



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 06/2009

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 5 – Navegabilidade dos regulamentos de aviação civil de Cabo Verde, dos regulamentos de aviação civil de Cabo Verde (CV CAR) em versão portuguesa.

Esta nova edição, que segue o novo sistema de numeração dos CV CAR, reflecte, as últimas emendas ao Anexo 8 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e inclui 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 30 de Junho de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

REGULAMENTOS DE AVIAÇÃO CIVIL

CV-CAR PARTE 5

NAVEGABILIDADE

5.A GERAL

5.A.105 Aplicabilidade

(a) Estes regulamentos aplicam-se a todas as pessoas que operam ou efectuam a manutenção de:

- (1) Aeronaves registadas em Cabo Verde, independentemente de onde são operadas;
- (2) Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por uma pessoa titular de uma licença emitida por Cabo Verde, caso em que a manutenção de tais aeronaves deve ser efectuada de acordo com as normas do Estado de Registo, independentemente de onde a manutenção é efectuada;
- (3) Aeronaves de outros Estados Contratantes que operem em Cabo Verde.

(b) Estes regulamentos determinam os requisitos para:

- (1) Certificação original de aeronaves e produtos aeronáuticos;
- (2) Certificados suplementares do tipo;
- (3) Emissão e renovação de um Certificado de Navegabilidade;
- (4) Emissão de um certificado de ruído;
- (5) Navegabilidade contínua de aeronaves e componentes aeronáuticos;
- (6) Requisitos de manutenção e inspecção de aeronaves; e
- (7) Registos e anotações de manutenção

5.A.110 Definições

(a) Para os efeitos da Parte 5, aplicam-se as seguintes definições :

- (1) **Certificado de tipo.** Documento expedido por um Estado Contratante para definir o desenho de um tipo de aeronave e certificar que o dito desenho satisfaz os requisitos pertinentes de aeronavegabilidade do Estado.
- (2) **Directiva de navegabilidade.** Informação de navegabilidade contínua que se aplica aos seguintes produtos: aeronaves, motores de aeronaves, hélices e dispositivos. Uma directiva de navegabilidade é obrigatória se emitida pelo Estado de Desenho.

(3) **Grande modificação.** Grande modificação significa uma modificação que não figura na lista das especificações da aeronave, do motor ou das hélices da aeronave – (1) que pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros factores que tenham a ver com a aeronavegabilidade ou (2) que não se pode efectuar mediante operações elementares. Descrito na N.I: 5.A.110 (a) (3).

(4) **Grande reparação.** Grande reparação significa uma reparação: (1) que, realizada indevidamente, pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros aspectos que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou (2) que não se realiza de conformidade com as práticas aceites, ou não pode realizar-se mediante operações elementares. Descrito na N.I: 5.A.110(a)(4).

(5) **Manutenção.** Execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma ou várias das seguintes tarefas: revisão geral, inspecção, substituição de peças, rectificação de defeitos e incorporação de uma modificação ou reparação.

(6) **Manutenção preventiva.** Operações simples ou menores de conservação e a substituição de pequenas peças standard que não requerem operações complexas de montagem. Descrita na N.I: 5.A.110(a)(6).

(7) **Modificação.** A modificação de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado.

(8) **Peça de vida limitada.** Qualquer peça para a qual um limite de substituição obrigatória seja especificado no desenho do tipo, nas instruções de navegabilidade contínua, ou no manual de manutenção.

(9) **Produto aeronáutico.** Qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, ou sub-conjunto, dispositivo, material, parte ou componente a ser instalada nela.

(10) **Reconstrução.** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade quando se tenha desmontado, limpadado, inspeccionado segundo permitido, reparado conforme necessário, montado de novo e ensaiado com as mesmas tolerâncias e limites que um produto novo, mediante o uso de peças novas ou usadas que respeitem as tolerâncias e limites de peças novas.

(11) **Reparação.** Restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente, quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso.

(12) **Requisitos de navegabilidade apropriados.** Os códigos de navegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adoptados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em consideração.

(13) **Revisão geral (overhaul).** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico mediante a utilização de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade, incluindo os trabalhos de desmontagem, limpeza e inspecção permitidos, as reparações necessárias e uma nova montagem, e ensaiados de conformidade com normas vigentes e dados técnicos, ou com normas actuais e dados técnicos aceitáveis para a Autoridade, que tenham sido estabelecidos e documentados pelo Estado de desenho, o titular do certificado de tipo, o certificado suplementar de tipo ou uma aprovação de materiais, partes, processos ou dispositivos de conformidade com uma Ordem técnica standard (TSO).

(14) **Validar (um Certificado de Navegabilidade).** Acção levada a cabo pelo Estado Contratante, como alternativa à emissão do próprio Certificado de Navegabilidade, ao aceitar um Certificado de Navegabilidade emitido por outro Estado Contratante como o equivalente ao seu próprio Certificado de Navegabilidade.

5.A.115 Abreviaturas

(a) São utilizados na Parte 5 as seguintes abreviaturas:

- (1) AOC – Certificado de Operador Aéreo
- (2) OMA – Organização de Manutenção Aprovada
- (3) MEL – Lista de Equipamento Mínimo
- (4) PIC – Piloto comandante
- (5) PMA – Aprovação do Fabricante de Partes
- (6) STC – Certificado Suplementar do Tipo
- (7) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves
- (8) TSO – Norma Técnica Standard

5.B CERTIFICAÇÃO ORIGINAL DE AERONAVES E PRODUTOS AERONÁUTICOS**5.B.105 Código de navegabilidade aplicável**

(a) Até Cabo Verde desenvolver um Código de Navegabilidade completo, os requisitos obrigatórios e padrões de concepção do Estado de Desenho aplicam-se a todas as aeronaves registadas em Cabo Verde;

(b) A Autoridade fará aplicar o Código de Navegabilidade completo e detalhado emitido pelo Estado de Desenho, desde que:

- (1) O Estado de emissão seja um Estado Contratante da ICAO;
- (2) O Código de Navegabilidade respeite as normas e practicas recomendadas do Anexo 8 da ICAO;
- (3) Uma cópia dos regulamentos que conformam o Código de Navegabilidade, publicados na lingua Inglesa, seja fornecida com a candidatura ao Certificado de Aceitação do Tipo;
- (4) Exista um método satisfatório de actualização da cópia da Autoridade dos regulamentos que conformam o Código de Navegabilidade, durante o tempo em que a aeronave esteja registada em Cabo Verde;

(c) Os Códigos de Navegabilidade que são aceites e aplicados pela Autoridade na determinação da emissão de um certificado de navegabilidade e de navegabilidade contínua são os:

- (1) Da Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos;
- (2) Da Agência Europeia para a Segurança da Aviação;
- (3) Do Ministério dos Transportes do Canada.

5.B.110 Certificados do tipo e certificados de aceitação do tipo

(a) A Autoridade não irá emitir certificados do tipo, certificados de produção ou outras aprovações afins relativamente a aeronaves e produtos aeronáuticos até ser submetido uma candidatura e a Autoridade tiver aprovado os regulamentos ou as disposições para a emissão de um certificado de navegabilidade, ou um documento de navegabilidade apropriado para o produto em questão.

(b) Um candidato que pretenda importar um primeiro tipo de aeronave ou de produto aeronáutico para Cabo Verde deverá solicitar à Autoridade a emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo, num formulário e do modo determinado pela Autoridade;

(c) A Autoridade pode aceitar um certificado do tipo ou um documento equivalente emitido pelo Estado de Desenho a respeito de uma aeronave ou de um componente da aeronave se:

- (1) O certificado do tipo ou o documento equivalente tiver sido emitido com base num Código de Navegabilidade reconhecido pela Autoridade; ou
- (2) Uma avaliação técnica, tendo como referencia um código de navegabilidade reconhecido, da concepção, materiais, equipamento de construção, performance e manutenção da aeronave ou componente da aeronave tiver sido realizada pela Autoridade e tido em como:
 - (i) Cumpre com os padrões exigidos do código de navegabilidade reconhecido;
 - (ii) Está em conformidade com quaisquer outros requisitos determinados pela Autoridade;
- (3) A aeronave ou o produto aeronáutico para o qual se pretende o Certificado de Aceitação do Tipo cumprir com os requisitos destes regulamentos.

(d) A Autoridade pode recusar a emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo se considerar que tal emissão é contrária ao interesse público, caso em que a Autoridade fará notificar por escrito o candidato das razões para a recusa;

(e) Com a aceitação do Certificado do Tipo pela Autoridade, a Autoridade pode, antes da emissão do certificado de navegabilidade regular ou especial, requerer ao candidato que cumpra com quaisquer requisitos adicionais conforme determinados pela Autoridade.

(f) Neste regulamento, “Código de Navegabilidade reconhecido” significa os padrões relativamente à concepção, materiais, equipamento de construção, performance e manutenção das aeronaves e dos componentes de aeronaves emitidos pelo Estado de Desenho e aceites e determinados pela Autoridade.

5.C ACEITAÇÃO DE CERTIFICADOS SUPLEMENTARES DO TIPO

(a) Qualquer pessoa que altere um produto introduzindo uma alteração importante no desenho do tipo, mas não tão grande que necessite de efectuar uma nova candidatura para a obtenção do certificado do tipo, deverá candidatar-se a um Certificado Suplementar do Tipo junto da agência reguladora do Estado de Desenho que aprovou o certificado do tipo para o produto em questão, ou junto do Estado de Registo da aeronave desde que o Estado de Registo tenha capacidade técnica para avaliar a mudança proposta de acordo com desenho do tipo. O candidato deverá efectuar a candidatura de acordo com os procedimentos determinados por esse Estado.

(b) Depois da emissão de um Certificado Suplementar do Tipo pelo Estado de Desenho, essa mesma pessoa deverá requerer junto da Autoridade a aceitação do Certificado Suplementar do Tipo num formulário e do modo determinado pela Autoridade.

5.D EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDADE**5.D.105 Aplicabilidade**

(a) Esta Sub-Parte determina os procedimentos necessários para a emissão de certificados de navegabilidade e outras certificações relativas a produtos aeronáuticos registados em Cabo Verde.

(b) A Autoridade fará emitir um certificado de navegabilidade relativamente a uma aeronave registada em Cabo Verde com base em provas satisfatórias de que a aeronave cumpre com os aspectos de concepção dos requisitos de navegabilidade apropriados (certificado do tipo).

5.D.110 Elegibilidade

(a) Qualquer proprietário registado de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou agente do proprietário, pode candidatar-se a um certificado de navegabilidade para essa aeronave.

(b) Antes de qualquer aeronave poder ser registada em Cabo Verde, deve possuir um Certificado de Aceitação do Tipo emitido pela Autoridade.

(c) Uma candidatura a um certificado de navegabilidade deverá ser redigida num formulário e de um modo aceitável para a Autoridade.

5.D.115 Identificação de aeronaves

(a) Cada candidato a um certificado de navegabilidade deverá demonstrar que a aeronave possui placas de identificação apropriadas.

5.D.120 Classificação de certificados de navegabilidade

(a) Um certificado de navegabilidade regular deverá ser emitido em relação às aeronaves da categoria e modelo específicos e designadas pelo Estado de Desenho no certificado do tipo. São os seguintes, os tipos de certificados de navegabilidade regulares:

- (1) Normal;
- (2) Utilitário;
- (3) Acrobático;
- (4) Transporte;
- (5) Balão;
- (6) Outro.

(b) Um certificado de navegabilidade especial deverá ser emitido em relação às aeronaves que não cumpram com os requisitos do Estado de Desenho para a emissão de um certificado de navegabilidade regular. Os tipos de certificados de navegabilidade especial incluem:

- (1) Restrito;
- (2) Autorização especial de voo;
- (3) Outros.

5.D.125 Emissão ou validação de um certificado de navegabilidade regular

(a) A Autoridade fará emitir ou validar um certificado de navegabilidade regular se:

- (1) O candidato apresentar provas à Autoridade que a aeronave está em conformidade com um desenho do tipo aprovado sob um certificado do tipo ou um certificado suplementar do tipo e com as directivas de navegabilidade do Estado de Desenho ou do Estado de Fabrico;
- (2) A aeronave tiver sido inspeccionada nos últimos 30 dias de acordo com as regras de execução de inspecções e considerada, pelo pessoal indicado pela Autoridade, como estando em condições de navegabilidade ; e
- (3) A Autoridade considerar, após uma inspecção, que a aeronave está em conformidade com o desenho do tipo e está em condições de operar em segurança.

(b) Um certificado de navegabilidade será emitido na condição de que a aeronave seja utilizada apenas para os seguintes fins:

- (1) Transporte aéreo comercial (passageiros): qualquer fim;
- (2) Transporte aéreo comercial (carga): qualquer fim que não o transporte aéreo comercial de passageiros;
- (3) Trabalho aéreo: qualquer fim que não o transporte aéreo comercial ou aviação geral;
- (4) Aviação geral: qualquer fim que não o transporte aéreo comercial e trabalho aéreo.

(c) A Autoridade pode considerar válido um certificado de navegabilidade emitido por outro Estado Contratante se a aeronave estiver registada em Cabo Verde pelo período especificado nesse certificado. O certificado de validação deverá ser acompanhado do certificado de navegabilidade original e juntos deverão ser considerados como equivalentes a um certificado de navegabilidade emitido por Cabo Verde.

(d) O certificado de navegabilidade regular emitido pela Autoridade deverá conter a informação definida na NI: 5.D.125

(e) O Certificado de Navegabilidade regular ou o certificado de validação deverão ser emitidos na Língua Portuguesa e deverão incluir uma tradução em Inglês.

5.D.130 Emissão de certificado de navegabilidade especial

(a) A Autoridade pode emitir um certificado de navegabilidade especial a uma aeronave que não esteja qualificada para um certificado de navegabilidade regular.

(b) A aeronave que possua um certificado de navegabilidade especial deverá estar sujeita a limitações de operação dentro de Cabo Verde, não podendo efectuar voos internacionais. A Autoridade deverá emitir limitações de operação específicas para cada certificado de navegabilidade especial.

(c) A Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo a uma aeronave que seja capaz de um voo seguro, mas que não consiga cumprir os requisitos de navegabilidade aplicáveis, para os seguintes fins:

- (1) Voar até uma base onde sejam efectuadas reparações, modificações, manutenção ou inspecções, ou até um ponto de armazenamento;
- (2) Realizar testes após efectuar reparações, modificações ou manutenção;

(3) Entregar ou exportar aeronaves;

(4) Evacuar a aeronave de áreas de perigo eminente; e

(5) Operar a uma massa que exceda a massa máxima à descolagem certificada da aeronave em voos para além de um raio normal sobre áreas de terra ou água se não estiverem disponíveis recursos de aterragem e combustível adequado. O excesso de massa é limitado ao combustível adicional, equipamentos de transporte de combustível, e equipamento de navegação necessário para o voo.

(d) A Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo com autorização contínua para uma aeronave que não cumpra com os requisitos de navegabilidade aplicáveis mas que seja capaz de um voo seguro, com o fim de conduzir a aeronave a uma base onde sejam efectuadas manutenções ou reparações. A autorização emitida sob este parágrafo consiste numa autorização, incluindo as condições e limitações de voo, as quais estão dispostas nas especificações de operações do titular do AOC. A autorização referida neste parágrafo pode ser emitida a um titular de um AOC certificado sob a Parte 9.

(e) No caso de autorizações especiais de voo, a Autoridade fará exigir um endosso apropriado referente à manutenção efectuada no registo permanente da aeronave por parte de uma pessoa ou organização autorizada de acordo com a Parte 5, declarando que a aeronave em causa foi inspeccionada e considerada segura para o voo pretendido.

(f) O operador deverá informar o(s) Estado(s) ao longo da rota pretendida sobre as condições da aeronave e do voo pretendido e obter todas as autorizações de sobrevoos exigidas.

5.D.135 Duração do certificado de navegabilidade

(a) Um certificado de navegabilidade deverá ser renovado ou permanecer em vigor conforme as leis do Estado de Registo.

(b) Um certificado de navegabilidade, regular ou especial, emitido de acordo com estes regulamentos, é válido por doze meses desde a data de emissão, a menos que:

- (1) Seja especificado um período mais curto pela Autoridade;
- (2) A Autoridade emende, prolongue, suspenda, revogue ou ponha termo ao certificado de outra forma;
- (3) O proprietário ou o operador da aeronave devolva o certificado à Autoridade;

(c) A validade de um certificado de validação emitido por Cabo Verde não deverá ser superior ao período de validade do certificado de navegabilidade emitido pelo Estado de Registo, ou um ano, valendo o que for mais curto.

(d) Uma autorização especial de voo é válida pelo período de tempo especificado na autorização.

(e) A navegabilidade contínua de uma aeronave deverá ser determinada através de uma inspecção periódica em intervalos apropriados tendo em conta o espaço de tempo e o tipo de serviço.

(f) Qualquer omissão na manutenção de uma aeronave em condições de navegabilidade, conforme definido nos requisitos de navegabilidade adequados do Estado de Registo, inabilita a aeronave para a sua utilização até esta voltar a ter condições de navegabilidade.

(g) Um certificado de navegabilidade regular ou especial emitido em relação a uma aeronave deixa de ser válido se:

- (1) A aeronave ou qualquer dos seus equipamentos requeridos para a navegabilidade forem sujeitos a manutenção ou se qualquer peça da aeronave ou tal equipamento for removida ou substituída, de uma forma e com o material de um tipo diferente do aprovado pela Autoridade, quer de maneira geral, quer em relação a uma classe de aeronave ou a uma aeronave em particular;
- (2) A aeronave ou qualquer um dos equipamentos não forem sujeitos a manutenção como exigido pelo programa de manutenção ou pelo plano de manutenção aprovado pela Autoridade em relação a essa aeronave;

(3) Uma inspecção ou modificação classificadas como obrigatórias pela Autoridade e aplicáveis à aeronave ou a qualquer equipamento, conforme supracitado, não tiverem sido concluídas da forma que a Autoridade considere satisfatória; ou

(4) A aeronave ou qualquer equipamento, conforme supracitado, sofrer danos que tenham sido confirmados durante uma inspecção como afectando a navegabilidade da aeronave;

5.D.140 Condições da autorização especial de voo

(a) Uma pessoa não deverá pilotar uma aeronave sob uma autorização especial de voo a não ser que esteja em conformidade com as condições deste Regulamento.

(b) Uma pessoa que pilote uma aeronave sob a autorização especial de voo referida em 5.D.130 deverá assegurar que:

(1) O voo seja efectuado sob a supervisão de uma pessoa aprovada pela Autoridade para tal voo, com sujeição a quaisquer condições adicionais que possam ser especificadas na autorização;

(2) Uma cópia da autorização seja transportada a bordo sempre que a aeronave esteja a ser utilizada sob as condições da autorização;

(3) As marcas de matrícula atribuídas à aeronave estejam visíveis;

(4) Não sejam transportadas a bordo pessoas ou bens por conta de outrem;

(5) Apenas pessoas essenciais à operação segura da aeronave, as quais devem ser notificadas acerca do conteúdo da autorização, sejam transportadas na aeronave;

(6) A aeronave apenas seja operada por uma tripulação de voo que possua qualificações do tipo ou validações adequadas, com experiência suficiente para avaliar os motivos da não conformidade da aeronave com os padrões de navegabilidade determinados;

(7) O voo seja conduzido de acordo com as regras operacionais de voo aplicáveis e com os procedimentos dos Estados ao longo do itinerário pretendido;

(8) O itinerário seja escolhido de modo a que as áreas de tráfego aéreo intenso, áreas de grande concentração de pessoas de uma cidade, vila ou povoado, ou quaisquer outras áreas onde o voo possa criar uma exposição prejudicial para as pessoas ou bens, sejam evitadas;

(9) O voo seja efectuado de acordo com as limitações de performance determinadas no manual de voo da aeronave e quaisquer outras limitações que a Autoridade possa impor para esse voo;

(10) Todos os voos sejam conduzidos antes da data de validade da autorização especial de voo ou de qualquer outro prazo que a Autoridade assim determine por escrito; e

(11) A aeronave não parta para o voo sob uma autorização especial de voo a não ser que a aeronave tenha a bordo as autorizações exigidas do(s) Estado(s) ao longo do itinerário pretendido.

5.D.145 Cooperação entre Estados para o intercâmbio de informação de navegabilidade contínua, incluindo directivas de navegabilidade

(a) Aquando do registo de uma aeronave em Cabo Verde, a Autoridade fará notificar o Estado de Desenho da aeronave acerca desse registo, e solicitar que lhe sejam enviadas cada uma e todas as directivas de navegabilidade que relativas a tal aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente e quaisquer requisitos para o estabelecimento de programas de navegabilidade contínua específicos.

(b) Sempre que o Estado de Desenho considerar que a condição de uma aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente não oferece garantias de segurança,

conforme demonstrado pela emissão de uma directiva de navegabilidade por esse Estado, tal directiva deverá ser aplicada à aeronave civil registada em Cabo Verde do tipo identificado nessa directiva de navegabilidade.

(c) Sempre que um fabricante identificar um boletim de serviço como mandatário, esse boletim deverá ser aplicado a cada aeronave civil registada em Cabo Verde do tipo identificado nesse boletim.

(d) A Autoridade pode avaliar a informação de navegabilidade contínua, incluindo os boletins de serviço do fabricante e outras fontes de dados, ou desenvolver e determinar inspecções, procedimentos e limitações, em relação à aeronave ou produto aeronáutico afectado, para cumprimento obrigatório em Cabo Verde.

(e) Nenhuma pessoa poderá operar qualquer aeronave civil registada em Cabo Verde para a qual as disposições desta subsecção se apliquem, excepto de acordo com os boletins de serviço e as directivas de navegabilidade aplicáveis.

5.D.150 Emenda ao certificado de navegabilidade

(a) A Autoridade poderá emendar ou modificar o certificado de navegabilidade:

(1) Se requerido por um operador.

(2) Por sua própria iniciativa.

(b) A emenda pode ser feita sob as seguintes condições:

(1) Modificação; (STC ou TC alterado);

(2) Mudança da autoridade e da base para a emissão do certificado;

(3) Alteração no modelo de aeronave;

(4) Alteração nas limitações de operação de uma aeronave com um certificado de navegabilidade especial.

5.D.155 Transferência ou devolução do certificado de navegabilidade

(a) O proprietário deverá transferir o certificado de navegabilidade:

(1) Ao locatário, mediante locação de uma aeronave dentro ou fora de Cabo Verde.

(2) Ao comprador da aeronave, no caso de venda da aeronave dentro de Cabo Verde.

(b) O proprietário deverá devolver o certificado de navegabilidade da aeronave à Autoridade emissora após a venda dessa aeronave fora de Cabo Verde.

5.D.160 Transporte aéreo comercial

(a) A Autoridade irá considerar um certificado de navegabilidade como válido para o transporte aéreo comercial apenas quando acompanhado pelas especificações de operações emitidas pela Autoridade, as quais identificam os tipos específicos de transporte aéreo comercial autorizados.

5.D.165 Prontidão para o voo

(a) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave com o fim de a testar em voo após a realização de uma reparação, modificação ou manutenção, a menos que tenha sido emitida a essa aeronave uma declaração de endosso da manutenção.

(b) A declaração de endosso da manutenção acima referida constitui um certificado de prontidão para o voo.

(c) Um certificado de prontidão para o voo:

(1) Deverá ser emitido por uma pessoa devidamente qualificada, de acordo com estes Regulamentos e com os regulamentos do CV CAR Parte 2 – (Licenciamento de Pessoal);

(2) Constitui a base sob a qual a Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo de acordo com o regulamento 5.D.130 com o fim de permitir que a aeronave seja trasladada;

(3) Pode ser utilizado como base para testar uma aeronave em voo após serem efectuadas reparações, modificações ou manutenção, desde que não sejam efectuados voos internacionais.

(d) Não é considerado, para os fins destes regulamentos, como um certificado de navegabilidade.

5.E NAVEGABILIDADE CONTÍNUA DE AERONAVES E COMPONENTES**5.E.105 Aplicabilidade**

(a) Esta Sub-Parte determina as normas que regulam a navegabilidade contínua das aeronaves civis registadas em Cabo Verde, quer sejam operadas dentro ou fora das fronteiras de Cabo Verde.

5.E.110 Responsabilidade

(a) O proprietário ou, no caso de locação, o operador de uma aeronave é responsável por manter a aeronave em condições de navegabilidade, assegurando que:

- (1) Todos os trabalhos de manutenção, revisão, modificação e reparação que afectem a navegabilidade sejam executadas conforme determinado pelo Estado de Registo;
- (2) O pessoal de manutenção efectue as anotações correspondentes nos registos de manutenção da aeronave certificando que esta se encontra em condições de navegabilidade;
- (3) A aprovação para a recolocação em serviço (declaração de conformidade da manutenção) seja emitida com o fim de confirmar que o trabalho de manutenção efectuado foi concluído satisfatoriamente e de acordo com os métodos prescritos; e
- (4) No caso de existirem discrepâncias abertas, a conformidade de manutenção inclua uma lista dos itens de manutenção não corrigidos e estes itens passem a fazer parte do historial permanente da aeronave.

(b) No caso de uma aeronave registada em Cabo Verde operar continuamente fora de Cabo Verde por um período que exceda os trinta dias, o proprietário ou operador da aeronave deverá ser responsável por manter a aeronave em condições de navegabilidade e assegurar que:

- (1) A Autoridade seja notificada, num formulário por esta determinado, antes da aeronave empreender tais operações;
- (2) Sejam tomadas medidas que a Autoridade considere aceitáveis relativamente à inspecção contínua e supervisão da navegabilidade dessa aeronave.

5.E.115 Geral

(a) Nenhuma pessoa pode efectuar uma manutenção, manutenção preventiva ou modificações numa aeronave de maneira diferente à determinada neste regulamento.

(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave para a qual tenha sido emitido um manual de manutenção do fabricante ou instruções para navegabilidade contínua que contenham uma secção de limitação da navegabilidade, a não ser que tenham sido cumpridas as datas de substituição obrigatória, intervalos de inspecção e procedimentos relacionados especificados nessa secção, ou os intervalos de inspecção alternativos e procedimentos relacionados estabelecidos nas especificações de operações aprovadas sob a Parte 9, ou de acordo com o programa de inspecção aprovado sob a Parte 8.

(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, produto aeronáutico ou acessório aos quais se aplique uma directiva de navegabilidade, emitida pelo Estado de Desenho, pelo Estado de Fabrico ou pelo Estado de Registo para a aeronave a operar dentro de Cabo Verde, excepto de acordo com os requisitos dessa directiva de navegabilidade.

(d) Quando a Autoridade determinar que uma aeronave ou um produto aeronáutico demonstrou uma condição de falta de segurança e que essa condição é passível de existir ou de se desenvolver noutros produtos do mesmo desenho do tipo, a Autoridade pode emitir uma directiva de navegabilidade que determine as inspecções, condições e limitações, se as houver, sob as quais esses produtos podem continuar em serviço.

(e) A Autoridade fará transmitir ao Estado de Desenho quaisquer directivas de navegabilidade ou requisitos de navegabilidade contínua adicionais que emita ou quaisquer relatórios de anomalias ou defeitos.

(f) Um operador de uma aeronave ou, no caso de locação o locatário, deverá:

- (1) Obter e avaliar a informação de navegabilidade contínua e as recomendações disponibilizadas pela organização responsável pelo desenho do tipo, e implementar as acções resultantes consideradas necessárias de acordo com um procedimento aceitável pela Autoridade.
- (2) Controlar e avaliar a manutenção e a experiência operacional respeitante à navegabilidade contínua e fornecer a informação conforme determinado pela Autoridade e reportar por meio de um sistema especificado.

5.E.120 Notificação de falhas, anomalias e defeitos

(a) Os proprietários ou operadores de aviões com mais de 5,700 kg e helicópteros com mais de 3,180 kg de massa máxima à descolagem certificada deverão notificar à Autoridade quaisquer falhas, anomalias ou defeitos que resultem, pelo menos, numa das seguintes situações:

- (1) Incêndios durante o voo, comunicando se o sistema de alarme de incêndio funcionou correctamente;
- (2) Incêndios durante o voo não protegidos por um sistema de alarme de incêndio;
- (3) Falsos alarmes de incêndio durante o voo;
- (4) Sistema de gases de escape dos motores que cause danos durante o voo no motor, estrutura adjacente, equipamento ou nos componentes;
- (5) Um componente da aeronave que cause acumulação ou circulação de fumo, vapor ou fumos tóxicos ou nocivos no compartimento da tripulação ou na cabina dos passageiros durante o voo;
- (6) Paragem do motor durante o voo devido a paragem da combustão;
- (7) Paragem do motor durante o voo devido a danos externos no motor ou na estrutura da aeronave;
- (8) Paragem do motor durante o voo devido à ingestão de objectos estranhos ou à formação de gelo;
- (9) Paragem em voo de um ou mais motores;
- (10) Anomalia do sistema de embandeiramento da hélice ou incapacidade do sistema de controlar a sobrevelocidade em voo;
- (11) Falha do sistema de combustível ou de esvaziamento rápido de combustível que afecte o fluxo de combustível ou provoque uma fuga perigosa durante o voo;
- (12) Extensão ou retracção involuntária de um trem de aterragem, ou abertura ou encerramento das portas do trem de aterragem durante o voo;
- (13) Falha de componentes do sistema de travões que resulte numa perda da potencia de travagem quando a aeronave se encontra em movimento em terra;
- (14) Danos na estrutura da aeronave que requeiram uma reparação importante;
- (15) Fissuras, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se superior ao máximo aceitável para o fabricante ou para a Autoridade;
- (16) Falha ou anomalia de qualquer sistema de comando de voo, flap, slat ou spoiler;
- (17) Qualquer remoção não programada excessiva de equipamento essencial por conta de defeitos;
- (18) Anomalias nos componentes ou sistemas da aeronave que resultem na tomada de acções de emergência durante o voo (exceptuando a acção de cortar um motor);

- (19) Sistemas ou equipamentos de evacuação de emergência, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação de evacuação de emergência de passageiros, ou equipamentos de evacuação que sejam considerados defeituosos, ou que falhem na execução das funções pretendidas durante uma emergência real ou durante um treino, verificação, manutenção, demonstração ou activação involuntária;
- (20) Cada interrupção de um voo, mudança não planeada de aeronave em rota, escala não planeada ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou anomalias técnicas conhecidas ou suspeitadas;
- (21) Qualquer vibração ou sacudida anormal causada por uma anomalia, defeito ou falha estrutural ou sistémica;
- (22) Uma falha ou anomalia de mais de um instrumento de atitude, velocidade do ar ou altitude durante uma dada operação da aeronave;
- (23) O número de motores cortados prematuramente devido a anomalias, falhas ou defeitos, listados por marca e modelo e o tipo de aeronave em que estavam instalados; ou
- (24) O número de embandeiramentos de hélice em voo, listados por tipo de hélice e motor e aeronave em que estavam instaladas.
- (b) Cada notificação exigida nesta Subsecção deverá:
- (1) Ser efectuada no prazo de 3 dias a partir da data em que tenha sido determinada a ocorrência da falha, anomalia ou defeito cuja notificação é obrigatória; e
 - (2) Incluir o máximo possível da seguinte informação, quando disponível e aplicável:
 - (i) Tipo e marca de matrícula da aeronave;
 - (ii) Nome do operador ou proprietário;
 - (iii) Número de série da aeronave;
 - (iv) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um artigo aprovado sob uma autorização TSO, o número de série do artigo e designação do modelo, conforme apropriado;
 - (v) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um motor ou hélice, o número de série do motor ou hélice, conforme apropriado;
 - (vi) Modelo do produto;
 - (vii) Identificação da peça, componente ou sistema envolvido, incluindo o número da peça; e
 - (viii) Natureza da falha, anomalia ou defeito.
- (c) A Autoridade, se for o Estado de Registo da aeronave, fará transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Desenho.
- (d) A Autoridade, se não for o Estado de Registo da aeronave, fará transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Registo.
- (c) O programa de manutenção deverá incluir as tarefas de manutenção e os intervalos recomendados em que estas tarefas devem ser efectuadas.
- (d) As tarefas de manutenção e as frequências que tenham sido especificadas como obrigatórias pelo Estado de Desenho na aprovação do desenho do tipo deverão ser identificadas no programa de manutenção.
- (e) O programa de manutenção deverá incluir um processo de conformidade da manutenção, incluindo documentação assinada, de maneira satisfatória para a Autoridade, indicando se a manutenção efectuada foi concluída satisfatoriamente. A conformidade de manutenção deverá conter uma certificação que inclua:
- (1) Detalhes básicos da manutenção efectuada;
 - (2) Data em que tal manutenção foi concluída;
 - (3) Quando aplicável, a identidade da organização de manutenção aprovada, do TMA ou do titular de AOC; e
 - (4) A identidade da pessoa ou das pessoas que assinam a aprovação.

5.F.115 Elegibilidade de pessoas autorizadas a efectuar a manutenção, manutenção preventiva e modificações

- (a) Nenhuma pessoa pode executar uma manutenção, manutenção preventiva ou modificações numa aeronave a não ser em conformidade com o determinado neste regulamento.
- (b) As pessoas autorizadas a efectuar manutenção nas condições desta Subparte incluem:
- (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela Autoridade, que não opere a aeronave no âmbito de uma operação que requeira um AOC;
 - (2) Uma pessoa que efectue a manutenção sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença emitida pela Autoridade;
 - (3) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença emitida pela Autoridade; e
 - (4) O titular de um AOC, conforme autorizado pela Autoridade nas suas especificações de operação; e
 - (5) Uma OMA.
- (c) Esta Sub-Parte refere os privilégios e limitações destas entidades a respeito do âmbito e do tipo de trabalho que podem efectuar tendo em conta:
- (1) A manutenção,
 - (2) A manutenção preventiva,
 - (3) A modificação,
 - (4) A inspecção, e
 - (5) A aprovação para a colocação em serviço.

5.F.120 Privilégios e limitações das pessoas autorizadas a efectuar a manutenção, manutenção preventiva e modificações

- (a) Nenhuma pessoa pode efectuar qualquer tarefa definida como manutenção numa aeronave ou num produto aeronáutico, excepto conforme estabelecido a seguir:
- (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela Autoridade pode efectuar a manutenção preventiva em qualquer aeronave com uma massa máxima à descolagem certificada inferior a 5,700 kg e que seja propriedade ou operada por esse piloto, desde que a aeronave não esteja indicada para uso por parte do titular de um AOC.
 - (2) Uma pessoa que trabalhe sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves pode efectuar a manutenção,

manutenção preventiva e modificações que o técnico de manutenção de aeronaves em supervisão seja autorizado a efectuar, se o supervisor:

- (i) Observar pessoalmente o trabalho a ser efectuado, na medida do necessário, de modo a assegurar que o mesmo está a ser realizado devidamente; e
 - (ii) Estiver imediatamente disponível, presencialmente, para ser consultado.
- (3) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença pode efectuar ou supervisionar a manutenção ou modificação numa aeronave ou num produto aeronáutico para o qual este esteja designado, sujeito às limitações da Parte 2 destes regulamentos.
- (4) Uma OMA pode efectuar a manutenção de aeronaves dentro dos limites especificados pela Autoridade.
- (5) O titular de um AOC pode efectuar a manutenção de aeronaves conforme especificado pela Autoridade.
- (6) Um fabricante que possua um certificado de OMA pode:
- (i) Reconstruir ou alterar qualquer produto aeronáutico fabricado por si sob um certificado de tipo ou de produção;
 - (ii) Reconstruir ou alterar qualquer produto aeronáutico fabricado por si sob uma autorização TSO, uma aprovação PMA emitida pelo Estado de Desenho, ou uma especificação do produto e do processo emitida pelo Estado de Desenho; e
 - (iii) Efectuar qualquer inspecção exigida na Parte 8 das aeronaves que fabrica, enquanto exerce sob um certificado de produção ou sob um sistema de inspecção da produção vigente aprovado para a aeronave em questão.

5.F.125 Pessoal autorizado a aprovar a recolocação em serviço

- (a) Excepto se autorizado pela Autoridade, nenhuma pessoa ou entidade, para além das que se seguem, deverá aprovar a recolocação em serviço de uma aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente após terem sido submetidos a uma manutenção, manutenção preventiva, restauração ou modificação:
- (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela Autoridade pode recolocar a sua aeronave em serviço após efectuar a manutenção preventiva autorizada.
 - (2) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença pode aprovar a recolocação em serviço de aeronaves e produtos aeronáuticos depois de efectuar, supervisionar ou inspecionar a sua manutenção, sujeita às limitações da Parte 2 destes regulamentos.
 - (3) Uma OMA pode aprovar a recolocação em serviço de aeronaves e produtos aeronáuticos conforme estabelecido nas disposições de operação específicas aprovadas pela Autoridade.
 - (4) Um titular de um AOC pode aprovar o regresso ao serviço de aeronaves e produtos aeronáuticos conforme especificado pela Autoridade.

5.F.130 Pessoas autorizadas a efectuar inspecções

- (a) Excepto se autorizado pela Autoridade, nenhuma pessoa, para além das que se seguem, poderá efectuar as inspecções requeridas na Parte 8 em aeronaves e produtos aeronáuticos antes ou depois de serem submetidos a uma manutenção, manutenção preventiva, restauração ou modificação:
- (1) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença pode efectuar as inspecções requeridas para as aeronaves e produtos aeronáuticos para os quais tenha qualificação vigente;

- (2) Uma OMA pode efectuar as inspecções requeridas das aeronaves e produtos aeronáuticos conforme estabelecido nas especificações de operação aprovadas pela Autoridade.
- (3) Um titular de um AOC pode efectuar as inspecções exigidas das aeronaves e produtos aeronáuticos de acordo com as especificações emitidas pela Autoridade.

5.F.135 Regras de execução: manutenção

- (a) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva ou modificação num produto aeronáutico deverá utilizar os métodos, técnicas e práticas prescritas:
- (1) No manual de manutenção vigente do fabricante ou nas instruções de navegabilidade contínua desenvolvidas pelo seu fabricante; e
 - (2) Nos métodos, técnicas e práticas adicionais exigidos pela Autoridade, ou métodos, técnicas e práticas definidas pela Autoridade na falta de documentos do fabricante.
- (b) Cada pessoa deverá utilizar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a conclusão do trabalho de acordo com as práticas aceites na indústria. Se o fabricante envolver recomendar equipamentos ou aparelhos de teste especiais, a pessoa que efectua a manutenção deverá utilizar esses equipamentos ou aparelhos ou os seus equivalentes aceitáveis para a Autoridade.
- (c) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva ou modificação num produto aeronáutico deverá efectuar esse trabalho de uma maneira, e utilizar materiais de uma qualidade tal, que o estado do produto aeronáutico trabalhado seja pelo menos igual ao do original, ou uma condição devidamente alterada em relação à função aerodinâmica, força estrutural, resistência à vibração e a deterioração e a outras qualidades que afectam a navegabilidade.
- (d) Os métodos, técnicas e práticas presentes no Manual de Controlo de Manutenção e no programa de manutenção contínua de um titular de AOC, tal como aprovados pela Autoridade, constituem um meio aceitável de conformidade com os requisitos desta subsecção.
- (e) Os métodos, técnicas e práticas presentes no Manual de Controlo de Manutenção de uma OMA, tal como aprovados pela Autoridade, constituem um meio aceitável de conformidade com os requisitos desta subsecção.

5.F.140 Regras de execução: inspecções de aeronaves utilizadas na aviação geral

- (a) Geral. Cada pessoa que efectue uma inspecção requerida pela Autoridade deverá:
- (1) Efectuar a inspecção no sentido de determinar se a aeronave, ou as suas partes constituintes inspeccionadas, cumprem com todos os requisitos de navegabilidade aplicáveis; e
 - (2) No caso de existir um programa de inspecção requerido ou aceite para a aeronave específica a ser inspeccionada, efectuar a inspecção de acordo com as instruções e procedimentos estabelecidos no programa de inspecção.
- (b) Giroavião. Cada pessoa que efectue uma inspecção exigida num giroavião deverá inspeccionar os seguintes sistemas de acordo com o manual de manutenção ou as instruções de navegabilidade do fabricante em questão:
- (1) Os veios de transmissão ou sistemas similares;
 - (2) A caixa de transmissão do rotor principal quanto a defeitos óbvios;
 - (3) O rotor principal e a secção central (ou a área equivalente), e
 - (4) O rotor auxiliar, no caso dos helicópteros.
- (c) Inspeções anuais e às 100 horas:
- (1) Cada pessoa que efectue uma inspecção anual ou às 100 horas deverá utilizar uma lista de verificação ao efectuar a manutenção. A lista de verificação pode ser concebida pelo próprio, ou fornecida pelo fabricante do equipamento a inspeccionar, ou obtida através de outra fonte. Esta lista de verificação deverá incluir o âmbito e os detalhes dos itens determinados pela Autoridade.

Nota: Ver a N.I. 5.F.140 para os elementos a serem incluídos numa inspecção anual ou às 100 horas.

(2) Cada pessoa que aprobe a recolocação em serviço de uma aeronave de motor recíproco após uma inspeção anual ou às 100 horas deverá, antes dessa aprovação, rodar o motor ou motores para determinar uma performance satisfatória de acordo com as recomendações vigentes do fabricante quanto ao seguinte:

- (i) Potência de saída (estática e rpm mínimas);
- (ii) Magnetos;
- (iii) Pressão do combustível e do óleo; e
- (iv) Temperatura do cilindro e do óleo.

(3) Cada pessoa que aprobe a recolocação em serviço de uma aeronave de motor de turbina após uma inspeção anual ou às 100 horas deverá, antes dessa aprovação, rodar o motor ou motores para determinar uma performance satisfatória de acordo com as recomendações vigentes do fabricante.

5.F.145 Regras de execução: limitações de navegabilidade

(a) Cada pessoa que execute uma inspeção ou outra manutenção especificada na secção de limitações de navegabilidade do manual de manutenção vigente ou nas instruções de navegabilidade contínua de um fabricante, deverá efectuar a inspeção ou outra manutenção de acordo com essa secção, ou de acordo com as especificações aprovadas pela Autoridade.

5.F.150 Relatório de massa e centragem de aeronaves

(a) Uma aeronave para a qual tenha sido emitido um certificado de navegabilidade regular nos termos destes regulamentos deverá ser pesada, e a posição do centro de gravidade da aeronave deverá ser determinada com a periodicidade e da maneira que a Autoridade possa exigir ou aprovar para essa aeronave em particular.

(b) Depois da aeronave ser pesada, o proprietário ou operador da aeronave deverá preparar um relatório de massa e centragem, indicando:

- (1) A massa básica da aeronave, nomeadamente a massa da aeronave vazia em conjunto com a massa do combustível não utilizável e do óleo não utilizável e dos itens de equipamento conforme indicados no plano relativo à massa, ou outro tipo de massa conforme for aprovado pela Autoridade para essa aeronave em particular; e
- (2) A posição do centro de gravidade da aeronave no caso desta apenas conter os itens incluídos na massa básica, ou outra posição do centro de gravidade conforme for aprovado pela Autoridade para essa aeronave em particular.

(c) O relatório de massa e centragem deverá ser conservado pelo operador da aeronave até ao termo de um período de seis meses depois da ocasião seguinte em que a aeronave é pesada para os fins deste regulamento.

5.G REGISTOS E ANOTAÇÕES DE MANUTENÇÃO

5.G.105 Registos de certificação de aptidão para o serviço

(a) De acordo com os termos e condições estabelecidos na Parte 9 (Administração e Certificação de Operador Aéreo), um certificado de aptidão para o serviço deverá ser emitido em duplicado pelo titular do AOC.

(b) Um certificado de aptidão para o serviço deverá:

- (1) Entrar em vigor a partir da data de emissão;
- (2) Deixar de estar em vigor após o termo do período em dias ou tempo de voo, valendo o que for mais cedo, conforme especificado no plano de manutenção; e
- (3) Ser mantido a bordo da aeronave e o original ser mantido pelo operador noutro local, conforme aprovado pela Autoridade.

5.G.110 Caderneta técnica da aeronave

(a) Uma caderneta técnica de aeronave deverá ser mantida em relação a todas as aeronaves registadas em Cabo Verde a respeito das quais esteja em vigor um certificado na categoria de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.

(b) As anotações na caderneta técnica de aeronave relativas a defeitos que afectem a navegabilidade e a operação segura da aeronave deverão ser efectuadas conforme especificado na Parte 9 (Administração e Certificação de Operador Aéreo).

(c) Após a rectificação de qualquer defeito que tenha sido anotado na caderneta técnica da aeronave de acordo com a alínea c) acima, a pessoa que emita o certificado de aptidão para o serviço de acordo com a Parte 6 (Organização de Manutenção Aprovada) em relação a esse defeito, deverá anotar essa certificação na caderneta técnica da aeronave.

5.G.115 Sistema de registos de navegabilidade contínua das aeronaves

(a) Ao concluir qualquer manutenção, o certificado de aptidão para o serviço deverá ser anotado nos registos de navegabilidade contínua da aeronave. Cada anotação deverá ser efectuada assim que possível, mas em nenhum caso depois de 30 dias após o dia da acção de manutenção.

(b) Os registos de navegabilidade contínua da aeronave deverão, conforme apropriado, incluir:

- (1) Caderneta de voo da aeronave;
- (2) Caderneta (s) de voo de motores ou fichas de registo dos módulos dos motores;
- (3) Caderneta (s) de voo da hélice;
- (4) Fichas de registo para quaisquer componentes de vida limitada; e
- (5) Caderneta técnica de voo do operador.

(c) O tipo de aeronave e a marca de matrícula, a data, juntamente com o tempo total de voo e/ou os ciclos de voo, e/ou as aterragens, conforme apropriado, deverão ser registados na caderneta de voo da aeronave.

(d) Os registos de navegabilidade contínua da aeronave deverão conter os seguintes elementos actualizados:

- (1) Situação das directivas de navegabilidade e medidas exigidas pela Autoridade como reacção imediata a um problema de segurança;
- (2) Situação das modificações e reparações;
- (3) Situação de conformidade com o programa de manutenção;
- (4) Situação dos componentes de vida limitada;
- (5) Relatório de massa e centragem;
- (6) Lista da manutenção diferida.

(e) Para além do documento de autorização da aptidão, a seguinte informação relevante para qualquer componente instalado deverá ser inserida na caderneta de voo do motor ou hélice, na ficha de modulo do motor ou ficha de registo de componentes de vida limitada:

- (1) Identificação do componente, e;
- (2) O tipo, número de série e matrícula da aeronave na qual foi instalado o componente em causa, juntamente com a referência à instalação ou remoção do componente, e;
- (3) O tempo total de voo acumulado e/ou ciclos de voo e/ou as aterragens e/ou o tempo em serviço do componente em particular, conforme apropriado, e;
- (4) A informação actualizada constante no parágrafo b) aplicável ao componente.

(f) Todas as anotações inseridas nos registos de navegabilidade contínua da aeronave devem ser claras e precisas. Se for necessário corrigir uma anotação, a correcção deverá ser feita de maneira a que a anotação original fique claramente visível.

(g) O proprietário ou operador deverá assegurar o estabelecimento de um sistema para manter os seguintes registos durante os períodos especificados:

- (1) Todos os registos detalhados de manutenção em relação à aeronave e qualquer componente de vida limitada instalado na mesma, pelo menos 24 meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço, e;
- (2) O tempo total ou os ciclos de voo, conforme apropriado, da aeronave e todos os componentes de vida limitada, pelo menos 12 meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço, e;
- (3) O tempo ou os ciclos de voo, conforme apropriado, desde a última manutenção programada do componente sujeito a vida limitada, pelo menos até a manutenção programada do componente ter sido substituída por outra manutenção programada de âmbito de trabalho e pormenor equivalente, e;
- (4) A situação actualizada de conformidade com o programa de manutenção de tal modo que a conformidade com o programa de manutenção de aeronaves aprovado possa ser estabelecida, pelo menos até a manutenção programada da aeronave ou componente ter sido substituída por outra manutenção programada de âmbito de trabalho e pormenor equivalente, e;
- (5) A situação actualizada das directivas de navegabilidade aplicáveis à aeronave e aos componentes, pelo menos 12 meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço, e;
- (6) Detalhes das modificações e reparações actuais da aeronave, motor(es), hélice(s) e qualquer outro componente vital para a segurança do voo, pelo menos 12 meses após terem sido definitivamente retirados de serviço.

(h) O proprietário ou operador da aeronave deverá controlar os registos tal como detalhado neste parágrafo, e apresentar os registos à Autoridade se requerido.

(i) A N.I.: 5.G.115 estabelece os detalhes a serem inseridos nas cadernetas de voo das aeronaves, motores e hélices.

Nota: Para fins desta regra, o motor de uma aeronave deverá também significar Unidade Auxiliar de Potência (APU).

5.G.120 Conteúdo, forma e disposição dos registos de manutenção, manutenção preventiva, restauração e modificação de aeronaves e peças de vida limitada

(a) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva, restauração ou modificação de uma aeronave ou produto aeronáutico deverá, quando o trabalho for executado satisfatoriamente, efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento como se segue:

- (1) Uma descrição (ou referência a dados aceitáveis para a Autoridade) do trabalho efectuado, incluindo;
 - (i) o tempo total em serviço (horas, tempo transcorrido ou ciclos, conforme apropriado) da aeronave e de todos os componentes de vida limitada;
 - (ii) a situação actualizada de conformidade com toda a informação de navegabilidade contínua obrigatória;
 - (iii) detalhes apropriados das modificações e reparações;
 - (iv) tempo em serviço (horas, tempo transcorrido ou ciclos, conforme apropriado) desde a última revisão da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a um limite de vida até à revisão seguinte;
 - (v) o estado actual de conformidade da aeronave com o programa de manutenção; e
 - (vi) os registos de manutenção detalhados para demonstrar que todos os requisitos para a assinatura de uma declaração de conformidade de manutenção foram cumpridos.
- (2) Data de término do trabalho executado;
- (3) Nome, assinatura, número de certificado e tipo de licença detida pela pessoa que aprovou o trabalho.

(b) A assinatura requerida no subparágrafo a) 3) deverá constituir a aprovação de colocação em serviço apenas para o trabalho executado;

(c) Uma pessoa que trabalhe sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves não deverá efectuar qualquer inspecção exigida na Parte 8 ou qualquer inspecção exigida após uma grande reparação ou modificação.

(d) Para além da anotação requerida no parágrafo a), cada pessoa que execute uma grande reparação ou uma grande modificação deverá:

- (1) Utilizar o formulário apropriado especificado na N.I.: 5.G.120 pela Autoridade, pelo menos em duplicado;
- (2) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma cópia assinada desse formulário; e
- (3) Fornecer uma cópia desse formulário à Autoridade, de acordo com as instruções da Autoridade, no prazo de 48 horas após o produto aeronáutico ter sido aprovado para recolocação em serviço.

(e) Uma OMA que execute uma grande reparação ou modificação deverá:

- (1) Utilizar a nota de encomenda de trabalho do proprietário ou operador da aeronave sobre a qual a reparação é registada;
- (2) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma cópia assinada da nota de encomenda de trabalho e reter uma cópia em duplicado durante pelo menos um ano após a data de aprovação da recolocação em serviço do produto aeronáutico;
- (3) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma declaração de conformidade de manutenção assinada por um representante autorizado da OMA e contendo a seguinte informação:
 - (i) Identificação do produto aeronáutico;
 - (ii) Se se tratar de uma aeronave, a marca, modelo, número de série, nacionalidade e marcas de matrícula, e a localização da área reparada;
 - (iii) Se se tratar de um produto aeronáutico, fornecer o nome do fabricante, nome da peça, modelo e número de série (se existente); e
- (4) Uma declaração em como a aeronave ou o componente de aeronave foram reparados, sujeitos a revisão geral e inspecionados de acordo com as instruções vigentes e aplicáveis do Estado de Desenho e os requisitos regulatórios da Autoridade, e recebeu a aprovação para recolocação em serviço.
- (5) Uma declaração em como os detalhes pertinentes da reparação estão nos arquivos da OMA;
- (6) O número de encomenda e data da mesma; e
- (7) A assinatura do representante autorizado, o nome e morada da OMA e número de certificado da OMA.

Nota: Ver N.I.: 5.G.120 para os detalhes do formulário exigido para as grandes reparações ou grandes modificações.

5.G.125 Conteúdo, forma e disposição dos registos de manutenção, manutenção preventiva, revisão e restauração de um produto

(a) Nenhuma pessoa deverá aprovar a recolocação em serviço de um produto aeronáutico que tenha sido submetido a manutenção, manutenção preventiva, revisão ou restauração a menos que :

- (1) A anotação adequada no registo de manutenção tenha sido efectuada;
- (2) O formulário de reparação ou modificação autorizado ou fornecido pela Autoridade tenha sido utilizado de uma maneira determinada pela Autoridade;
- (3) Se uma reparação ou modificação resultar nalguma alteração nas limitações de operação da aeronave ou nos dados de voo constantes no manual de voo da aeronave aprovado, tais limitações de operação ou dados de voo deverão ser devidamente revistos e dispostos conforme determinado.

(b) Anotações adicionais em caso de revisão geral e restauração:

(1) Nenhuma pessoa pode descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção, um produto aeronáutico como tendo sido sujeito a revisão geral a menos que tenha sido:

(i) Desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado se necessário, e de novo montado por meio de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade, e

(ii) Testado de acordo com as normas e dados técnicos e aprovados, ou de acordo com as normas e dados técnicos vigentes aceitáveis para a Autoridade, os quais tenham sido desenvolvidos e documentados pelo titular do certificado do tipo, certificado suplementar do tipo ou uma aprovação de fabrico de um material, peça, processo ou dispositivo.

(c) Nenhuma pessoa pode descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção, uma aeronave ou outro produto aeronáutico como reconstruído a menos que tenha sido desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado se necessário, montado de novo e testado às mesmas tolerâncias e limites de um item novo, utilizando quer peças novas quer peças usadas que estejam em conformidade com as tolerâncias e os limites das peças novas.

(d) Se a revisão ou restauração for executada por uma OMA, esta deverá preencher um formulário de aprovação de navegabilidade (Formulário 601 da AAC – Certificado de Aptidão para Serviço) conforme determinado na Parte 6.

5.G.130 Conteúdo, forma e disposição dos registos de inspecções para recolocação em serviço

(a) Anotações no registo de manutenção. A pessoa que aprova ou desaprova a recolocação em serviço de um produto aeronáutico após qualquer inspeção realizada de acordo com a Parte 8 (Operações), deverá efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento, contendo a seguinte informação:

(1) Tipo de inspeção e uma breve descrição do âmbito da inspeção;

(2) Data da inspeção;

(3) Tempo total e ciclos em serviço da aeronave;

(4) Assinatura, e número da licença detida pela pessoa que aprova ou desaprova a recolocação em serviço do produto aeronáutico;

(5) Se a aeronave for considerada como estando em condições de navegabilidade e aprovada para recolocação em serviço, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar: — “Certifico que esta aeronave foi inspeccionada de acordo com a inspeção (*inserir o tipo*) e foi considerada como estando em condições de navegabilidade”;

(6) Se a aeronave não for aprovada para recolocação em serviço devido a necessidade de manutenção, não conformidade com as especificações aplicáveis, directivas de navegabilidade, ou outros dados aprovados, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar: — “Certifico que esta aeronave foi inspeccionada de acordo com a inspeção (*inserir o tipo*) e que uma listagem datada de (*inserir data*) de discrepâncias e itens sem condições de navegabilidade foi fornecida ao proprietário ou operador da aeronave”; e

(7) Se uma inspeção for conduzida sob um programa de inspeção estipulado na Parte 8, a pessoa que efectue a inspeção deverá fazer uma anotação identificando o programa de inspeção cumprido, e contendo uma declaração em como a inspeção foi realizada de acordo com as inspeções e procedimentos para esse programa em particular.

(b) Lista de discrepâncias. A pessoa que efectue uma inspeção exigida na Parte 8 e considere que a aeronave não possui condições de navegabilidade ou que não cumpre com a ficha de dados do certificado do tipo, directivas de navegabilidade, ou outros dados aprovados aplicáveis de que a sua navegabilidade depende, deverá fornecer ao proprietário ou operador uma lista assinada e datada dessas discrepâncias.

5.H CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO DA AERONAVE

5.H.105 Requisitos da certificação de ruído

(a) Uma aeronave à qual se aplique este regulamento não deverá aterrar ou descolar em Cabo Verde a menos que esteja em vigor um certificado de ruído emitido ou validado pela autoridade competente do Estado de Registo.

(b) O proprietário registado de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou um representante do proprietário, deverá candidatar-se junto da Autoridade a um certificado de ruído num formulário e do modo determinado pela Autoridade.

(c) O candidato a um certificado de ruído deverá fornecer evidências aceitáveis à Autoridade de que a aeronave cumpre com os níveis de certificação de ruído para os quais o candidato requer a certificação. Estas evidências podem incluir documentação do manual de voo da aeronave aprovado ou de outros documentos do fabricante que evidenciem a conformidade de ruído conforme aprovado pelo Estado de Desenho dessa aeronave.

5.H.110 Emissão, suspensão e revogação do certificado de ruído

(a) Para fins de certificação de ruído, a uma aeronave incluída na classificação definida na N.I. 5.H.110 b) deverá ser emitido um certificado de ruído, ou uma declaração adequada atestando a certificação de ruído contida noutro documento aprovado pelo Estado de Registo e cujo transporte na aeronave é exigido por esse Estado.

(b) O certificado de ruído referido na alínea a) acima deverá ser emitido ou validado pela Autoridade com base em evidências satisfatórias de que a aeronave cumpre com os requisitos que sejam, no mínimo, iguais aos padrões aplicáveis especificados no Anexo 16 do Volume 1 da Convenção de Chicago.

(c) O documento que atesta a certificação de ruído de uma aeronave deverá conter informação de acordo com a N.I.: 5.H.110 a) destes regulamentos, e deverá conter a sua tradução em Inglês.

(d) A Autoridade:

(1) Fará suspender ou revogar o certificado de ruído do registo civil de aeronaves se a aeronave deixar de cumprir com os padrões de ruído aplicáveis;

(2) Não irá restabelecer ou conceder um novo certificado de ruído a menos que a aeronave seja considerada numa reavaliação como cumprindo com os padrões de ruído aplicáveis.

(e) Após a suspensão ou a revogação, o certificado deverá ser devolvido à Autoridade.

5.H.115 Duração e validade contínua de um certificado de ruído

(a) Um certificado de ruído deverá ser emitido com duração ilimitada e manter-se-á válido sujeito ao seguinte:

(1) Manter a conformidade com os requisitos aplicáveis de desenho do tipo, protecção ambiental e de navegabilidade contínua; e

(2) A aeronave permanecer registada em Cabo Verde; e

(3) O certificado do tipo sob o qual é emitido não ser previamente invalidado;

(4) O certificado não for devolvido ou revogado conforme 5.H.110;

N.I. – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

CVCAR PARTE 5 - NAVEGABILIDADE

N.I.: 5.A.110 (a)(3) Grandes modificações (definição)

(a) **Grandes modificações da célula.** As grandes modificações incluem as modificações nas partes de aeronave listadas, ou os tipos de modificações listados (quando não incluídos nas especificações aplicáveis da aeronave):

(1) Asas.

(2) Superfícies da empenagem.

(3) Fuselagem.

- (4) Suportes dos motores.
- (5) Sistema de controlo.
- (6) Trem de aterragem.
- (7) Casco ou flutuadores.
- (8) Elementos de uma célula, incluindo longarinas, nervuras, ferragens, amortecedores, dispositivos de suporte, capotagens, carenagens e contrapesos de compensação.
- (9) Sistemas actuadores hidráulicos e eléctricos de componentes.
- (10) Alhetas de rotor.
- (11) Alterações da massa em vazio ou na centragem em vazio que resultem num aumento da massa máxima certificada ou dos limites do centro de gravidade da aeronave.
- (12) Alterações no desenho básico dos sistemas de combustível, óleo, refrigeração, aquecimento, pressurização da cabina, eléctrico, hidráulico, degelo ou de escape.
- (13) Alterações das asas ou das superfícies de controlo fixas ou móveis que afectem as características de oscilação e vibração.

(b) **Grandes modificações dos grupos motores.** As grandes modificações dos grupos motores, mesmo quando não listadas nas especificações aplicáveis do motor, incluem o seguinte:

- (1) Conversão do motor de uma aeronave de um modelo aprovado para outro, envolvendo quaisquer alterações na razão de compressão, redutor de hélice, razões de engrenagem impulsora ou a substituição de peças principais do motor que requeiram trabalhos e testes extensivos do motor.
- (2) Alterações no motor por substituição de peças estruturais do motor da aeronave por peças não fornecidas pelo fabricante original ou peças não especificamente aprovadas pela Autoridade.
- (3) Instalação de um acessório que não esteja aprovado para o motor.
- (4) Remoção de acessórios que estão indicados como equipamentos obrigatórios nas especificações da aeronave ou motor.
- (5) Instalação de peças estruturais que não do tipo de peças aprovadas para a instalação.
- (6) Conversões de qualquer tipo com o fim de utilizar o combustível de uma classificação ou grau diferente da indicada nas especificações do motor.

(c) **Grandes modificações nas hélices.** As grandes modificações das hélices, quando não autorizadas nas especificações das hélices aplicáveis, incluem:

- (1) Alterações no desenho das pás.
- (2) Alterações no desenho do cubo.
- (3) Alterações no desenho do sistema regulador ou de controlo.
- (4) Instalação de um sistema regulador ou de embandeiramento de hélice.
- (5) Instalação do sistema de degelo das hélices.
- (6) Instalação de peças não aprovadas para a hélice.

(d) **Grandes modificações de dispositivos.** As modificações do desenho básico não efectuadas de acordo com as recomendações do fabricante do dispositivo ou de acordo com as directivas de navegabilidade aplicáveis constituem grandes modificações de dispositivos. Além destas, também são consideradas grandes modificações as alterações no desenho básico do equipamento de radiocomunicação e navegação aprovadas sob uma certificação do tipo ou outra autorização que tenham efeito sobre a estabilidade da frequência, nível de ruído, sensibilidade, selectividade, distorção, radiação parasita, controlo automático de volume (AVC), ou na capacidade para satisfazer as condições dos testes ambientais, e outras alterações que tenham efeito na performance do equipamento.

N.I.: 5.A.110 (a)(4) Grandes reparações (definição)

(a) **Grandes reparações da célula.** São grandes reparações da célula as reparações das seguintes partes de uma célula e as reparações dos seguintes tipos, envolvendo o aumento da resistência, reforço, empalme e fabrico de elementos estruturais principais ou a sua substituição, quando a substituição é feita através de métodos de fabrico como rebatagem ou soldadura.

- (1) Vigas ocas.
- (2) Asas ou superfícies de controlo monocasco ou semi-monocasco.
- (3) Traves ou elementos da corda das asas.
- (4) Longarinas.
- (5) Flanges das longarinas.
- (6) Elementos de vigas armadas.
- (7) Cantos de vigas de chapa de pouca espessura.
- (8) Elementos da quilha e quina do casco e flutuadores.
- (9) Elementos de chapa corrugada submetidos a compressão que actuam como material de rebordo das asas ou superfícies da empenagem.
- (10) Nervuras principais das asas e elementos submetidos a compressão.
- (11) Contrafichas (montantes) das asas ou superfícies da cauda.
- (12) Suportes dos motores.
- (13) Longarinas da fuselagem.
- (14) Elementos da armação laterais, horizontais ou anteparas.
- (15) Chumaceiras e braços de suporte da base principal.
- (16) Contrafichas (montantes) do trem de aterragem.
- (17) Eixos.
- (18) Rodas.
- (19) Partes do sistema de comando tais como coluna de controlo, pedais, eixos, suportes angulares ou contrapesos externos dos ailerons.
- (20) Reparções que envolvam a substituição de materiais.
- (21) A reparação de superfícies de revestimento danificadas, em metal ou contraplacado pre-esforçado, de mais de 15 cm em qualquer direcção.
- (22) A reparação de partes do revestimento mediante soldaduras adicionais.
- (23) Empalmes de chapas de revestimento.
- (24) A reparação de três ou mais nervuras adjacentes das asas ou das superfícies de comando ou do bordo de ataque das asas e superfícies de comando entre essas nervuras adjacentes.
- (25) Reparação do revestimento de tela numa superfície maior do que a necessária para reparar duas nervuras adjacentes.
- (26) Substituição da tela nas peças revestidas por tela tais como as asas, fuselagens, estabilizadores e superfícies de comando.
- (27) Reparação, incluindo a vedação, de tanques de combustível e tanques de óleo removíveis ou integrais.

(b) **Grandes reparações dos grupos motores.** As reparações das seguintes partes de um motor e as reparações dos tipos que se seguem constituem grandes reparações do grupo motor:

- (1) Separação ou desmontagem de um cárter ou cambota de um motor a pistão equipado com um sobre-alimentador integral.

- (2) Separação ou desmontagem de um cárter ou cambota de um motor a pistão equipado com uma engrenagem redutora de um tipo diferente de uma caixa redutora da hélice de tipo cilíndrico.
- (3) Reparações especiais das partes estruturais do motor por meio de soldadura, galvanização, metalização ou outros métodos.
- (c) **Grandes reparações das hélices.** As reparações dos seguintes tipos numa hélice constituem grandes reparações de hélices:
- (1) Quaisquer reparações ou endireitamento de pás em aço.
 - (2) Reparação ou maquinagem de cubos em aço.
 - (3) Encurtamento de pás.
 - (4) Reconstituição de pontas hélices em madeira.
 - (5) Substituição dos laminados exteriores nas hélices de madeira de passo fixo.
 - (6) Reparação das roscas interiores ovalizadas no cubo das hélices de madeira de passo fixo.
 - (7) Incrustação nas pás de madeira.
 - (8) Reparações das pás de material compósito.
 - (9) Substituição do revestimento de tela das pontas das asas.
 - (10) Substituição do revestimento em plástico.
 - (11) Reparação dos reguladores de hélices.
 - (12) Revisão geral de hélices de passo variável.
 - (13) Reparações de amolgaduras, cortes, riscos, picaduras, etc. profundos, e endireitamento das pás em alumínio.
 - (14) A reparação ou substituição dos elementos internos das pás.
- (d) **Grandes reparações de dispositivos.** As reparações dos seguintes tipos em dispositivos constituem grandes reparações de dispositivos:
- (1) Calibração e reparação de instrumentos.
 - (2) Calibração de equipamento de aviónica ou computadores.
 - (3) Rebobinagem da bobina de campo de um acessório eléctrico.
 - (4) Desmontagem completa de válvulas hidráulicas de potência complexas.
 - (5) Revisão geral de carburadores de pressão e de bombas de pressão de combustível, óleo e hidráulicas.
- N.I: 5.A.110 (a)(6) Manutenção preventiva (definição)**
- (a) **Manutenção preventiva.** A manutenção preventiva está limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolvam operações de montagem complexas:
- (1) Remoção, instalação e reparação dos pneus do trem de aterragem;
 - (2) Substituição das cordas elásticas dos amortecedores do trem de aterragem;
 - (3) Manutenção dos amortecedores do trem de aterragem, adicionando óleo, ar, ou ambos;
 - (4) Manutenção dos rolamentos das rodas do trem de aterragem, tal como limpeza e lubrificação;
 - (5) Substituição de arames ou troços de frenagem de segurança defeituosos;
 - (6) Lubrificação que não requeira uma desmontagem para além da remoção de itens não estruturais tais como tampas de acessos, capotagens e carenagens;
 - (7) Realização de remendos simples de tela que não requeiram reforços de costura ou a remoção de partes estruturais ou superfícies de comando;
 - (8) Reposição de fluido hidráulico no reservatório hidráulico;
 - (9) Retoque do revestimento decorativo da fuselagem, superfícies das asas, da cauda (excluindo superfícies de comando balanceadas), carenagens, capotagem, trem de aterragem, interior da cabina de passageiros ou da cabina de pilotagem, desde que não seja necessária a remoção ou desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo;
 - (10) Aplicação de materiais de protecção ou conservação a componentes desde que não envolva a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo e desde que não seja proibido ou contrário às boas práticas;
 - (11) Reparação de estofos e artigos decorativos do interior da cabina de passageiros ou de pilotagem desde que a reparação não exija a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo ou interfira com um sistema operativo ou afecte uma estrutura primaria da aeronave;
 - (12) Realização de pequenas reparações simples nas carenagens, placas de cobertura não estruturais, capotagens e pequenos remendos e reforços que não modifiquem o contorno de modo a interferir com o devido fluxo de ar;
 - (13) Substituição das janelas laterais desde que o trabalho não interfira com a estrutura de qualquer sistema operativo, tal como os comandos, equipamento eléctrico, etc;
 - (14) Substituição dos cintos de segurança;
 - (15) Substituição dos assentos ou peças dos assentos com peças de sobresselentes aprovadas para a aeronave, não envolvendo a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo;
 - (16) Diagnostico e reparação de avarias nos circuitos das luzes de aterragem;
 - (17) Substituição de lâmpadas, reflectores e lentes nas luzes de posição e de aterragem;
 - (18) Substituição de rodas e esquis, desde que não envolva o cálculo da massa e centragem;
 - (19) Substituição de qualquer capotagem que não implique remover a hélice ou desligar os comandos de voo;
 - (20) Substituição ou limpeza das velas de ignição e ajuste da folga entre eléctrodos;
 - (21) Substituição de qualquer conexão por tubos flexível, excepto as conexões hidráulicas;
 - (22) Substituição das tubagens de alimentação de combustível pré-fabricadas;
 - (23) Limpeza dos filtros de combustível e de óleo;
 - (24) Substituição e manutenção de baterias;
 - (25) Substituição ou ajuste de fechos não estruturais relacionados com as operações; e
 - (26) A instalação de dispositivos para evitar o abastecimento incorrecto de combustível por via da redução do diâmetro dos bocais de reabastecimento dos tanques de combustível desde que o fabricante da aeronave tenha incluído o dispositivo específico nos dados do certificado do tipo da aeronave, tenha fornecido instruções devidamente aprovadas e aceitáveis para a Autoridade para a instalação do dispositivo específico, e a instalação não envolva a desmontagem do bocal de reabastecimento já existente.

- (viii) Tubos de escape - quanto a fissuras, defeitos e má fixação.
 - (ix) Acessórios - quanto a defeitos aparentes na segurança da montagem.
 - (x) Todos os sistemas - quanto a instalação inadequada, mau estado geral, defeitos e falta de segurança na fixação.
 - (xi) Capotagem – quanto a fissuras e defeitos.
- (4) Grupo do trem de aterragem:
- (i) Todas as unidades - quanto a mau estado e falta de segurança na fixação.
 - (ii) Dispositivos de amortecimento – quanto a um nível de fluido inadequado.
 - (iii) Sistema articulado, reticulado e membros – quanto a desgaste indevido ou excessivo, fadiga e deformação.
 - (iv) Mecanismo de retração e bloqueio - quanto a funcionamento inadequado.
 - (v) Tubos hidráulicos - quanto a fugas.
 - (vi) Sistema eléctrico – quanto a roçaduras e mau funcionamento de interruptores.
 - (vii) Rodas – quanto a fissuras, defeitos e estado dos rolamentos.
 - (viii) Pneus – quanto a desgaste e cortes.
 - (ix) Travões - quanto a um ajuste inadequado.
 - (x) Flutuadores e esquis - quanto a falta de segurança na fixação e defeitos óbvios ou aparentes.
- (5) Asas e conjunto da secção central quanto a:
- (i) Mau estado geral;
 - (ii) Deterioração da tela ou revestimento;
 - (iii) Deformação;
 - (iv) Evidência de falhas; e
 - (v) Falta de segurança na fixação.
- (6) Conjunto completo da empenagem quanto a:
- (i) Mau estado geral;
 - (ii) Deterioração da tela ou revestimento;
 - (iii) Deformação;
 - (iv) Evidência de falhas;
 - (v) Falta de segurança na fixação;
 - (vi) Instalação de componentes inadequada; e
 - (vii) Funcionamento inadequado de componentes.
- (7) Grupo da hélice:
- (i) Conjunto da hélice – quanto a fissuras, picaduras, prisão e fugas de óleo;
 - (ii) Parafusos - quanto a torque indevido e falta de segurança;
 - (iii) Dispositivos anti-gelo - quanto a funcionamento inadequado e defeitos óbvios; e
 - (iv) Mecanismos de controlo - quanto a um funcionamento inadequado, falta de segurança na montagem e restrição no movimento.
- (8) Grupo de aviónica/instrumentos:
- (i) Equipamento de aviónica/instrumentos - quanto a instalação inadequada e falta de segurança na montagem;
 - (ii) Cablagem e condutas - quanto a encaminhamento inadequado, falta de segurança na montagem e defeitos óbvios.
 - (iii) Conexão e blindagem - quanto a instalação inadequada e mau estado.
 - (iv) Antena, incluindo o mastro da antena - quanto a mau estado, falta de segurança na montagem e funcionamento inadequado.
- (9) Grupo electrónico/eléctrico:
- (i) Cablagem e condutas - quanto a encaminhamento inadequado, falta de segurança na montagem e defeitos óbvios.
 - (ii) Conexão e blindagem - quanto a instalação inadequada e mau estado.
- (10) Todos os itens diversos instalados que não estejam de outra forma cobertos por esta listagem e em relação aos quais existam instruções de navegabilidade contínua – quanto a instalação inadequada e funcionamento inadequado.
- N.I: 5.G.115 Sistema de registos de navegabilidade contínua das aeronaves**
- (a) Caderneta de voo da aeronave. Deverão ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo da aeronave:
- (1) O nome do construtor, o tipo de aeronave, o número atribuído a esta pelo construtor e a data de construção da aeronave;
 - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula da aeronave;
 - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo e/ou ciclos de voo e/ou aterragens, conforme apropriado;
 - (4) Detalhes de todos os trabalhos de manutenção efectuados na aeronave e no seu equipamento;
 - (5) Detalhes de quaisquer revisões gerais, reparações, substituições e modificações relativamente à aeronave ou a qualquer um dos seus equipamentos como acima mencionado, desde que essas anotações não tenham de ser introduzidas conforme requerido nos parágrafos 4) e 5) em relação a qualquer motor ou hélice de passo variável.
- (b) Caderneta de voo do motor. Deverão ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo do motor:
- (1) O nome do construtor, tipo de motor, o número atribuído a este pelo construtor e a data de construção do motor;
 - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula de cada aeronave em que o motor for instalado;
 - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo e/ou ciclos de voo e/ou aterragens, conforme apropriado;
 - (4) Detalhes de todo os trabalhos de manutenção efectuados no motor;
 - (5) Detalhes de todas as revisões gerais, reparações, substituições e modificações relativamente à aeronave ou a qualquer um dos seus acessórios.
- (c) Caderneta de voo das hélices. Deverão ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo de cada hélice:
- (1) O nome do construtor da hélice, o numero atribuído a esta pelo construtor e a data de construção da hélice;
 - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula de cada aeronave, e o tipo e número de cada motor, em que a hélice for instalada;
 - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo e/ou ciclos de voo e/ou aterragens, conforme apropriado;
 - (4) Detalhes de todos os trabalhos de manutenção efectuados na hélice;
 - (5) Detalhes de todas as revisões, reparações, substituições e modificações relativas à hélice.

N.I: 5.G.120 Registo de grandes reparações e modificações

(a) O seguinte é o formulário de registo de grandes reparações e modificações.

GRANDES REPARAÇÕES E MODIFICAÇÕES (Célula de Aeronave, Grupo Motor, Hélice ou Dispositivo)					República de Cabo Verde	
					Apenas para uso pela AAC	
					Identificação do Gabinete	
Instruções: Digitar ou dactilografar todas as anotações. Ver Regulamento CV CAR Parte 5, 5.G.120 e N.I.: 5.G.120 para as instruções e disposição deste formulário.						
1. Aeronave	Marca			Modelo		
	Número de Série			Nacionalidade e Marca de Matrícula		
2. Proprietário	Nome (Conforme constante no certificado de registo)			Morada (conforme constante no certificado de registo)		
3. Apenas para uso da Autoridade						
4. Identificação da Unidade					5. Tipo	
Unidade	Marca	Modelo	Número de Série	Reparação	Modificação	
Celula	------(conforme descrito no item 1 acima)-----					
Grupo Motor						
Hélice						
Dispositivo	Tipo					
	Fabrico					
6. Declaração de Conformidade						
A. Nome e morada da Organização		B. Tipo de Licença/Organização			C. Número de Certificado/Licença	
		<input type="checkbox"/> Licença (AMT) <input type="checkbox"/> Organização de Manutenção Aprovada <input type="checkbox"/> Fabricante			(Para uma OMA, incluir as qualificações apropriadas emitidas para as grandes reparações e modificações)	
D. Certifico que a reparação e/ou modificação efectuada na(s) unidade(s) identificada(s) no item 4 acima e descrita no verso ou anexos deste documento foi executada de acordo com os requisitos dos Regulamentos CV CAR, Parte 5, e que a informação aqui fornecida é correcta e verdadeira tanto quanto é do meu conhecimento.						
Data			Assinatura do Indivíduo Autorizado			
7. Aprovação para Recolocação em Serviço						
Em conformidade com a autoridade dada às pessoas abaixo especificadas, a(s) unidade(s) identificada(s) no item 4 foi (foram) inspeccionada(s) da maneira determinada pela Autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde e foi (foram) considerada(s) <input type="checkbox"/> APROVADA(S) <input type="checkbox"/> REJEITADA(S)						
Pelo (a)	<input type="checkbox"/> Inspector da AAC	<input type="checkbox"/> Autorização de Inspeção		Outro (Especificar)		
	<input type="checkbox"/> Organização de Manutenção	<input type="checkbox"/> Outro				
Data da Aprovação ou Rejeição		Certificado ou Número de Designação			Assinatura do Indivíduo Autorizado	

ADVERTÊNCIA

Deverão ser inseridas no registo adequado da aeronave as alterações de massa e centragem ou das limitações de operação. Uma modificação deve ser compatível com todas as modificações anteriores, de modo a assegurar a conformidade com os requisitos de navegabilidade aplicáveis.

8. Descrição do Trabalho Efectuado

(Se for necessário mais espaço, anexar folhas adicionais. Identificar cada página com a nacionalidade e marca de matrícula da aeronave e a data em que o trabalho foi completado.)

N.I: 5.H.110 Emissão, suspensão e revogação do certificado de ruído

(a) A seguinte informação deverá ser incluída no documento que atesta a certificação de ruído de uma aeronave:

- (1) Estado de Registo, nacionalidade e marcas de matrícula
- (2) Número de série do fabricante
- (3) Designação do tipo e modelo pelo fabricante; tipo e modelo de motor; tipo e modelo de hélice (se aplicável)
- (4) Declaração de todas as modificações adicionais incorporadas para fins de conformidade com os padrões de certificação de ruído aplicáveis;
- (5) A massa máxima em que foi demonstrada a conformidade com os padrões de certificação de ruído aplicáveis (apenas um par de máximos à descolagem e aterragem deverá ser certificado para cada aeronave individual);
- (6) Em relação a aeronaves para as quais foi apresentada uma candidatura para obtenção da certificação do protótipo no dia 6 de Outubro de 1977 ou após esta data, e em relação aos helicópteros para os quais foi apresentada uma candidatura para obtenção da certificação do protótipo no dia 1 de Janeiro de 1985 ou após esta data, o nível médio de ruído no ponto de referência relativamente ao qual a conformidade com os padrões aplicáveis foi demonstrada para satisfação da autoridade de certificação;
- (7) O Capítulo do Anexo 16, Volume 1, de acordo com o qual a aeronave foi certificada.
- (8) A altura acima da pista em que o impulso/potência é diminuído depois de uma aterragem com pleno impulso/potência.

(b) O seguinte quadro inclui as classificações de certificação de ruído conforme o Anexo 16, Volume 1, da Convenção de Chicago da ICAO:

Anexo 16 Capítulo	Detalhes
2	Aviões Subsónicos a Reacção – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 6 de Outubro de 1977.
3	<p>(a) Aviões Subsónicos a Reacção – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 6 de Outubro de 1977 e antes de 1 de Janeiro de 2006.</p> <p>(b) – Aviões a Hélice Com Mais de 5,700kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 1985 e antes de 17 de Novembro de 1988.</p> <p>(c) – Aviões a Hélice Com Mais de 8,618kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 17 de Novembro de 1988 e antes de 1 de Janeiro de 2006.</p>

4	<p>1. Aviões Supersónicos – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 2006.</p> <p>2. Aviões a Hélice Com Mais de 8,618 kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 2006.</p>
5	Aviões a Hélice Com Mais de 5,700kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 17 de Novembro de 1988.
6	Aviões a Hélice Que não Excedam 8,618kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 17 de Novembro de 1988.
7	Aviões STOL a Hélice
8	Helicópteros
9	Unidades Auxiliares de Potência (APU) e sistemas de potência associados durante as operações em terra.
10	Aviões a Hélice Que Não excedam 8,618kg – Candidatura ao certificado de navegabilidade regular para o protótipo ou versão derivada aceite no dia ou após 17 de Novembro de 1988.
11	Helicópteros Não Excedendo 3,175kg de massa máxima à descolagem certificada
12	Aviões supersónicos
13	Aeronaves de rotor

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

FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRAFICOS NA INCV



NOVOS EQUIPAMENTOS NOVOS SERVIÇOS DESIGNER GRÁFICO AO SEU DISPOR



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@gov1.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 estrangeiro 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 DESTE NÚMERO — 270\$00