

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

Regulamento n.º 07/2025

Sumário: Define e regula a prestação do serviço aéreo nas aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante.

Projeto do Regulamento de Serviço Aéreo

Nota Justificativa

A Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) é, nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, a entidade responsável pela regulação das atividades aeronáuticas militares e, no contexto da aviação militar, a definição, sistematização, padronização e regulação da prestação do serviço aéreo constitui um tema de especial relevância, tendo em vista a segurança da aviação.

É inserido neste contexto que urge a aprovação do regulamento de serviço aéreo, cujo objeto é a regulação da matéria em pauta, abrangendo a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, que desempenham uma função crucial no âmbito da prestação do serviço aéreo.

O regulamento de serviço aéreo é um instrumento fundamental para a garantia da regularidade, eficiência e eficácia das operações aéreas que envolvam aeronaves de Estado, através da adoção, definição, sistematização e padronização de procedimentos, normas e práticas recomendadas, inspirados em normativos de cariz internacional, cuja observância contribui decisivamente para o cumprimento dos compromissos do Estado a nível internacional em matéria da segurança da aviação e do espaço aéreo.

O citado regulamento é essencial para a segurança das operações aéreas, promovendo a coordenação na prestação do serviço aéreo, reforçando a coesão e prontidão operacional, permitindo uma atuação assertiva de todos os envolvidos na prestação do serviço aéreo.

Assim, ciente da elevada importância do Regulamento de Serviço Aéreo para a aviação militar e da necessidade de estabelecer normas claras, padronizadas e seguras para a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, a Autoridade Aeronáutica Militar, no pleno exercício das competências que lhe são conferidas pelo Decreto-Lei n.º 16/2025, de 4 de junho, elaborou o presente Projeto do Regulamento do Serviço Aéreo.

O objetivo é regular de forma sistemática e abrangente a prestação do serviço aéreo, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, garantindo a segurança, a regularidade, a eficiência e a eficácia das operações aéreas militares, em salvaguarda da segurança nacional e da soberania do espaço aéreo.

Autoridade Aeronáutica Militar

Regulamento n.º 07/2025

Projeto do Regulamento de Serviço Aéreo

Nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, que cria a Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) e define as suas competências, funcionamento e estrutura, a mesma é a entidade responsável pela regulação das atividades aeronáuticas militares.

Nessa senda, o citado diploma na alínea b) do número 1 do artigo 11º dispõe como uma das competências da AAM a aprovação de regulamentos no âmbito das operações aéreas. Tal competência se encontra em sintonia com o disposto na alínea c) do referido número e artigo, nos termos do qual à AAM compete também aprovar regulamentos relativos às operações das aeronaves militares e assim definir regras e condições de operações em salvaguarda da segurança nacional e da segurança operacional dos utilizadores do espaço aéreo.

Deste modo, é crucial definir, sistematizar, padronizar e regular a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, visto que a regulamentação do serviço aéreo assegura não apenas a eficiência operacional, mas também a segurança e a coerência na operação das aeronaves, ciente da importância da mesma para a operação segura das aeronaves por parte das Forças Armadas.

Assim, atendendo o processo em curso de implementação da aviação militar e visto que até então não existe no nosso ordenamento jurídico um regulamento específico, versando a matéria em pauta, urge a aprovação do regulamento de serviço aéreo, regulando a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, visando as operações das aeronaves militares, definindo regras e condições de operações em salvaguarda da segurança operacional dos utilizadores do espaço aéreo, em prol da segurança da aviação.

Assim, a AAM, ao abrigo do disposto nas alíneas b) e c) do artigo 11º d e n.º 4 do artigo 20º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, aprova o presente Regulamento que se rege pelas seguintes disposições:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º

Objeto

O presente regulamento, doravante designado por Regulamento de Serviço Aéreo (RSA), define e regula a prestação do Serviço Aéreo (SA) a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao Pessoal Navegante (PN).

Artigo 2º

Âmbito

1. O RSA aplica-se a todo o pessoal, civil e militar, nacional e estrangeiro, que presta ou que se encontre autorizado a prestar SA a bordo das aeronaves de Estado.

2. Na aplicação do RSA se deve atender o seguinte:

- a) São considerados em serviço todos os voos efetuados pelas aeronaves e por pessoal referidos no número anterior.
- b) São ainda considerados em serviço os voos realizados em aeronaves estranhas às Forças Armadas/ Guarda Costeira (FA/GC) pelo PN, desde que resultem de ordem específica emanada de entidade competente.
- c) Nas situações em que o regulamento de serviço aéreo de aeronaves estranhas às FA/GC tenha um carácter mais restritivo ou exigente do que o presente Regulamento, são adotadas, conforme aplicável, as disposições do respetivo regulamento.
- d) A atividade aérea em aeronaves civis, ainda que autorizada pelas FA, mas que não decorra da imposição do serviço, isto é, quando inscrita na esfera dos interesses pessoais do militar, é exercida sem dispêndio para o Estado, nomeadamente, no respeitante a doenças ou acidentes sofridos em consequência dos mesmos.

Artigo 3º

Glossário

Para efeitos do presente regulamento, considera-se as seguintes:

- a) definições

- i. **Atividade Aérea** - Atividade geral do Pessoal Navegante, que visa a satisfação direta de uma necessidade, através da prestação efetiva de trabalho, atendendo às funções e ao exercício de competências legalmente estabelecidas a bordo das aeronaves.
- ii. **Alojamento Adequado** - Quarto, devidamente equipado, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado e que tenha possibilidades de controlo dos níveis de luz e temperatura.
- iii. **Certificado** - Documento oficial assinado por autoridade competente que atesta um fato.
- iv. **Pessoal Navegante (PN)** - Todo o pessoal que desempenha o serviço aéreo.
- v. **Pessoal Navegante Permanente (PNP)** - Todo o pessoal essencial à operação da aeronave.
- vi. **Pessoal Navegante Temporário (PNT)** - Todo o pessoal navegante que desempenha funções no âmbito das missões atribuídas à aeronave, nomeado para membro efetivo da tripulação.
- vii. **Pessoal Navegante Eventual (PNE)** - Todo o pessoal que desempenha tarefas específicas no âmbito de missões excepcionais atribuídas à aeronave.
- viii. **Tempo de Voo Total (*Off Block Time*)** - Tempo decorrido entre o momento em que a aeronave inicia a corrida de descolagem até ao momento em que estaciona e coloca os calços para os aviões e tempo decorrido desde o momento de início de movimento do rotor até à sua paragem para os helicópteros, sendo designado de *Estimated Off Block Time* (EOBT) quando o tempo é estimado para efeitos de planeamento.
- ix. **Tripulação** - Conjunto de indivíduos qualificados para exercício de funções necessárias à operação de uma aeronave em voo no cumprimento de uma missão.
- x. **Tripulação Essencial ao Voo** - Tripulação encarregada das funções essenciais para a operação de uma aeronave durante o período dos encargos relativos ao voo, nomeadamente Piloto Comandante e Piloto.
- xi. **Tripulante (T)** - Todo o indivíduo integrado numa tripulação.
- xii. **Tripulação Mínima (TM)** - Conjunto mínimo de indivíduos qualificados para exercício a bordo para fazer voar com necessária segurança uma aeronave, definido pelo manual de voo da aeronave.
- xiii. **Tripulação Básica (TB)** - Conjunto de indivíduos necessários a bordo para a operação de uma aeronave no desempenho de missão específica.
- xiv. **Tripulação Reforçada (TR)** - Tripulação básica acrescida de um número adicional de indivíduos de modo a permitir períodos de descanso a bordo, tornando possível o prolongamento do período normal de atividades, para a qual se deve ter em conta a duração e/ou natureza da

missão, as condições de descanso a bordo e o esforço recentemente acumulado pelas tripulações.

xv. **Período de Descanso das Tripulações** - Espaço de tempo que mede o fim de uma atividade aérea e o momento a partir do qual a tripulação pode iniciar novo período de atividade. Este período inclui tempos livres, tempo para refeições, deslocações e oito horas de descanso mínimo ininterrupto em alojamento adequado.

xvi. **Descanso Mínimo Ininterrupto** - Período a observar durante o período de descanso da tripulação, proporcionado ao tripulante para repousar, incluindo o estado de sono, usufruindo de equipamentos e do ambiente adequados e em local apropriado à reconstituição da sua aptidão física e psíquica para prestar serviço aéreo.

xvii. **Destacamento Aéreo** - Uma ou mais aeronaves, respectivas tripulações, pessoal de manutenção e de apoio, se aplicável, operando, com alguma permanência, a partir de um local diferente da sua base de origem, em regime temporário ou quando superiormente constituído e aprovado.

xviii. **Dia** - Período de vinte e quatro horas, que começa às zero horas locais.

xix. **Empenhamento em Atividade Aérea** - É o intervalo de tempo que decorre desde o início de um período de atividade aérea até ao fim do último de uma série de períodos consecutivos de atividade aérea a que está sujeito um tripulante nomeado pela entidade competente.

xx. **Fadiga** - Condição caracterizada por uma diminuição da capacidade de trabalho, redução na eficiência do desempenho, perda de força ou capacidade de responder a estímulos, acompanhada por uma sensação de desconforto, desgaste e cansaço. As causas mais frequentes para a fadiga são a alteração do ritmo circadiano, redução do sono, atividade prolongada, tédio, *stress* ou desgaste físico. A fadiga pode resultar de uma situação específica ou do efeito acumulado de diversas situações. As indicações mais frequentes de uma condição de fadiga são sonolência, dificuldade na concentração, apatia, sentimento de isolamento, vigilância diminuída, problemas na memorização, fixação numa tarefa e aumento de erros na execução.

xxi. **Hora de Apresentação** - Hora determinada superiormente para um tripulante se apresentar para executar um período de atividade aérea, normalmente até duas horas do *Estimated Of Block Time* (EOBT). Corresponde ao início do período de atividade aérea.

xxii. **Hora Local** - Período de sessenta minutos, reportado ao local da base, até ao limite de quarenta e oito horas, a contar da partida desse local, e reportado ao local de origem do voo após decorridas quarenta e oito horas da partida do local da base.

xxiii. **Intervalo** - Período igual ou superior a três horas e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de um sector voado até ao início do sector seguinte, sendo contabilizado como

período de serviço de voo.

xxiv. **ICCS-** Curso de Competências Comuns Individuais: curso de formação inicial obrigatória que transmite aos tripulantes as competências básicas comuns a todas as funções de bordo, designadamente procedimentos de segurança, sobrevivência, evacuação de emergência, suporte médico básico e utilização de equipamentos de proteção individual e de emergência.

xxv. **Mês** - Período de quatro semanas consecutivas.

xxvi. **Noite Local** - Qualquer período de oito horas, entre as 22 e as 8 horas locais.

xxvii. **Período Crítico do Ritmo Circadiano** - Período compreendido entre as 2 e as 6 horas locais.

xxviii. **Período de Atividade Aérea** - É o intervalo de tempo que decorre desde que um tripulante nomeado para uma missão inicia o cumprimento das tarefas de preparação imediata de uma missão, até que tenha completado as tarefas que lhe competirem para o encerramento do processo operacional ou logístico relativos ao voo ou série de voos executados no âmbito dessa missão que, em termos gerais e para efeitos de planeamento, é iniciado desde duas horas antes do *Estimated Off Block Time* (EOBT) até uma hora após o *Actual Time of Arrival* (ATA) do voo para o qual foi nomeado o tripulante. Este período será aumentado ou diminuído de acordo com a tipologia e complexidade das várias ações aéreas e do serviço de alerta, nos termos a definir pelas FA, enquanto operadora da aeronave, e constam no Manual de Operações do Comando responsável pela operação da aeronave; considera-se como fazendo parte de um período de atividade aérea o tempo utilizado pelo tripulante na realização das tarefas de familiarização com as instruções para a execução da missão, *briefings*, planeamento de voo, *debriefings*, elaboração de relatórios, treino de voo em simulador, serviço de alerta presencial, em que efetue um período de serviço normal; atividades, inspeções e ações de manutenção programadas e inopinadas e o descanso a bordo.

xxix. **Período de Alerta** - Período em que o tripulante executa Serviço de Alerta nos termos definidos e aprovados superiormente.

xxx. **Ritmo Circadiano** - Ritmo circadiano, ou ciclo circadiano, designa o período de aproximadamente um dia, 24 horas, sobre o qual se baseia todo o ciclo biológico do corpo humano e de qualquer outro ser vivo, influenciado pela luz solar. O ritmo circadiano regula todos os ritmos materiais bem como muitos dos ritmos psicológicos do corpo humano, com influência sobre, por exemplo, a digestão ou o estado de vigília, passando pelo crescimento e pela renovação das células, assim como a subida ou descida da temperatura.

xxxi. **Semana** - Período de sete dias consecutivos.

xxxii. **Série de Voos** - Conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso.

xxxiii. **Serviço Aéreo** - É todo o serviço executado a bordo de aeronaves diretamente decorrente das ações necessárias à sua operação e emprego.

xxxiv. **Serviço de Alerta** - Situação particular de serviço de duração definida no tempo que visa a mobilização operacional do militar e que decorre da necessidade de manter uma força, designadamente meio aéreos, tripulação e apoio de manutenção em determinado estado ou grau de prontidão para a execução de uma missão.

xxxv. **Serviço** - Atividade geral e de carácter mediato do militar, que visa a satisfação direta de uma necessidade através da prestação efetiva de trabalho atendendo às funções e ao exercício de competências legalmente estabelecidas.

xxxvi. **Voo** - Esforço técnico de uma aeronave entre a descolagem e a paragem de motores após a aterragem final.

xxxvii. **Zona Horária** - Extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

b) Abreviaturas e Siglas:

1. **AFM** - *Aircraft Flight Manual*
2. **AIREV** - *Aeromedical Evacuation*
3. **ALSO** - *Air Logistic Support Operations*
4. **AOM** - *Aircraft Operating Manual*
5. **AQUAL** - *Aircraft Qualification*
6. **CQAOC** - Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine
7. **CQAOPV** - Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância
8. **CQQAOC** - Curso de Qualificação Operacional Avançada Operador de Cabine
9. **CQQAOPV** - Curso de Qualificação Operacional Avançada OPV
10. **CQOOC** - Curso de Qualificação Operacional de Operadores de Cabine
11. **CQOBOPV** - Curso de Qualificação Operacional Básica OPV
12. **CQOIOC** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia Operador de Cabine
13. **CQOIOPV** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia OPV
14. **CQOIOPV** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia Operador de Vigilância
15. **CSERE** - Curso de Sobrevivência, Evasão, Resistência e Extração
16. **ETE** - *Estimated Time Enroute*
17. **FITS** - *Full Integrated Training System*
18. **HV** - Hora de Voo
19. **ICCS** - *Individual Common Core Skills*

20. **ISR** - *Intelligence Surveillance & Reconnaissance*
21. **ISROPV** - *Intelligence Surveillance & Reconnaissance* Operador de Vigilância
22. **LPQOC** - Lista de Qualificação de Operador de Cabine
23. **MIT** - *Multimedia Interactive Training System*
24. **MNT** - Manutenção/*Maintenance*
25. **MQ** - Manutenção de Qualificação
26. **MQOC** - Manutenção de Qualificação Operador de Cabine
27. **NQ** - Não Qualificado
28. **NVG** - *Night Vision Goggles*
29. **NVGO** - *Night Vision Goggles Operator Course* – Operador de Cabine
30. **OC** - Operadores de Cabine
31. **OCA** - Operadores de Cabine em adaptação
32. **OCI** - Operador de Cabine Instrutor
33. **OCIONVG** - Operador de Cabine Instrutor *Night Vision Goggles*
34. **OPV** - Operador de Vigilância
35. **OPVA** - Operador de Vigilância em Adaptação
36. **OPVI** - Operador de Vigilância Instrutor
37. **PMOPV** - Programa de Manutenção de Operador de Vigilância
38. **PMQAP** - Programa de Manutenção de Qualificação Anual de Pilotos
39. **PMQQAOC** - Programa de Manutenção de Qualificação de Anual de Operadores de Cabine
40. **PMQOBOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional Básica Operadores de Cabine
41. **PMQOBOPV** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional Básica Operador de Vigilância
42. **PMQOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operadores de Cabine
43. **PMQOIOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional de Instrutor de Operador de Cabine
44. **PMQO** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional
45. **PO** - Pronto para Operações
46. **POL** - Pronto para Operações com Limitações
47. **PQA** - Programa de Qualificação na Aeronave
48. **PQC** - Programa de Qualificação Complementar
49. **PQO** - Programa de Qualificação Operacional
50. **PV** - Pronto para Voo
51. **QAOC** - Qualificação na Aeronave Operadores de Cabine
52. **QAOPV** - Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância
53. **SAR** - *Search And Rescue*
54. **SAROC** - *Search And Rescue* Operadores de Cabine

- 55. **SERE** - Sobrevivência, Evasão, Resistência e Extração
- 56. **TAOC** - Treino Anual de Operador de Cabine
- 57. **UOCI** - Upgrade de Operador de Cabine Instrutor
- 58. **UOPVI** - Operador de Vigilância - Upgrade em OPV Instrutor
- 59. **VIS** - *Visual Reconnaissance*
- 60. **VROC** - Voo de Revalidação de Operador de Cabine
- 61. **VVP** - Voo de Verificação de Proficiência

CAPÍTULO II

PRESTAÇÃO DO SERVIÇO AÉREO

Artigo 4º

Competência da entidade responsável pela operação da aeronave

Compete à entidade responsável pela operação da aeronave:

- a) Executar as disposições do presente Regulamento e assegurar a doutrina operacional e de avaliação aeronáutica;
- b) Assegurar a operacionalidade do sistema de comando e controlo de aeronaves;
- c) Elaborar e implementar os manuais de procedimentos operacionais, de qualificações técnicas e os programas de qualificação, manutenção de qualificação e requalificação do pessoal navegante, no âmbito da operação e do emprego tático dos meios aéreos;
- d) Elaborar e implementar os planos de qualificação, de manutenção de qualificação e de requalificação do PN;
- e) Assegurar a compatibilidade entre as missões e as aeronaves de Estado, garantindo o seu emprego de acordo com os preceitos normativos;
- f) Assegurar a autorização para prestação de SA a bordo das aeronaves de Estado pelo pessoal militar e civil, nacional e estrangeiro como tripulante;
- g) Assegurar que a prestação de Serviço Aéreo por membros das Forças Armadas estrangeiras obedeça aos requisitos de prontidão definidos nos acordos de cooperação e protocolos vigentes;
- h) Assegurar a autorização para o exercício de funções a bordo das aeronaves estranhas às FA pelo PN;
- i) Observar os critérios de nomeação da tripulação mínima, tripulação básica, tripulação

reforçada e dos períodos de atividade e descanso do PN para o serviço de alerta;

j) Assegurar que a nomeação do PN seja feita de acordo com as necessidades de prestação de SA e nos termos das normas em vigor;

k) Elaborar e implementar os planos de treino, de avaliação e de controlo de prontidão;

l) Garantir o cumprimento das disposições do presente Regulamento relativamente ao PN e aprovar as Ordens de Missão (*Air Task*) para os voos das aeronaves de Estado;

m) Elaborar e atualizar os instrumentos e/ou publicações técnicas que suportam a prestação do SA;

n) Emitir as instruções necessárias, nomeadamente através de despachos, regulamentos internos, diretivas e circulares, relativas à prestação do Serviço Aéreo; e

o) Elaborar e implementar os instrumentos necessários para a execução do presente Regulamento, como sejam despachos, diretivas, circulares, regulamentos, manuais, entre outros.

Artigo 5º

Responsabilidades do Pessoal Navegante

Compete ao PN as seguintes ações:

a) Cumprir integralmente o disposto no presente Regulamento;

b) Participar e cumprir os programas de qualificação, de manutenção da qualificação e de requalificação, bem como os requisitos de prontidão operacional correspondentes à sua função ou atividade a bordo;

c) Garantir e manter a aptidão física, psicológica e técnica necessária à prestação do Serviço Aéreo; e

d) Manter-se atualizado sobre a execução do seu programa de manutenção de qualificação e colaborar com o serviço responsável pela uniformização e avaliação do Pessoal Navegante.

Artigo 6º

Processo de autorização para prestação do serviço aéreo

1. A autorização para que militar estrangeiro ou civil, nacional ou estrangeiro, preste Serviço Aéreo (SA) a bordo de aeronaves de Estado, como tripulante, deve ser instruída com os seguintes elementos mínimos:

- a) Nome, posto ou categoria, número de identificação e funções a desempenhar;
- b) Certificado de habilitações aeronáuticas, incluindo qualificações e datas de validade;
- c) Caderneta de voo ou documento equivalente, com registo de qualificações e horas de voo por tipo de aeronave;
- d) Data do último voo;
- e) Outros elementos considerados necessários pela entidade decisora.

2. Compete à entidade responsável pela operação da aeronave:

- a) Instruir o processo, analisar a documentação e emitir parecer técnico;
- b) Verificar o cumprimento dos requisitos de qualificação e prontidão operacional;
- c) Manter os registos individuais do tripulante autorizado;
- d) Divulgar as decisões e instruções necessárias à execução da autorização.

Artigo 7º

Condicionalismo na prestação do serviço aéreo

1. O militar estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, não deve exercer as funções de Comandante da Missão nas mesmas, salvo em situações excepcionais, devidamente fundamentadas, pelo período estritamente necessário à satisfação dessa necessidade.
2. O civil nacional ou estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, não deve exercer as funções de Comandante da Missão e de Piloto Comandante nas mesmas, salvo em situações excepcionais, devidamente fundamentadas, pelo período estritamente necessário à satisfação dessa necessidade.
3. O civil nacional ou estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, pode, em situações excepcionais e devidamente fundamentadas, exercer as funções de Piloto Instrutor nas mesmas.

CAPÍTULO III

PESSOAL NAVEGANTE

Artigo 8º

Classificação do Pessoal Navegante

1. O PN se classifica quanto a:

- a) Tipologia de Qualificação;
- b) Qualificação na Aeronave e na Missão; e
- c) Qualificação na Função a Bordo.

2. O PN se subdivide nas seguintes categorias:

- a) Pessoal Navegante Permanente (PNP);
- b) Pessoal Navegante Temporário (PNT); e
- c) Pessoal Navegante Eventual (PNE).

Artigo 9º

Qualificação do PN

1. Quanto à tipologia de qualificação o PN se classifica em:

- a) Aluno - Militar que se encontra a frequentar o curso de preparação para uma especialidade ou especialização no âmbito da tripulação de uma aeronave; e
- b) Em Adaptação - Militar a fazer a qualificação como tripulante de uma aeronave.

2. Quanto à qualificação na aeronave e na missão o PNP e o PNT são classificados em:

- a) Não Qualificado (NQ);
- b) Pronto para Voo (PV);
- c) Pronto para Operações com Limitações (POL); e
- d) Pronto para Operações (PO).

3. Quanto à qualificação na função a bordo das aeronaves o PNP e PNT são classificadas da forma seguinte:

a) Pessoal Navegante Permanente:

i. Piloto (P);

ii. Piloto Comandante (PC);

iii. Piloto Instrutor (PI);

iv. Piloto de Teste (PT); e

v. Piloto Examinador (PE).

b) Pessoal Navegante Temporário:

i. Operador de: Cabine (OC), Cabine Instrutor (OCI), Cabine Examinador (OCE), Vigilância (OV), Vigilância Instrutor (OVI) e Vigilância Examinador (OVE).

ii. Médico Aeronáutico (MA);

iii. Enfermeiro Aeronáutico (EA);

iv. Mecânico de Voo (MV);

v. Observador (OBS).

Artigo 10º

Obtenção e manutenção das qualificações do PN

1. Os programas e cursos se destinam a preparar e manter o PN com a aptidão necessária para o cumprimento do SA, nos termos seguintes:

a) Na componente individual e fisiológica, o Programa de Verificação da Aptidão Psicofisiológica do Pessoal Navegante - Aptidão Aeromédica e o Estágio de Fisiologia de Voo;

b) Na componente de sobrevivência, o Estágio de Sobrevivência;

c) Na componente de qualificação na aeronave, o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação em aeronave;

d) Na componente de qualificação operacional, o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação Operacional em aeronave; e

e) Na componente de instrução e formação, o Curso de Formação Pedagógica de Formadores e o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação

de Instrutor de Voo.

2. Para aceder aos cursos do Programa de Qualificação Operacional (PQO), o tripulante deve previamente concluir com sucesso o Curso de Competências Comuns Individuais (ICCS).
3. A manutenção contínua das qualificações é assegurada pelos programas anuais de manutenção de qualificação, nos termos definidos no Anexo D.

Artigo 11.º

Qualificação para prestação de Serviço Aéreo

1. O exercício das funções de tripulante a bordo das aeronaves de Estado, nos termos do presente Regulamento, é condicionado à posse da qualificação específica correspondente, a qual só se considera obtida mediante o cumprimento, com sucesso, dos programas de qualificação aplicáveis.
2. Para todas as funções a bordo devem existir programas de qualificação, de manutenção e de requalificação na aeronave e para as operações.
3. Ao pessoal operador e observador aplica-se, em especial, o disposto no Anexo D do presente Regulamento.

Artigo 12.º

Programa de Qualificação Operacional (PQO)

1. O Programa de Qualificação Operacional (PQO) tem como objetivo dotar o Pessoal Navegante das competências táticas e operacionais necessárias ao emprego eficaz da aeronave nas missões reais atribuídas às Forças Armadas e à Guarda Costeira.
2. O PQO complementa o Programa de Qualificação na Aeronave (PQA), centrando-se no emprego tático e operacional da aeronave, para além da mera capacidade técnica de voo e operação dos sistemas.
3. O PQO estrutura-se em três níveis progressivos:
 - a) Qualificação Operacional Básica;
 - b) Qualificação Operacional Intermédia; e
 - c) Qualificação Operacional Avançada.
4. A conclusão com sucesso dos cursos do PQO é condição indispensável para o tripulante obter ou manter os estados de qualificação “Pronto para Operações com Limitações” (POL) e “Pronto

para Operações” (PO).

5. A manutenção contínua da qualificação operacional é assegurada através do Programa de Manutenção de Qualificação Operacional (PMQO), definido no Anexo D do presente Regulamento.

6. Os programas específicos do PQO para cada função de bordo constam do Anexo D, que faz parte integrante deste Regulamento.

Artigo 13º

Certificados e Caderneta de Qualificação

1. A qualificação do PN é atestada pelo respectivo Certificado de Qualificação emitida no término do curso de qualificação, o qual faz parte do seu processo individual, sendo o duplicado entregue ao tripulante.

2. As qualificações do PN devem ser averbadas na Caderneta de Qualificações, o qual faz parte do seu processo individual, sendo o duplicado entregue ao tripulante.

3. O modelo do Caderneta de Qualificações é o anexo A ao presente Regulamento do qual faz parte integrante.

Artigo 14º

Limites de Qualificação

O Pessoal Navegante pode ser qualificado nos estados PV ou PO em mais de um tipo de aeronave, ficando o número máximo limitado a duas aeronaves.

Artigo 15º

Identificação do Pessoal Navegante

Ao Pessoal Navegante é atribuído documento oficial de identificação próprio, nos termos definidos em regulamento específico.

Artigo 16º

Registo da Atividade Aérea

1. A atividade aérea é registada no Relatório de Voo (Journey Log), de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar, conforme anexo B.

2. O Pessoal Navegante Permanente (PNP) deve registar as horas de voo na respetiva Caderneta

Individual de Voo Militar, de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

3. O Pessoal Navegante Temporário (PNT) deve registrar as horas de voo na respectiva Caderneta de Registo de Voo, de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

CAPÍTULO IV

ACTIVIDADE AÉREA E DESCANSO DO TRIPULANTE

Artigo 17º

Princípios gerais sobre descanso das tripulações

1. As tripulações devem ter um descanso adequado, determinado em função dos seguintes fatores:
 - a) O período de atividade aérea;
 - b) O número de horas de voo efetuadas com referência aos períodos indicados na Tabela 1 do anexo C e períodos máximos de empenhamento em atividade aérea estabelecidos na Tabela 2 do anexo C;
 - c) O tipo e número de atribuições adicionais;
 - d) Ocupação dos tempos livres;
 - e) Facilidades de descanso para tripulações;
 - f) Natureza da missão e fatores ambientais específicos.
2. O tempo de descanso a bordo é contado como atividade aérea.
3. Os valores indicados neste Capítulo são considerados como máximos de atividade aérea e mínimos de descanso.
4. A entidade responsável pela operação da aeronave deve ter em conta a fadiga provocada pelas condições meteorológicas, complexidade da missão, tipo da aeronave voada, tripulação com tempo de descanso reduzido, efeitos do ritmo circadiano, atrasos das missões e restrições impostas pelo equipamento utilizado durante o voo, que determinarão a diminuição do tempo de voo ou o aumento de descanso das tripulações.
5. São consideradas como tendo condições de descanso a bordo as aeronaves que possuam equipamentos que permitam ao tripulante descansar e ou dormir, tais como beliches ou qualquer

outro equipamento substituto adequado.

6. A utilização do período destinado ao descanso mínimo ininterrupto é da responsabilidade do tripulante, devendo os seus comandantes e chefes garantir as condições adequadas ao seu usufruto.

7. O descanso mínimo ininterrupto é, por natureza, incompatível com o desempenho de serviço de qualquer natureza relacionado ou não com a ação aérea, para a qual o tripulante foi nomeado.

Artigo 18º

Período de Descanso

O Período de Descanso (PD) é um requisito pré-missão necessário para assegurar a eficiência da tripulação e o cumprimento cabal das regras de segurança de voo, atendendo que:

- a) Deve ser observado um período de descanso mínimo de 12 horas, das quais 8 horas devem ser de repouso ininterrupto em alojamento adequado;
- b) O período de descanso mínimo poderá, excepcionalmente, em caso devidamente justificado, ser reduzido para 8 horas de repouso ininterrupto em alojamento adequado, por determinação expressa da entidade responsável pela operação da aeronave.
- c) O PD deve ter a duração de 14 horas acrescidas de 30 minutos por cada zona horária a partir da quarta, inclusive quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de atividade aérea for igual ou superior a três zonas horárias.
- d) O PD fora da origem deve ter a duração igual a 24 horas incluindo uma noite local quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de atividade aérea for igual ou superior a seis zonas horárias.
- e) No caso de o voo decorrer, total ou parcialmente, no período das duas às seis da manhã, os tempos máximos de Período de Atividade Aérea (PAA) devem ser reduzidos uma hora.

Artigo 19º

Máximo de Horas de Voo por tipo de aeronave, atividade e tripulante

1. De forma a assegurar a segurança da operação e a eficiência operacional, são estabelecidos na Tabela 1 em anexo C o número máximo de horas de voo por dias e por tripulante, nas diversas situações.
2. A contagem do número de dias de cada período inicia-se, no dia inicial, às zero horas locais.

Artigo 20º

Descanso Compulsivo

1. Independentemente do estabelecido, são tidas em consideração as recomendações do médico aeronáutico quanto a descanso compulsivo do PN que exiba sintomas de fadiga.
2. Os períodos de descanso compulsivo devem prever o afastamento da área de ambiente de trabalho, a permanência numa área de ambiente adequado e, se necessário, a supervisão médica.

Artigo 21º

Períodos de Atividade Aérea Máximos

1. Os períodos de atividade aérea máximos devem ser definidos pela entidade responsável pela operação da aeronave, mas não podem exceder os valores da Tabela 2 em anexo C;
2. Na definição dos períodos de atividade aérea máximos, a entidade responsável pela operação da aeronave deve ter em consideração as características das várias configurações das aeronaves, o tipo e complexidade das missões e as publicações técnicas aplicáveis tendo em conta o aumento da fadiga do PN devido a perdas de pressurização e oxigénio, falhas de controlo de temperatura, falhas do piloto automático e outras avarias ou emergências.
3. Os comandantes das aeronaves devem interromper o voo quando se verificar o comprometimento da segurança de voo por fadiga, independentemente do período máximo estabelecido.
4. Os valores da Tabela 2 em anexo C, referentes às aeronaves de Caça/Treino/Instrução, devem ser reduzidos em duas horas quando se preveja que estas sejam efetuadas parcial ou totalmente em período noturno.
5. Os valores da Tabela 2 em anexo C, quando exista uma situação de inoperacionalidade do piloto-automático por períodos superiores a 4 (quatro) horas, devem ser reduzidos em 2 (duas) horas.
6. O PAA da tripulação é iniciado quando o primeiro tripulante de voo se apresenta. Se o tripulante efetuar um período de serviço antes de se apresentar para o PAA, este período contará para o cálculo do mesmo.

Artigo 22º

Fatores de Planeamento para Nomeação para Voos

1. O PN não deve ser nomeado para voo em mais do que 6 (seis) dias consecutivos.

2. Os tripulantes não podem ser nomeados para um período de atividade aérea cujo início esteja previsto antes de completado o período de descanso mínimo.
3. Os requisitos médicos, de apoio, de segurança e de emergência a aplicar ao PN deverão seguir o articulado do Capítulo 5 deste Regulamento.
4. Os tripulantes não devem iniciar atividade de voo nas 3 (três) horas seguintes, após a execução de atividades em simulador.
5. Após um PAA nos máximos prescritos na Tabela 2 em anexo C, os tripulantes deverão, em condições normais, observar um período de descanso de 12 horas, das quais 8 (oitos), de descanso ininterrupto, deverão estar compreendidas entre as 19:00 e as 09:00 locais.
6. Não serão efetuados treinos de tocar e andar e simulação de procedimentos de emergência a partir de 10 horas após a primeira descolagem ou 12 horas de PAA, o que acontecer primeiro.
7. Não serão realizados voos de verificação funcional de aeronaves a partir de 10 horas após a primeira descolagem ou 12 horas de PAA, o que acontecer primeiro.

Artigo 23º

Critério de Nomeação de Tripulação Reforçada

1. O critério para a nomeação de tripulação reforçada deve ter em conta:
 - a) As características e a natureza das várias ações aéreas executadas pela Esquadrilha Aérea, especificamente quanto ao perfil do voo, nomeadamente, o período de permanência na área de operações e aspetos de segurança de voo relativos à eficácia da execução tática;
 - b) Os máximos de horas de voo por tripulante estabelecidos na Tabela 1 em anexo C;
 - c) Os períodos de atividade aérea máximos para tripulação mínima/básica prescrita na Tabela 2 em anexo C;
 - d) As funções a bordo cujo desempenho deve ser garantido com reforço de tripulantes;
 - e) As condições de descanso a bordo;
 - f) O esforço recentemente acumulado pelos tripulantes;
 - g) As condições em que a missão será efetuada; e
 - h) A ausência de descanso de tripulação.

2. Para que os critérios de períodos máximos relativos a uma tripulação reforçada possam ser aplicados, é necessário que a aeronave possua condições que permitam o repouso simultâneo de um número de tripulantes iguais à diferença entre os elementos da tripulação básica e os da tripulação reforçada.
3. O critério para o reforço da tripulação deve constar nos Procedimentos Operacionais da aeronave.

Artigo 24º

Período de Alerta

1. Os graus de alerta são aprovados pela entidade responsável pela operação da aeronave.
2. Cada grau de alerta corresponde a um período máximo de alerta, o qual é definido pelo tempo que o tripulante pode manter-se nessa situação, que é variável de acordo com a natureza da missão e as condições ambientais existentes, seguido de um período mínimo de descanso, a observar antes do PAA seguinte.
3. A entidade responsável pela operação da aeronave, de acordo com a natureza e o grau de prontidão do serviço de alerta, estabelece:
 - a) O período máximo em que o tripulante pode estar mobilizado em serviço de alerta;
 - b) O período mínimo para descanso entre mobilizações durante um serviço de alerta e/ou PAA;
 - c) O período de atividade aérea a que corresponde a mobilização em serviço de alerta, sem que se tenha executado algum voo.

Artigo 25º

Destacamentos

1. O PAA terá início nos destacamentos assim que o primeiro elemento da tripulação essencial ao voo se apresentar para o serviço, em conformidade com as instruções do comandante da missão ou do comandante do destacamento.
2. Após a aterragem, caso os tripulantes necessitem de realizar tarefas relacionadas com a atividade aérea ou com a segurança de voo, estas devem ser concluídas no âmbito do PPA.
3. Devido aos requisitos peculiares associados aos períodos de alerta, o PAA é iniciado quando a tripulação de alerta se apresenta para efetuar o planeamento para a missão ou preparar uma aeronave, aplicando-se há que ocorrer primeiro.

CAPÍTULO V

REQUISITOS APLICÁVEIS AO PESSOAL NAVEGANTE

Artigo 26º

Aptidão Psicofisiológica

1. O PN será submetido anualmente a exames de aptidão psicofisiológica em estabelecimentos ou serviços de Medicina Aeronáutica certificados, que emitirá o respectivo certificado de aptidão.
2. O PN recebe assistência médico-fisiológica permanente do Serviço de Saúde indicado pelas FA, devendo, para o efeito:
 - a) Apresentar-se no referido serviço de saúde, antes do primeiro voo;
 - b) Garantir que toda a sua informação médica atualizada esteja disponível e acessível ao Serviço de Saúde competente;
 - c) Apresentar-se no serviço de saúde indicado pelas FA antes do voo, se estiver a receber tratamento médico ou a tomar medicação não prescrita pelo médico das FA;
 - d) Consultar imediatamente o Serviço de Saúde competente sempre que sinta qualquer indisposição ou alteração de saúde antes ou após a realização de um voo.

Artigo 27º

Regras gerais para o PN

1. O PN deve ter as vacinas em dia, no mínimo, contra o Tétano e dependendo do local da missão poderão ser necessárias vacinas adicionais, lhes sendo aplicáveis as regras seguintes:
 - a) Sempre que o tripulante receber uma vacina será dispensado de atividade aérea nas próximas 24 horas;
 - b) Sempre que o tripulante efetuar testes de imunização será dispensado de atividade aérea nas próximas 6 (seis) horas;
 - c) Se o PN não tiver a vacinação mínima requerida, esta será completada logo que possível;
 - d) O Serviço de Saúde indicado pelas FA, em coordenação com o PN é responsável por efetuar o reforço necessário das vacinas.
2. O PN não deve ingerir bebidas alcoólicas nas 8 horas que antecedem a atividade aérea e nem

durante a mesma e nem efetua atividade aérea até à total regeneração corporal, face aos efeitos da ingestão de bebidas alcoólicas.

3. A doação de sangue por PN observa o seguinte:

a) Salvo exceções, devidamente fundamentadas, autorizadas pelo serviço, ou nas situações referidas na subalínea seguinte, o PN em efetividade não deve realizar doação de sangue.

b) O PN em efetividade pode efetuar doação de sangue durante as férias ou licenças, devendo, no entanto, informar as FA.

c) O PN não será envolvido em atividades aéreas no período de 72 horas após a doação de sangue.

4. O PN envolvido em atividade aérea não tomará drogas, medicamentos ou preparações farmacêuticas sem autorização do médico aeronáutico. Qualquer reação (sonolência, náusea ou fraqueza) deve ser imediatamente comunicada ao médico aeronáutico.

5. O PN não será envolvido em atividade aérea nas 48 horas subseqüentes a uma anestesia geral ou nas 24 horas subseqüentes a uma anestesia local, incluindo uma anestesia dental.

6. No que concerne a exposição a Pressões Anormais se deve observar o seguinte:

a) Um período de 24 horas antes de qualquer atividade aérea será, em princípio, suficiente para eliminar efeitos de exposições anormais resultantes da participação em atividades relacionadas com mergulho, incluindo SCUBA, ou mergulhos profundos em alto mar, exposição a construções do tipo CAISSON, ou subidas e descidas simuladas em câmaras de descompressão.

b) Se o PN estiver sujeito a sintomas de doença por descompressão durante o seu regresso à pressão atmosférica normal ou nas 12 horas imediatamente subseqüentes, não será envolvido em atividade aérea ou em câmara hipobárica sem autorização do médico aeronáutico.

c) Um período de 24 horas antes de qualquer atividade aérea será, em princípio, suficiente para eliminar efeitos de exposições anormais resultantes da participação em atividades relacionadas com verificação de pressurização em aeronaves em que a altitude de cabina desça abaixo do nível do mar com duração superior a 30 minutos.

7. O PN com prescrição para usar óculos deve manter consigo um par extra de óculos apropriados, a bordo das aeronaves, que possa utilizar em caso de dano ou perda dos óculos.

8. O PN com prescrição para usar óculos ou lentes de contacto poderá utilizar lentes de contacto a

bordo das aeronaves devendo manter consigo óculos apropriados que possam utilizar em caso de dano ou perda das lentes.

9. O PN não será envolvido em atividade aérea nas 12 horas subsequentes ao cumprimento de treino envolvendo exposição a agentes *Chemical Warfare* (CW) e se os sintomas relacionados com a exposição persistirem, o PN não será envolvido em atividade aérea até à sua total eliminação.

10. Devido à natureza persistente dos agentes CW empregues em instrução ou treino, o PN não utilizará equipamentos em voo que tenham sido utilizados recentemente em instrução ou treino.

Artigo 28º

Requisitos de oxigénio

1. Os tripulantes de uma aeronave podem possuir uma máscara individual de oxigénio funcional, que será testada no solo antes do arranque dos motores.

2. Para aeronaves de transporte, serão definidos nos respetivos Procedimentos Operacionais, os requisitos *standards* de oxigénio para os tipos de missão indicados a seguir:

- a) Missões de proficiência;
- b) Outras missões e destacamentos;
- c) Missões e destacamentos para Locais sem serviço de oxigénio; e
- d) Situações em que o comandante da missão poderá aceitar exceções.

Artigo 29º

Incidentes fisiológicos

1. Sempre que, durante a realização de atividade aérea, um tripulante seja afetado por um incidente fisiológico, nomeadamente hipóxia, desorientação espacial, suspeita de contaminação de oxigénio, sintomas de doença descompressiva, efeitos de inalação de fumos ou fogo, ou qualquer outro sintoma físico anormal, a missão deve ser terminada com a maior brevidade possível, procedendo à aeronave à aterragem no aeródromo mais próximo e adequado, preferencialmente com apoio médico disponível.

2. Quando o incidente fisiológico afetar um membro da tripulação de voo, o Comandante da aeronave, atendendo à gravidade da situação, deve declarar emergência e reportar de imediato a ocorrência à entidade responsável pela operação da aeronave.

3. Após a aterragem da aeronave ou a descida em câmara hipobárica, deve ser realizada, por pessoal qualificado em segurança de voo ou segurança de equipamentos, uma investigação técnica sobre as condições do sistema de oxigênio, do pessoal envolvido e da aeronave ou câmara.
4. A tripulação deve informar o controlo de tráfego aéreo para que sejam notificados, antes da aterragem, o Oficial de Segurança de Voo, o médico aeronáutico, o controlo de qualidade e o serviço responsável pela manutenção e inspeção dos equipamentos de voo.
5. Após qualquer incidente fisiológico, o Pessoal Navegante deve ser submetido a exame médico tão breve quanto possível.
6. Em caso algum o tripulante pode ser envolvido em atividade aérea sem ter sido submetido a exame médico e sem a expressa autorização do médico aeronáutico.

Artigo 30º

Acidentes ou Incidentes com Aeronaves ou em Câmara Hipobárica

1. O Pessoal Navegante, direta ou indiretamente envolvido em acidente com aeronave, em incidente ocorrido em câmara hipobárica ou em qualquer outro incidente que lhe cause ferimentos, independentemente da gravidade, deve ser submetido a exame médico tão breve quanto possível.
2. Em caso algum o tripulante pode ser envolvido em atividade aérea sem ter sido submetido ao referido exame médico e sem a expressa autorização do médico aeronáutico.

Artigo 31º

Refeições em Voo

1. De forma a minimizar a possibilidade de envenenamento por ingestão de alimentos, o Piloto Comandante e o Piloto não consumirão refeições idênticas por um período diferenciado de duas horas.
2. No caso de existir suspeição sobre a qualidade de uma refeição, deverá ser enviada uma amostra para o posto médico mais próximo.

Artigo 32º

Equipamentos de Voo e de Emergência

Os equipamentos de voo e de emergência serão utilizados a bordo das aeronaves de Estado, observando o seguinte:

- a) As tripulações transportarão e utilizarão os equipamentos de voo e de emergência adequados à operação das aeronaves de forma a evitar danos pessoais e materiais, devendo a natureza e composição destes equipamentos depender do tipo de missão, da área de emprego;
- b) Será disponibilizado individualmente a cada tripulante o colete salva-vidas, que poderá ser dispensado se o voo não ocorrer sobre água;
- c) Os Cintos de Segurança e Apoio são utilizados por todos os tripulantes que tiverem um assento a bordo, devendo em aeronaves de transporte, excetuando instrutores/examinadores, todas as pessoas a bordo utilizarem o cinto de segurança em todas as fases críticas do voo ou quando instruído pelo comandante de bordo da aeronave;
- d) O PN usa, ou terá disponível vestuário de proteção, ou seja, as peças de vestuário adequadas às condições meteorológicas de voo e às condições climáticas para a área de operação, alternante e emergência designadamente aterragem forçada ou amaragem, devendo ao outro pessoal ser indicado o vestuário apropriado de acordo com o parágrafo anterior;
- e) São transportados a bordo das aeronaves os equipamentos e *kits* de sobrevivência na água considerados suficientes para as necessidades de todo o pessoal a bordo; e
- f) De forma a prevenir danos pessoais de perda de audição, o PN utilizará equipamentos de proteção para os ouvidos, nomeadamente *ear-plugs* e *earmuffs* na linha da frente quando estiver exposto a ruído igual ou superior a 85 dB (A), considerando ainda que esse nível de ruído é regularmente ultrapassado em fases de operação de aeronaves como sejam na descolagem e táxi.

Artigo 33º

Segurança em Voo

1. Nas aeronaves de Estado, o PN apenas pode transportar fósforos e isqueiros relacionados com operações de segurança ou sobrevivência, sendo proibido fumar a bordo das mesmas.
2. No que concerne a equipamento eletrónico se deve observar o seguinte:
 - a) O PN pode utilizar equipamentos particulares de fotografia e de filmagem a bordo de aeronaves desde que autorizadas pelo comandante de missão, devendo o transporte e a utilização desse equipamento serem feitas de acordo com as regras de segurança;
 - b) O PN pode utilizar o *Electronic Flight Bag* a bordo de aeronaves desde que autorizadas pelo comandante de missão, devendo o transporte e utilização desse equipamento serem

feitos de acordo com as regras de segurança;

c) Operação de Equipamento que pode afetar os Instrumentos da Aeronave. Com a exceção de gravadores de cassetes e calculadoras, a operação de equipamento eletrônico pessoal, como por exemplo *Electronic Flight Bag*, gravadores de CD, telefones celulares, etc., bem como de outros equipamentos suscetíveis de afetar os instrumentos da aeronave é proibida em fases que poderão afetar os instrumentos da aeronave; e

d) Os equipamentos eletrônicos oficiais como GPS, computadores portáteis, entre outros, que tenham sido sujeitos a testes e estejam certificados como não causando interferências, poderão ser utilizados pelo PN a bordo das aeronaves.

3. No que concerne a *Foreign Object Damage* (FOD) se deve observar o seguinte:

a) Em áreas circundantes de aeronaves, o PN permanecerá alerta e recolherá todos os objetos FOD e depositam-no em locais destinados para o efeito e no caso de existirem muitos objetos o PN contactará a torre de controlo e solicitará a intervenção de pessoal qualificado para a limpeza da área; e

b) Durante as inspeções antes de voo o PN anotará, em impresso conveniente, todas as peças que falem na aeronave e informará as equipas de apoio em solo.

4. No que concerne a *proteção do Equipamento Eletrónico* se deve observar o seguinte:

a) Todos os líquidos deverão ser manuseados cuidadosamente de forma a evitar o derrame em cima de equipamento eletrônico; e

b) Durante períodos de chuva intensa, as portas da aeronave deverão estar fechadas de forma a evitar acumulação de água dentro da aeronave.

5. O PN não deverá utilizar joias e adereços, incluindo anéis, braceletes, colares, etc. na aeronave.

Artigo 34º

Ferramentas e Equipamentos Pessoais

O PN poderá transportar e utilizar canivetes e equipamentos pessoais desde que o não faça em equipamentos oficiais.

Artigo 35º

Colete Refletor

1. Todo o PN envolvido em atividades nas áreas de estacionamento ou movimento de aeronaves,

em zonas de escuridão ou visibilidade reduzida, deverá usar um colete refletor.

2. Os tripulantes em trânsito de autocarros para a aeronave ou vice-versa não necessitarão de usar o colete refletor.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Artigo 36º

Formação Técnica dos Pilotos

1. A componente prática da formação de um piloto consta de um programa elaborado pelas FA, executado nas organizações apropriadas, estruturado em duas fases: Elementar e Básica de Pilotagem.

2. Após a conclusão da formação, o piloto é orientado para uma das fases avançadas de Pilotagem:

- a) Combate;
- b) Multimotores; e
- c) Helicópteros.

3. Após esta preparação, o piloto é destinado a prestar SA nas FA/GC para desenvolvimento de atividade operacional cumprindo os respetivos programas e cursos de qualificação na aeronave e de qualificação operacional e os requisitos de prontidão aplicáveis.

Artigo 37º

Formação Técnica do PNT

A formação técnica do Pessoal Navegante Temporário (PNT) para o desempenho das funções de bordo previstas no presente Regulamento consiste no cumprimento integral dos programas e cursos de qualificação na aeronave e de qualificação operacional, bem como dos requisitos de prontidão aplicáveis, nos termos definidos no Capítulo 3 do presente Regulamento.

Artigo 38º

Autoridade e responsabilidade a bordo pelos tripulantes

1. Em termos gerais, à qualificação detida pelos tripulantes corresponde a respetiva habilitação e competência para o desempenho das inerentes funções a bordo, de acordo com o grau de

prontidão aplicável, encontrando-se ambos os conceitos caracterizados no presente Regulamento.

2. A função adota a mesma designação e abreviatura da qualificação, contudo, distinguem-se as seguintes situações relativas a funções desempenhadas em acumulação, nos casos tipificados pela antiguidade militar, essenciais à eficácia da execução, em voo, das operações aéreas:

- a) O Comandante da Missão (CM) é o oficial tripulante qualificado mais graduado, responsável pelos aspetos relacionados com a Missão;
- b) Os atributos do CM como constam na Ordem de Missão (*Air Tasking Order*), abrangem, nomeadamente:
 - i. O exercício das funções de representação e protocolo;
 - ii. A manutenção da disciplina e do atavio;
 - iii. A garantia da elaboração dos relatórios específicos superiormente estabelecidos;
 - iv. A garantia da consecução dos requisitos logístico-administrativos (ex.: guias de marcha, ajudas de custo, passaportes, certificados de vacinas, etc.).

3. O Piloto Comandante (PC) é o tripulante com a qualificação de Piloto responsável, por nomeação específica das FA, pela segurança de voo e operação da aeronave, no que concerne aos aspetos técnicos, nas fases de planeamento, execução e *de-briefing*, assegurando:

- a) A coordenação de todos os elementos relacionados com a operação da aeronave, pela sua segurança em voo e pela sua prontidão e integridade;
- b) A coordenação dos tripulantes nas suas funções de acordo com as necessidades de operação da aeronave;
- c) O cumprimento por todos os ocupantes da aeronave, independentemente do seu posto ou estatuto, no que diz respeito a matérias relacionadas com a operação e segurança da aeronave;
- d) Pelo posicionamento correto da aeronave para cumprir os objetivos da ação aérea;
- e) Pelo correto preenchimento e submissão de todos os reportes diretamente relacionados com a aeronave e tripulação.

4. O PC é ainda qualificado nos aspetos táticos nas ações de ISR e SAR, responsável:

- a) Pelo cumprimento da doutrina e tomada de decisão táticas, em todas as fases do emprego da aeronave, durante uma ação aérea específica, incluindo nos aspetos

relacionados com segurança de voo e controle físico da mesma;

b) Pelo desempenho funcional de todos os tripulantes nos aspectos da execução operacional;

c) No âmbito da Segurança de Voo, para efeitos da resolução de emergências e controle da execução dos correspondentes procedimentos que envolvam ações em áreas do interior da aeronave o PC é responsável pela coordenação com as entidades competentes, devendo as FA, enquanto entidade responsável pela operação da aeronave:

i. Definir o procedimento da delegação de autoridade de controle de acordo com o conceito anteriormente referidos; e

ii. Garantir que os programas de qualificação, de manutenção de qualificação e de requalificação na aeronave dos tripulantes eventualmente envolvidos na resolução das emergências e no controle da execução dos procedimentos contêm as adequadas provisões de instrução, treino e avaliação que os habilitem para o desempenho das tarefas.

d) O Piloto Comandante (PC) detém, por nomeação ou designação das Forças Armadas, enquanto entidade responsável pela operação da aeronave, a qualificação de comando. O PC é responsável pelo cumprimento da doutrina operacional e pela tomada de decisões em todas as fases do emprego das aeronaves durante uma ação aérea específica.

Artigo 39º

Equivalência de Tempo de Voo dos Pilotos

O tempo de voo registado pelo tripulante como Piloto, nas aeronaves cujo certificado de aeronavegabilidade exija dois pilotos, a partir do momento em que é autorizado a desempenhar as funções de Piloto Comandante, tem a mesma validade que o tempo registado como Piloto Comandante.

Artigo 40º

Direitos especiais do Pessoal Navegante

O PNP, PNT e PNE gozam dos direitos especiais consagrados na legislação própria.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 41º

Instrumentos de execução

1. Os instrumentos que, nos termos do presente Regulamento carecem da aprovação da AAM devem, para esse efeito, ser submetidos pela entidade responsável pela operação da aeronave no prazo de 90 dias, contados da entrada em vigor do presente Regulamento.
2. Os instrumentos para a execução do presente Regulamento como sejam diretivas, circulares, regulamentos, manuais que não carecem da aprovação da AAM devem ser aprovados pela entidade responsável pela operação da aeronave no prazo de 90 dias, contados da entrada em vigor do presente Regulamento.
3. A entidade responsável pela operação da aeronave, assegura a materialização dos anexos e o preenchimento dos mesmos.

Artigo 42º

Entrada em vigor

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

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 29 de agosto de 2025. — A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) *Teresa Sofia Brito Lima Soares*.

Anexo A

(a que se refere o n.º 3 do artigo 13º)

Caderneta de Qualificações

1. As qualificações averbadas na caderneta de qualificações, conforme o modelo abaixo, devem ser autenticadas pelas FA.
2. As dimensões do Certificado de Qualificação do PN são de 10x7 cm.
3. Preenchimento e atualização devem ser efetuados em letras de imprensa, minúsculas, manuscritas ou de máquina, exceto as autenticações.



Nome: _____
 Número Mecanográfico: _____
 Especialidade: _____
 Função a bordo: _____

Aptidão Psicofisiológica			
Entidade Emissora / Classe	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Aptidão Psicofisiológica			
Entidade Emissora / Classe	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Estágio de Fisiologia de Voo			
Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Estágio de Sobrevivência			
Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação Tipo			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação Operacional			
Aeronave / Entidade Emissora / Tipo de Qualificação	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação de Instrutor			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação de Piloto Comandante			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Anexo B

(a que se refere o artigo 16º)

Registo da Atividade Aérea

Relatório de Voo (*Journey Log*)

1. O registo da atividade aérea é efetuado obrigatoriamente no Relatório de Voo (*Journey Log*), cujo modelo e formato devem ser previamente aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.
2. O tempo de voo é creditado à aeronave, ao pessoal a bordo e ao equipamento, correspondendo:
 - a) Para aviões – ao período compreendido entre o início da corrida de decolagem e o estacionamento nos calços;
 - b) Para helicópteros – ao período compreendido entre o lançamento do rotor e a sua paragem completa.
3. Registo de Voo dos Tripulantes:
 - a) Regra geral, a função, de acordo com as siglas em artigo 16º, são aqueles que correspondem à qualificação que o tripulante detiver na progressão de qualificações a bordo, ou, quando aplicável, à função correspondente a uma qualificação de grau inferior para que tenha sido designado pela entidade responsável pela operação da aeronave, para o efeito da execução da ação aérea;
 - b) O registo das aterragens será feito para o piloto que as executar;
 - c) O registo das aproximações será feito para ambos os pilotos;
 - d) Alunos - O registo da função será feito precedendo a letra “A” com o código de função (ex. “AP” referente a aluno-piloto);
 - e) Em adaptação - O registo da função será feito colocando a letra “A” depois do código de função (ex. “PA” referente a piloto em adaptação);
 - f) Não Qualificado - O registo do pessoal NQ a efetuar a respetiva qualificação na aeronave será feito pelo código de função a que se destina seguida de “A” de adaptação (ex. “PA” Piloto em Adaptação, “MVA” Mecânico de Voo em Adaptação);
 - g) Pronto para Voo e Pronto para Operações – O registo do pessoal PV e PO é efetuado pelo código de função a bordo (ex.: “P” para Piloto, “MV” para Mecânico de Voo). O

registro da função de pilotagem, em aeronaves com mais de um piloto, é efetuado tendo em conta os níveis de qualificação na aeronave (ex.: “P” para Piloto, “PC” para Piloto-Comandante), de acordo com o disposto no artigo 15.º do presente Regulamento;

h) Instrutor - O registro do pessoal Instrutor (I) será feito pelo código de função a bordo acrescido da letra “I” (ex. “PI” — Piloto Instrutor”, “MVI” — Mecânico de Voo Instrutor). Para o registro esta qualificação tem precedência sobre a função a bordo; e

i) Examinador - O registro do pessoal Examinador (E) será feito pelo código de função a bordo acrescido das letras “EX” (ex. “PEX” — Piloto Examinador”).

4. Exceções - Salvagam-se os casos previstos nos números seguintes:

a) O piloto que detenha e mantenha válida a qualificação de Piloto Instrutor ou Piloto Examinador registra o desempenho da correspondente função, PI ou PEX, somente quando tiver sido designado especificamente para o desempenho dessas funções e segundo as atribuições que lhe competirem no âmbito das atividades de uniformização, avaliação ou instrução da entidade responsável pela operação da aeronave e para executar ações aéreas nas modalidades genéricas de instrução e treino; e

b) Nas situações respeitantes a tripulantes não discriminados, a função a bordo registra-se com a letra “Z”.

Caderneta Individual de Voo Militar

1. A Caderneta Individual de Voo Militar é o documento oficial destinado ao registro individual da atividade aérea do Pessoal Navegante, devendo ser utilizada de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

2. A Caderneta Individual de Voo Militar pode ter até 99 páginas de registro de atividade aérea.

3. Tempo de Voo. Ao tripulante que desempenhe funções a bordo é creditado o tempo de voo, de acordo com as funções exercidas, que medeia entre o início da corrida da decolagem e o estacionamento nos calços, para aviões e o desde o lançamento do rotor até à sua paragem, no que se refere a helicópteros.

4. As folhas de registro de voo do tripulante da Caderneta Individual de Voo Militar devem ser validadas pela entidade responsável pela operação da aeronave.

Caderneta de Registro de Voo

1. A Caderneta de Registro de Voo é o documento destinado ao registro individual da atividade aérea do Pessoal Navegante Temporário (PNT), devendo ser utilizada de acordo com o modelo e

formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

2. A Caderneta de Registo de Voo pode ter até 50 páginas de registo de atividade aérea.

3. Tempo de Voo. Ao tripulante que desempenhe funções a bordo é creditado o tempo de voo, de acordo com as funções exercidas, que medeia entre o início da corrida da decolagem e o estacionamento nos calços, para aviões e o desde o lançamento do rotor até à sua paragem, no que se refere a helicópteros.

4. As folhas de registo de voo do tripulante da Caderneta de Registo de Voo devem ser validadas pelo Diretor de Operações Aéreas.

Anexo C

[a que se refere alínea b) do n.º 1 do artigo 17º]

Máximo de Horas de Voo e Períodos de Atividade Aérea Máximos

- O voo diário não deve normalmente exceder 6 horas de voo ou 4 saídas para pilotos monomotores.
- O voo diário não deve normalmente exceder 12 horas de voo ou 3 saídas para pilotos de plurimotores.

	Tipo de aeronave						
	Instrução		Aviões			Helicópteros	
				Transporte, patrulhamento e vigilância			
Dias	Instrutor	Aluno		Com Piloto Automático	Sem Piloto Automático ou Voo Tático (inclui SAR)	Com Piloto Automático	Sem Piloto Automático ou Voo Tático (inclui SAR)
7	25	15		55	45	30	25
30	50	30		100	80	70	50
90	135	85		265	210	160	135
365	500	300		900	700	600	500

Tabela 1 – Máximo de Horas de Voo

Períodos Máximos de Atividade Aérea

Tipo de Aeronaves	Perfis genéricos de missão		Tripulação Básica/Mínima (horas)	Tripulação Reforçada (horas)
Turbo-		Transporte, patrulhamento e vigilância sem condições de descanso a bordo	16	

Aviões	Hélice	Transporte, patrulhamento e vigilância com condições de descanso a bordo		24
	Hélice	Treino monomotor	12	
		Treino plurimotor	16	24
Helicópteros	Sem Piloto Automático		12	14*
	Com Piloto Automático		14	18*
	Ligeiros		12	18*

Tabela 2 – Períodos Máximos de Atividade Aérea

*Aplicável quando a tripulação requer apenas um piloto e é nomeado outro piloto qualificado ou em treino. Nos helicópteros equipados com piloto automático e cuja tripulação básica seja de dois pilotos, aplica-se quando a tripulação é reforçada com um terceiro piloto.

Anexo D

[a que se refere o n.º 3 do artigo 10º]

1. Cursos de Qualificação - Estes cursos irão providenciar o treino adequado aos tripulantes de forma a adquirirem, incrementarem ou recuperarem as suas qualificações em voo.

2. Operador de Cabine

2.1. Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine (CQAOC) - Este curso é desenhado de forma a ministrar treino (teórico e de voo) a Operadores de Cabine (OC) sem experiência prévia. Após a conclusão do curso os OC poderão voar a aeronave na sua operação básica.

2.1.1. Pré-requisitos

- a) Curso de Fisiologia de Voo, válido;
- b) Sargentos com o curso de electro-aviónico/mecânico de aeronave;
- c) Ter cumprido o programa de qualificação em manutenção e linha em aeronave.

2.1.2. Habilitação adquirida - No final do curso o OC fica Pronto para Voo (PV). Fica qualificado a realizar missões da modalidade de ação *Aircraft Qualification (AQUAL)* em cenários sem ameaça. O OC em adaptação (OCA) passa a desempenhar a função a bordo de Operador de Cabine.

2.1.3. Duração - Este curso tem a duração prevista de 12 dias de treino.

- a) 7 dias de treino teórico.
- b) 5 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OCA/semana).

2.1.4. Resumo do curso

a) Atividade académica

Evento	Dias	Horas
Aulas presenciais	6	47:00
Avaliações	1	2:00
Total	7	49:00

b) Atividade de voo

Missão	HV	Observações
QAOC-1	2:00	Local diurno/Adaptação
QAOC-2	2:00	Local diurno/Emergências
QAOC-3	1:30	Local noturno/Emergências
3	5:30	

2.2. Curso de Qualificação Operacional de Operador de Cabine (CQOOC) - O objetivo deste curso é qualificar os OC nas missões operacionais elementares num cenário sem ameaça. Após a conclusão do curso os OC ficarão habilitados a realizar Alertas, Destacamentos e as missões de *Intelligence Surveillance & Reconnaissance (ISR)*. Durante este curso será necessário pelo menos um Operador de Cabine Instrutor (OCI) para ministrar instrução a 2 OC em adaptação.

2.2.1. Pré-requisitos

- a) Ter completado com sucesso o **Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine (CQAOC)**;
- b) Curso de Sobrevivência na Água válido;
- c) Curso de *Individual Common Core Skills (ICCS)* válido.

2.2.2. Habilitação adquirida - No final deste curso o OC adquirirá a qualificação de Pronto para Operações com Limitações (POL) e começará o Treino Contínuo. O OC ficará apto a realizar missões com as seguintes modalidades de ação: *Air Logistic Support Operations (ALSO)*, *Aeromedical Evacuation (AIREV)*, *Maintenance (MNT)*, *Search And Rescue (SAR)*, *Intelligence, Surveillance, Reconnaissance (ISR)* e *Visual Reconnaissance (VIS)*.

2.2.3. Duração - Este curso tem uma duração prevista de 21 dias de treino.

- a) 8 dias de treino teórico.
- b) 13 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OC/semana).

2.2.4. Resumo do curso

a) Atividade Acadêmica

Evento	Dias	Horas
Aulas presenciais de Transporte Aéreo Geral	3	21:00
Aulas presenciais Busca e Salvamento	2	17:00
Aulas presenciais de ISR	1	7:00
Aulas presenciais de Transporte VIP	1	2:00
Total	7	47:00

a)Atividade de Voo

Missão	HV	Observações
TAOC-1	1:30	Configuração de cabine e transporte de passageiros
TAOC-2	9:00	Transporte de passageiros, carga leve e logística médica
TAOC-3	5:00	Verificação de Proficiência/ Procedimentos de cabine
SAROC-1	1:30	SAR diurno
SAROC-2	1:30	SAR noturno
VROC-1	3:00	Vigilância e Reconhecimento
6	13:00	6 Missões

3. Operador de Vigilância

3.1. Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância (CQAOPV) Curso desenvolvido para qualificar militares da classe de sargentos em operadores de vigilância da aeronave e que nunca operaram a Plataforma de Vigilância e Reconhecimento.

3.1.1. Pré-requisitos:

- a) Ser mecânico de aeronaves; ou
- b) Possuir experiência relevante e comprovada em monitorização e vigilância marítima, nomeadamente na deteção, identificação, rastreio e reporte em tempo real de embarcações bem como na recolha e análise inicial de informação de inteligência marítima.
- c) Curso de Fisiologia de Voo, válido;

d) Curso de Sobrevivência na Água, válido.

3.1.2. Requisitos desejáveis:

- a) Formação em fiscalização de pescas;
- b) Formação em deteção, identificação, monitorização e combate à poluição;
- c) Formação em Informações militares;
- d) Formação em Guerra Eletrónica.

3.1.3. Habilitação adquirida - No final do curso fica com a qualificação de Operador de Vigilância em Adaptação (OPVA) podendo realizar missões de treino acompanhado por um Operador de Vigilância Instrutor (OPVI). Os OPVA adquirem no final do curso o estado de qualificação de PV.

3.1.4. Duração - Este curso tem a duração prevista de 44 dias de treino:

- a) 39 dias de treino teórico.
- b) 5 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPVA/semana).

3.1.5. Resumo do curso

a) Atividade Académica

Evento	Dias	Horas
<i>Multimedia Interactive Training System (MITS) e FITS</i>	6	23:00
Aulas presenciais	5	19:30
Aulas na Plataforma de Vigilância e Reconhecimento	18	70:00
Avaliações	7	19:00
Planeamento e preparação do voo	3	21:00
Total	39	152:30

b) Atividade de voo

Missão	HV	Observações
QAOPV-1	3:00	Área
QAOPV-2	3:00	Área
QAOPV-3	3:00	Verificação de Proficiência
3		9:00

3.2. Curso de Qualificação Operacional Básica OPV (CQOBOPV) - O objetivo deste curso é qualificar os OPVA nas missões operacionais, num cenário sem ameaça. Após a conclusão do curso os OPVA ficarão habilitados a realizar missões em ambiente diurno.

3.2.1. Pré-requisitos:

- a) Ter completado com sucesso o CQAOPV;
- b) Curso de ICCS válido.

3.2.2. Habilitação adquirida - No final do curso o OPVA fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação VIS e ISR em ambiente diurno e sem ameaça. No final deste curso o OPVA adquire o estado de qualificação POL, ingressando no Treino Contínuo. Passa a desempenhar a função de bordo de OPV.

3.2.3. Duração - Este curso tem a duração prevista de 39 dias de treino:

- a) 26 dias de treino teórico.
- b) 13 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPVA/semana).

3.2.4. Resumo do curso**a) Atividade Acadêmica**

Evento	Dias	Horas
Aulas de Vigilância Marítima	10	41:00
Procedimentos aplicados ao Voo Diurno	1	2:00
Avaliações	2	6:00

Planeamento e preparação do voo	13	56:00
Total	26	105:00

b) Atividade de voo

Missão	HV	Observações
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Verificação de Proficiência
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Verificação Final de Proficiência	3:00	Verificação de Proficiência
8	24:00	

3.2.5. Desvios e dispensas. A sequência das missões poderá ser alterada de acordo com os requisitos operacionais.

3.3. Curso de Qualificação Operacional Intermédia OPV (CQOIOPV) - O objetivo deste curso é qualificar os OPV nas missões noturnas e de poluição marítima sem ameaça.

3.3.1. Pré-requisito - Ter completado com sucesso o CQOBOPV.

3.3.2. Habilitação adquirida - No final deste curso o OPV fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação VIS e ISR em ambiente noturno e de poluição marítima sem ameaça.

3.3.3. Duração - Este curso tem a duração prevista de 30 dias de treino:

- a) 20 dias de treino teórico.
- b) 10 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/semana).

3.3.4. Resumo do curso**a) Atividade Académica**

Evento	Dias	Horas
Procedimentos aplicados ao Voo Noturno	1	3:00
Aulas de poluição marítima	9	34:30
Planeamento e preparação do voo	10	42:00
Total	20	79:30

b) Atividade de voo

Missão	HV	Observações
Missão de Vigilância 1	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância 2	3:00	Missão operacional
Missão de Vigilância 3	3:00	Verificação de Proficiência
Missão de Detecção de Poluição Marítima 1	3:00	Missão de treino
Missão de Detecção de Poluição Marítima 2	3:00	Missão de treino
Missão de Detecção de Poluição Marítima 3	3:00	Verificação de Proficiência
6	18:00	

3.4. Curso de Qualificação Operacional Avançada OPV (CQOAOPV) - O objetivo deste curso é qualificar os OPV nas missões operacionais mais complexas. Após a conclusão do curso alcançarão a qualificação de PO e ficarão habilitados a operar a plataforma de vigilância e reconhecimento em todas as suas valências e cenários.

3.4.1. Pré-requisitos:

- a) Ter completado com sucesso o CQOIOPV;
- a) Ter mais de 300 HV em aeronave;
- b) Curso SERE.

3.4.2. Habilitação adquirida - No final do curso o OPV fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação SAR e de ISR em ambiente marítimo e terrestre, adquirem a o estado de qualificação PO.

3.4.3. Duração - Este curso tem a duração prevista de 25 dias de treino.

a) 17 dias de treino teórico.

b) 8 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPV/semana).

3.4.4. Resumo do curso

a) Atividade Acadêmica

Evento	Dias	Horas
Procedimentos de SAR	3	13:00
Procedimentos NRBQ	1	4:00
Procedimentos de reação à ameaça marítima e terrestre	2	8:00
Procedimentos de Operações Aéreas Compostas	2	8:00
Procedimentos de Guerra Eletrônica	1	5:00
Planeamento e preparação do voo	5	35:00
Total	17	85:00

b) Atividade de voo

Missão	HV	Observações
SAR-1	2:00	Missão de treino diurnal
SAR-1	2:00	Missão de treino noturna
ISROPV-1	3:00	Missão de treino
ISROPV-2	3:00	Missão de treino
ISROPV-3	3:00	Missão de treino
5	13:00	

3.4.5. Desvios e dispensas - A sequência das missões poderá ser alterada de acordo com os requisitos operacionais.

4. Programa de Qualificação Complementar (PQC) - Estes cursos são realizados de forma a incrementar as qualificações individuais bem como a responsabilidade em voo, acompanhando a experiência e proficiência dos tripulantes.

5. Operador de Cabine - Upgrade de Operador de Cabine em OC Instrutor (UOCI) - Programa criado para OC qualificados em aeronave. A qualificação habilita os OC a

desempenharem o papel de instrutores na operação mais recorrente.

5.1. Pré-requisitos:

- a) Ter completado com sucesso o CQOOC;
- b) Ter 250 HV em aeronave.

5.2. Habilitação adquirida - Após terminar o curso, o OC passa a desempenhar a função de bordo de OCI e passa a poder ministrar o CQAOC e o CQOB.

5.3. Duração - Este curso tem uma duração prevista de 9 dias de treino:

- a) 3 dias de treino teórico.
- b) 6 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OC/semana).

5.4 Resumo do curso:

Evento	Dias	Horas
Aulas presenciais de Métodos de Ensino	1	7:00
Aulas presenciais de Instrução de SAR e ISR	1	5:00
Aulas presenciais de Instrução de Transporte Aéreo	1	5:00
Total	3	17:00

a) Atividade de Voo

Missão	HV	Observações
UOCI-1	1:30	Emergências/SAR Diurno
UOCI -2	1:30	Emergências/SAR Noturno
UOCI -3	4:00	Transporte Aéreo
UOCI -4	4:00	Emergências/ISR
4	11:00	

6. Operador de Vigilância - Upgrade em OPV Instrutor (UOPVI) - Este curso destina-se a Sargentos que já detenham a qualificação de Operador de Vigilância (OPV) e tem como objetivo habilitá-los a assumir a função de Operador de Vigilância Instrutor (OPVI).

Após a conclusão com sucesso do curso, o Sargento fica apto a ministrar formação, supervisão e avaliação técnica e operacional a outros Operadores de Vigilância nos diferentes níveis de qualificação (inicial, intermédia e avançada).

6.1. Pré-requisitos

- a) Ter completado com sucesso o CQOAOPV;
- b) Ter 500 HV como OPV em aeronave.

6.2. Requisitos desejáveis: Curso de Formação Pedagógica de Formadores.

6.3. Habilitação adquirida - O OPV fica habilitado a instruir e a supervisionar outros OPV em qualificações, requalificações ou manutenção de qualificações na aeronave. O OPV adquire a função de bordo de OPVI. À medida que for completando os blocos intermédios poderá ministrar instrução nessa modalidade de ação.

6.4. Duração

 - Este curso tem uma duração prevista de 14 dias de treino:

- a) 4 dias de treino teórico.
- b) 10 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPV/semana).

6.5. Resumo do curso

a) Atividade Académica

Evento	Dias	Horas
Aulas presenciais de Métodos de Ensino	1	3:00
Aulas presenciais de Instrução Operacional	1	4:00
Aulas presenciais de Estrutura dos cursos	2	7:00
Totais	4	14:00

b) Atividade de Voo

Missão	HV	Observações
UOPVI-1	3:00	Missão Diurna
UOPVI -2	3:00	Missão Noturna

UOPVI -3	3:00	Missão de Poluição
UOPVI -4	1:30	Missão de ISR Diurno
UOPVI -5	1:30	Missão de ISR Noturno
UOPVI -6	3:00	Missão de SAR
6	15:00	

7. Programa de Manutenção de Qualificação Operacional

7.1. Finalidade - Este programa indica linhas orientadoras para estabelecer um programa de treino contínuo para todos os tripulantes. A intenção é definir um ciclo de treino anual, que após a conclusão permita a cada tripulante obter o estado de qualificação para o qual está habilitado.

7.2. Objetivos - O objetivo do PMQO é estabelecer os requisitos mínimos de treino anual na atividade acadêmica, simuladores, missões e manobras para o ciclo de treino anual.

7.3. Descrição - O ciclo de treino anual define-se pelo período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de cada ano.

7.4. Âmbito - O PMQO é aplicado a todos os tripulantes independentemente do seu estado de qualificação atual (de PV a PO).

7.5. Resumo - O ciclo de treino anual é dividido em três grandes áreas, todas elas importantes, e que exigem o seu cumprimento de forma a obter o estado de PO no final do ciclo. Esta estrutura tem como propósito abranger todos os aspetos das missões de forma a dar a cada tripulante o treino com a melhor qualidade possível. Os tripulantes deverão cumprir com:

- a) O programa de atividade acadêmica.
- b) O programa de simulador (apenas pilotos).
- c) O programa de voo (missões/eventos).

7.6. Programa de Atividade Acadêmica - Este é um programa obrigatório, cada tripulante cumpre com o programa completo e atinge o estado de PV, ou não cumpre com o programa e será NQ no final do ciclo de treino.

7.7. Resumo do programa de Operador de Cabine:

- a) O programa detalhado deve estar em consonância com o disposto na alínea seguinte.
- b) Durante o ciclo de treino cada OC será avaliado na realização de:

- i. Um teste mensal de procedimentos de emergência de ação imediata (*boldface*), com a nota obrigatória de 100%.
- ii. Um teste sem consulta sobre AOM e AFM. O teste deve ter no mínimo 60 perguntas e uma nota mínima de 75%. Como alternativa as 60 perguntas poderão ser respondidas nos testes mensais de *boldface*.
- iii. Um teste com consulta sobre publicações de aviação geral, Guarda Costeira e Esquadrilha Aérea. O teste deve ter no mínimo 240 perguntas e uma nota mínima de 75%. Como alternativa as 240 perguntas poderão ser respondidas nos testes mensais de *boldface*.

7.8. Resumo do programa de OPV - Durante o ciclo de treino cada Operador de Vigilância será avaliado na realização de:

- a) Um teste de 100 perguntas a cada 150 dias com consulta sobre todas as matérias em que o OPV esteja qualificado, aviação geral, publicações Guarda Costeira e Esquadrilha Aérea.
- b) Uma apresentação de uniformização a cada 360 dias para os OPVI.

7.9. Programa de voo. As seguintes tabelas estabelecem os requisitos de treino para os tripulantes de aeronave. Cada tripulante iniciará o ciclo anual PV e manterá esse estado ou alcançará o estado de POL e posteriormente PO (em função das qualificações que possui). Para atingir cada diferente estado de qualificação, um número mínimo de missões terá de ser realizado. Entende-se que no Ciclo Completo cada tripulante realizará o total de missões definido, no entanto o estado de POL e PO poderá ser atingido mais cedo. Ao total das HV definidas para a manutenção de qualificações, serão adicionadas 20% de HV de forma a ministrar treino adequado às necessidades de cada tripulante e acomodar missões de apoio.

7.10. Requisitos mínimos de missões de treino

a) Operador de Cabine

Missão / Evento de Treino	Duração (ETE)	Repetições por Ciclo			Total Horas por Nível
		PV	POL	PO	
Missão Básica de Operador de Cabine	2:00	3	5	6	PV: 6h / POL: 10h / PO: 12h
Missão de Busca e Salvamento (SAR)	1:30	3	5	6	PV: 4,5h / POL: 7,5h / PO: 9h

Missão de Transporte e Logística	2:00	2	4	6	PV: 4h / POL: 8h / PO: 12h
Missão de Vigilância e Reconhecimento (ISR)	3:00	2	4	6	PV: 6h / POL: 12h / PO: 18h
Procedimentos de Emergência e Evacuação	2:00	2	3	4	PV: 4h / POL: 6h / PO: 8h
Missão de Evacuação Médica (MEDEVAC)	2:00	3	4	5	PV: 6h / POL: 8h / PO: 10h
Total por Ciclo	-	15	25	33	PV: 30:30h POL: 51:30h PO: 69:00h

b) Operador de Vigilância

Missão / Evento de Treino	Duração (ETE)	Repetições por Ciclo			Total Horas por Nível
		PV	POL	PO	
Vigilância e Reconhecimento Marítimo (ISR)	3:00	3	5	8	PV: 9h / POL: 15h / PO: 24h
Operação com FLIR / EO-IR	3:00	2	4	6	PV: 6h / POL: 12h / PO: 18h
Busca e Patrulha Marítima	2:30	2	4	6	PV: 5h / POL: 10h / PO: 15h
Deteção e Registo de Poluição Marítima	2:00	1	3	4	PV: 2h / POL: 6h / PO: 8h
Simulacro de Emergências e Procedimentos Anormais	2:00	1	2	3	PV: 2h / POL: 4h / PO: 6h
Total por Ciclo	-	9	18	27	PV: 24:00h POL: 47:00h PO: 71:00h

7.11. Requisitos mínimos de eventos de treino - Além das missões abordadas anteriormente, deverão ser observadas no ciclo de treino anual os seguintes eventos de forma aos tripulantes

atingirem a qualificação de PO. Estes eventos de treino não necessitam de uma missão específica e podem ser realizados em qualquer voo, desde que não comprometam os objetivos do mesmo. As tabelas seguintes mostram os requisitos para cada função de bordo.

a) Operador de Cabine

Requisitos Mínimos de Manobras/Eventos de Treino para Operadores de Cabine				
Manobra/Evento	PV	POL	PO	Observações
Procedimentos MEDEVAC (embarque, desembarque e manuseamento de pacientes)	1	1	2	
<i>Procedimentos de Emergência e Evacuação no Solo (Ground Evacuation)</i>	1	2	4	
Procedimentos de Avistamentos e Navegação Baixa	1	1	2	
Procedimentos de Ditching e Evacuação na Água	1	1	2	

b) Operador de Vigilância

Requisitos Mínimos de Manobras/Eventos de Treino para OV			
Manobra/Evento	POL	PO	Observações
Circuito do Infrator	2	4	Procedimentos de aproximação e seguimento de embarcações suspeitas
Circuito FLIR / EO-IR (Poluição Marítima)	2	4	Deteção e registo de derrames e poluição marítima
Execução Padrão de Busca	2	4	Real / Simulado
Padrão ISR	2	4	

Simulacro de Emergências e Procedimentos Anormais	2	4	Inclui falhas de sistemas, homem ao mar, etc.
---	---	---	---

7.12. Final do Ciclo. No final do ciclo de treino, o estado de qualificação dos tripulantes irá demonstrar o refletido nas próximas tabelas.

a) Operadores de Cabine

Qualificação dos Operadores de Cabine no Final do Ciclo						
Programa	Eventos	Observações	NQ	PV	POL	PO
Teórico	<i>Boldface</i> semanal 100% Teste AOM e AFM 75%	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
	Teste Publicações 75%	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
Voos	Missões	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO
	Manobras de treino	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO

b) Operadores de Vigilância

Qualificação dos OV no Final do Ciclo						
Programa	Eventos	Observações	NQ	PV	POL	PO
Teórico	Teste Semestral	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
Voos	Missões	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO

	Manobras de treino	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO
--	--------------------	----------------------	---	----	-----	----

8. Situação Operacional dos Tripulantes - Validade das Qualificações Operacionais em Voo

8.1. Validade das qualificações operacionais. Todos os tripulantes têm de manter a validade das qualificações em simuladores e voos, de forma a manterem a sua qualificação. Caso um tripulante perca a validade da qualificação em determinada missão isso poderá afetar o seu estado de qualificação que resultará em determinada ação de forma a recuperar o estado anterior. A validade das qualificações de cada tripulante varia consoante as diferentes funções de bordo.

8.2. Operador de Cabine - MQOC e Qualificações Operacionais - Estas qualificações são perdidas ao fim de 180 dias, contudo certas missões operacionais têm validade mais reduzida. Para serem recuperadas as qualificações são necessárias as seguintes ações:

- a) 181-210 dias – Necessário realizar o perfil acompanhado por um OC qualificado.
- b) 211-360 dias – Necessário realizar o perfil acompanhado por um OCI a bordo.
- c) 361 dias e acima – Necessário realizar o PQA e PQO, que tenha em conta a experiência, proficiência e função de bordo do Operador de Cabine.

8.3. Operador de Vigilância - MQOPV e Qualificações Operacionais - Estas qualificações são perdidas ao fim de 150 dias. Para serem recuperadas as qualificações são necessárias as seguintes ações:

- a) 150-180 dias – Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPV qualificado;
- b) 181-240 dias - Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPVI qualificado;
- c) 241-300 dias – Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPVI qualificado e efetuar uma avaliação teórica extraordinária.
- d) 301 dias e acima – Necessário cumprir com um programa de requalificação, a ser definido, que tenha em conta a experiência, proficiência e tempo de ausência do OPV.

8.4. Validade de treino específico dos tripulantes

a) Operador de Cabine

<i>Currency</i> de Treino para Operadores de Cabine				
Manobra/Evento	<i>Currency</i>	Altera Qual	Ação ReQual	Observações
Procedimentos de Avistamentos e Navegação Baixa	180	POL	Perfil	

b) Operador de Vigilância

<i>Currency</i> de Treino para Operadores de Vigilância				
Manobra/Evento	<i>Currency</i>	Altera Qual	Ação ReQual	Observações
Execução Padrão de Busca	180	NQ	Manobra	
Padrão ISR	180	NQ	Manobra	
Procedimento Check-in/ Autenticação	180	Não	Manobra	
Instrução de Voo	180	Não	Perfil	
Treino de Emergências	180	NQ	Perfil	

9. Status da Qualificação Operacional

9.1. Geral - Cada tripulante poderá ter quatro estados de qualificação de acordo com o RFA 500-2: Não Qualificado (NQ), Pronto para Voo (PV), Pronto para Operações com Limitações (POL) e Pronto para Operações (PO). Cada um destes estados pressupõe a verificação de certas condições (manutenção de validades operacionais e cumprimentos dos programas definidos), durante o ciclo anual de treino.

9.2. Gestão - Por defeito, e desde que cumpra com a validade das qualificações operacionais, o tripulante irá manter o estado de qualificação do ciclo anual anterior. Se, no entanto, o tripulante atingir um estado de qualificação superior no presente ano, ele irá manter esse estado. O objetivo de cada tripulante é trabalhar de forma a atingir o maior estado de qualificação possível para a operação em que está qualificado.

9.3. Tripulante NQ - O tripulante não está qualificado, quer seja por não ter concluído o PQA,

ou por não ter cumprido outro requisito estipulado.

9.4. Tripulante PV - Tripulante que cumpriu o treino necessário para operar a aeronave na sua operação básica e num ambiente sem nível de ameaça.

9.5. Qualificação - Para atingir o estado de PV o tripulante deverá cumprir com o seguinte:

- a) Ter completado o PQA;
- b) Ter exames anuais, médicos e físicos, válidos;
- c) Estar com o curso de Fisiologia de Voo válido;
- d) Ter cumprido com o programa acadêmico, de acordo com a função de bordo;
- e) Ter qualificações válidas no perfil de MQ;
- f) Operadores de Cabine;
- g) Operadores de Vigilância;
- h) Ter pelo menos uma aterragem nos últimos 45 dias (apenas pilotos).

9.6. Tripulante POL - O tripulante cumpriu o treino suficiente para ser qualificado operacional, no entanto apresenta algumas limitações numa missão ou manobra específica. O tripulante poderá ser qualificado em PO ou voar apenas as missões para as quais se encontra qualificado.

9.7. Qualificação - Para atingir o estado de POL o tripulante terá de cumprir com o seguinte:

- a) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação PV;
- b) Estar com curso de Sobrevivência na Água válido;
- c) Estar com CSERE e ICCS (se aplicável) válidos;
- d) Ter completado pelo menos um curso do PQO;
- e) Ter cumprido com os requisitos no ciclo anual para POL.

9.8. Tripulante PO - O tripulante está qualificado operacional, não tem restrições nas missões ou eventos e tem qualificações válidas em todas as áreas que afetam a sua qualificação em voo.

9.9. Qualificação - Para alcançar o estado de PO os seguintes parâmetros devem ser observados:

- a) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação PV;

- b) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação POL;
- c) Ter cumprido com os requisitos no ciclo anual para PO.

9.10. Exceções - Um tripulante que cumpra os requisitos para uma situação operacional com exceção de algumas modalidades específicas deverá ser considerado para empenhamento nas missões que não exijam estas modalidades.