprir Repita instruções
PROCEED	<u>PRO-SIID</u>	Pode prosseguir	AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posição desconhecida
			MAYDAY	<u>MEYDEY</u>	Estou em perigo
			HIJACK ³	<u>AI-DJACK</u>	Fui alvo de sequestro
			LAND [nome do local]	LAND [nome do local]	Peço autorização para aterrar em [nome do local]
			DESCEND (DESCIDA)	<u>DIS-SEND</u>	Peço autorização para descer

1. Na segunda coluna, as sílabas a serem enfatizadas estão sublinhadas.

2. O sinal de chamada que deverá ser dado é o usado na radiotelefonía, comunicações com as unidades de serviço de tráfego aéreo e que corresponde à identificação da aeronave no plano de voo.

3. Segundo as circunstâncias nem sempre é possível, nem conveniente, o uso da frase “HIJACK (SEQUESTRO)”.

(h) Os seguintes sinais deverão ser usados pelos pilotos de cada aeronave envolvida numa interceptação. Sinais iniciados pela aeronave interceptora e respostas da aeronave interceptada.

Série	Sinais da aeronave de INTERCEPTAÇÃO	Significado	Respostas da aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p>DIA ou NOITE – Balançar a aeronave e acender e apagar as luzes de navegação a intervalos irregulares (e luzes de aterragem no caso de um helicóptero) desde uma posição ligeiramente acima e à frente, e normalmente à esquerda da aeronave interceptada (ou à direita se a aeronave interceptada for um helicóptero) e, após confirmação da recepção, efectuar uma volta lenta nivelada, normalmente para a esquerda, (ou para a direita no caso de um helicóptero) até ao rumo pretendido.</p> <p><i>Nota: As condições meteorológicas ou o terreno podem obrigar a aeronave interceptora a inverter as posições e a direcção da volta dada acima na Série 1.</i></p> <p><i>Nota: Se a aeronave interceptada não for capaz de manter a velocidade da aeronave interceptora, espera-se esta execute uma série de circuitos de hipódromo e que balance a aeronave de cada vez que passa pela aeronave interceptada.</i></p>	Foi interceptado. Siga-me.	DIA ou NOITE - Balançar a aeronave, acender e apagar as luzes de navegação a intervalos irregulares e seguir a aeronave interceptora.	Entendido, irei cumprir.
2	DIA OU NOITE – Afastar-se bruscamente da aeronave interceptada, fazendo uma viragem ascendente de 90 graus ou mais sem cruzar a linha de voo da aeronave interceptada.	Pode prosseguir.	DIA ou NOITE – Balançar a aeronave.	Entendido, irei cumprir.
3	DIA OU NOITE – Baixar o trem de aterragem (se retractil), manter os faróis de aterragem acesos e sobrevoar a pista em serviço ou, se a aeronave interceptada for um helicóptero, sobrevoar a zona de aterragem do helicóptero. No caso de helicópteros, o helicóptero interceptor efectua uma aproximação para aterragem, e permanece em voo estacionário perto da zona de aterragem.	Aterre neste aeródromo.	DIA ou NOITE – Baixar o trem de aterragem (se retractil), manter os faróis de aterragem acesos e seguir a aeronave interceptora e se, depois de sobrevoar a pista em serviço ou a zona de aterragem do helicóptero, a aterragem for considerada segura, prosseguir para a aterragem.	Entendido, irei cumprir.

(i) Sinais iniciados pela aeronave interceptada e respostas da aeronave interceptora.

Série	Sinais da aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respostas da aeronave INTERCEPTADA	Significado
4	DIA ou NOITE – Recolher o trem de aterragem (se retractil) e acender e apagar os faróis de aterragem ao sobrevoar a pista em uso ou a zona de aterragem do helicóptero a uma altura que exceda os 300 m (1,000 pés) mas que não exceda os 600 m (2,000 pés) (no caso de um helicóptero, a uma altura que exceda os 50 m (170 pés) mas que não exceda os 100 m (330 pés)) acima do nível do aeródromo, e continuar a voar em circuito sobre a pista em uso ou a zona de aterragem do helicóptero. Se não for possível acender e apagar os faróis de aterragem, acender e apagar quaisquer outras luzes disponíveis.	O aeródromo que designou é inadequado.	DIA ou NOITE – Se se desejar que a aeronave interceptada siga a aeronave interceptora para um aeródromo alternativo, a aeronave interceptora recolhe o trem de aterragem (se retráctil) e utiliza os sinais da Série 1 definidos para a aeronave interceptora. Se se decidir deixar em liberdade a aeronave interceptada, a aeronave interceptora deverá utilizar os sinais da Série 2 definidos para as aeronaves interceptoras.	Entendido, siga-me. Entendido, pode prosseguir.
5	DIA ou NOITE – Acender e apagar, repetidamente, todas as luzes disponíveis mas de modo distinto das luzes intermitentes.	Incapaz de cumprir.	DIA ou NOITE – Utilizar os sinais da Série 2 definidos para a aeronave interceptora.	
6	DIA ou NOITE – Acender e apagar todas as luzes intermitentes disponíveis.	Em perigo.	DIA ou NOITE – Utilizar os sinais da Série 2 definidos para a aeronave interceptora.	Entendido

NI: 8.245 Interferencia ilícita

(a) Os seguintes procedimentos devem ser seguidos por aeronaves quando ocorre uma interferência ilícita e a aeronave não é capaz de notificar um serviço de tráfego aéreo desse facto:

- (1) Se o PIC não pode seguir para um aeródromo de acordo com 8.H.245 c), o PIC deveria tentar continuar o voo na rota e no nível de voo atribuídos pelo menos até ser capaz de notificar um serviço ATS ou até ter cobertura radar ou ADS-B.
- (2) Quando uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita é obrigada a afastar-se de uma rota ou nível de voo atribuídos sem ser capaz de estabelecer contacto radiotelefónico com o ATS, o PIC deveria sempre que possível:
 - (i) Tentar difundir alertas no canal VHF em uso ou na frequência de emergência VHF e outros canais apropriados, a não ser que considerações a bordo da aeronave obriguem de outra forma. Outro equipamento tal como transponders de bordo e conexões por dados também deveriam ser utilizados quando for vantajoso assim proceder e as circunstâncias o permitirem; e
 - (ii) Prosseguir de acordo com procedimentos especiais aplicáveis para contingências em voo quando Procedimentos Suplementares Regionais (Doc 7030), quando tais procedimentos tenham sido estabelecidos e publicados; ou
 - (iii) Se os Procedimentos Suplementares Regionais não tiverem sido estabelecidos, prosseguir a um nível que difira dos níveis de cruzeiro normalmente utilizados para IFR, em:
 - (A) 150 m (500 ft) numa área onde uma separação vertical mínima de 300 m (1 000 ft) é aplicada; ou
 - (B) 300 m (1 000 ft) numa área onde uma separação vertical mínima de 600 m (2 000 ft) é aplicada.

Nota: A acção a ser tomada por uma aeronave que é interceptada enquanto está sendo sujeita a um acto de interferência ilícita é definida na NI. 8.H.1140.

NI: 8.H.255 Sinais de aviação universais

(a) *Sinais de perigo.* Os seguintes sinais, usados ou em conjunto ou separadamente, significam que há uma ameaça de perigo grave e eminente, e que é necessária assistência imediata:

Nota: Nenhuma das disposições desta secção deverá evitar o uso, por uma aeronave em perigo, de quaisquer meios à sua disposição para atrair a atenção, dar a conhecer a sua posição e obter ajuda.

Nota: Para detalhes completos acerca dos procedimentos de transmissão por telecomunicações de os sinais de perigo e urgência, ver ICAO Anexo 10, Volume II, Capítulo 5.

Nota: Para detalhes acerca dos sinais visuais de busca e salvamento, ver ICAO Anexo 12.

- (1) Um sinal transmitido por radiotelegrafia ou por qualquer outro método de sinalização, consistindo no grupo SOS (· · · — — — · · ·) do Código Morse;
- (2) Um sinal radiotelefónico consistindo na palavra falada MAYDAY;
- (3) Foguetes ou cartuchos pirotécnicos que emitam luzes vermelhas, disparados um de cada vez a curtos intervalos de tempo;
- (4) Um foguete lança-fachos com pára-quedas que emita uma luz vermelha.

Nota: O Artigo 41º do Regulamento de Radiocomunicações da ITU (ref. Nº 3268, 3270 e 3271) fornece informação sobre os sinais de alarme para accionar os sistemas de auto-alarme radiotelegráficos e radiotelefónicos: 3268, o sinal de alarme radiotelegráfico consiste numa série de doze traços, de quatro segundos de duração cada um, transmitidos num minuto, com um intervalo de um segundo entre traços consecutivos. Pode ser transmitido manualmente mas recomenda-se a sua transmissão através de um instrumento automático. 3270, o sinal de alarme radiotelefónico consiste em dois sinais de áudiofrequência, aproximadamente sinusoidais transmitidos alternativamente; o primeiro sinal terá uma frequência de 2 200 Hz e o outro de 1 300 Hz, sendo a duração de cada sinal de 250 milésimos de segundo. 3271, o sinal radiotelefónico de alarme, quando gerado por meios automáticos, deverá ser enviado continuamente durante um período de, pelo menos, trinta segundos mas não mais de um minuto; quando gerado por outros meios, o sinal deverá ser enviado o mais continuamente possível durante um período de aproximadamente um minuto.

(b) Os seguintes sinais, usados quer em conjunto quer em separado, significam que uma aeronave pretende avisar que tem dificuldades que a obrigam a aterrar, mas não requer assistência imediata:

- (1) Acender e apagar, repetidamente, os faróis de aterragem; ou
- (2) Acender e apagar, repetidamente, as luzes de navegação de lodo a que distingam das luzes de navegação intermitentes.

(c) Os seguintes sinais, usados quer em conjunto quer em separado, significam que uma aeronave tem uma mensagem muito urgente para transmitir, relativamente à segurança de um navio, aeronave ou outro veículo, ou de alguém a bordo ou à vista:

- (1) Um sinal efectuado por radiotelegrafia, ou através de qualquer outro método de sinalização, consistindo no grupo XXX.
- (2) Um sinal enviado por radiotelegrafia consistindo nas palavras faladas PAN, PAN.

(d) *Sinais visuais usados para avisar uma aeronave não autorizada.* De dia e de noite, uma série de projecteis disparados desde o solo a intervalos de 10 segundos, cada um emitindo, ao explodir, luzes ou estrelas vermelhas e verdes, indicarão a uma aeronave não autorizada de que está a voar ou prestes a entrar numa área restrita, proibida ou perigosa, e de que a aeronave deverá tomar as medidas necessárias para corrigir a situação.

(e) *Sinais para o tráfego no aeródromo.* Os controladores dos aeródromos deverão usar e os pilotos deverão obedecer aos seguintes sinais de luzes e pirotécnicos.

Luz		Do Controlo do Aeródromo para:	
		Aeronaves no ar	Aeronaves em terra
Derigida em direcção à aeronave em questão (ver figura 1.1)	Verde fixa	Autorizado a aterrar	Autorizado a descolar
	Vermelha fixa	Dar prioridade a outra aeronave e continuar em circuito	Parar (Stop)
	Série de luzes verdes intermitentes	Regresso para a aterragem*	Autorizado para a rolagem
	Série de luzes vermelhas	Aeródromo não seguro, não aterrar	Rolagem para desimpedir a área de aterragem em uso
	Série de luzes brancas intermitentes	Aterrar neste aeródromo e prosseguir para a plataforma de estacionamento*	Regresso ao ponto de arranque no aeródromo
Pirotecnica Vermelha		Não obstante quaisquer instruções prévias, não aterrar por enquanto	

* As autorizações para a aterragem e rolagem serão dadas oportunamente.

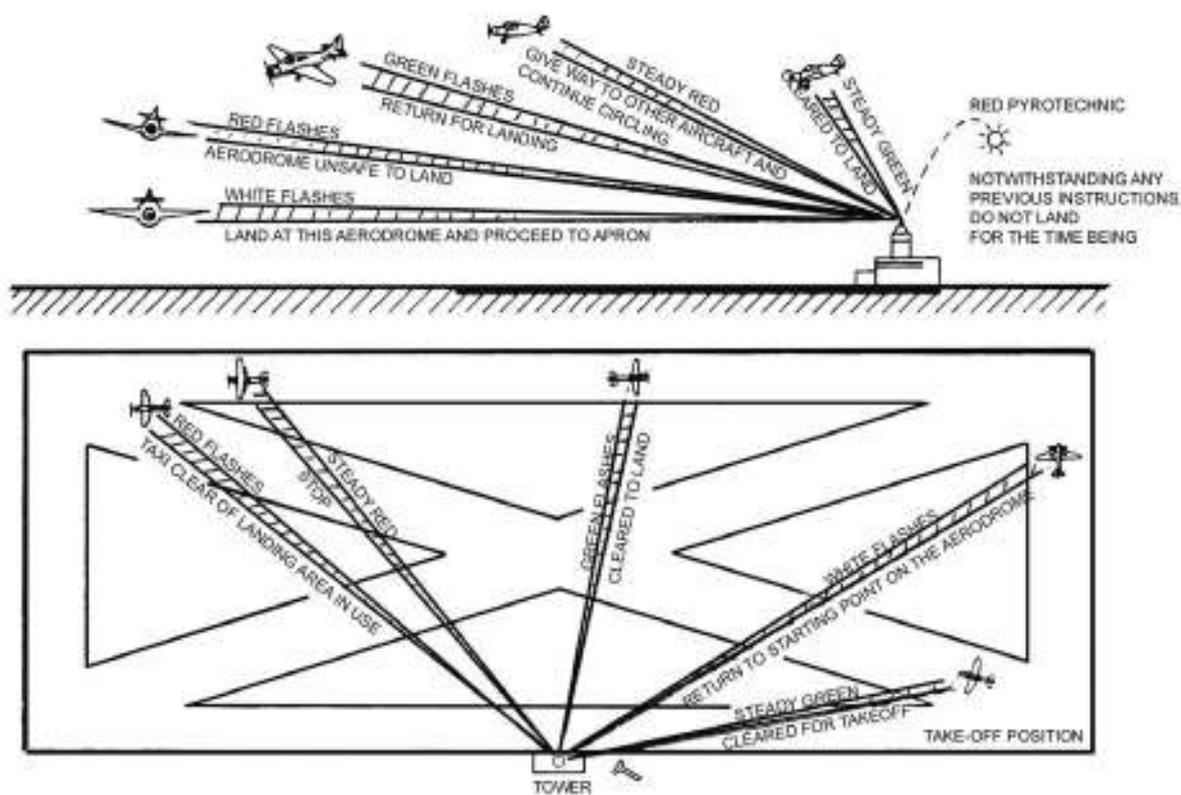


Figura 8.1

(f) Os pilotos deverão confirmar a recepção dos sinais do controlador do aeródromo como se segue:

(1) Durante o voo:

(i) Durante a luz do dia, balançando as asas da aeronave;

Nota. – Este sinal não deve ser esperado na base e nas pernas finais da aproximação.

(ii) Durante o escuro, piscando duas vezes os faróis de aterragem da aeronave ou, se não estiver desse modo equipado, ligando e desligando duas vezes as suas luzes de navegação.

(2) Em terra:

(i) Durante a luz do dia, movendo os ailerons ou o leme de direcção;

(ii) Durante o escuro, piscando duas vezes os faróis de aterragem da aeronave ou, se não estiver desse modo equipado, ligando e desligando duas vezes as luzes de navegação.

(g) Os operadores de aeródromo deverão utilizar os seguintes sinais visuais de terra, os quais deverão ser usados nas seguintes situações:

(1) *Proibição de aterragem.* Um painel quadrado vermelho e horizontal com diagonais amarelas (Figura 8.2) quando exibido

numa área de sinais indica que as aterragens estão proibidas e que é provável que a proibição seja prolongada.



Figura 8.2

- (2) *Necessidade de precauções especiais durante a aproximação ou aterragem.* Um painel quadrado vermelho e horizontal com uma diagonal amarela (Figura 8.3) quando exibido numa área de sinais indica que devido ao mau estado da área de manobras, ou por qualquer outro motivo, devem ser observadas precauções especiais na aproximação para a aterragem ou na aterragem.

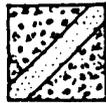


Figura 8.3

- (3) Uso de pistas e caminhos de rolagem.

- (i) Uma forma de haltere branco e horizontal (Figura 8.4) quando exibida numa área de sinais indica que as aeronaves devem aterrar, descolar e efectuar a rolagem apenas nas pistas e caminhos de rolagem.

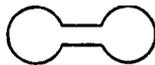


Figura 8.4

- (ii) A mesma forma de haltere branco e horizontal, conforme na Figura 8.4, mas com uma barra preta colocada perpendicularmente ao eixo que liga cada uma das partes circulares do haltere (Figura 8.5) quando exibida numa área de sinais indica que as aeronaves devem aterrar e descolar apenas nas pistas, mas as outras manobras não têm de ficar limitadas às pistas e caminhos de rolagem.

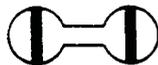


Figura 8.5

- (4) *Pistas ou caminhos de rolagem fechados.* Cruzes de uma única cor contrastante, amarelo ou branco (Figura 8.6), exibidas horizontalmente nas pistas e caminhos de rolagem ou partes dos mesmos indicam uma área inadequada para a movimentação de aeronaves.

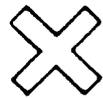


Figura 8.6

- (5) Direcções para aterragem ou descolagem.

- (i) Um T de aterragem, horizontal, de cor branca ou laranja (Figura 8.7) indica a direcção a ser utilizada pelas aeronaves para aterragem e descolagem, a qual deverá ser numa direcção paralela ao eixo do T em direcção ao braço atravessado.

Nota: Quando usado à noite, o T de aterragem encontra-se ou iluminado ou delineado com luzes de cor branca.

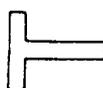


Figura 8.7

- (ii) Um conjunto de dois dígitos (Figura 8.8) exibidos verticalmente na torre de controlo do aeródromo, ou perto

desta, indica às aeronaves na área de manobras a direcção para descolagem, expressa em unidades de 10 graus para os 10 graus da bússola magnética mais próximos.

09

Figura 8.8

- (6) *Tráfego para a direita.* Quando exibida numa área de sinais, ou horizontalmente no final da pista ou faixa de aterragem, uma seta para a direita de cor chamativa (Figura 8.9) indica que as voltas devem ser executadas para a direita antes da aterragem e depois da descolagem.

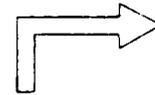


Figura 8.9

- (7) *Posto de notificação dos serviços de tráfego aéreo.* A letra C exibida verticalmente em preto contra um fundo amarelo (Figura 8.10) indica a localização do posto de notificação dos serviços de tráfego aéreo.



Figura 8.10

- (8) *Planador em voo.* Uma cruz dupla branca exibida horizontalmente (Figura 8.11) na área de sinais indica que o aeródromo está a ser usado por planadores e que estão sendo realizados voos de planadores.

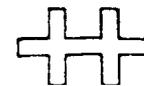


Figura 8.11

- (h) Os seguintes sinais de manobra em terra deverão ser usados por um sinaleiro para uma aeronave.

Nota: Estes sinais são concebidos para uso do sinaleiro, com as mãos iluminadas, conforme for necessário para facilitar a observação pelo piloto, e de frente para a aeronave numa posição:

- (1) Para as aeronaves de asa fixa, o sinaleiro deverá estar posicionado à frente da ponta da asa esquerda dentro do campo de visão do piloto e, para os helicópteros, no local onde o sinaleiro possa ser visto mais facilmente pelo piloto.

Nota: O significado dos sinais relevantes permanece o mesmo se forem erguidas raquetas, bastões iluminados ou lanternas.

Nota: Os motores das aeronaves são numerados, para o sinaleiro de frente para a aeronave, da direita para a esquerda (ou seja, o motor Nº 1 sendo o motor mais exterior a bombordo).

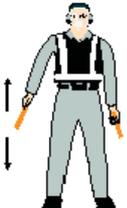
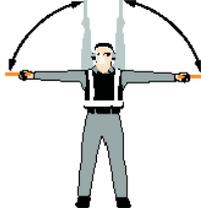
Nota: Os sinais marcados com um asterisco são concebidos para uso dos helicópteros em voo estacionário.

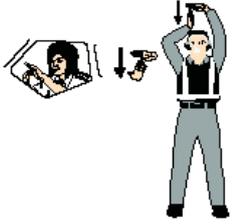
Nota: As referências a bastões podem ser também entendidas como se referindo a raquetas fluorescentes para uso diurno, ou luvas (apenas à luz do dia).

- (2) Antes de utilizar os seguintes sinais, o sinaleiro deverá confirmar que a área dentro da qual uma aeronave irá ser conduzida está livre de objectos com os quais a aeronave, caso contrário, possa bater.

Nota: O desenho de muitas aeronaves é tal que nem sempre é possível vigiar desde o posto de pilotagem a trajectória dos extremos das asas das asas, motores e outras extremidades enquanto a aeronave está a ser manobrada em terra.

	<p>1. Ajudante de sinaleiro ou guia</p> <p>Com a mão direita por cima da cabeça e o bastão apontando para cima, mova o bastão da mão esquerda sinalizando para baixo aproximando-o do corpo. Nota: Este sinal feito por uma pessoa situada na extremidade da asa da aeronave serve para indicar ao piloto, sinaleiro ou operador de manobras de reboque que o movimento da aeronave num posto de estacionamento ou fora dele está livre de obstrução.</p>		<p>6. a) Stop normal</p> <p>Braços totalmente estendidos com os bastões a um ângulo de 90° relativamente ao corpo, movendo-os lentamente por cima da cabeça até cruzar os bastões.</p>
	<p>2. Identifique a porta</p> <p>Levante os braços totalmente estendidos por cima da cabeça com os bastões apontando para cima.</p>		<p>6. b) Stop de emergencia</p> <p>Estenda bruscamente os braços com os bastões por cima da cabeça, cruzando os bastões.</p>
	<p>3. Prossiga até o sinaleiro seguinte conforme indicado pela torre ou o controle de terra</p> <p>Aponte com ambos os braços para cima; mova e estenda os braços para fora e aos lados do corpo e sinalize com os bastões na direcção do próximo sinaleiro ou zona de rolagem.</p>		<p>7. a) Engate os travões</p> <p>Levante a mão ligeiramente acima do ombro com a palma aberta. Assegurando-se de que mantém contacto visual com a tripulação de voo, cerre o punho. Não se mova até que a tripulação de voo tenha acusado a recepção do sinal mostrando os “polegares para cima”.</p>
	<p>4. Avance em frente</p> <p>Dobre os braços estendidos à altura dos cotovelos e mova os bastões para acima e para baixo desde a altura do peito até à cabeça.</p>		<p>7. b) Solte os travões</p> <p>Levante a mão ligeiramente acima do ombro com o punho cerrado. Assegurando-se de que mantém contacto visual com a tripulação de voo, abra a mão. Não se mova até que a tripulação de voo tenha acusado a recepção do sinal mostrando os “polegares para cima”.</p>
	<p>5 a). Viragem para à esquerda (vista do lugar do piloto)</p> <p>Com o braço direito e o bastão estendidos num ângulo de 90° relativamente ao corpo, faça um sinal de avançar com a mão esquerda. A rapidez com que se move o braço indica ao piloto a velocidade da viragem.</p>		<p>8. a) Calços colocados</p> <p>Com os braços e bastões totalmente estendidos por cima da cabeça, mova os bastões para dentro horizontalmente até que se toquem. Assegure-se de que a tripulação de voo acusa a recepção.</p>
	<p>5 b). Viragem para a direita (vista desde o lugar do piloto)</p> <p>Com o braço esquerdo e o bastão estendidos num ângulo de 90° relativamente ao corpo, faça um sinal de avançar com a mão direita. A rapidez com que se move o braço indica ao piloto a velocidade da viragem.</p>		<p>8. b) Calços fora</p> <p>Com os braços e bastões totalmente estendidos por cima da cabeça, mova os bastões para fora horizontalmente. No tire os calços até que a tripulação de voo o autorize.</p>
			<p>9. Ponha os motores em marcha</p> <p>Levante o braço direito ao nível da cabeça com o bastão apontando para cima e inicie um movimento circular com a mão; ao mesmo tempo, com o braço esquerdo levantado por cima do nível da cabeça, aponte para o motor que vai ser posto em marcha</p>

	<p>10. Corte os motores</p> <p>Estenda o braço com o bastão para a frente do corpo ao nível do ombro; mova a mão e o bastão por cima do ombro esquerdo e logo por cima do ombro direito, como se cortasse a garganta.</p>		<p>15. Afirmativo / livre</p> <p>Levante o braço direito ao nível da cabeça com o bastão apontando para cima ou mostre a mão com o polegar para cima; o braço esquerdo permanece ao lado do joelho.</p> <p><i>Nota: Este sinal é também usado como um sinal de comunicação técnica ou de assistência.</i></p>
	<p>11. Reduza a velocidade</p> <p>Mova os braços estendidos para baixo, subindo e baixando os bastões da cintura aos joelhos.</p>		<p>*16. Voo estacionario</p> <p>Braços e bastões totalmente estendidos num ângulo de 90° relativamente ao corpo.</p>
	<p>12. Diminua a velocidade do motor ou motores do lado que se indica</p> <p>Com os braços para baixo e os bastões apontando para o solo, acene para cima e para baixo o bastão <i>direito</i> ou <i>esquerdo</i> conforme deva diminuir-se a velocidade do motor ou motores da <i>esquerda</i> ou da <i>direita</i>, respectivamente.</p>		<p>*17. Suba</p> <p>Braços e bastões totalmente estendidos num ângulo de 90° relativamente ao corpo e, com as palmas para cima, mova as mãos para cima. A rapidez do movimento indica a velocidade de subida.</p>
	<p>13. Retroceda</p> <p>Com os braços à frente do corpo, à altura da cintura, rode os braços num movimento para a frente. Para parar o movimento para trás da aeronave, use os sinais 6 a) ou 6 b).</p>		<p>*18. Desça</p> <p>Braços e bastões totalmente estendidos num ângulo de 90° relativamente ao corpo e, com as palmas para baixo, mova as mãos para baixo. A rapidez do movimento indica a velocidade de descida.</p>
	<p>14. a) Viragens durante a marcha atrás (para virar a cauda a estibordo)</p> <p>Com o braço esquerdo aponte para baixo com o bastão e leve o braço direito desde a posição vertical acima da cabeça até à horizontal dianteira, repetindo-se o movimento do braço direito.</p>		<p>*19. a) Desloque-se no sentido horizontal para a esquerda (vista do piloto)</p> <p>Braço estendido horizontalmente num ângulo de 90° relativamente ao lado direito do corpo. Mova o outro braço no mesmo sentido num movimento de varrimento.</p>
	<p>14. b) Viragens durante a marcha atrás (para virar a cauda a bombordo)</p> <p>Com o braço direito aponte para baixo com o bastão e leve o braço esquerdo desde a posição vertical acima da cabeça até à horizontal dianteira, repetindo-se o movimento do braço esquerdo.</p>		<p>*19. b) Desloque-se no sentido horizontal para a direita (vista do piloto)</p> <p>Braço estendido horizontalmente num ângulo de 90° relativamente ao lado esquerdo do corpo. Mova o outro braço no mesmo sentido num movimento de varrimento.</p>
			<p>*20. Aterre</p> <p>Braços cruzados com os bastões para baixo diante do corpo.</p>

	<p>21. Fogo / incendio</p> <p>Mova o bastão da mão direita num movimento de ventoinha desde o ombro até o joelho, apontando ao mesmo tempo com o bastão da mão esquerda a zona de fogo.</p>		<p>27. Negativo (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Mantenha o braço direito horizontal a 90° relativamente ao corpo e aponte para baixo com o bastão ou mostre a mão com o polegar para baixo; a mão esquerda permanece ao lado à altura do joelho.</p>
	<p>22. Mantenha a posição/espere</p> <p>Braços totalmente estendidos com bastões para baixo num ângulo de 45° relativamente ao corpo. Mantê-los nesta posição até que a aeronave seja autorizada a realizar a próxima manobra.</p>		<p>28. Estabeleça comunicação por interfonia (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Estenda ambos os braços a 90° relativamente ao corpo e mova as mãos para cobrir ambas as orelhas.</p>
	<p>23. Despache a aeronave</p> <p>Saúde da forma habitual, usando a mão direita ou o bastão, para despachar a aeronave. Mantenha o contacto visual com a tripulação de voo até que a aeronave tenha começado a rolar.</p>		<p>29. Abra ou feche as escadas (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Com o braço direito ao lado e o braço esquerdo por cima da cabeça num ângulo de 45°, faça com o braço direito um movimento de varrimento por cima do ombro esquerdo.</p> <p><i>Nota: Este sinal é destinado principalmente a aeronaves que dispõem de um conjunto de escadas integrais na parte dianteira.</i></p>
	<p>24. Não toque nos comandos (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Estenda totalmente o braço direito por cima da cabeça e cerre o punho ou mantenha o bastão na posição horizontal, com o braço esquerdo ao lado à altura do joelho.</p>		<p>25. Conecte a alimentação eléctrica de terra (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Braços totalmente estendidos por cima da cabeça; abra a mão esquerda horizontalmente e mova os dedos da direita para tocar a palma aberta da esquerda (formando um "T"). À noite, também podem utilizar-se bastões iluminados para formar o "T" por cima da cabeça.</p>
	<p>26. Desconecte a alimentação eléctrica (sinal de comunicação técnica ou de serviço)</p> <p>Braços totalmente estendidos por cima da cabeça com os dedos da mão direita tocando a palma aberta horizontal da esquerda (formando um "T"); logo, afaste a mão direita da esquerda. Não desconecte a electricidade até que a tripulação de voo o autorize. À noite, também podem utilizar-se bastões iluminados para formar o "T" por cima da cabeça.</p>	<p>(i) Sinais do piloto de uma aeronave para um sinaleiro.</p> <p>(1) O PIC ou o CP deverá usar os seguintes sinais ao comunicar com um sinaleiro:</p> <p><i>Nota: Estes sinais são concebidos para serem usados por um piloto no posto de pilotagem com as mãos totalmente visíveis para o sinaleiro, e iluminadas, conforme for necessário, para facilitar a observação pelo sinaleiro.</i></p> <p><i>Nota: Os motores das aeronaves são numerados, em relação ao sinaleiro de frente para a aeronave, da direita para a esquerda (ou seja, o motor Nº 1 é o motor mais exterior a bombordo).</i></p> <p>(2) <i>Travões engatados:</i> levantar o braço e a mão, com os dedos estendidos, horizontalmente à frente da face, depois cerrar o punho.</p> <p>(3) <i>Travões largados:</i> levantar o braço, com o punho cerrado, horizontalmente à frente da face, depois estender os dedos.</p> <p><i>Nota: O momento em que o punho é cerrado ou os dedos são estendidos indica, respectivamente, o momento do engate ou do largar dos travões.</i></p> <p>(4) <i>Meter calços:</i> os braços estendidos, palmas das mãos para fora, mover as mãos para dentro de modo a cruzarem-se em frente da face.</p> <p>(5) <i>Remover calços:</i> as mãos cruzadas à frente da face, palmas das mãos voltadas para fora, mover os braços para fora.</p> <p>(6) <i>Pronto a ligar o(s) motor(es).</i> Levantar o número adequado de dedos de uma mão indicando o número de motores a serem ligados.</p>	

NI: 8.H.320 Quadro dos níveis de cruzeiro

(2) Altitudes, para os voos abaixo do nível de voo utilizável mais baixo ou, se aplicável, ao nível ou abaixo da altitude de transição.

(a) Os níveis de cruzeiro nos quais um voo ou uma parte de um voo irá ser conduzido deverão ser referidos em termos de:

(1) Níveis de voo, para os voos ao nível ou acima do nível de voo utilizável mais baixo ou, se aplicável, acima do nível de transição;

(b) O PIC deverá observar os seguintes níveis de cruzeiro nas áreas onde, com base em acordos de navegação aérea regional e em conformidade com as condições aí especificadas, um mínimo de separação vertical (VSM) de 300 m (1,000 pés) é aplicado entre o FL 290 e o FL 410 inclusive:*

CURSO**											
De 000 Graus a 179 Graus***						De 180 Graus a 359 Graus***					
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR		
Altitude			Altitude			Altitude			Altitude		
FL	Metros	Pés	FL	Metros	Pés	FL	Metros	Pés	FL	Metros	Pés
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1000	—	—	—	20	600	2000	—	—	—
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000				300	9150	30000			
310	9450	31000				320	9750	32000			
330	10050	33000				340	10350	34000			
350	10650	35000				360	10950	36000			
370	11300	37000				380	11600	38000			
						400	12200	40000			
410	12500	41000				430	13100	43000			
450	13700	45000				470	14350	47000			
490	14950	49000				510	15550	51000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

*Excepto quando, com base em acordos de navegação aérea regional, um quadro de níveis de cruzeiro modificado com base num mínimo de separação nominal vertical de 300 m (1,000 pés) é prescrito para uso, sob as condições especificadas, das aeronaves a operarem acima do FL 410 dentro de partes designadas do espaço aéreo.

**Curso magnético, ou em áreas polares com latitudes superiores a 70 graus e dentro da extensão dessas áreas conforme possa ser prescrito pelos serviços ATS adequados, cursos em grelha, conforme demarcado por uma rede de linhas paralelas ao Meridiano de Greenwich sobrepostas numa carta estereográfica polar na qual a direcção do Pólo Norte é usada como o Norte na grelha.

***Excepto quando, com base em acordos de navegação aérea regional, dos 090 aos 269 graus e dos 270 aos 089 graus for determinado fornecer as direcções de tráfego predominantes e procedimentos de transição adequados a serem associados a estas forem especificados.

(c) O PIC deverá observar os seguintes níveis de cruzeiro noutras áreas não especificadas na alínea b) acima.

CURSO**											
De 000 Graus a 179 Graus***						De 180 Graus a 359 Graus***					
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR		
Altitude			Altitude			Altitude			Altitude		
FL	Metros	Pés	FL	Metross	Pés	FL	Metros	Pés	FL	Metros	Pés
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1000	—	—	—	20	600	2000	—	—	—
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	50	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500

130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5300	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8100	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12500	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15550	51000	520	15850	52000
etc.	etc.	etc.									

**Curso magnético, ou em áreas polares com latitudes superiores a 70 graus e dentro da extensão dessas áreas conforme possa ser prescrito pelos serviços ATS adequados, percursos em grelha, conforme demarcado por uma rede de linhas paralelas ao Meridiano de Greenwich sobrepostas numa carta estereográfica polar na qual a direcção do Pólo Norte é usada como o Norte na Grelha.

***.Excepto quando, com base em acordos de navegação aérea regional, dos 090 aos 269 graus e dos 270 aos 089 graus for determinado fornecer as direcções de tráfego predominantes e procedimentos de transição adequados a serem associados a estas forem especificados.

Nota: O material de orientação relativamente à separação vertical está contido no Doc 9574 da ICAO, Manual sobre a Implementação de um Mínimo de Separação Vertical de 300 m (1,000 pés) Entre o FL 290 e o FL 410 Inclusive. O sistema de níveis de voo é determinado no Doc 8168 da ICAO, Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea.

NI: 8.J.145 Endoutrinamento nos procedimentos da companhia

(a) Cada titular de um AOC deverá assegurar que todo o pessoal de operações receba um curso de endoutrinamento da companhia que cubra as seguintes áreas:

- (1) Organização, âmbito de operação e práticas administrativas do titular do AOC conforme aplicável as suas atribuições e funções.
- (2) Disposições adequadas destes regulamentos e outros regulamentos e material de orientação aplicáveis.
- (3) Conteúdo do certificado e especificações das operações (não requerido em relação à tripulação de cabina) do titular do AOC.
- (4) Políticas e procedimentos do titular do AOC.
- (5) Deveres e responsabilidades dos membros da tripulação e oficial de operações de voo.
- (6) Programa de teste do titular do AOC relativamente à presença de álcool e narcóticos e drogas psicoactivas.
- (7) Manuais dos membros da tripulação aplicáveis.
- (8) Partes adequadas do manual de operações do titular do AOC.

NI: 8.J.150 Formação inicial em mercadorias perigosas

(a) Cada titular de um AOC que não possua uma autorização permanente para transportar mercadorias perigosas deverá assegurar que—

- (1) O pessoal envolvido no manuseamento da carga em geral recebeu formação para desempenhar as suas funções com relação às mercadorias perigosas. No mínimo, esta formação deverá cobrir as áreas identificadas na Coluna 1 do Quadro 1 e ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas e sobre como identificar tais mercadorias; e
- (2) Os membros da tripulação, oficiais de operações de voo, pessoal de assistência aos passageiros das aeronaves e o pessoal de segurança contratado pelo titular do AOC que lida com a filtragem de passageiros e bagagem, recebeu formação que, no

mínimo, deverá cobrir as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro 1 e ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas, sobre como identificar tais mercadorias e quais os requisitos que se aplicam ao transporte de tais mercadorias pelos passageiros.

Quadro 1

Áreas de Formação em Mercadorias Perigosas	1	2
Filosofia Geral	x	x
Limitações das Mercadorias Perigosas no Transporte Aéreo	x	x
Marcação e Etiquetagem de Volumes	x	x
Mercadorias Perigosas na Bagagem de Passageiros		x
Procedimentos de Emergência		x

Nota: x indica uma área a ser coberta.

(b) Cada titular de um AOC que possua uma autorização permanente para transporte de mercadorias perigosas deverá assegurar que —

- (1) O pessoal envolvido na aceitação das mercadorias perigosas recebeu formação e está qualificado para desempenhar as suas funções. No mínimo, essa formação deve abranger as áreas identificadas na Coluna 1 do Quadro 2 e ser suficientemente profunda para assegurar que o pessoal consegue tomar decisões sobre a aceitação ou recusa das mercadorias perigosas oferecidas para transporte por via aérea;
- (2) O pessoal envolvido no manuseamento em terra, armazenamento e carregamento de mercadorias perigosas recebeu formação de modo a permitir que desempenhe as suas funções respeitantes às mercadorias perigosas. No mínimo, essa formação deve abranger as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro 2 e ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas e sobre como identificar tais mercadorias e sobre como manusear e fazer o carregamento das mesmas;
- (3) O pessoal envolvido no manuseamento da carga em geral recebeu formação de modo a permitir que desempenhe as suas funções respeitantes às mercadorias perigosas. No mínimo,

essa formação deve abranger as áreas identificadas na Coluna 3 do Quadro 2 e ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas e sobre como identificar tais mercadorias e sobre como manusear e fazer o carregamento das mesmas;

- (4) Os membros da tripulação de voo receberam formação que, no mínimo, deverá abranger as áreas identificadas na Coluna 4 do Quadro 2. A formação deverá ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas e sobre como estas devem ser carregadas num avião; e
- (5) O pessoal de assistência aos passageiros, pessoal de segurança contratado pelo operador que lida com a filtragem de passageiros e respectiva bagagem e membros da tripulação (outros que não membros da tripulação de voo) receberam formação que, no mínimo, deverá abranger as áreas identificadas na Coluna 5 do Quadro 2. A formação deverá ser suficientemente profunda para assegurar que se tome conhecimento dos riscos associados às mercadorias perigosas e sobre quais os requisitos que se aplicam ao transporte dessas mercadorias pelos passageiros ou, de uma forma mais geral, ao seu transporte numa aeronave.
- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que todo o pessoal que necessite de formação em mercadorias perigosas receba formação periódica em intervalos não superiores a 2 anos.
- (d) Cada titular de um AOC deverá garantir que os registos da formação em mercadorias perigosas sejam mantidos em relação a todo o pessoal que necessite dessa formação e que estes registos sejam mantidos no local onde o pessoal exerça os seus deveres.
- (e) Cada titular de um AOC deverá garantir que o pessoal do seu agente de assistência receba formação de acordo com a coluna aplicável do Quadro 1 ou Quadro 2.

Quadro 2

Áreas de Formação	1	2	3	4	5
Filosofia Geral	X	X	x	x	x
Limitações das Mercadorias Perigosas no Transporte Aéreo	X	X	x	x	x
Classificação e Lista de Mercadorias Perigosas	X	X		x	
Requisitos Gerais de Embalagem e Instruções De Embalagem	X				
Marcação de Especificações nas Embalagens	X				
Marcação e Etiquetagem de Volumes	X	X	x	x	x
Documentação do Expedidor	X				
Aceitação de uma Mercadoria Perigosa, Incluindo o Uso de uma Lista de Verificação	X				
Carregamento, Restrições do Carregamento e Segregação	X	X	x	x	
Inspecções Para Procura de Danos ou Fuga e Procedimentos de Descontaminação	x	X			
Fornecimento de Informação ao Comandante	x	X		x	
Mercadorias Perigosas na Bagagem de Passageiros	x			x	x
Procedimentos de Emergência	x	X		x	x

Nota: X indica uma área a ser coberta

- (f) O titular de um AOC deverá fornecer manuais de formação em mercadorias perigosas que contenham procedimentos e informação adequados para ajudar o pessoal na identificação de volumes marcados ou etiquetados como contendo materiais perigosos incluindo—
- (1) Instruções sobre a aceitação, manuseamento e transporte de materiais perigosos;

- (2) Instruções que regulam a determinação dos nomes de embarque e classes de perigo;
- (3) Requisitos de embalagem, etiquetagem e marcação;
- (4) Requisitos relativos à documentação de embarque, requisitos de compatibilidade, requisitos de carregamento, armazenagem e manuseamento; e
- (5) Restrições.

NI: 8.J.160 Formação inicial em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM)

- (a) Cada titular de um AOC deverá assegurar que o oficial de operações de voo e todos os membros da tripulação da aeronave possuem formação em CRM como parte dos seus requisitos de formação inicial e periódica.
- (b) Um programa de formação em CRM deverá incluir—
- (1) Um segmento inicial de endoutrinamento /consciencialização;
 - (2) Um método para possibilitar prática e retorno de informação (feedback) periódicas; e
 - (3) Um método para proporcionar um reforço contínuo.
- (c) Os tópicos de currículos a constar num curso de formação inicial em CRM incluem—
- (1) Processos de comunicação e comportamento na tomada de decisões;
 - (2) Influências internas e externas nas comunicações interpessoais;
 - (3) Barreiras à comunicação;
 - (4) Capacidade para ouvir;
 - (5) Capacidade para tomar decisões;
 - (6) Sessões informativas eficazes;
 - (7) Estabelecimento de comunicações abertas;
 - (8) Instrução em indagação, argumentação e assertividade;
 - (9) Auto-crítica da tripulação;
 - (10) Resolução de conflitos;
 - (11) Desenvolvimento e manutenção de espírito de equipa;
 - (12) Formação em liderança e acompanhamento;
 - (13) Relações interpessoais;
 - (14) Gestão da carga de trabalho;
 - (15) Avaliação da situação;
 - (16) Como preparar, planear e controlar a realização de tarefas;
 - (17) Distribuição da carga de trabalho;
 - (18) Como evitar distrações;
 - (19) Factores individuais; e
 - (20) Redução do stress.

NI: 8.J.165 Exercícios iniciais com equipamento de emergência

- (a) Cada membro da tripulação de uma aeronave deverá completar uma instrução em emergência durante os períodos de instrução especificados, utilizando os componentes do equipamento de emergência instalado para cada tipo de aeronave em que irá exercer.
- (b) Durante a instrução inicial, cada membro da tripulação de uma aeronave deverá executar uma vez os seguintes exercícios de emergência—
- (1) Exercício com Equipamento Protector da Respiração / Combate a Incêndios:
 - (i) Localizar a fonte do fogo ou fumo (incêndio real ou simulado).
 - (ii) Aplicar procedimentos para a comunicação e coordenação eficazes da tripulação, incluindo a notificação dos membros da tripulação de voo acerca da situação de incêndio.

- (iii) Colocar e activar o PBE instalado ou o dispositivo de simulação PBE aprovado.
- (iv) Manobrar num espaço limitado com visibilidade reduzida.
- (v) Usar com eficácia o sistema de comunicação da aeronave.
- (vi) Identificar o tipo de incêndio.
- (vii) Seleccionar o extintor adequado.
- (viii) Remover adequadamente o extintor do dispositivo de fixação.
- (ix) Preparar, utilizar e descarregar o extintor adequadamente.
- (x) Utilizar técnicas correctas de combate a incêndios segundo o tipo de incêndio.

(2) Exercício de evacuação de emergência:

- (i) Reconhecer e avaliar uma emergência.
- (ii) Assumir uma posição de protecção adequada.
- (iii) Ordenar aos passageiros para assumirem uma posição de protecção.
- (iv) Aplicar procedimentos de coordenação da tripulação.
- (v) Assegurar a activação das luzes de emergência.
- (vi) Avaliar as condições da aeronave.
- (vii) Iniciar a evacuação (dependente de um sinal ou decisão).
- (viii) Instruir os passageiros para desapertarem os cintos de segurança e evacuar.
- (ix) Avaliar a saída e redireccionar, se necessário; abrir uma saída, incluindo o posicionamento de mangas e instruir os voluntários sobre como ajudarem.
- (x) Ordenar os passageiros para evacuarem por uma saída e fugirem para longe da aeronave.
- (xi) Prestar assistência a passageiros com necessidades especiais, tal como deficientes, idosos e pessoas em estado de pânico.
- (xii) Sair efectivamente da aeronave ou dispositivo de treino utilizando pelo menos uma das mangas de evacuação de emergência instaladas.

Nota: O membro da tripulação pode observar as saídas do avião a serem abertas no modo de emergência e a manga de saída ou barco a serem desdobrados e insuflados, ou desempenhar as tarefas que visam alcançar estes resultados.

(c) Cada membro da tripulação de uma aeronave deverá executar exercícios de emergência adicionais durante a instrução inicial e periódica, incluindo o desempenho efectivo dos seguintes exercícios de emergência—

(1) Exercício de saída de emergência:

- (i) Efectuar, antes do voo, a correcta inspecção de cada tipo de saída de emergência e manga de evacuação ou manga-barco (se fizer parte das funções atribuídas ao membro da tripulação de cabina).
- (ii) Desarmar e abrir cada tipo de porta de saída no modo normal.
- (iii) Fechar cada tipo de porta de saída no modo normal.
- (iv) Armar cada tipo de porta de saída no modo de emergência.
- (v) Abrir cada tipo de porta de saída no modo de emergência.
- (vi) Usar o sistema manual de insuflação de mangas para executar ou assegurar a insuflação de mangas ou mangas-barcos.
- (vii) Abrir cada tipo de janela de saída.
- (viii) Remover a corda de salvamento e posicionar-se para a usar.

(2) Exercício com extintor de incêndio manual:

- (i) Efectuar a inspecção pré-voo de cada tipo de extintor de incêndio manual.
- (ii) Localizar a fonte do fogo ou fumo e identificar a classe de fogo.
- (iii) Seleccionar o extintor adequado e remover o mesmo do dispositivo de fixação.
- (iv) Preparar o extintor para uso.
- (v) Utilizar e descarregar efectivamente cada tipo de extintor de incêndio manual.

Nota: Não é necessário combater um incêndio real ou simulado durante este exercício.

Nota: Não é apropriado descarregar agentes extintores de halon durante os exercícios de combate a incêndios, a não ser que estes sejam realizados numa instalação de formação especificamente concebida para evitar que a descarga de halon produza danos ao ambiente. Se não se utiliza este tipo de instalação, outros agentes extintores de incêndio que não sejam prejudiciais para o ambiente devem ser usados durante os exercícios.

- (vi) Utilizar técnicas correctas de combate a incêndios segundo o tipo de incêndio.
- (vii) Aplicar procedimentos para a comunicação e coordenação eficazes da tripulação, incluindo a informação aos membros da tripulação sobre o tipo de incêndio.

(3) Exercício do sistema de oxigénio de emergência:

- (i) Inspecção pré-voo e utilização dos dispositivos de oxigénio portáteis.
- (ii) Utilizar efectivamente as garrafas de oxigénio portáteis, incluindo as máscaras e tubos.
- (iii) Demonstrar verbalmente a operação dos geradores químicos de oxigénio.
- (iv) Preparar-se para o uso e utilizar devidamente o dispositivo de oxigénio, incluindo a colocação e a activação.
- (v) Administrar o oxigénio a si próprio, aos passageiros e às pessoas com necessidades especiais de oxigénio.
- (vi) Utilizar procedimentos adequados para a comunicação e coordenação eficazes da tripulação.
- (vii) Abrir manualmente cada tipo de compartimento da máscara de oxigénio e posicionar as máscaras de oxigénio.
- (viii) Identificar os compartimentos com máscaras de oxigénio extra.
- (ix) Aplicar os procedimentos de acção imediata numa descompressão.
- (x) Restaurar o sistema de oxigénio, se aplicável.
- (xi) Inspecção pré-voo e utilização do PBE.
- (xii) Activar o PBE.

Nota: Vários operadores equipam as suas aeronaves com unidades de PBE aprovadas que guardam em bolsas, também aprovadas, que são fechadas com dois grampos de metal em cada extremidade. Contudo, razões de ordem prática e de custo levam os operadores a utilizar uma bolsa menos durável sem os grampos, para fins de instrução. Como resultado, os pilotos e os membros da tripulação de cabina ficam surpreendidos com o facto de que abrir a bolsa fornecida a bordo requer mais força do que abrir a bolsa na instrução. A Autoridade deve requerer uma instrução dos membros da tripulação que inclua os procedimentos adequados para a utilização do PBE. Nos casos em que as bolsas com grampos sejam usadas para guardar a unidade de PBE, durante a instrução deverá ser realçada a diferença entre a bolsa da instrução e a bolsa a bordo. A bolsa da instrução pode ser fácil de abrir, mas a bolsa a bordo aprovada pode exigir uma força de cerca de 12,7 Kg para abrir os dois grampos.

- (4) Exercício de dispositivo de flutuação:
- (i) Efectuar a inspecção pré-voe do dispositivo de flutuação, se adequado.
 - (ii) Colocar e insuflar os coletes salva-vidas.
 - (iii) Remover a almofada dos assento e usa-la como flutuador.
 - (iv) Demonstrar técnicas de natação usando uma almofada de assento.
- (5) Exercício de amaragem forçada, se aplicável:

Nota: Durante um exercício de amaragem forçada os alunos deverão executar os procedimentos de “antes do impacto” e “após o impacto” para uma amaragem forçada, conforme apropriado ao tipo de operação específico do operador.

- (i) Aplicar procedimentos de coordenação da tripulação, incluindo uma sessão informativa com o comandante para obter informação pertinente sobre a amaragem forçada e transmitir instruções aos membros da tripulação de cabina.
- (ii) Coordenar um período de tempo para a preparação da cabina e dos passageiros.
- (iii) Informar adequadamente os passageiros sobre os procedimentos de amaragem forçada.
- (iv) Assegurar que a cabina esteja preparada, incluindo a segurança da bagagem de mão, lavabos e cozinhas.
- (v) Demonstrar como desdobrar e insuflar correctamente as mangas de evacuação.
- (vi) Demonstrar como desdobrar e insuflar correctamente as mangas-barcos, se aplicável.
- (vii) Remover, posicionar, segurar as mangas-barco à aeronave.
- (viii) Insuflar os barcos.
- (ix) Usar as cordas de salvamento nas saídas sobre as asas.
- (x) Instruir os presentes sobre como ajudarem.
- (xi) Usar as mangas e almofadas de assento como dispositivos de flutuação.
- (xii) Retirar o equipamento de emergência adequado da aeronave.
- (xiii) Subir, devidamente, a bordo dos barcos.
- (xiv) Iniciar procedimentos de gestão relativos aos barcos (ou seja, desprender os barcos da aeronave, aplicar os primeiros socorros, resgatar pessoas na água, e também as rações e equipamento que estejam a flutuar, deitar a âncora de mar, amarrar os barcos uns aos outros, activar o transmissor localizador de emergência ou verificar o seu funcionamento).
- (xv) Iniciar os procedimentos básicos de sobrevivência (ou seja, retirar e utilizar os itens do equipamento de sobrevivência, reparar e manter os barcos, assegurar a protecção contra a exposição, erguer a calote, comunicar a localização, fornecer os primeiros socorros continuados, fornecer sustento).
- (xvi) Utilizar um dispositivo flutuante atado a uma corda para salvar pessoas na água.
- (xvii) Atar os barcos ou mangas-barco uns aos outros.
- (xviii) Usar o cabo-pega no bordo do barco ou manga-barco como pega.
- (xix) Prender os itens do equipamento de sobrevivência.

(d) Cada membro da tripulação de uma aeronave deverá cumprir com os requisitos de exercícios de emergência adicionais durante a instrução inicial e periodica observando os seguintes exercícios de emergência:

- (1) Exercício de remoção e insuflação de barcos salva-vidas, se aplicável:
- (i) Remoção de um barco salva-vidas da aeronave ou dispositivo de treino.
 - (ii) Insuflação de um barco salva-vidas.

- (2) Exercício de transferência de mangas-barco:
- (i) Transferência de cada tipo de manga-barco dobrado de uma porta não utilizável para uma porta utilizável.
 - (ii) Desactivar uma manga-barco numa porta não utilizável.
 - (iii) Redireccionar os passageiros para uma manga-barco utilizável.
 - (iv) Instalação e posicionamento de uma manga-barco numa porta utilizável.
- (3) Exercício de posicionamento, insuflação e separação de mangas e mangas-barco:
- (i) Engatar a barra da manga nos suportes do chão, se aplicavel.
 - (ii) Armar a manga para insuflação automática.
 - (iii) Insuflar as mangas com e sem a pega de soltura rápida (manualmente e automaticamente).
 - (iv) Separar a manga da aeronave para uso como dispositivo de flutuação.
 - (v) Preparar as mangas-barco para insuflação automática.
 - (vi) Separar uma manga-barco da aeronave.
- (4) Exercício de Manga de Evacuação de Emergência:
- (i) Abrir uma saída activada com uma manga de evacuação ou manga-barco com desdobramento e insuflação.
 - (ii) Saída da aeronave via manga de evacuação e fuga para uma distância segura.

NI: 8.J.170 (A) instrução inicial em terra de aeronave - tripulação de voo

(a) Cada titular de um AOC deverá possuir um currículo de instrução inicial em terra de aeronaves para a tripulação de voo aplicável às suas funções, o tipo de operações conduzidas e aeronaves utilizadas. As instruções deverão incluir pelo menos as seguintes matérias gerais—

- (1) Procedimentos de despacho, autorização para voo ou localização de voos do titular do AOC;
- (2) Princípios e métodos para determinar a massa e centragem, e limitações da pista para a descolagem;
- (3) Especificações, autorizações e limitações relativas às operações do titular de um AOC.
- (4) Procedimentos para reconhecer e evitar condições meteorológicas adversas, e procedimentos de voo que deverão ser seguidos ao quando as operações se realizam nas seguintes condições:
 - (i) Formação de gelo.
 - (ii) Nevoeiro.
 - (iii) Turbulência.
 - (iv) Forte precipitação.
 - (v) Tempestades.
 - (vi) Ondulação de vento a baixa altitude e micro-rajadas.
 - (vii) Baixa visibilidade.
 - (viii) Pistas contaminadas.
- (5) Procedimentos de comunicações normais e de emergência e equipamento de navegação incluindo os procedimentos de comunicações do titular do AOC e os requisitos da autorização ATC;
- (6) Procedimentos de navegação usados nas fases de partida da área, em rota, chegada à área, aproximação e aterragem, incluindo as indicações visuais antes da descida e durante a descida abaixo da altura de decisão ou da altitude mínima de descida.
- (7) Formação aprovada em gestão de recursos na cabina de pilotagem;

- (8) Sistemas, procedimentos e fraseologia de controlo de tráfego aéreo;
- (9) Características da performance da aeronave durante todos os regimes de voo, incluindo:
- (i) O uso de cartas, tabelas, dados tabulados e outra informação afim no manual.
 - (ii) Problemas de performance normais, anormais e de emergência.
 - (iii) Factores de limitação da performance meteorológicos e de massa (tais como temperatura, pressão, pistas contaminadas, precipitação, limites de subida ou pista).
 - (iv) Factores de limitação da performance por inoperatividade de equipamento (tais como MEL/CDL, sistema anti-derrapagem inoperativo).
 - (v) Condições operacionais especiais (tais como pistas não pavimentadas, aeródromos de elevada altitude e requisitos de descida progressiva (drift down)).
- (10) Procedimentos normais, anormais e de emergência sobre o tipo de aeronave a ser utilizada.
- (b) Cada titular de um AOC deverá possuir um currículo de instrução inicial em terra de aeronaves para a tripulação de voo aplicável às suas funções, o tipo de operações conduzidas e às aeronaves utilizadas, incluindo pelo menos os seguintes sistemas de uma aeronave:
- (1) Aeronave:
 - (i) Dimensões, raio de viragem, disposição de painéis, configurações da cabina de pilotagem e da cabina de passageiros da aeronave.
 - (ii) Outros sistemas e componentes ou acessórios importantes da aeronave.
 - (2) Instalações de potência:
 - (i) Descrição básica dos motores.
 - (ii) Valores de potencia dos motores.
 - (iii) Componentes do motor tais como engrenagens auxiliares, ignição, óleo, controlo de combustível, características hidráulicas e de ar sangrado.
 - (3) Eléctrico.
 - (i) Fontes de energia eléctrica da aeronave (geradores activados pelo motor, gerador APU, e energia externa);
 - (ii) Barramentos eléctricos;
 - (iii) Disjuntores;
 - (iv) Bateria de aeronave; e
 - (v) Sistemas de alimentação de reserva.
 - (4) Hidráulico.
 - (i) Reservatórios, bombas, acumuladores hidráulicos; filtros, válvulas de controlo, interconectores e actuadores; e
 - (ii) Outros componentes de funcionamento hidraulico.
 - (5) Combustível.
 - (i) Tanques de combustível (localização e quantidades);
 - (ii) Bombas accionadas pelo motor;
 - (iii) Bombas de pressão (booster);
 - (iv) Válvulas e alimentação cruzada do sistema;
 - (v) Indicadores de quantidade; e
 - (vi) Provisões para descarga de combustível.
 - (6) Pneumático.
 - (i) Fontes de ar sangrado (APU ou ar comprimido em terra); e
 - (ii) Métodos de encaminhamento, ventilação e controlo do ar sangrado por via de válvulas, tubos, câmaras, e dispositivos de limitação da temperatura e pressão.
 - (7) Ar condicionado e pressurização.
 - (i) Aquecedores, unidades de ar condicionado, ventiladores, e outros dispositivos de controlo do ambiente;
 - (ii) Componentes do sistema de pressurização tais como válvulas de escape de pressão negativa e de descarga; e
 - (iii) Indicadores e comandos de pressurização automática, de reserva e manual.
 - (8) Comandos de voo.
 - (i) Comandos primários (dispositivos de guinada, picada e rolamento);
 - (ii) Comandos secundários (dispositivos de bordo de ataque e bordo de fuga, flaps, e mecanismos de compensação e de amortecimento);
 - (iii) Meios de actuação (directo, indirecto ou comando de voo por sinais eléctricos (fly-by-wire)); e
 - (iv) Dispositivos de redundância.
 - (9) Trem de aterragem.
 - (i) Mecanismo de extensão e retracção do trem de aterragem incluindo a sequência operacional de pernas, portas e dispositivos de bloqueamento, e sistemas de travões e anti-derrapagem, se aplicável;
 - (ii) Mecanismo de controlo de direcção (direcção do trem de nariz ou da fuselagem);
 - (iii) Trem de cauda (Ajustes do rodado de eixo duplo);
 - (iv) Relés de sensor ar/terra; e
 - (v) Indicadores visuais de bloqueio em baixo.
 - (10) Protecção contra o gelo e chuva.
 - (i) Sistemas de remoção de chuva; e
 - (ii) Sistema(s) anti-gelo e ou de degelo que afectem os comandos de voo, motores, sondas de pitot estático, saídas de fluidos, janelas da cabina de pilotagem e estruturas da aeronave.
 - (11) Equipamento e acessórios.
 - (i) Saídas;
 - (ii) Cozinhas;
 - (iii) Sistemas de água e despejos;
 - (iv) Lavabos;
 - (v) Áreas de carga;
 - (vi) Assentos dos membros da tripulação e passageiros;
 - (vii) Anteparas;
 - (viii) Configuração de assentos e de carga; e
 - (ix) Equipamento e acessórios não são de emergência.
 - (12) Equipamento de navegação.
 - (i) Directores de voo;
 - (ii) Indicador de situação horizontal;
 - (iii) Indicador radiomagnético;
 - (iv) Receptores de navegação (GPS, ADF, VOR, OMEGA, LORAN-C, RNAV, radiobaliza (Marker Beacon), DME);
 - (v) Sistemas de inércia (INS, IRS);
 - (vi) Painéis funcionais;
 - (vii) Sistemas de indicação de falhas e comparadores;
 - (viii) Transponders de aeronave;
 - (ix) Radioaltímetros;
 - (x) Radar meteorológico; e
 - (xi) Visualizações de tubo de raios catódicos ou geradas por computador de informação da posição da aeronave e de navegação.

- (13) Sistema automático de voo.
- (i) Piloto automático;
 - (ii) Manetes automáticas de potência;
 - (iii) Sistemas de direcção de voo e de navegação;
 - (iv) Seguimento automático da aproximação;
 - (v) Aterragem com piloto automático; e
 - (vi) Sistemas automáticos de gestão do combustível e performance.
- (14) Instrumentos de voo.
- (i) Disposição do painel;
 - (ii) Instrumentos de voo (indicador de atitude, giroscópio direccional, bússola magnética, indicador da velocidade do ar, indicador da velocidade vertical, altímetros, instrumentos de reserva); e
 - (iii) Fontes de alimentação dos instrumentos, e fontes sensoriais dos instrumentos (por ex., pressão estática do pitot).
- (15) Sistemas de visualização.
- (i) Radar meteorológico; e
 - (ii) Outras visualizações CRT (por ex., lista de verificação, visualizações de navegação vertical ou de navegação longitudinal).
- (16) Equipamento de comunicação.
- (i) Rádios VHF/HF/SAT COM;
 - (ii) Painéis audio;
 - (iii) Intercomunicador de voo e sistemas de comunicação com os passageiros;
 - (iv) Gravador de vozes; e
 - (v) Sistemas de comunicações passivas ar/terra (ACARS).
- (17) Sistemas de aviso.
- (i) Sistemas de aviso sonoro, visual e táctil (incluindo o carácter e grau de urgência relacionado com cada sinal); e
 - (ii) Sistemas anunciadores de aviso e alerta (incluindo os sistemas de aviso de proximidade do solo e de descolagem).
- (18) Protecção contra incêndios.
- (i) Detectores de incêndio e sobreaquecimento, anéis, módulos ou outros meios de fornecer indicações visuais e ou auditivas da detecção de fogo ou sobreaquecimento;
 - (ii) Procedimentos para o uso de manipuladores, sistemas automáticos de extinção e agentes extintores de fogo; e
 - (iii) Fontes de alimentação necessárias para fornecer protecção contra condições de sobreaquecimento e incêndio nos motores, APU, compartimento de carga e alojamento das rodas, cabina de pilotagem, cabina de passageiros e lavabos.
- (19) Oxigénio.
- (i) Sistemas de fornecimento de oxigénio a passageiros, à tripulação e portáteis;
 - (ii) Fontes de oxigénio (gasoso ou sólido);
 - (iii) Redes de distribuição e fluxo;
 - (iv) Sistemas de distribuição automática;
 - (v) Reguladores, níveis de pressão e manómetros; e
 - (vi) Requisitos de manutenção.
- (20) Iluminação.
- (i) Sistemas de iluminação da cabina de pilotagem, cabina de passageiros e exterior;
 - (ii) Fontes de alimentação;
 - (iii) Posições dos interruptores; e
 - (iv) Locais das lâmpadas de iluminação sobresselentes.
- (21) Equipamento de emergência.
- (i) Extintores de incêndio e garrafas de oxigénio;
 - (ii) Estojos de primeiros socorros;
 - (iii) Barcos salva-vidas e bóias salva-vidas;
 - (iv) Machados de emergência;
 - (v) Luzes e saídas de emergência;
 - (vi) Mangas e mangas-barco;
 - (vii) Cordas ou pegas de salvamento; e
 - (viii) Escotilhas, escadas normais e escadas móveis.
- (22) Unidade Auxiliar de Potência (APU).
- (i) Capacidades eléctricas e de sangria de ar;
 - (ii) Interfaces com os sistemas eléctrico e pneumático;
 - (iii) Portas de entrada e condutas de saída de ar;
 - (iv) Abastecimento de combustível.
- (c) Cada titular de um AOC deverá possuir um currículo de instrução inicial em terra de aeronaves para a tripulação de voo aplicável às suas funções, o tipo de operações conduzidas e as aeronaves utilizadas, incluindo pelo menos os seguintes itens de integração de sistemas da aeronave:
- (1) Uso de listas de verificação.
 - (i) Verificações de segurança;
 - (ii) Preparação da cabina de pilotagem (posição de interruptores e fluxo da lista de verificação);
 - (iii) Chamadas e respostas da lista de verificação; e
 - (iv) Sequência da lista de verificação.
 - (2) Planeamento de voo.
 - (i) Planeamento antes do voo e durante o voo.
 - (ii) Limitações de performance (meteorológicas, de massa, e dos itens da MEL/CDL);
 - (iii) Cargas de combustível requeridas;
 - (iv) Planeamento relativo às condições meteorológicas (requisitos para mínimos de descolagem inferiores aos normais ou alternativos).
 - (3) Sistemas de visualização:
 - (i) Radar de tempo.
 - (ii) Visualizadores de tubos de raios catódicos (CRT) (listas de verificação, visualizadores de navegação vertical ou longitudinal)
 - (4) Sistemas de navegação e de comunicações.
 - (i) Verificação antes do voo e funcionamento dos receptores aplicáveis;
 - (ii) Sistemas de navegação de bordo; e
 - (iii) Entrada e recuperação de informação do plano de voo.
 - (5) Voo automático e directores de voo:
 - (i) Sistemas de piloto automático;
 - (ii) Impulso automático;
 - (iii) Sistemas directores de voo, incluindo os procedimentos adequados, indicadores e indicações normais e anormais.

- (6) Familiarização com a cabina de pilotagem:
- (i) Activação dos comandos e interruptores dos sistemas da aeronave, incluindo os interruptores normais, anormais e de emergência; e
 - (ii) Posicionamento dos comandos e indicadores relevantes, luzes ou outros sistemas de aviso e alerta.
- (d) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para a tripulação de voo consiste de, pelo menos, as seguintes horas de instrução programadas baseando-se na aeronave a ser utilizada, a não ser se a Autoridade considere apropriado um número de horas inferior:
- (1) Para os pilotos e os mecânicos de bordo:
 - (i) Avião com motor a pistão - 64 horas.
 - (ii) Avião com motor turbhélice - 80 horas.
 - (iii) Avião com motor turboreactor - 120 horas.
 - (iv) Helicóptero - 64 horas.
 - (v) Aeronave de sustentação por potencia - 80 horas.
 - (vi) Outras aeronaves - 64 horas.

NI: 8.J.170 (B) Instrução inicial em terra de aeronaves - membros da tripulação de cabina

- (a) Cada titular de um AOC deverá possuir um currículo de instrução inicial em terra para os membros da tripulação de cabina aplicável ao tipo de operações conduzidas e às aeronaves utilizadas, incluindo pelo menos as seguintes matérias gerais:
- (1) Familiarização com a aeronave.
 - (i) Características e descrição da aeronave;
 - (ii) Configuração do posto de pilotagem;
 - (iii) Configuração da cabina;
 - (iv) Cozinhas;
 - (v) Lavabos; e
 - (vi) Áreas de armazenagem.
 - (2) Equipamento e acessórios da aeronave.
 - (i) Postos dos membros da tripulação de cabina;
 - (ii) Painéis dos membros da tripulação de cabina;
 - (iii) Assentos de passageiros;
 - (iv) Unidades de serviço de passageiros e painéis de conveniência;
 - (v) Sinais de informação aos passageiros;
 - (vi) Marcas da aeronave; e
 - (vii) Placas da aeronave.
 - (viii) Berços e mesas de baioneta.
 - (3) Sistemas da aeronave.
 - (i) Sistema de pressurização e ar condicionado;
 - (ii) Sistemas de comunicação da aeronave (chamada, intercomunicador e comunicação com os passageiros);
 - (iii) Sistemas eléctrico e de iluminação;
 - (iv) Sistemas de oxigénio (tripulação de voo, observador e passageiros);
 - (v) Sistema de abastecimento de água.
 - (vi) Sistemas de entretenimento e de conveniência.
 - (4) Saídas da aeronave.
 - (i) Informação geral;

- (ii) Saídas com mangas ou mangas-barco (pré-voo e operações normais);
 - (iii) Saídas sem mangas (pré-voo e operações normais); e
 - (iv) Janelas de saídas (pré-voo).
- (5) Comunicação e coordenação entre os membros da tripulação.
- (i) Autoridade do PIC;
 - (ii) Sinais e procedimentos de comunicação de rotina; e
 - (iii) Sessões de informação (briefing) para os membros da tripulação.
- (6) Deveres e procedimentos de rotina dos membros da tripulação.
- (i) Responsabilidades gerais dos membros da tripulação;
 - (ii) Deveres e procedimentos de notificação para uma aeronave específica;
 - (iii) Deveres e procedimentos pré-partida antes do embarque de passageiros;
 - (iv) Deveres e procedimentos relativos ao embarque de passageiros;
 - (v) Deveres e procedimentos antes da movimentação na superfície;
 - (vi) Deveres e procedimentos antes da descolagem aplicáveis a uma aeronave específica;
 - (vii) Deveres e procedimentos durante o voo;
 - (viii) Deveres e procedimentos antes da aterragem;
 - (ix) Deveres e procedimentos relativos ao movimento na superfície e chegada;
 - (x) Deveres e procedimentos após chegada; e
 - (xi) Escalas intermédias.
- (7) Responsabilidades de assistência aos passageiros.
- (i) Responsabilidades gerais dos membros da tripulação;
 - (ii) Bebés, crianças e menores não acompanhados;
 - (iii) Passageiros com necessidade de assistência especial;
 - (iv) Passageiros com necessidade de acomodação especial;
 - (v) Requisitos de acomodação da bagagem de mão;
 - (vi) Requisitos relativos aos assentos de passageiros; e
 - (vii) Requisitos relativos a fumar e não fumar.
- (8) Formação aprovada em Gestão de Recursos da Tripulação (CRM) para os membros da tripulação de cabina.
- (b) Cada titular de um AOC deverá possuir um currículo de instrução inicial em terra para os membros da tripulação de cabina aplicável ao tipo de operações conduzidas e às aeronaves utilizadas, incluindo pelo menos as seguintes matérias específicas relativas à emergência numa aeronave:
- (1) Equipamento de emergência.
 - (i) Sistemas de notificação e comunicação de emergências;
 - (ii) Saídas da aeronave;
 - (iii) Saídas com mangas ou mangas-barco (operação de emergência);
 - (iv) Mangas e mangas-barco numa amarração forçada;
 - (v) Saídas sem mangas (operação de emergência);
 - (vi) Saídas sobre as janelas (operação de emergência);
 - (vii) Saídas com cones de cauda (operação de emergência);
 - (viii) Saídas na cabina de pilotagem (operação de emergência);
 - (ix) Evacuação em terra e equipamento de amarração forçada;
 - (x) Equipamento de primeiros socorros;

- (xi) Sistemas de oxigénio portáteis (garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio, equipamento protector da respiração (PBE));
 - (xii) Equipamento de combate a incêndios;
 - (xiii) Sistemas de iluminação de emergência; e
 - (xiv) Equipamento de emergência adicional.
- (2) Procedimentos e tarefas de emergência.
- (i) Tipos gerais de emergências específicos de uma aeronave, incluindo a coordenação e comunicação entre os membros da tripulação;
 - (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 (por exemplo, iniciadas por um passageiro);
 - (ix) Doença ou lesão;
 - (x) Situações anormais envolvendo passageiros ou membros da tripulação;
 - (xi) Sequestro e actos de interferencia ilícita;
 - (xii) Ameaça de bomba;
 - (xiii) Turbulência;
 - (xiv) Outras situações não usuais, incluindo o conhecimento das tarefas e funções de outros membros da tripulação que digam respeito aos deveres dos próprios membros da tripulação de cabina; e
 - (xv) Acidentes e incidentes anteriores da aeronave.
- (3) Exercícios de emergência específicos da aeronave.
- (i) Exercício de saída de emergência;
 - (ii) Exercício com o extintor de incêndio manual;
 - (iii) Exercício com o sistema de oxigénio de emergência;
 - (iv) Exercício com os dispositivos de flutuação;
 - (v) Exercício de amargem forçada, se aplicável;
 - (vi) Exercício de remoção e insuflação de barco salva-vidas, se aplicável;
 - (vii) Exercício de transferência do embalado de manga-barco, se aplicável;
 - (viii) Exercício de posicionamento, insuflação e separação de manga ou manga-barco, se aplicável; e
 - (ix) Exercício de evacuação de emergência com manga, se aplicável.
- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para os membros da tripulação de cabina inclua uma verificação de competência dada pelo supervisor ou instrutor de terra designado de modo a determinar a aptidão destes para assumir as funções e responsabilidades atribuídas.
- (d) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para os membros da tripulação de cabina consista no mínimo nas seguintes horas programadas de instrução, baseando-se na aeronave a ser utilizada, a não ser que a Autoridade considere apropriado um número de horas inferior:
- (1) Motor a pistão - 8 horas.
 - (2) Motor de turbo-hélice - 8 horas.
 - (3) Turbojacto - 16 horas.
 - (4) Outras aeronaves - 8 horas.

NI: 8.J.170 (C) Instrução inicial em terra de aeronaves – oficial de operações de voo

- (a) Cada titular de um AOC deverá dar instrução inicial em terra de aeronaves aos oficiais de operações de voo que inclua instrução pelo menos nas seguintes matérias:
- (1) Matérias de despacho geral:
 - (i) Regulamentos aplicáveis.
 - (ii) Manual de operações do titular do AOC.
 - (iii) Especificações das operações do titular do AOC.
 - (iv) Boletins meteorológicos: interpretação, fontes disponíveis, variações sazonais, reais e previstas.
 - (v) Comunicações, incluindo normais e de emergência.
 - (vi) Meteorologia, incluindo efeitos na recepção de rádio.
 - (vii) Condições meteorológicas adversas.
 - (viii) Avisos aos aviadores (Notams).
 - (ix) Cartas e publicações de navegação.
 - (x) Responsabilidades conjuntas do oficial de operações de voo e do piloto.
 - (xi) Procedimentos de coordenação do ATC.
 - (xii) Familiarização com a área de operação, incluindo classes de espaço aéreo e áreas especiais de navegação.
 - (xiii) Características dos aeródromos especiais.
 - (2) Características das aeronaves:
 - (i) Preparação das aeronaves para voos específicos.
 - (ii) Características de performance e operação das aeronaves.
 - (iii) Equipamento de navegação, incluindo particularidades e limitações.
 - (iv) Equipamento de comunicação e aproximação por instrumentos.
 - (v) Equipamento de emergência.
 - (vi) Disposições do AFM ou RFM aplicáveis às funções relativas a aeronaves.
 - (vii) MEL/CDL.
 - (viii) Instrução pertinente relativa ao equipamento.
 - (3) Procedimentos relativos às operações:
 - (i) Fenómenos meteorológicos adversos (ondulação de vento, turbulência em ar limpo e tempestades).
 - (ii) Cálculos de massa e centragem e procedimentos de controlo da carregamento.
 - (iii) Cálculos de performance da aeronave, incluindo limitações de peso na descolagem com base nas limitações da pista de partida e pista de chegada, nas limitações em rota e também nas limitações de falha de motor.
 - (iv) Procedimentos de planeamento de voo, incluindo a selecção de rotas, o tempo de voo e a análise dos requisitos de combustível.
 - (v) Preparação da autorização para o despacho.
 - (vi) Sessões de informação para os membros da tripulação.
 - (vii) Procedimentos de supervisão dos voos.
 - (viii) Procedimentos da MEL e CDL.
 - (ix) Execução manual de todos os procedimentos requeridos em caso de perda das capacidades automáticas.
 - (x) Instrução nas áreas geográficas adequadas.
 - (xi) Procedimentos relativos ao ATC e instrumentos, e procedimentos de espera em terra e de controlo central do movimento.

(xii) Procedimentos de radiocomunicações e telefone.

(4) Procedimentos anormais e de emergência.

(i) Prestar assistência à tripulação de voo numa emergência.

(ii) Alerta aos organismos públicos, da companhia e privados apropriados.

(5) Gestão de recursos da tripulação (CRM).

Nota: A NI: 8.J.160 contém os itens da formação em CRM.

(6) Mercadorias perigosas.

Nota: A NI: 8.J.150 contém os itens da formação em mercadorias perigosas.

(7) Segurança.

Nota: Ver § 8.J.155.

(8) Instrução em diferenças de aeronaves.

Nota: A NI: 8.J.185 contém os itens de instrução em diferenças de aeronaves.

(b) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para os oficiais de operações de voo inclua uma verificação de competência ministrada por um supervisor de despacho ou instrutor de terra devidamente qualificado que demonstre o conhecimento e aptidões requeridos.

(c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para os oficiais de operações de voo consista no mínimo nas seguintes horas programadas de instrução com base na aeronave a ser utilizada, a não ser que a Autoridade considere apropriada uma redução:

(1) Aeronave de motor a pistão – 30 horas.

(2) Aeronave de motor de turbo-hélice – 40 horas.

(3) Aeronave de motor a turboreacção – 40 horas.

(4) Outras aeronaves – 30 horas.

NI: 8.J.175 Instrução inicial em voo de aeronaves

(a) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em voo de um piloto inclua no mínimo o seguinte:

Nota: A instrução em pode ser conduzida numa aeronave adequada ou num simulador de treino adequado (o simulador deverá ter capacidade de aterragem). A = Avião, H = Helicóptero.

(1) Preparação

(i) Inspeção visual (para as aeronaves com um engenheiro de voo, uso de representação gráfica autorizada), A e H;

(ii) Procedimentos pré-rolagem, A e H;

(iii) Limitações de performance;

(2) Operações na superfície:

(i) Reboque para atrás

(ii) Rolagem em marcha atrás, se aplicável ao tipo de operação a ser conduzida

(iii) Arranque;

(iv) Rolagem;

(v) Verificações antes da decolagem.

(3) Decolagem:

(i) Normal;

(ii) Com vento cruzado;

(iii) Rejeitada;

(iv) Falha de motor após a V_1 ;

(v) Com mínimos inferiores aos mínimos normalizados, se aplicável ao tipo de operação a ser conduzida;

(4) Subida:

(i) Normal;

(ii) Um motor inoperativo durante a subida para uma altitude em rota

(5) Em rota:

(i) Voltas apertadas;

(ii) Aproximações em perda (configurações de descolagem, em rota e aterragem);

(iii) Paragem dos motores durante o voo;

(iv) Novo arranque dos motores durante o voo;

(v) Características do manejo a alta velocidade.

(6) Descida:

(i) Normal;

(ii) Velocidade máxima;

(7) Aproximações:

(i) Procedimentos VFR;

(ii) Aproximação visual com 50% de perda de potência dos motores disponíveis;

(iii) Aproximação visual com avaria de slat ou flap;

(iv) Aproximações de precisão IFR (ILS normal e ILS com um motor inoperativo)

(v) Aproximações de não precisão IFR (NDB normal e VOR normal)

(vi) Aproximação de não precisão com um motor inoperativo (procedimentos de curso traseiro do LOC, SDF/LDA, GPS, TACAN e procedimentos de aproximação em circuito)

Nota: O simulador deverá estar qualificado para a instrução ou verificação em relação à manobra de aproximação em circuito.

(vii) Aproximação falhada a partir de uma aproximação de precisão;

(viii) Aproximação falhada a partir de uma aproximação de não precisão;

(ix) Aproximação falhada com falha de motor.

(8) Aterragens:

(i) Normal com um mau ajuste do compensador de profundidade (apenas aviões de pequeno porte);

(ii) Normal a partir de uma aproximação de precisão por instrumentos;

(iii) Normal a partir de uma aproximação de precisão por instrumentos com o motor mais crítico inoperativo;

(iv) Normal com 50% de perda de potência dos motores disponíveis;

(v) Normal com uma avaria de flap/slat;

(vi) Aterragens rejeitadas;

(vii) Com vento cruzado;

(viii) Reversão manual e aumento do controlo degradado;

(ix) Pista curta e pista de superfície branda (apenas aviões de pequeno porte);

(x) Águas geladas e agitadas (hidroaviões apenas);

(9) Após a aterragem:

(i) Estacionamento;

(ii) Evacuação de emergência;

(iii) Atracagem, amarração e uso de rampa (hidroaviões apenas);

(10) Outros procedimentos de voo durante qualquer fase no ar:

- (i) Espera;
- (ii) Acumulação de gelo na estrutura da aeronave;
- (iii) Evasão de perigos aéreos;
- (iv) Ondulação de vento (windshear), micro-rajadas;

(11) Procedimentos normais, anormais e alternativos relativos aos sistemas durante qualquer fase:

- (i) Pneumático e pressurização;
- (ii) Ar condicionado;
- (iii) Combustível e óleo;
- (iv) Eléctrico;
- (v) Hidráulico;
- (vi) Comandos de voo;
- (vii) Sistemas anti-gelo e de degelo;
- (viii) Piloto automatic;
- (ix) Sistemas de orientação de gestão de voos e ou auxílios automáticos ou outros para aproximação e aterragem;
- (x) Dispositivos de aviso de perda, dispositivos anti-perda, e sistemas de aumento da estabilidade;
- (xi) Radar meteorológico de bordo;
- (xii) Avarias do sistema de instrumentos de voo;
- (xiii) Equipamento de comunicações;
- (xiv) Sistemas de navegação;

(12) Procedimentos relativos aos sistemas de emergência durante qualquer fase:

- (i) Incêndios a bordo de aeronaves;
- (ii) Controlo do fumo;
- (iii) Avarias dos grupos motores;
- (iv) Descarga de combustível em voo;
- (v) Sistemas eléctrico, hidráulico e pneumático;
- (vi) Avaria do sistema de controlo de voo;
- (vii) Avaria do sistema de trem de aterragem e de flaps.

(b) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução em terra de um engenheiro de voo inclua pelo menos o seguinte:

- (1) Instrução e e prática nos procedimentos relacionados com o desempenho dos deveres e funções de engenheiro de voo. Esta instrução e a prática podem ser concluídas durante o voo, ou num dispositivo de simulador de voos.
- (2) Uma verificação de proficiência conforme especificado na Secção 8.J.1115.

(c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em voo para pilotos e engenheiros de voo consista pelo menos nas seguintes horas programadas de instrução com base na aeronave a ser utilizada, a não ser que a Autoridade considere apropriado uma redução:

- (1) Para um formando, seja numa aeronave ou em dispositivos de treino simulador de voo:
 - (i) Aeronave de motor a pistão - PIC: 14 horas; CP: 14 horas; e FE: 12 horas.

(ii) Aeronave de motor turbo-hélice - PIC: 15 horas; CP: 15 horas; e FE: 12 horas.

(iii) Aeronave de motor turbojacto - PIC: 20 horas; CP: 16 horas; e FE: 12 horas.

(iv) Outras aeronaves—PIC e CP: 14 horas.

(2) Para dois pilotos num dispositivo de treino simulador de voo:

(i) Aeronave de motor a pistão —PIC: 24 horas; CP: 24 horas; e FE: 20 horas.

(ii) Aeronave de motor turbo-hélice — PIC: 24 horas; CP: 24 horas; e FE: 20 horas.

(iii) Aeronave de motor turbojacto —PIC: 28 horas; CP: 28 horas; e FE: 20 horas.

(iv) Outras aeronaves - PIC e CP: 24 horas.

NI: 8.J.180 Instrução inicial sobre operações especializadas

(a) Cada titular de um AOC deverá proporcionar instrução inicial sobre operações especializadas para assegurar que cada piloto e oficial de operações de voo esteja qualificado no tipo de operação que realiza e em quaisquer equipamentos, procedimentos ou técnicas, novos ou especializados, tais como:

(1) Navegação de longa distancia:

(i) Conhecimento dos procedimentos de navegação especializada, tais como MNPS, NPAC;

(ii) Conhecimento de equipamento especializado, tal como INS, LORAN, GPS.

(2) Aproximações de CAT II e CAT III;

(i) Equipamento, procedimentos e práticas especiais;

(ii) Uma demonstração de competência;

(3) Operação de descolagem a baixa visibilidade:

(i) Requisitos de pista e iluminação;

(ii) Descolagens rejeitadas a, ou próximo, da V_1 com uma falha do motor mais crítico;

(iii) Operações de rolagem;

(iv) Procedimentos para evitar incursões na pista em condições de baixa visibilidade;

(4) Operações prolongadas com aviões bimotores:

(5) Aproximações utilizando um radar de bordo;

(6) Piloto automático em vez de co-piloto;

NI: 8.J.185 Diferenças relativas a aeronaves – oficial de operações de voo

(a) Cada titular de um AOC deverá proporcionar instrução sobre diferenças relativas a aeronaves aos oficiais de operações de voo se o operador possuir variantes do mesmo tipo de aeronave, que inclua pelo menos o seguinte:

(1) Procedimentos de operações:

(i) Operações em presença de fenómenos meteorológicos adversos, incluindo turbulência em ar limpo, ondulação de vento e tormentas;

(ii) Cálculos de massa e centragem e procedimentos de controlo do carregamento;

(iii) Cálculos de performance das aeronaves, incluindo as limitações da massa à descolagem com base nas limitações da pista de partida, da pista de chegada em rota, e as limitações em rota, para além das limitações com motor inoperativo;

(iv) Procedimentos de planeamento de voo, incluindo a selecção de rotas, o tempo de voo e a análise dos requisitos de combustível,;

- (v) Preparação da autorização para o despacho;
- (vi) Sessões de informação para os membros da tripulação;
- (vii) Procedimentos para a supervisão de voo;
- (viii) Resposta da tripulação de voo a várias situações de emergência, incluindo a assistência que o oficial de operações de voo da aeronave possa fornecer em cada situação;
- (ix) Procedimentos relativos à MEL e CDL;
- (x) Execução manual de procedimentos requeridos em caso de perda de capacidades automáticas;
- (xi) Instrução nas áreas geográficas adequadas;
- (xii) Procedimentos relacionados com o ATC e os instrumentos, incluindo procedimentos de espera em de terra e controlo central de afluência; e
- (xiii) Procedimentos de radiocomunicações e telefone.

(2) Procedimentos de emergência:

- (i) Acções adoptadas para ajuda à tripulação de voo; e
- (ii) Notificação ao titular do AOC e à Autoridade.

NI: 8.J.1100 Verificações de proficiência na aeronave e instrumentos - piloto

- (a) As verificações de proficiência em aeronaves e instrumentos para o PIC e o CP devem incluir as seguintes operações e procedimentos listados na Parte 2, em cada tipo ou variante de tipo de aeronave.
- (b) As fases de avaliação oral e em voo de uma verificação de proficiência não devem ser conduzidas simultaneamente.
- (c) Se o examinador determinar que o desempenho de um candidato é insatisfatório, o examinador pode terminar a verificação em voo de imediato ou, com a concordância do candidato, continuar com a verificação em voo até os restantes pontos serem concluídos.
- (d) Se a verificação tiver de ser terminada (por motivos de ordem mecânica ou outros) e ainda existirem pontos que têm de ser repetidos, o examinador deverá emitir uma carta de interrupção, válida por 60 dias, indicando as áreas de operação específicas que tenham sido concluídas com sucesso.
- (e) A conclusão satisfatória de uma verificação de proficiência, após a conclusão de um programa aprovado de instrução de operador aéreo para o tipo particular de aeronave, satisfaz o requisito de um teste de perícia para a qualificação de tipo de aeronave se:
 - (1) Essa verificação de proficiência inclui todos os procedimentos e manobras requeridos para um teste de perícia para a qualificação de tipo;
 - (2) As verificações de proficiência devem ser realizadas por um examinador autorizado pela Autoridade.

NI: 8.J.1110 Emparelhamento dos membros da tripulação com pouca experiência: transporte aéreo comercial

- (a) As situações designadas como críticas pela Autoridade, em aeródromos designados como especiais pela Autoridade ou pelo titular do AOC incluem—
 - (1) O valor de visibilidade predominante no boletim meteorológico mais recente para o aeródromo é de 1 200 m ou abaixo;
 - (2) O alcance visual na pista a ser utilizada é de 1 200 m (4 000 pés);
 - (3) A pista a ser utilizada tem água, neve, neve derretida ou condições similares que podem afectar de modo adverso a performance do avião;
 - (4) A acção de travagem na pista a ser utilizada tem uma classificação inferior a “bom”;

- (5) A componente de vento cruzado para a pista a ser utilizada é superior a 15 nós;
- (6) Foi reportada ondulação de vento (windshear) na proximidade do aeródromo; ou
- (7) Qualquer situação em que o PIC determine que é prudente exercer a sua própria discricção.

(b) As circunstâncias que seriam normalmente consideradas para o desvio do tempo de voo mínimo de operação em linha requerido, incluem as seguintes:

- (1) Um titular de um AOC recém certificado não tem ao serviço quaisquer pilotos que cumpram com os requisitos mínimos de tempo de voo;
- (2) Um titular de um AOC já existente adiciona à sua frota um tipo de avião que não foi anteriormente certificado para uso nas suas operações; ou
- (3) Um titular de um AOC já existente estabelece um novo domicílio para o qual este nomeia pilotos que terão de se qualificar nos aviões utilizados a partir desse domicílio.

NI: 8.J.1120 Verificações de competência: membros da tripulação de cabina

- (a) Os verificadores deverão conduzir verificações de competência dos membros da tripulação de cabina para demonstrar que o nível de proficiência dos candidatos é suficiente para desempenhar com sucesso as tarefas e deveres atribuídos.
- (b) Um supervisor ou inspector qualificado, aprovado pela Autoridade, deverá observar e avaliar as verificações de competência dos membros da tripulação de cabina.
- (c) Os verificadores deverão incluir durante cada verificação de competência de um membro da tripulação de cabina uma demonstração de conhecimentos de:
 - (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 amaragem;
 - (v) Saídas sem mangas (operação de emergência);
 - (vi) Janelas de saída (operação de emergência);
 - (vii) Saídas com cones de causa (operação de emergência);
 - (viii) Saídas da cabina de pilotagem (operação de emergência);
 - (ix) Evacuação em terra e equipamento de amaragem forçada;
 - (x) Equipamento de primeiros socorros;
 - (xi) Sistemas portáteis de oxigénio (garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio, equipamento protector 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) Amaragem 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 protector da respiração; e
 - (v) Manuseamento real dos extintores de incêndio.
- (4) Gestão de recursos da tripulação:
- (i) Capacidade de tomada de decisões;
 - (ii) Sessões de informação e fomento de uma comunicação aberta;
 - (iii) Instrução relativa à indagação, argumentação e assertividade; e
 - (iv) Gestão da carga de trabalho.
- (5) Mercadorias perigosas:
- (i) Reconhecimento e transporte de mercadorias perigosas;
 - (ii) Embalagem, marcação e documentação adequadas; e
 - (iii) Instruções relativas às características de compatibilidade, carregamento, armazenagem e manuseamento.
- (6) Segurança:
- (i) Sequestro; e
 - (ii) Passageiros desordeiros.

NI: 8.J.1125 Verificações de competência: oficiais de operações de voo

- (a) Os verificadores deverão conduzir as verificações de competência para oficiais de operações de voo para demonstrar que o nível de proficiência do candidato é suficiente para assegurar o desfecho satisfatório de todas as operações de despacho.
- (b) Um supervisor qualificado ou um inspector, aprovado pela Autoridade, deverá conduzir e avaliar as verificações de competência dos oficiais de operações de voo.
- (c) Cada verificação de competência de um oficial de operações de voo deverá incluir:
 - (1) Uma avaliação de todos os aspectos da função de despacho;
 - (2) Uma demonstração de conhecimento e capacidades em situações normais e não normais; e
 - (3) Uma observação do despacho de voos reais.

- (d) Cada verificador de um recém contratado oficial de operações de voo deverá incluir durante as verificações de competência iniciais uma avaliação de todas as áreas geográficas e tipos de aeronaves que o oficial de operações de voo estará qualificado para despachar.
- (e) Nota: O supervisor pode aprovar uma verificação de competência de tipos representativos de aeronaves quando, na opinião do supervisor, uma verificação que inclua todos os tipos é impraticável ou desnecessário.
- (f) Os verificadores podem limitar as verificações de competência inicial no equipamento e transição apenas ao despacho dos tipos de aeronave em que o oficial de operações se esteja a qualificar (a menos que a verificação vá contar simultaneamente como uma verificação recorrente).
- (g) Cada verificador de oficiais de operações de voo deverá incluir, durante as verificações de competência de qualificação e recorrentes, uma amostra representativa de aeronaves e rotas nas quais o oficial de operação de voo mantém uma qualificação vigente.
- (h) A Autoridade requer verificações de competência em operações especiais antes que um oficial de operações seja qualificado em ETOPS ou outras operações especiais autorizadas pela Autoridade.

NI: 8.J.1165 Instrução periódica: tripulação de voo

- (a) Cada titular de um AOC deverá estabelecer um programa de instrução periódica para todos os membros da tripulação de voo no manual de operações do titular do AOC e deverá ter o mesmo aprovado pela Autoridade.
- (b) Cada membro da tripulação de voo deverá receber a instrução periódica relevante para o tipo ou variante de aeronave na qual esteja certificado para exercer e para a posição de membro da tripulação em questão.
- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução periódica é ministrada por pessoal devidamente qualificado.
- (d) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução periódica em terra dos membros da tripulação de voo inclua pelo menos o seguinte:
 - (1) Matérias gerais:
 - (i) Procedimentos de localização de voos;
 - (ii) Princípios e método para determinar as limitações de massa e centragem e de pista;
 - (iii) Meteorologia, para garantir conhecimentos práticos de fenómenos meteorológicos incluindo os princípios de sistema frontal, formação de gelo, nevoeiro, tormentas, ondulação de vento e situações meteorológicas a grande altitude;
 - (iv) Sistemas e fraseologia de ATC;
 - (v) Navegação e uso de auxílios de navegação;
 - (vi) Procedimentos de comunicação normais e de emergência;
 - (vii) Elementos visuais antes da descida para a MDA;
 - (viii) Revisão de ocorrências, acidentes e incidentes;
 - (ix) Outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto;
 - (2) Sistemas e limitações das aeronaves:
 - (i) Procedimentos normais, anormais e de emergência;
 - (ii) Características de performance da aeronave;
 - (iii) Motores e, se aplicável, hélices;
 - (iv) Principais componentes da aeronave;
 - (v) Principais sistemas da aeronave (ou seja, comandos de voo, sistemas eléctrico, hidráulico e outros sistemas conforme apropriado);
 - (vi) Formação de gelo em terra e requisitos e procedimentos de degelo;

(3) Equipamento e exercícios de emergência:

(i) De 12 em 12 meses:

- (A) Localização e uso de todo o equipamento de segurança e de emergência transportado no avião;
- (B) A localização e uso de todos os tipos de saídas;
- (C) Uso real de um colete salva-vidas se incluído;
- (D) Uso real do equipamento protector da respiração; e
- (E) Manuseamento real dos extintores de incêndio.

(ii) De 3 em 3 anos:

- (A) Operação de todos os tipos de saídas;
- (B) Demonstração do método utilizado para operar uma manga, se instalada; e
- (C) Combate a incêndios utilizando equipamento representativo daquele que é transportado num avião, num incêndio real ou simulado;

Nota: Se os extintores forem de halon, pode ser utilizado um método alternativo que seja aceitável para a autoridade.

- (D) Efeitos do fumo numa área fechada e o uso real de todo o equipamento relevante num ambiente cheio de fumo simulado;
- (E) Manuseamento real ou simulado de dispositivos piro-técnicos, se instalados;
- (F) Demonstração do uso de barcos salva-vidas, se instalados;
- (G) Um exercício de evacuação de emergência;
- (H) Um exercício de amargem forçada, se aplicável; e
- (I) Um exercício de descompressão rápida, se aplicável.

(4) Gestão de recursos da tripulação:

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

(5) Mercadorias perigosas:

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

(6) Segurança:

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

(e) Cada titular de um AOC deverá verificar os conhecimentos relativos a instrução periódica através de um exame escrito ou oral.

(f) Cada titular de um AOC deverá assegurar que o treino em voo periódico de pilotos inclua pelo menos o seguinte:

(1) Preparação:

- (i) Inspeção visual (uso de representação gráfica é autorizado); e
- (ii) Procedimentos pré-rolagem.

(2) Operações na superfície:

- (i) Limitações de performance;
- (ii) Gestão da cabina de pilotagem;
- (iii) Segurança da carga;
- (iv) Reboque em marcha atrás;
- (v) Marcha atrás com potencia;
- (vi) Arranque;
- (vii) Rolagem; e
- (viii) Verificações pré-descolagem.

(3) Descolagem:

- (i) Normal;
- (ii) Com vento cruzado;
- (iii) Rejeitada;
- (iv) Falha de motor após a V_1 ;
- (v) Falha de motor durante o segundo segmento; e
- (vi) Operações de descolagem a baixa visibilidade.

(4) Subida:

- (i) Normal; e
- (ii) Um motor inoperativo durante a subida para uma altitude em rota.

(5) Em rota:

- (i) Voltas apertadas;
- (ii) Aproximações em perda (configurações de descolagem, em rota e aterragem);
- (iii) Paragem de motor durante o voo;
- (iv) Re-arranque do motor durante o voo; e
- (v) Características de manejo a alta velocidade.

(6) Descida:

- (i) Normal; e
- (ii) Velocidade máxima.

(7) Aproximações:

- (i) Procedimentos VFR;
- (ii) Aproximação visual com perda de 50% dos motores disponíveis;
- (iii) Aproximação visual com avaria de alheta sustentadora (slat) e ou flap;
- (iv) Aproximações de precisão em IFR (ILS normal e ILS com um motor inoperativo);
- (v) Aproximações de não precisão em IFR (NDB normal e VOR normal);
- (vi) Aproximação de não precisão com um motor inoperativo (procedimentos de curso traseiro do LOC, SDF/LDA, GPS, TACAN e procedimentos de aproximação em circuito);

Nota: O simulador deverá estar qualificado para instrução e verificação na manobra de aproximação em circuito.

- (vii) Aproximação falhada a partir de uma aproximação de precisão;
- (viii) Aproximação falhada a partir de uma aproximação de não precisão; e
- (ix) Aproximação falhada com falha de motor.

- (8) Aterragens:
- (i) Anormal com uma descompensação do passo (aviões de pequenas dimensões apenas);
 - (ii) Anormal a partir de uma aproximação de precisão por instrumentos;
 - (iii) Anormal a partir de uma aproximação de precisão por instrumentos com o motor mais crítico inoperativo;
 - (iv) Anormal com perda de 50% de potência dos motores disponíveis;
 - (v) Normal com uma avaria de flap e ou slat;
 - (vi) Aterragens abortadas;
 - (vii) Com vento cruzado;
 - (viii) Pista curta ou pista de superfície branda (apenas aeronaves pequenas); e
 - (ix) Águas geladas e ou agitadas (hidroaviões apenas).
- (9) Após a aterragem:
- (i) Estacionamento;
 - (ii) Evacuação de emergência; e
 - (iii) Atracagem, amarração e uso de rampa (hidroaviões apenas).
- (10) Outros procedimentos de voo durante qualquer fase em voo:
- (i) ACAS: uso e manobras de anti-colisão;
 - (ii) Espera;
 - (iii) Acumulação de gelo na estrutura da aeronave;
 - (iv) Evasão de perigos aéreos; e
 - (v) Ondulação de vento e micro-rajadas.
- (11) Procedimentos normais, anormais e alternativos dos sistemas, durante qualquer fase:
- (i) Pneumático/pressurização;
 - (ii) Ar condicionado;
 - (iii) Combustível e óleo;
 - (iv) Eléctrico;
 - (v) Hidráulico;
 - (vi) Comandos de voo;
 - (vii) Sistemas anti-gelo e de degelo;
 - (viii) Sistemas de orientação de gestão de voos e ajudas automáticas ou de outra índole para aproximação e aterragem;
 - (ix) Dispositivos de aviso de perda de velocidade, dispositivos de anti-perda, e sistemas de aumento da estabilidade;
 - (x) Radar meteorológico;
 - (xi) Avaria do sistema de instrumentos de voo;
 - (xii) Equipamento de comunicações;
 - (xiii) Sistemas de navegação;
 - (xiv) Piloto automático;
 - (xv) Auxílios para aproximação e aterragem; e
- (12) Procedimentos dos sistemas de emergência durante qualquer fase—
- (i) Incêndio a bordo;
 - (ii) Controlo do fumo;
 - (iii) Avarias nos grupos motores;
 - (iv) Descarga de combustível em voo;
 - (v) Sistemas eléctrico, hidráulico e pneumático;
 - (vi) Avaria do sistema de controlo de voo; e
 - (vii) Avaria do sistema de flaps e do trem de aterragem.
- (g) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução em de voo periódica de um engenheiro de voo inclua pelo menos o treino de voo especificado na NI: 8.J.175(b).
- (h) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução periódica de um navegador inclua instrução suficiente e uma verificação em voo para garantir a competência em relação aos procedimentos de operação e equipamento de navegação a ser utilizado e a familiarização com a informação de navegação essencial com relação às rotas do titular do AOC que requeiram um navegador.
- (i) O titular do AOC pode combinar a instrução periódica com a verificação de proficiência do titular do AOC.
- (j) Os programas de instrução periódica em terra e em voo podem ser realizados simultaneamente ou em combinado, mas a conclusão de cada um deles deverá se registada em separado.
- NI: 8.J.1170 Instrução periódica normal e de emergência: membros da tripulação de cabina**
- (a) Cada titular de um AOC deverá estabelecer e ter aprovado pela Autoridade um programa de instrução periódica para todos os membros da tripulação de cabina.
- (b) Cada membro da tripulação de cabina deverá receber a instrução periódica em evacuação e outros procedimentos e exercícios normais e de emergência adequados e relevantes para a posição atribuída e para o(s) tipo(s) e ou variante(s) da aeronave em que exerce.
- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que toda a instrução periódica é conduzida por pessoal devidamente qualificado.
- (d) Cada titular de um AOC deverá assegurar que, a cada 12 meses, cada membro da tripulação de cabina receba instrução periódica pelo menos no seguinte:
- (1) Equipamento de emergência:
 - (i) Sistemas de comunicação e notificação de emergência;
 - (ii) Saídas da aeronave;
 - (iii) Saídas com mangas ou mangas-barco (operação de emergência);
 - (iv) Mangas e mangas-barco num amaragem forçada;
 - (v) Saídas sem mangas (operação de emergência);
 - (vi) Janelas de saídas (operação de emergência);
 - (vii) Saídas com cones de cauda (operação de emergência);
 - (viii) Saídas na cabina de pilotagem (operação de emergência);
 - (ix) Evacuação em terra e equipamento de amaragem forçada;
 - (x) Equipamento de primeiros socorros;
 - (xi) Sistemas portáteis de oxigénio (garrafas de oxigénio, geradores químicos de oxigénio, equipamento protector 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) Amaragem 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) De 12 em 12 meses—

Localização e uso de todo o equipamento de segurança e de emergência transportado a bordo;

- (A) A localização e uso de todos os tipos de saídas;
- (B) Uso real de um colete salva-vidas, se instalado;
- (C) Uso real do equipamento protector da respiração; e
- (D) Manuseamento real dos extintores de incêndio.

- (ii) De 3 em 3 anos—

- (A) Operação de todos os tipos de saídas;
- (B) Demonstração do método utilizado para operar com uma manga, se instalada;
- (C) Combate a incêndios utilizando equipamento representativo daquele que é transportado a bordo, num incêndio real ou simulado;

Nota: Se forem utilizados extintores de Halon, pode ser usado um método alternativo que seja aceitável para a Autoridade.

- (D) Efeitos do fumo numa área fechada e o uso real de todo o equipamento relevante num ambiente cheio de fumo, simulado;
- (E) Manuseamento, real ou simulado, de dispositivos pirotécnicos, se instalados;
- (F) Demonstração do uso de coletes salva-vidas, se incluídos;
- (G) Um exercício de evacuação de emergência;
- (H) Um exercício de amaragem forçada, se aplicável;
- (I) Um exercício de descompressão rápida, se aplicável;

(4) Gestão de recursos da tripulação:

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

(5) Mercadorias perigosas:

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

(6) Segurança:

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

- (e) O titular de um AOC pode administrar cada um dos programas de instrução periódica simultaneamente ou em combinado, mas deverá registar a conclusão de cada um deles em separado.

NI: 8.J.1175 Instrução periódica – oficial de operações de voo

- (a) Cada titular de um AOC deverá estabelecer e manter um programa de instrução periódica, aprovado pela Autoridade e estabelecido no manual de operações do AOC, a ser concluído anualmente por cada oficial de operações de voo.

- (b) Cada oficial de operações de voo deverá receber instrução periódica relevante para o(s) tipo(s) e/ou variante(s) de aeronave e operações conduzidas pelo titular do AOC, a qual deverá incluir, pelo menos, as seguintes horas de instrução:

- (1) Aeronave de motor a pistão – 8 horas.
- (2) Aeronave de motor de turbo-hélice – 10 horas.
- (3) Aeronave de motor a turbo reacção – 20 horas.
- (4) Outras aeronaves – 10 horas.

- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que toda a instrução periódica é conduzida por um supervisor de despacho ou instrutor de terra devidamente qualificado.

- (d) O titular de um AOC deverá assegurar que, cada 12 meses, cada oficial de operações de voo receba instrução periódica nas matérias requeridas para a instrução inicial indicada na NI: 8.J.170D, com suficiente detalhe para assegurar a proficiência em cada uma das áreas de instrução especificadas. Os operadores podem optar por fornecer uma cobertura ampla das matérias seleccionadas em qualquer dos ciclos de instrução. Em tais casos, o programa de instrução do operador deve cobrir todas as matérias com o detalhe requerido na qualificação inicial num período de três anos.

- (e) O titular de um AOC deverá manter um registo da conclusão da instrução requerida.

NI: 8.J.1185 Formação do instrutor de voo

- (a) Nenhuma pessoa pode utilizar uma pessoa, nem essa pessoa pode exercer, como instrutor de voo num programa de instrução a não ser que:

- (1) Essa pessoa tenha completado satisfatoriamente a instrução inicial ou de transição como instrutor de voo; e
- (2) Dentro dos 24 meses civis precedentes, essa pessoa tenha dado instrução satisfatoriamente sob a observação de um inspector da Autoridade ou de um piloto verificador do titular do AOC.

- (b) O titular de um AOC pode realizar a verificação de observação de um instrutor de voo, parcial ou totalmente, numa aeronave, num simulador de voo ou num dispositivo de instrução de voo.

- (c) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em terra para instrutores de voo inclui o seguinte:

- (1) Deveres, funções e responsabilidades do instrutor de voo;
- (2) Regulamentos aplicáveis e políticas e procedimentos do titular do AOC;
- (3) Métodos, técnicas e procedimentos adequados para realizar as verificações requeridas;
- (4) Avaliação adequada do desempenho do aluno, incluindo a detecção de:
 - (i) Instrução inadequada e insuficiente, e
 - (ii) Características pessoais de um candidato que possam afectar de modo adverso a segurança;
- (5) Acção correctiva adequada no caso de verificações não satisfatórias;
- (6) Métodos, limitações e procedimentos aprovados para realizar os procedimentos normais, anormais e de emergência na aeronave;

- (7) Excepto para os titulares de uma qualificação de instrutor de voo:
- (i) Os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizagem;
 - (ii) Métodos e procedimentos de ensino; e
 - (iii) A relação instrutor-aluno.
- (d) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução de transição em terra para instrutores de voo inclua os métodos, limitações e procedimentos aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave na qual o instrutor de voo está em transição.
- (e) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial e de transição de voo para instrutores de voo (aeronave), instrutores de engenheiros de voo, e instrutores de navegadores inclua o seguinte:
- (1) As medidas de segurança para as situações de emergência passíveis de ocorrerem durante a instrução.
 - (2) Os resultados possíveis, caso as medidas de segurança não forem aplicadas devidamente, atempadamente, ou não forem executadas durante a instrução.
 - (3) Para o instrutor de voo de pilotos (aeronave):
 - (i) Instrução em voo e prática na condução de instrução em voo a partir dos assentos de piloto à esquerda e à direita, nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos de modo a assegurar a competência como instrutor; e
 - (ii) As medidas de segurança a serem tomadas a partir de um dos assentos de piloto em situações de emergência passíveis de ocorrerem durante a instrução.
 - (4) Para os instrutores de engenheiros de voo e instrutores de navegadores, instrução em voo para assegurar a competência no desempenho das funções atribuídas.
- (f) O titular de um AOC pode cumprir com os requisitos de instrução de voo para instrutores de voo totalmente ou em parte durante o voo, num simulador de voo, ou num dispositivo de instrução de voo, conforme apropriado.
- (g) O titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial e de transição de voo para instrutores de voo (simulador) inclua o seguinte:
- (1) Instrução e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos de modo a assegurar a competência para ministrar a instrução de voo requerida nesta Parte. A instrução e prática deverão ser completadas totalmente ou em parte num simulador de voo ou num dispositivo de instrução de voo.
 - (2) Instrução sobre o funcionamento de simuladores de voo ou dispositivos de instrução de voo, ou ambos, de forma a assegurar a competência para ministrar a instrução de voo requerida nesta Parte.

NI: 8.J.1190 Instrução para o piloto verificador

- (a) Ninguém pessoa utilizar uma pessoa, nem essa pessoa pode exercer como piloto verificador (de aeronave) ou piloto verificador (simulador) num programa de instrução a não ser que, em relação ao tipo de aeronave em questão, essa pessoa tenha cumprido satisfatoriamente as etapas de instrução adequadas para a aeronave, incluindo a instrução periódica e a instrução relativa a diferenças, que são requeridas para exercer como PIC ou engenheiro de voo, conforme aplicável.
- (b) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em de terra para pilotos verificadores inclua o seguinte:
- (1) Deveres, funções e responsabilidades do piloto verificador;
 - (2) Regulamentos aplicáveis e políticas e procedimentos do titular do AOC;
- (3) Métodos, técnicas e procedimentos adequados para realizar as verificações requeridas;
- (4) Avaliação adequada do desempenho do aluno incluindo a detecção de:
- (i) Instrução inadequada e insuficiente, e
 - (ii) Características pessoais de um candidato que possam afectar de modo adverso a segurança;
- (5) Acção correctiva adequada no caso de verificações não satisfatórias; e
- (6) Métodos, limitações e procedimentos aprovados para a aplicação dos procedimentos normais, anormais e de emergência na aeronave.
- (c) A instrução em terra de transição para todos os pilotos verificadores deverá incluir os métodos, limitações e procedimentos aprovados para a aplicação dos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos e aplicáveis à aeronave para a qual o piloto verificador está em transição.
- (d) Relativamente a um piloto verificador, cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial em voo e de transição inclua:
- (1) Instrução e prática na condução de verificações em voo (a partir dos assentos de piloto à esquerda e à direita para os pilotos verificadores) nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos de modo a assegurar a competência para conduzir as verificações em voo;
 - (2) Os resultados possíveis, caso as medidas de segurança não forem aplicadas devidamente, atempadamente, ou não forem executadas durante uma verificação.
 - (3) As medidas de segurança (a serem tomadas a partir de um dos assentos de piloto para os pilotos verificadores) em situações de emergência passíveis de ocorrer durante uma verificação.
- (e) Cada titular de um AOC deverá assegurar aos pilotos verificadores de engenheiros de voo e pilotos verificadores de navegadores de bordo, instrução para assegurar a competência no desempenho dos deveres atribuídos, incluindo:
- (1) As medidas de segurança para as situações de emergência passíveis de ocorrerem durante uma verificação.
 - (2) Os resultados possíveis, caso as medidas de segurança não forem aplicadas devidamente, atempadamente, ou não forem executadas durante uma verificação.
- (f) Cada titular de um AOC deverá assegurar que a instrução inicial e periódica em voo para pilotos verificadores (simulador) inclua:
- (1) Instrução e prática na condução de verificações de voo nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos de modo a assegurar a competência para conduzir as verificações requeridas nesta Parte (a instrução e prática deverão ser completadas num simulador de voo ou num dispositivo de instrução de voo).
 - (2) Instrução sobre o funcionamento de simuladores de voo ou dispositivos de instrução de voo, ou ambos, para garantir a competência em conduzir as verificações requeridas nesta Parte.
- (g) O titular de um AOC pode levar a cabo a instrução de voo para pilotos verificadores totalmente ou em parte numa aeronave, num simulador de voo, ou num dispositivo de instrução de voo, conforme apropriado.
- (h) O titular do AOC deverá registar a instrução no registo de instrução mantido pelo titular de AOC com relação a cada indivíduo.

NI: 8.K.110 Períodos de serviço e descanso

- (i) Cada titular de um AOC, oficial supervisor e membro da tripulação deverá usar os seguintes quadros, conforme apropriado, para consolidar todos os requisitos de ocorrências presentes e programadas em relação ao tempo de voo e períodos de serviço e descanso dos membros da tripulação nas operações de transporte aéreo comercial.

Quadro 1

CONDIÇÕES EXIGIDAS PARA UMA REDUÇÃO NO DESCANSO DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO DE VOO.			
Período de Serviço no Posto de Pilotagem (Horas)	Período de Descanso Normal (Horas)	Período de Descanso Reduzido Autorizado (Horas)	Próximo Período de Descanso no Caso de Redução
Menos de 8	9	8	10
8-9	10	8	11
9 ou mais	11	9	12

Quadro 2

CONDIÇÕES EXIGIDAS PARA UMA REDUÇÃO NO DESCANSO DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO DE CABINA.				
Período de Serviço Programado (Horas)	Membros da Tripulação Extra Exigidos	Período de Descanso Normal (Horas)	Período de Descanso Reduzido Autorizado (Horas)	Próximo Período de Descanso no Caso de Redução
14 ou menos	0	9	8	10
14-16	1	12	10	14
16-18	2	12	10	14
18-20	3	12	10	14

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 15 de Junho de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.



BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.

C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09

Email: incv@govcv.gov.cv

Site: www.incv.gov.cv

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiros são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional.

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série	6.309\$00	4.731\$00

Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página	8.386\$00
1/2 Página	4.193\$00
1/4 Página	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

PREÇO DESTA NÚMERO — 1170\$00