

Regras do Ar

**Manual efetuado para uso Nacional
em cursos para aeronaves ultraleves.**

**Este manual é distribuído pela APAU
(Associação Portuguesa da Aviação Ultraleve)
e está de acordo com o Syllabus INAC publicado.**

**Elaborado por:
Paulo Lemos da Costa
Adelino Cavalheiro Gonçalves
Paulo Moniz
Rogério Nave**

Legislação Aérea e Procedimentos ATC

	010 00 00 00 Legislação Aérea e Procedimentos
--	--

1	010 01 01 00 Convenção sobre Aviação Civil Internacional
----------	---

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional (conhecida por Convenção de Chicago) foi assinada em 7 de Dezembro de 1944 e entrou em vigor a 4 de Abril de 1947, após a sua ratificação por um número suficiente de Estados.

Portugal ratificou a Convenção de Chicago em 28 de Abril de 1948 (Carta de Ratificação da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, publicada no Diário do Governo nº 98, de 28 de Abril de 1948, I Série. Desta Convenção nasceu a ICAO. (International Civil Aviation Organisation) / (Organização da Aviação Civil Internacional)

CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Preâmbulo

Considerando que o desenvolvimento futuro da aviação civil internacional pode contribuir poderosamente para criar e conservar a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, mas que seu abuso pode transformar-se em ameaça ou perigo para a segurança geral, e considerando que é aconselhável evitar de todo o atrito ou desinteligência, e estimular entre as nações e os povos a cooperação da qual depende a paz do mundo.

Os Governos abaixo assinados, tendo concordado em certos princípios e entendimentos para que a aviação civil internacional se desenvolva de maneira segura e sistemática, e que os serviços de transporte aéreo internacional, se estabeleçam numa base de igualdade de oportunidades, e funcionem eficaz e economicamente, concluem a presente Convenção com este objetivo.

2	010 01 01 01 Parte I - Navegação Aérea
----------	---

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS E APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO

ARTIGO 1º

Soberania

Os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território.

ARTIGO 2º

Territórios

Para os fins da presente Convenção, considera-se como território de um Estado, a extensão terrestre e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do citado Estado.

Artigo 3.º

Aeronaves Civis e do Estado

- a) Esta Convenção será aplicável unicamente a aeronaves civis, e não a aeronaves de propriedade do Governo.
- b) São consideradas aeronaves de propriedade do Governo aquelas usadas para serviços militares, alfandegários ou policiais.
- c) Nenhuma aeronave governamental pertencente a um Estado contratante poderá voar sobre o território de outro Estado ou aterrar no mesmo sem autorização outorgada por acordo especial ou de outro modo e de conformidade com as condições nele estipuladas.
- d) Os Estados contratantes, quando estabelecerem regulamentos para aeronaves governamentais comprometem-se a tomar em devida consideração a segurança da navegação das aeronaves civis.

ARTIGO 4º

Abuso da Aviação Civil

Cada Estado contratante concorda em não utilizar a aviação civil para fins incompatíveis com os propósitos desta Convenção.

CAPÍTULO II

VOOS SOBRE TERRITÓRIOS DE ESTADOS CONTRATANTES

ARTIGO 5º

Direito de voos não regulares

Os Estados contratantes concordam em que, todas as aeronaves dos outros Estados contratantes que não se dediquem a serviços aéreos internacionais regulares, tenham direito nos termos desta Convenção a voar e transitar sem fazer escala sobre seu território, e a fazer escalas para fins não comerciais sem necessidade de obter licença prévia, sujeitos porém, ao direito do Estado sobre o qual voem de exigir aterragem. Os Estados contratantes reservam-se no entanto o direito, por razões de segurança da navegação aérea, de exigir que as aeronaves que desejam voar sobre regiões inacessíveis ou que não contém com as facilidades adequadas para a navegação aérea, de seguir rotas determinadas ou de obter licenças especiais para esses voos.

Tais aeronaves, quando dedicadas ao transporte de passageiros, carga ou correio, remunerada ou fretada, em serviços internacionais não regulares terão também o privilégio, sujeito ao disposto no Artigo 7º, de tomar ou descarregar passageiros carga ou correio, tendo o Estado onde se faça o embarque ou desembarque, o direito de impor os regulamentos, condições e restrições que considerar necessários.

ARTIGO 10

Aterragem em aeroportos aduaneiros.

Exceto nos casos em que de conformidade com as disposições desta Convenção ou com uma autorização especial, aeronaves podem atravessar o território de um Estado

contratante sem aterrar, toda aeronave que penetre em território de um Estado contratante, se os regulamentos do mesmo Estado assim o exigirem, deverá descer ao aeroporto designado por este Estado para inspeção alfandegária e outros exames. Ao partir do território de um Estado contratante, estas aeronaves deverão fazê-lo de um aeroporto alfandegário, igualmente designado. O Estado publicará os detalhes a respeito dos aeroportos aduaneiros e os comunicará à Organização Internacional de Aviação Civil, instituída na Parte II desta Convenção para que sejam transmitidos a todos os demais Estados contratantes.

ARTIGO 11

Aplicação dos regulamentos de tráfego

De acordo com o disposto nesta Convenção, as leis e regulamentos de um Estado contratante, relativos à entrada ou saída do seu território, de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves enquanto estejam em seu território, se aplicarão às aeronaves de todos os Estados contratantes sem distinção de nacionalidade, e estas aeronaves as observarão ao entrar e ao sair do território deste Estado ou enquanto nele se encontram.

ARTIGO 12

Regras de tráfego

Cada um dos Estados contratantes compromete-se a tomar as medidas necessárias para assegurar que todas as aeronaves que voem sobre seu território, ou manobrem dentro dele, e todas as aeronaves que levem o distintivo de sua nacionalidade, onde quer que se encontrem, observem as regras e regulamentos que regem voos e manobras de aeronaves. Cada um dos Estados contratantes compromete-se a manter seus próprios regulamentos tanto quanto possível, semelhantes aos que venham a ser estabelecidos em virtude desta Convenção. No que se refere a voos sobre o mar, os regulamentos serão os estabelecidos em virtude desta Convenção. Cada um dos Estados contratantes compromete-se a processar todos os infratores aos regulamentos em vigor.

ARTIGO 13

Regulamentos para entradas e saídas.

As leis e regulamentos de um Estado contratante, sobre a entrada ou a saída de seu território de passageiros, tripulação, ou carga de aeronaves (tais como regulamentos de entrada, despacho imigração, passaportes, alfândega e quarentena) deverão ser cumpridas ou observadas pelos passageiros, tripulação ou carga, ou seu representante, tanto por ocasião de entrada como de saída ou enquanto permanecerem no território desse Estado.

ARTIGO 16

Busca em aeronaves

As autoridades competentes de cada um dos Estados contratantes, terão direitos de busca nas aeronaves dos demais Estados contratantes, por ocasião de sua entrada e saída, sem causar demora desnecessária, e de examinar os certificados e outros documentos prescritos por esta Convenção.

MEDIDAS PARA FACILITAR A NAVEGAÇÃO AÉREA

ARTIGO 22

Simplificação de formalidades

Cada um dos Estados contratantes concorda em adotar todas as medidas possíveis, mediante regulamentos especiais ou de qualquer outro modo, para facilitar e fomentar a navegação de aeronaves entre os territórios dos Estados Contratantes e evitar todo o atraso desnecessário às aeronaves, tripulações, passageiros e carga especialmente no que se refere à aplicação das leis de imigração, quarentena, alfândega e despacho.

CAPITULO V

CONDIÇÕES A SEREM CUMPRIDAS RELATIVAS A AERONAVES

ARTIGO 29

Documentos que as aeronaves devem levar.

Toda aeronave de um Estado Contratante que se dedique a navegação internacional, deverá levar os seguintes documentos de conformidade com as condições presentes nesta Convenção:

- a) Certificado de registro;
- b) Certificado de navegabilidade;
- c) Licenças apropriadas para cada membro da tripulação;
- d) Diário de Navegação;
- e) Se a aeronave estiver equipada com aparelhos de rádio, a licença de estação de rádio da aeronave;
- f) Se levar passageiros, uma lista dos nomes e dos lugares de embarque e pontos de destino;
- g) Se levar carga, um manifesto e declarações detalhadas da mesma.
- h) Certificado de seguro

ARTIGO 30

Aparelhos de rádio da aeronave

- a) As aeronaves de cada Estado contratante, quando em voo sobre, ou no território de outro Estado contratante, poderão ter a bordo aparelho de rádio transmissão somente se as autoridades apropriadas do Estado de registro da aeronave tiverem concedido uma licença para a instalação e operação de tal aparelho. O uso de radiotransmissores no território do Estado Contratante sobre o qual voe a aeronave será de acordo com os regulamentos estabelecidos por este Estado.
- b) Os aparelhos radiotransmissores poderão ser utilizados apenas pelos membros da tripulação de voo que estejam qualificados para este fim.

ARTIGO 31

Certificado de navegabilidade

Toda aeronave que se dedique à navegação internacional será munida de um certificado de navegabilidade expedido ou declarado válido pelo Estado em que esteja registrada.

ARTIGO 32

Licenças do pessoal

- a) O piloto e os tripulantes de toda aeronave empregada na navegação internacional, serão munidos de certificado de competência e de licenças expedidas ou declaradas válidas pelo Estado onde esteja registrada a aeronave.
- b) Cada Estado contratante reserva o direito de recusar de reconhecer, tratando-se de voos sobre o seu próprio território, certificados de competência e licenças outorgadas a seus nacionais por outro Estado contratante.

ARTIGO 33

Aceitação de certificados e de licenças

Os Estados contratantes aceitarão a validade de certificados de navegabilidade, de certificados de competência e licenças expedidas ou declaradas válidas pelo Estado contratante onde esteja registrada a aeronave, sempre que os requisitos conforme os quais foram expedidos, ou declarados válidos, estes certificados ou licenças sejam iguais ou superiores às normas mínimas que, periodicamente, se estabelecem em virtude desta Convenção.

ARTIGO 34

Diário de Navegação.

Toda aeronave que se dedique a navegação internacional, terá um diário de bordo onde serão registados os detalhes acerca da aeronave, de sua tripulação, locais e tempos de voo de cada viagem na forma que oportunamente se prescreva em virtude desta Convenção.

ARTIGO 35

Restrições sobre a carga

- a) As aeronaves que se dediquem à navegação aérea internacional, não levarão munições nem apetrechos de guerra, ao entrar no território de um Estado ou voar sobre este, exceto com o consentimento deste Estado. Cada Estado determinará, mediante regulamentos o que se deve entender por munições e apetrechos de guerra para os fins deste artigo, dando a devida consideração às recomendações que com o objetivo de uniformidade venham a ser feitas oportunamente pela Organização Internacional de Aviação Civil.
- b) Por razões de ordem pública e de segurança, cada Estado reserva o direito de regulamentar ou proibir o transporte no seu território ou sobre ele, de artigos adicionais aos enumerados no parágrafo (a), ficando entendido que não se estabelecerão neste sentido, distinção entre aeronaves nacionais dedicadas à navegação aérea, e às aeronaves de outros Estados utilizadas para fins análogos, não serão impostas restrições que interfiram com o transporte e uso nas aeronaves de aparelhos necessários para a operação e navegação da mesma, ou para a segurança da tripulação ou dos passageiros.
- c) Apetrechos de guerra para os fins deste artigo, dando a devida consideração às recomendações que com o objetivo de uniformidade venham a ser feitas oportunamente pela Organização Internacional de Aviação Civil.
- d) Por razões de ordem pública e de segurança, cada Estado reserva o direito de regulamentar ou proibir o transporte no seu território ou sobre ele, de artigos adicionais aos enumerados no parágrafo (a), ficando entendido que não se estabelecerão neste sentido distinção entre aeronaves nacionais dedicadas à navegação aérea e às aeronaves de outros Estados utilizadas para fins análogos não

serão impostas restrições que interfiram com o transporte e uso nas aeronaves de aparelhos necessários para a operação, e navegação da mesma, ou para a segurança da tripulação ou dos passageiros.

ARTIGO 36

Aparelhos de fotografia

Cada Estado Contratante poderá proibir ou regulamentar o uso de aparelhos de fotografia em aeronaves voando sobre seu território.

CAPITULO VI

NORMAS INTERNACIONAIS E PROGRAMAS RECOMENDADOS

ARTIGO 37

Adoção de normas e processos internacionais

Os Estados Contratantes comprometem-se a colaborar a fim de proporcionar a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organização, relacionados com as aeronaves, pessoal, companhias aéreas e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea.

Para este fim, a Organização Internacional de Aviação Civil adotará e emendará oportunamente, segundo a necessidade, as normas internacionais e as práticas e processos relativos aos pontos seguintes:

- (a) Sistema de comunicação e auxílio à navegação aérea, inclusive as marcações terrestres;
- (b) Características de aeroportos e áreas de aterragem;
- (c) Regras de tráfego e métodos de controle de tráfego aéreo;
- (d) Licenças para o pessoal de voo e mecânicos;
- (e) Navegabilidade das aeronaves;
- (f) Registro e matrícula de aeronaves;
- (g) Recolha e troca de dados meteorológicos;
- (h) Livros de bordo;
- (i) Mapas e cartas aeronáuticas;
- (j) Formalidades de alfândega e de imigração;
- (k) Aeronaves em perigo e investigação de acidentes.

Assim como todas as sugestões relacionadas com a segurança, regularidade e eficiência de navegação aérea, que oportunamente forem necessárias.

ARTIGO 39

Anotações em certificados e licenças

a) Qualquer aeronave, ou parte desta a respeito da qual exista uma norma internacional de navegabilidade ou de suas características, que deixe de algum modo de satisfazer esta norma, deverá o certificado quando for expedido, levar escrito no dorso, ou junto a este, a enumeração completa dos detalhes em que difere a citada norma;

b) Qualquer pessoa que tiver uma licença que não satisfaz plenamente as condições presentes pelas normas internacionais respectivas, verá enunciado na sua licença uma lista completa dos pontos em que não satisfaz estas condições.

ARTIGO 40

Validade de certificados e licença anotadas.

Aeronaves, ou pessoal com certificados ou licenças limitadas, conforme enunciado em Artigo 39/b, não poderão tomar parte na navegação internacional, exceto com licença do Estado ou Estados em cujo território entrem o registro ou o uso de tais aeronaves, ou de qualquer parte de aeronave certificada, em qualquer Estado que não seja o que outorgou o certificado original, ficará a critério do Estado para o qual a aeronave ou a peça em apreço for importada.

1	010 01 01 02 ICAO – Composição e Objetivos
----------	---

A ICAO tem como objetivo a definição comum de princípios e acordos que permitam a evolução da aviação civil internacional de forma segura e ordeira e o estabelecimento de serviços relacionados com o transporte aéreo internacional numa base de igualdade de oportunidade e de acordo com princípios económicos.

Nos termos do artigo 37º da Convenção de Chicago, a ICAO adotou normas internacionais e práticas recomendadas no âmbito da aviação civil internacional, designados como Anexos à Convenção.

Até ao momento, são os seguintes os Anexos existentes:

Anexo 1 - Licenciamento de Pessoal

Anexo 2 - Regras de Voo

Anexo 3 - Serviço Meteorológico de Navegação Aérea Internacional

Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas

Anexo 5 - Unidades de Medida utilizadas em operações em Voo e em Terra

Anexo 6 - 1 – Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aeronaves

Anexo 7 - Registos Nacionais e Matrículas de Aeronaves

Anexo 8 - Certificados de Navegabilidade de Aeronaves

Anexo 9 - Facilitação

Anexo 10 - Telecomunicações Aeronáuticas

Anexo 11 - Serviços de Tráfego Aéreo

Anexo 12 - Busca e Salvamento

Anexo 13 - Investigação de Acidentes com Aeronaves

Anexo 14 - Aeródromos

Anexo 15 - Serviços de Informação Aeronáutica

Anexo 16 - Proteção do Ambiente

Anexo 17 - Segurança – Proteção da Aviação Civil Internacional contra atos de intervenção ilícitos

Anexo 18 - Segurança Aérea de Mercadorias perigosas

1	010 01 06 00 Regulamentação Aérea Nacional
----------	---

Competências do INAC:

Compete ao INAC, para a prossecução das suas atribuições, licenciar, certificar, autorizar e homologar as atividades e os procedimentos, as entidades, o pessoal, as aeronaves, as infraestruturas, equipamentos, sistemas e demais meios afetos à aviação civil e cujo exercício, qualificações e utilização estejam condicionados, nos termos da lei, regulamentos e normas aplicáveis, à prática de tais atos.

Diploma Decreto-Lei n.º 223/2005, de 27 de Dezembro.

O Presente decreto-lei fixa a cobertura mínima de seguro adequada a cobrir a responsabilidade civil por danos causados a passageiros nas operações não comerciais com aeronaves de MTOW igual ou inferior a 5700 kg, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu, com um limite mínimo correspondente a 100 000 DSE por passageiro. (125 000 €)

Regulamento (CE) n.º 785/2004, de 21 de Abril.

Relativo aos requisitos de seguro para operadores de aeronaves.

O presente Regulamento fixa a cobertura mínima de seguro adequada a cobrir a responsabilidade civil por terceiros em 0,75 milhões de DSE. (950 000€).

Decreto-Lei n.º 250 /2003

Aprova o regime de certificação médica de aptidão do pessoal aeronáutico civil.

O presente diploma aprova o regime de certificação médica de aptidão de acordo com as normas do capítulo 6 do anexo n.º 1 à Convenção Internacional sobre Aviação Civil (Convenção de Chicago), adoptando as normas comuns JAR relativas às licenças do pessoal aeronáutico civil no que concerne à sua certificação médica de aptidão.

Carecem de certificado médico de aptidão da classe 2 os candidatos e titulares de:

- a) Licença de piloto particular de avião e de helicóptero;
- b) Licença de piloto de planador;
- c) Licença de piloto de balão;
- d) Licença de piloto de ultraleve;
- e) Autorização de aluno piloto particular de avião e de helicóptero.

Para os certificados médicos de aptidão da classe 2, o período de validade é de:

- a) Cinco anos até à idade de 40 anos.
- b) Dois anos dos 40 aos 49 anos.
- c) Um ano a partir dos 50 anos.

Navegação Aérea

Diploma Decreto-Lei n.º 20 062/30, de 25 de Outubro.

Aprova o Regulamento de Navegação Aérea. Embora muitas das suas disposições já não se encontrem em vigor, este Diploma versa em geral sobre classificação de aeronaves, aeródromos e aeroportos, regras de navegação aérea, certificados e licenças de pessoal, entre outras matérias.

4	010 02 00 00 Decreto Lei 238/04 – Navegabilidade de ultraleves
----------	---

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Decreto-Lei n.º 238/2004 de 18 de Dezembro

O Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março, regula o uso de certo tipo de aeronaves cujas características mais salientes são o baixo peso e a baixa velocidade mínima, denominados ultraleves. Estas aeronaves sofreram uma evolução técnica e tecnológica muito significativa, da qual resultou o total desenquadramento da legislação sobre esta matéria.

Em consequência da mencionada evolução, podem distinguir-se hoje duas categorias de aeronaves com aquelas características.

O presente diploma visa, assim, regulamentar o uso de aeronaves de voo livre, que se caracterizam, essencialmente, pela utilização da corrida do piloto como fonte de energia para a descolagem, vulgarmente designadas por asas delta e parapentes, e o uso de ultraleves, que são aeronaves motorizadas com asa rígida, flexível (inflável ou inflada), semirrígida, vulgarmente designados por aviões, planadores ultraligeiros, paramotores e asas delta com motor ou pendulares.

A definição de ultraleves a que agora se procede, segue a tendência da legislação europeia, sendo assim mais consentânea com a realidade atual e conforme à definição utilizada pela Joint Aviation Authorities (JAA).

Na regulamentação do uso deste tipo de aeronaves, estão subjacente uma elevada preocupação com a segurança das pessoas envolvidas na sua operação, bem como com os riscos que essa operação pode representar para vidas e bens à superfície. Assim, estatuíram-se regras que permitem melhorar os níveis de segurança, bem como garantir a cobertura de eventuais riscos através de seguros adequados.

Um dos vetores essenciais à salvaguarda da segurança é a formação dos pilotos. Neste contexto, são estabelecidas normas claras e precisas de modo a garantir uma instrução eficiente, e a manutenção das capacidades e proficiência dos pilotos ao longo do tempo.

Quanto aos aspetos relativos ao uso em concreto destas aeronaves, devem as mesmas ser preferencialmente usadas para fins desportivos e recreativos, e complementarmente para os fins da correspondente instrução de voo.

Criou-se ainda um regime sancionatório mais eficaz, quer do ponto de vista da prevenção, quer do ponto de vista da punição, com sistemas de fiscalização mais adequados à realidade deste sector da aviação civil.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Federação Portuguesa de Voo Livre e a Associação Portuguesa de Aviação Ultraleve.

Assim:

Nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º
Âmbito de aplicação

- 1 -O presente diploma regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.
- 2 -Excluem-se do âmbito deste diploma as aeronaves mais leves que o ar, designadamente balões e dirigíveis com ou sem motor auxiliar.

Artigo 2º

Definição

- 1 - Para os efeitos do presente diploma, consideram-se aeronaves de voo livre quaisquer aeronaves que sejam transportáveis pelo próprio piloto e cujas decolagem e aterragem sejam efetuadas recorrendo a energia potencial e à ação motora dos membros inferiores daquele.
- 2 - Sem prejuízo das características definidas no número anterior e da respetiva classificação como aeronave de voo livre, é possível recorrer ao auxílio de uma força externa, tratora, como o guincho ou reboque.
- 3 - Para os efeitos do presente diploma, definem-se como ultraleves todos os aviões motorizados de asa fixa, flexível (inflável ou inflada), rígida ou semirrígida, com as seguintes características:
 - a) Com o máximo de dois lugares;
 - b) Velocidade mínima em voo nivelado (V_{so}) não superior a 65 km/h (35 nós) velocidade ar calibrada (VAC);
 - c) Massa máxima à decolagem (Mmd), excluindo o peso de pára-quedas balístico, de:
 - 300 kg para aviões terrestres monolugar;
 - 450 kg para aviões terrestres bilugar;
 - 330 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios monolugar;
 - 495 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios bilugar, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões ora como aviões terrestres, não excedam o limite correspondente de Mdm.
- 4 - Os diversos tipos ou classes de aeronaves de voo livre e ultraleves são definidos em regulamentação complementar a emitir pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

Artigo 3º

Condições gerais de utilização

- 1- As aeronaves de voo livres e os ultraleves só podem ser utilizados em atividades de desporto e recreio.
- 2 - Podem, ainda, as aeronaves de voo livre e os ultraleves ser utilizados na instrução dos respetivos pilotos.
- 3 - Só os ultraleves podem ser utilizados para fins diferentes dos indicados nos nºs 1 e 2 deste artigo, sendo essa utilização e a respetiva pilotagem regulada especificadamente em regulamentação complementar.
- 4 - Sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente diploma, os ultraleves podem, ainda, ser utilizados em atividades de reconhecido interesse público por entidades públicas ou associações de utilidade pública na prossecução das suas atribuições.
- 5 - A utilização de ultraleves nos termos do número anterior deve obedecer aos seguintes requisitos:
 - a) Os ultraleves utilizados devem ser propriedade das entidades ali referidas;
 - b) A realização das atividades previstas no n.º 4 carece de autorização prévia do INAC.

Artigo 4º

Uso de substâncias psicoativas

Os titulares das licenças, qualificações e autorizações previstas neste diploma não podem exercer as atividades por elas tituladas quando se encontrem sob a influência de quaisquer substâncias psicoativas ou medicamentos que possam afetar a sua capacidade de exercê-las de forma segura e adequada.

Artigo 5º

Registo de experiência

- 1 - O titular de uma licença de piloto de ultraleve e voo livre deve manter um registo fiável da sua experiência de voo.

- 2 -O registo de experiência referido no número anterior deve ser efetuado através do preenchimento de uma caderneta individual, cujo modelo e modo de preenchimento são definidos em regulamentação complementar.

Artigo 6º

Limitação ou suspensão das licenças, qualificações, autorizações e certificados

- 1 -O INAC pode, por razões de segurança devidamente fundamentadas, emitir as licenças, as qualificações, as autorizações e os certificados previstos no presente diploma impondo limitações às competências dos seus titulares e ao exercício das atividades tituladas.
- 2 -Sem prejuízo do disposto no número seguinte, sempre que o INAC verifique qualquer incumprimento das regras do presente diploma, notifica o titular da licença, qualificação, autorização ou certificado em causa para proceder à correção da irregularidade, no prazo determinado pelo INAC.
- 3 -Conforme a gravidade e o número de incumprimentos verificados, o INAC pode limitar ou suspender a licença, qualificação, autorização ou certificado, mediante fundamentação.
- 4 -As limitações determinadas pelo INAC ao exercício das competências dos titulares de licenças, qualificações, autorizações e certificados previstos no presente diploma são averbadas nos referidos documentos.

Artigo 7º

Licenças, qualificações e autorizações estrangeiras

- 1 -As licenças, qualificações e autorizações de pilotos de voo livre e de ultraleves e as autorizações de organizações de formação emitidos por outras autoridades aeronáuticas podem ser validadas pelo INAC, mediante requerimento do seu titular, desde que haja um acordo entre o INAC e a autoridade aeronáutica emissora estabelecido com base na reciprocidade de aceitação, e desde que se assegure um nível de segurança equivalente entre os requisitos exigidos em Portugal e os exigidos por essa autoridade aeronáutica.
- 2 -As ações de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas podem ser reconhecidas pelo INAC para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves, desde que seja demonstrada a necessidade de recurso à formação ministrada por essas organizações e estejam preenchidos os requisitos previstos no presente diploma e regulamentação complementar para as organizações e para a formação em causa.

Artigo 8º

Delegação

- 1 -As competências do conselho de administração do INAC, previstas neste diploma, podem ser objeto de delegação a outras entidades, nomeadamente aeroclubes, associações ou federações de âmbito aeronáutico nos termos da lei.
- 2 -A delegação prevista no número anterior é feita salvaguardando as competências de fiscalização e supervisão do INAC sobre a entidade delegada e sobre a atividade em geral.
- 3 -Nos casos em que o exercício das competências delegadas der origem à cobrança de taxas, nos termos deste diploma, deve a receita das mesmas reverter para a entidade delegada.

CAPÍTULO III Dos ultraleves

SECÇÃO I

Requisitos técnicos

Artigo 19º

Comprovação dos requisitos técnicos

- 1 -Os ultraleves são obrigatoriamente inscritos no Registo Aeronáutico Nacional pelos respetivos proprietários e em nome dos mesmos.
- 2 -Constitui pressuposto da inscrição prevista no número anterior a certificação técnica da aeronave, feita pelo INAC, nos termos do artigo 20º do presente diploma.

Artigo 20º

Certificado de voo

- 1 -O certificado de voo emitido pelo INAC é o documento obrigatório comprovativo de que as condições estabelecidas no artigo anterior foram cumpridas.
- 2 -Os requisitos de emissão do certificado de voo, de registo e matrícula da aeronave são fixados em regulamentação complementar.
- 3 -A alteração das características técnicas dos ultraleves sem prévia autorização do INAC implica a caducidade do certificado de voo.
- 4 -A mudança de proprietário implica o pedido de emissão de novo certificado de voo no prazo de 10 dias úteis.
- 5 -O certificado de voo tem a duração de três anos, podendo ser revalidado por igual período no fim desse prazo.
- 6 -As condições de revalidação são definidas em regulamentação complementar.

Artigo 21º

Termo de responsabilidade

- 1 -A documentação descritiva das características técnicas de cada ultraleve é sempre acompanhada de termo de responsabilidade pela respetiva exatidão, subscrito pelo construtor.
- 2 -Nos casos em que não é possível a apresentação da documentação exigida nos termos do número anterior, o certificado de voo é emitido mediante provas de resistência estrutural e ensaios de voo da aeronave determinados pelo INAC, sendo os correspondentes encargos suportados pelo requerente.

Artigo 22º

Suspensão e cancelamento do certificado de voo

- 1 -A validade do certificado de voo é suspensa logo que, por ocorrência de acidente, insuficiência de apropriada manutenção ou qualquer outra causa, deixe de se verificar o cumprimento dos requisitos técnicos exigidos nos termos do presente diploma e regulamentação complementar.
- 2 -O certificado de voo é cancelado:
 - a) Quando exista perda total da aeronave ou esta esteja destruída;
 - b) Quando haja exportação definitiva da aeronave.
- 3 -As situações previstas nos nºs 1 e 2 são obrigatoriamente comunicadas ao INAC no prazo de cinco dias úteis, sem prejuízo das disposições em vigor relativas à participação de acidentes e de incidentes técnicos de operação.
- 4 -Compete ao INAC cancelar ou suspender o certificado de voo.

Artigo 23º

Documentos da aeronave

- 1 -São documentos da aeronave, o certificado de voo, o diário de navegação e a caderneta do motor.

- 2 -Os documentos referidos no número anterior devem estar a bordo da aeronave, com exceção da caderneta do motor.

SECÇÃO II

Da pilotagem, organizações de formação e instrução

Artigo 24º

Pilotagem

- 1 -Os ultraleves só podem ser pilotados por titulares de licença de pilotagem de ultraleves válida, associada a um certificado médico de classe 2, emitido nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro, igualmente válido, devendo os pilotos ser portadores destes documentos.
- 2 -Excetuam-se do disposto no número anterior os alunos em voo de instrução a solo, que devem possuir o respetivo cartão de aluno-piloto.
- 3 -Os modelos das licenças e dos cartões de aluno-piloto, bem como as condições de obtenção deste último, são publicados em regulamentação complementar.

Artigo 25º

Requisitos para a obtenção da licença de pilotagem de ultraleves

- 1 -A licença de pilotagem de ultraleve, designada pelo acrónimo PU (piloto de ultraleves), e respetivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:
 - a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença;
 - b) Ter completado a escolaridade mínima obrigatória;
 - c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença aprovado ou reconhecido pelo INAC numa organização de formação autorizada, certificada ou reconhecida por este instituto;
 - d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigível em função do tipo ou classes de aeronaves referidas no n.º 4 do artigo 2.º, a definir em regulamentação complementar;
 - e) Demonstrar, em prova de voo, perícia adequada perante um examinador de voo nomeado para o efeito pelo INAC;
 - f) Ser titular de um certificado médico de aptidão de classe 2, emitido nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.
- 2 -Os candidatos à licença de pilotagem de ultraleves que já sejam titulares de uma licença válida de piloto de avião, emitida nos termos do anexo n.º 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e do Decreto-Lei n.º 17-AI/2004, de 16 de Janeiro, apenas prestam as provas de proficiência e competência previstas na alínea e) do número anterior deste artigo, depois de cumprido um programa de instrução teórica e prática aceite pelo INAC.
- 3 -A organização dos exames de conhecimentos e das verificações de proficiência e perícia referidas nos números anteriores é objeto de regulamentação complementar.

Artigo 26º

Autorização de organizações de formação

- 1 -As organizações que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças de pilotos de ultraleve, ou de qualificações inerentes às licenças atrás referidas, estão sujeitas a autorização e registo no INAC.
- 2 -As condições para a emissão e manutenção da autorização referida no número anterior são definidas no presente artigo e em regulamentação complementar que deve definir os programas dos cursos a ministrar.
- 3 -As organizações que pretendam obter a autorização referida no n.º 1 têm de apresentar ao INAC, antes da sua entrada em funcionamento, requerimento acompanhado de informações sobre as suas instalações, o pessoal com funções

dirigentes e com funções de instrução de voo, a pista a partir da qual pretendem efetuar o treino e os demais requisitos exigido em regulamentação complementar.

- 4 - No caso de se verificar que o titular da autorização referida no n.º 1 não cumpre os requisitos para a sua manutenção, estabelecidos em regulamentação complementar, o INAC pode suspender ou cancelar a autorização.
- 5 -As organizações de formação previstas neste artigo devem conservar registos individuais da formação ministrada pelo prazo de cinco anos.
- 6 -O INAC mantém um registo atualizado das organizações de formação autorizadas nos termos do presente artigo.

Artigo 27º

Instrução

- 1 -Os candidatos à aprendizagem devem ter, no mínimo, 17 anos de idade e, como habilitação mínima, ter concluído a escolaridade obrigatória.
- 2 -Os candidatos à licença de pilotagem devem frequentar um curso de instrução teórica e prática ministrado em organizações de formação autorizadas pelo INAC.
- 3 -Os programas teórico e prático mínimos de instrução são definidos em regulamentação complementar.
- 4 - Compete ao INAC:
 - a) Autorizar o voo a solo de um aluno de um curso de pilotagem;
 - b) Autorizar os examinadores a realizar exames práticos e verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação;
 - c) Autorizar os examinadores a realizar exames teóricos para a emissão de qualificações e respetiva revalidação ou renovação;
 - d) Realizar os exames teóricos para a emissão de licenças e respetiva revalidação ou renovação.
- 5 -Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da autorização de examinador de pilotos são definidos em regulamentação complementar.
- 6 -As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAC, não superior a três anos, podendo ser revalidadas por igual período se, estando cumpridas as condições para a sua emissão inicial, o requerente tiver exercido as funções de examinador pelo menos uma vez em cada ano do período de validade da autorização.
- 7 -O requerente de uma autorização para conduzir exames práticos de acesso a licenças ou qualificações deve:
 - a) Ser titular de uma licença de âmbito igual ou superior à que o examinando pretende obter
 - b) Ser titular de uma qualificação de instrutor para a formação de qualificação igual à que o examinando pretende obter.

Artigo 28º

Emissão de licenças de pilotagem

Compete ao INAC a emissão, reemissão, renovação, revalidação e alteração das licenças de pilotagem de ultraleves.

Artigo 29º

Qualificações para pilotos de ultraleves

- 1 -O exercício das atividades objeto do licenciamento referido no artigo anterior está condicionado à titularidade de qualificações adequadas, nos termos do presente diploma.
- 2 - As qualificações referidas no número anterior são emitidas pelo INAC, podendo ser renovadas e revalidadas.
- 3 -Na licença de pilotagem de ultraleves podem ser averbadas as seguintes qualificações:

- a) De classe;
- b) De tipo;
- c) De instrutor
- d) De radiotelefonia.

Artigo 30º

Qualificações de classe e de tipo

- 1 -As qualificações de classe limitam o exercício das atividades de piloto a grupos de aeronaves semelhantes com características técnicas ou de operação afins.
- 2 -As qualificações de tipo limitam o exercício das atividades de piloto a aeronaves de um mesmo modelo ou de um número reduzido de modelos com características de construção e de operação afins.
- 3 - Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação das qualificações de classe ou de tipo são estabelecidos em regulamentação complementar.

Artigo 31.º

Qualificações de instrutor

- 1 -A instrução teórica ou prática para a obtenção de uma licença ou qualificação depende da titularidade da qualificação de instrutor.
- 2 -O instrutor deve ser titular de uma licença ou qualificação de âmbito igual ou superior à que o formando pretende obter.
- 3 -O requerente de uma qualificação de instrutor deve ter formação pedagógica adequada.
- 4 -Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da qualificação de instrutor são os constantes de regulamentação complementar.

Artigo 32º

Qualificações de radiotelefonia

- 1 -As qualificações de radiotelefonia habilitam o piloto a operar uma estação de serviço móvel aeronáutico a bordo de uma aeronave ultraleve.
- 2 -Os requisitos para a emissão da qualificação de radiotelefonia são os constantes de regulamentação complementar.

Artigo 33º

Validade das licenças, das qualificações e do certificado de aptidão médica

- 1 -As licenças de pilotagem de ultraleves são obrigatoriamente apresentadas ao INAC num prazo máximo de cinco anos, para verificação da manutenção das condições da sua validade e respetiva reemissão.
- 2 -Sem prejuízo do disposto no número anterior, a validade de uma licença está sempre condicionada à validade de, pelo menos, uma das qualificações que dela fazem parte integrante.
- 3 -O exercício das atividades referidas nos artigos 24º e 27º está condicionado à titularidade de um certificado de aptidão médica válido, nos termos do Decreto-Lei n.º 250~2003, de 11 de Outubro.
- 4 -A validade das qualificações de classe ou de tipo e de instrutor é de três anos.

Artigo 34º

Reemissão e revalidação

- 1 -A reemissão da licença de pilotagem é feita mediante a verificação, pelo INAC, da validade das qualificações averbadas e da conformidade da licença com os dados que mantém em registo.
- 2 -Para os efeitos do número anterior, a licença deve ser apresentada no INAC no prazo mínimo de 15 dias antes do termo do prazo previsto no n.º 1 do artigo anterior.

- 3 -A revalidação do certificado de aptidão médica é feita nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.
- 4 -A revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo é feita mediante o cumprimento de um dos segmentos requisitos:
 - a) Comprovação de experiência recente em ultraleves da classe ou do tipo em causa, devendo o titular da qualificação ter efetuado pelo menos três horas de voo e 10 aterragens nos últimos seis meses;
 - b) Realização de um voo de treino com um instrutor, com a duração mínima de uma hora, no período referido na alínea anterior;
 - c) Aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.
- 5 -A revalidação de uma qualificação de instrutor é feita mediante a comprovação de experiência recente de vinte e cinco horas nos últimos 12 meses como instrutor ou, em alternativa, pela aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.
- 6 -As regras para as verificações de proficiência referidas nos números anteriores são objeto de regulamentação específica a emitir pelo INAC.
- 7 -A renovação de qualificações caducadas há menos de seis meses obriga à obtenção de aprovação em verificação de proficiência feita por um instrutor autorizado pelo INAC.
- 8 -A renovação de licenças ou de qualificações caducadas há mais de seis meses obriga à obtenção de um certificado de aptidão de voo emitido por uma organização de formação autorizada pelo INAC para o efeito.

Artigo 35º

Suspensão e cancelamento das licenças de pilotagem

- 1 - A falta de qualquer das condições de aptidão exigidas no artigo 25 º, ocorrida após a emissão da licença de pilotagem ou constatada em verificação periódica, bem como a falta desta por razão imputável ao seu titular, implica a suspensão imediata da sua validade.
- 2 -A licença é cancelada se, no prazo de 24 meses contados desde a sua suspensão, o respetivo titular não pedir o seu levantamento.
- 3 - A renovação das licenças canceladas nos termos do número anterior é objeto de regulamentação complementar.

SECÇÃO III

Da operação dos ultraleves

Artigo 36º

Condições de operação

- 1 - Os ultraleves só podem ser operados desde que possuam o respetivo certificado de voo válido nos termos do disposto no artigo 20º, bem como o certificado de seguro previsto no artigo 41º
- 2 - O tipo de voo permitido é apenas segundo as regras de voo visual diurno, definidas no anexo n.º 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, em condições meteorológicas visuais, devendo ser efetuado em espaço aéreo não controlado, de classe G, conforme definido no anexo n.º 11 àquela Convenção.
- 3 - Os ultraleves que, após prévia autorização, sejam operados em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, ficam obrigados ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.
- 4 - As operações de descolagem e aterragem dos ultraleves são efetuadas apenas em pistas aprovadas pelo INAC, nos termos de regulamentação complementar.

- 5 - A circulação de ultraleves no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 3, está sujeita às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas em legislação aplicável e regulamentação complementar.
- 6 - Um piloto de ultraleve só pode transportar outro ocupante após ter efetuado, no mínimo, trinta horas de voo.

CAPÍTULO IV
Do fabrico nacional e importação de aeronaves ultraleves
SECÇÃO I
Do fabrico nacional

Artigo 37º

Autorizações das organizações de fabrico

- 1 -O fabrico nacional de aeronaves ultraleves para fins comerciais só pode ser realizado por organizações devidamente autorizadas pelo INAC.
- 2 -As condições de autorização são definidas em regulamentação complementar.
- 3 -Excetuam-se do disposto neste artigo as aeronaves construídas individualmente por particulares, sem fins comerciais e para uso próprio, cujas regras gerais de aprovação são definidas em regulamentação complementar.
- 4 -As regras específicas de aprovação de cada projeto de construção referido no número anterior são determinadas caso a caso pelo INAC, após a análise do projeto em causa.
- 5 -Para os efeitos do disposto no presente capítulo, consideram-se aeronaves importadas todas aquelas cujo modelo não tenha sido aprovado nos termos do artigo seguinte.

Artigo 38º

Aprovação do modelo da aeronave

- 1- O projeto da aeronave, o modelo e os seus componentes carecem de aprovação emitida pelo INAC.
- 2 -As condições de aprovação do modelo são definidas em regulamentação complementar.

SECÇÃO II
Da importação

Artigo 39º

Importações de aeronaves

- 1- A importação de aeronaves implica a prévia homologação do respetivo modelo pelo INAC.
- 2 -As condições de homologação são definidas em regulamentação complementar.
- 3 -Para os efeitos de comercialização, o vendedor é responsável pelo fornecimento de toda a documentação necessária à aprovação, operação e manutenção da aeronave.

CAPÍTULO V
Da responsabilidade

Artigo 40º

Responsabilidade por danos a terceiros

- 1 -Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre abrangidos pelo presente diploma são responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pela aeronave, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

- 2 -A responsabilidade estabelecida no número anterior, quando não haja culpa do proprietário ou piloto, tem por limite máximo o montante estabelecido na legislação em vigor para o sector da aviação civil.

Artigo 41º

Seguros

- 1 -Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre abrangidos pelo presente diploma têm de possuir um contrato de seguro que garanta, nos termos da legislação em vigor para o sector da aviação civil, a responsabilidade civil pelos danos previstos no n.º 1 do artigo anterior e com um limite mínimo correspondente ao estabelecido no n.º 2 do mesmo artigo.
- 2 - A apólice do contrato de seguro deve estar a bordo da aeronave ultraleve e ser exibida sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.
- 3 - No caso dos piloto de aeronaves de voo livre, a apólice deve ser exibida, sempre que solicitado expressamente pelas entidades fiscalizadoras, no prazo máximo de cinco dias após a data da ação de fiscalização.

CAPITULO VI

Da fiscalização e contraordenações

Artigo 42º

Fiscalização

São competentes para a fiscalização das atividades abrangidas pelo presente diploma as entidades seguintes:

- a) Instituto Nacional de Aviação Civil;
- b) Direção Regional dos Aeroportos da Madeira, nas áreas dos aeródromos cuja gestão lhe está cometida;
- c) Organismo do Governo Regional dos Açores, na área dos aeródromos regionais cuja gestão lhe está cometida;
- d) Diretores de aeródromos, órgãos das autarquias locais e responsáveis pelas entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infraestruturas aeroportuárias, nas respetivas áreas de competência;
- e) Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, órgãos da autoridade marítima e autoridades responsáveis pelos parques naturais;
- f) Outras entidades nas quais o INAC tenha delegado as competências previstas neste diploma, nos termos do artigo 8º

Artigo 43º

Participação e denúncia

- 1 -Sempre que qualquer das entidades referidas no artigo anterior tiver presenciado factos que constituam infração ao disposto no presente diploma, deve participá-los por escrito ao INAC, no prazo máximo de oito dias úteis, com indicação dos factos, do local, dia e hora em que ocorreram, da identidade das pessoas envolvidas e, se possível, de testemunhas, até ao limite máximo de cinco por cada infração, que possam depor sobre os mesmos factos.
- 2 -Quando haja testemunhas presenciais dos factos descritos, o participante pode tomar os seus depoimentos por escrito, os quais, depois de assinados, são anexados à participação.

Artigo 44º

Apreensão cautelar

- 1 -O INAC, na qualidade de entidade competente para aplicar as coimas, pode, nos termos do artigo 28º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, que aprova o

Regime das Contraordenações Aeronáuticas Civas, determinar a apreensão cautelar da aeronave quando esta não se encontre certificada, quando não for exibida a apólice de seguro obrigatório e ainda por razões de segurança devidamente fundamentadas, nomeadamente quando haja indícios de ter havido alterações estruturais da aeronave que ponham em risco a segurança de voo.

- 2 -No caso da apreensão referida no número anterior, pode o seu proprietário, ou quem o represente, ser designado fiel depositário da aeronave, com a obrigação de a não utilizar ou alienar, sob pena de crime de desobediência qualificada, conforme prevê o n.º 2 do artigo 28º do Regime das Contraordenações Aeronáuticas Civas.
- 3 -A apreensão cessa logo que cessem os motivos que, nos termos do n.º 1, lhe deram origem.
- 4 -Todos os custos decorrentes das medidas adotadas nos termos deste artigo correm por conta do proprietário da aeronave.

Artigo 45º

Medidas cautelares

O INAC pode determinar, como medida cautelar, e por prazo não superior a seis meses, a suspensão de licenças ou qualificações de pilotagem ou da qualificação de instrutor, por razões de segurança de voo devidamente fundamentadas, nomeadamente quando sejam violadas as condições das operações das aeronaves previstas neste diploma e em regulamentação complementar.

Artigo 46º

Contraordenações

- 1 -Constitui contraordenação aeronáutica civil muito grave:
 - a)A violação do disposto no artigo 4º;
 - b)A violação do disposto nos nºs 1, 3 e 4 do artigo 9º;
 - c)A violação do disposto no artigo 10º;
 - d)A violação do disposto nos n.º 1 e 2 do artigo 11º;
 - e)Ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para emissão de licenças de pilotos de aeronaves de voo livre e ultraleves, ou de qualificações inerentes a essas licenças, por organização não autorizada e registada no INAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 12º e no n.º 1 do artigo 26º;
 - f) Ministrar instrução em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14º e no n.º 1 do artigo 27º;
 - g)A violação do disposto no n.º 4 do artigo 14º;
 - h)A pilotagem de aeronaves de voo livre com outro ocupante sem que o piloto possua a qualificação específica prevista no n.º 5 do artigo 16.º;
 - i)A violação do disposto nos n.º 1 e 2 do artigo 18º, bem como das disposições constantes da legislação complementar e regulamentar aplicáveis previstas no n.º 3 do mesmo artigo;
 - j)A violação do disposto no n.º 1 do artigo 19º;
 - l)A violação do disposto no n.º 3 do artigo 20º;
 - m)A não comunicação ao INAC das situações previstas nos nºs 1 e 2 do artigo 22º, em violação do disposto no n.º 3 do mesmo artigo;
 - n)A pilotagem de ultraleves em violação do disposto nos nºs 1 e 2 do artigo 24.º;
 - o)A violação do disposto nos nºs 1 e 2 do artigo 31º;
 - p)A violação do disposto no n.º 1 do artigo 33º;
 - q)A violação do disposto nos nºs 1, 2 e 3 do artigo 36º, bem como das disposições constantes da legislação e regulamentos aplicáveis previstos no n.º 5 do mesmo artigo;
 - r) O fabrico nacional de aeronaves por organizações não autorizadas pelo INAC, nos termos do artigo 37º;

- s) O fabrico nacional de aeronaves cujo projeto, modelo e seus componentes não sejam aprovados pelo INAC, em conformidade com o disposto no artigo 38º;
- t) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 41.º;
- u) A pilotagem de aeronaves de voo livre e de ultraleves sem seguro válido;
- v) A pilotagem de aeronaves de voo livre sem as qualificações necessárias definidas em regulamentação complementar específica, nos termos do artigo 16º;
- x) A prestação de falsas declarações ou a falsificação de documentos com vista à obtenção de licenças, qualificações, certificados, homologações e autorizações previstos neste diploma, bem como a introdução de alterações, rasuras ou aditamentos nestes últimos, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal a que houver lugar, nos termos da lei;
- z) A realização de exames teóricos e práticos por quem não possua autorização de examinador dada pelo INAC, nos termos do n.º 4 do artigo 14º e das alíneas b) e c) do n.º 4 do artigo 27º

2 - Constitui contraordenação aeronáutica civil grave:

- a) A pilotagem de aeronaves de voo livre e ultraleves sem as respetivas licenças e qualificações válidas;
- b) Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 3.º e no n.º 5 do artigo 51.º, a utilização das aeronaves revistas no presente diploma para um fim diferente daqueles que se encontram previstos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 3.º;
- c) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 9º;
- d) A falta de pedido de emissão de novo certificado de voo, nos termos do n.º 4 do artigo 20º;
- e) A violação do disposto nos n.º 4 e 6 do artigo 36.º;
- f) A importação de aeronaves sem que o respetivo modelo tenha sido previamente homologado pelo INAC, nos termos do n.º 1 do artigo 39.º;
- g) A violação do n.º 3 do artigo 39º

3 - Constitui contraordenação aeronáutica civil leve:

- a) O não cumprimento do disposto no artigo S.º;
- b) O não cumprimento dos prazos previstos no n.º 4 do artigo 20º e no n.º 3 do artigo 22º;
- c) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 23º;
- d) A violação do disposto no n.º 5 do artigo 26º;
- e) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 34º;
- f) A violação do disposto nos n.º 2 e 3 do artigo 41.º;
- g) A operação de um ultraleve com o certificado de voo em mau estado de conservação de forma a tornar ilegível algum dos seus elementos;
- h) A operação de uma aeronave por um piloto com a licença de pilotagem em mau estado de conservação de forma a tornar ilegível algum dos seus elementos.

Artigo 47º

Processamento das contraordenações

- 1 - Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio, instaurar e instruir os processos de contraordenação, bem como proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.
- 2 - Às contraordenações previstas no presente diploma aplica-se o regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2004, de 9 de Janeiro.

- 3 -O montante das coimas cobradas pelo INAC em execução do presente decreto-lei reverte para este Instituto, para as entidades participantes previstas no artigo 42º e para o Estado nas percentagens de 30 %, 10 % e 60 %, respetivamente.

Artigo 48º

Sanções acessórias

Nos casos previstos nos nºs 1 e 2 do artigo 46º, o INAC pode, nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto-Lei n.º 10I2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21º do Regime Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 1 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, determinar, como sanção acessória, a suspensão da licença ou qualificação de pilotagem, ou da qualificação de instrutor, por período não superior a dois anos, e ainda a publicidade da punição por contraordenação, nos termos do artigo 13º do Regime das Contraordenações Aeronáuticas Civis.

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Artigo 49º

Taxas

São devidas taxas, de montantes a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil:

- a) Pela autorização de organizações de formação;
- b) Pela autorização de voos a solo a alunos-pilotos;
- c) Pela realização de exames teóricos e práticos previstos no presente diploma;
- d) Pelas autorizações de examinador;
- e) Pelas verificações anuais da aptidão física e mental dos pilotos de voo livre, previstas no nº 2 do artigo 12.º;
- f) Pela emissão, reemissão, renovação e revalidação das licenças de pilotagem e respetivas qualificações;
- g) Pela validação ou conversão das licenças de pilotagem e autorizações de organizações de formação estrangeiras;
- h) Pelo reconhecimento de ações de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas, para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves;
- i) Pela inscrição dos ultraleves no Registo Aeronáutico Nacional;
- j) Pela emissão e revalidação do certificado de voo;
- l) Pela realização de provas de proficiência;
- m) Pela emissão da autorização de organizações de fabrico nacional de aeronaves;
- n) Pela aprovação do modelo de aeronave;
- o) Pela homologação do modelo de aeronave;
- p) Pelo termo de abertura e autenticação da caderneta de voo individual de registo de experiência, diário de navegação e caderneta de motor.

Artigo 50º

Em cumprimento das remissões contidas no presente diploma para regulamentação complementar, é aprovado apenas um regulamento próprio do INAC para cada uma das categorias estabelecidas no n.º 1 do artigo 1º do presente diploma.

Artigo 51º

Disposições transitórias

- 1 -Os certificados de voo válidos à data de publicação deste diploma:

- a) Emitidos há mais de 10 anos, mantêm-se em vigor pelo período de três meses a contar da data de entrada em vigor do presente diploma;
 - b) Emitidos há menos de 10 e há mais de 5 anos, mantêm-se em vigor pelo período de um ano a contar da data de entrada em vigor deste diploma;
 - c) Emitidos há menos de cinco anos, mantêm-se em vigor pelo prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor deste diploma.
- 2 - Findos os prazos estabelecidas no número anterior, os certificados de voo devem ser revalidados nos termos do artigo 20.º, com base nos requisitos técnicos que permitiram a emissão do certificado de voo que possuem.
 - 3 - Todas as licenças de pilotagem de ultraleves válidas à data da publicação deste diploma são consideradas licenças PU, considerando-se também como válidas as atuais qualificações de instrutor e de radiotelefonia nelas averbadas.
 - 4 - Todos os pilotos e instrutores com registo na Federação Portuguesa de Voo Livre à data da entrada em vigor do presente diploma consideram-se titulares de licenças válidas.
 - 5 - Enquanto não for publicada a regulamentação prevista no nº 3 do artigo 3.º, a utilização de ultraleves e a respetiva pilotagem nas condições ali previstas ficam sujeitas às normas em vigor para aeronaves certificadas para trabalho aéreo.

3	010 03 00 00 Matrícula Nacional Portuguesa
----------	---

Os caracteres de uma matrícula de uma aeronave são compostos de um conjunto inicial (atribuído pela OACI-ICAO), que designa o País, seguido do identificador individual. A Portugal foi atribuído o código "CS-". A matrícula portuguesa tem 3 letras após o prefixo da nacionalidade, e a primeira

CS-**A** - Aviação Geral
CS-**B** - Balões
CS-**D** - Aviação Geral
CS-**G** - Autogiro
CS-**H** - Helicópteros
CS-**P** - Planadores
CS-**T** - Aviação de Transporte
CS-**U** - Ultraleve
CS-**X** - Experimentais

3	010 04 00 00 Licenças de Piloto
----------	--

PB – Licença de Piloto de Balões
PP – Licença de Piloto de Planador
PU – Licença de Piloto de Ultraleves
PPA – Licença de Piloto Particular de Aviões
PPH – Licença de Piloto Particular de Helicópteros
PCA – Licença de Piloto Comercial de Aviões
PCH – Licença de Piloto Comercial de Helicópteros
PLAA – Licença de Piloto Linha Aérea de Aviões
PLAH – Licença de Piloto de Linha Aérea de Helicópteros

0???	Regulamento das Aeronaves Ultraleves
-------------	---

Regras do ar Anexo II

4	010 05 00 00 Regras do ar – Anexo 2
---	-------------------------------------

4	010 05 01 00 Definições.
---	--------------------------

Aeródromo.

Uma área definida na terra ou no mar (incluindo edifícios, instalações ou equipamentos), usados intencionalmente, totalmente ou em parte, para chegadas, partidas, ou movimento de aeronaves.



Aeródromo Alternante.

Um aeródromo para o qual uma aeronave se deve dirigir quando se torne impossível, ou inadequado, prosseguir ou aterrar no aeródromo inicialmente planeado. Aeródromos alternantes incluem os seguintes;

Alternante de descolagem. Um aeródromo onde uma aeronave em caso de emergência possa aterrar, se assim for necessário, imediatamente após descolar e não for possível utilizar o aeródromo de descolagem.

Alternante em rota. Um aeródromo no qual uma aeronave possa aterrar no caso de uma condição anormal de emergência aquando em rota.

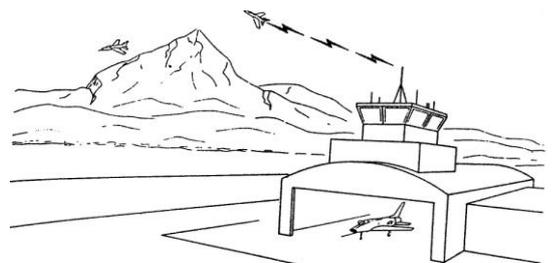
Alternante de aterragem. Um aeródromo para o qual uma aeronave pode prosseguir quando se apresente impossível ou inadequado aterrar no aeródromo inicialmente planeado.

Nota – O aeródromo do qual a aeronave descolou também pode ser o aeródromo alternante de rota ou de aterragem para um voo.

Aeródromo controlado.

Um aeródromo no qual é prestado serviço de controle de tráfego aéreo.

Nota. – O termo “aeródromo controlado” indica que o serviço de controle de tráfego aéreo é prestado ao tráfego de aeródromo mas, não implica necessariamente que uma zona de controle exista.



Aeronave.

Qualquer máquina que pode manter-se na atmosfera através de outras reações do ar que não reações do ar contra a superfície da terra.

Altitude.

É a distância vertical de um nível, um ponto ou de um objeto considerado como um ponto, medido do nível médio das águas do mar.

Altitude de transição.

Altitude a ou abaixo da qual, a posição vertical de uma aeronave é controlada por referencia a altitudes.

Altura.

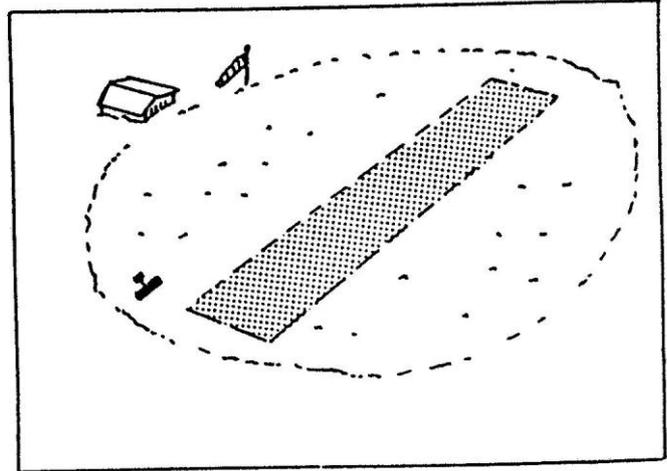
É a distância vertical de um nível, um ponto ou de um objeto considerado como um ponto, medido de um determinado ponto.

Área de Aterragem.

É a parte de uma área de movimento, destinada à aterragem e descolagem de aeronaves.

Área de Manobra.

É a parte de um aeródromo destinada a ser usada para descolar, aterrar e rolar uma aeronave, exceto estacionamentos.



Área de Movimento.

É a parte de um aeródromo destinada a ser usada para descolar, aterrar e rolar uma aeronave, incluindo a área de manobra e estacionamentos.

Área Perigosa. D.

Um espaço de dimensões definidas, dentro do qual podem existir, em espaços de tempo especificado, atividades perigosas para o voo de aeronaves.

Área Proibida. P

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do território ou águas territoriais dum Estado onde é proibido o voo de aeronaves.

Área Restrita. R

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do território ou águas territoriais dum Estado onde o voo de aeronaves é restringido de acordo com certas condições especificadas.

Área Consultiva.

Uma determinada área, dentro de uma região de informação de voo, onde é utilizável um serviço consultivo de tráfego aéreo.

Área de Controle.

Espaço aéreo controlado que se estende desde uma determinada altura acima da Associação Portuguesa da Aviação Ultraleve



superfície terrestre sem limite superior ou, até um limite especificado.

Autoridade ATS competente.

Uma autoridade relevante designada por um Estado responsável por proporcionar serviço de controle de tráfego aéreo num determinado espaço aéreo.

Autorização de controle de tráfego aéreo.

Autorização dada por uma unidade de controle de tráfego aéreo para uma aeronave proceder sobre determinadas condições.

Nota – Por conveniência, o termo “autorização de controle de tráfego aéreo” é frequentemente abreviado para “autorização de voo” ou “autorizado”.

Nota. O termo abreviado “autorizado” pode ser utilizado antes das palavras “rolar”, “descolar”, “aterrar”, ou outras para indicar a fase particular à qual a se relaciona a autorização de controle de tráfego aéreo.

Área de sinais.

Uma área de um aeródromo destinada ao uso de sinais no chão.

Avião.

Aeronave motorizada, mais pesada que o ar e sustentada por reações aerodinâmicas em superfícies que se mantêm fixas em determinadas condições de voo.

Caminho de circulação.

Uma zona definida num aeródromo terrestre estabelecida para rolagem de aeronaves para manterem uma ligação entre uma parte de um aeródromo e outra.

Centro de Informação de Voo.

Um órgão estabelecido para prestar serviço de informação de voo, serviço consultivo e serviço de alerta.

Centro de Controle de Área.

Órgão que presta serviço de controle às aeronaves controladas dentro de uma área de controle.

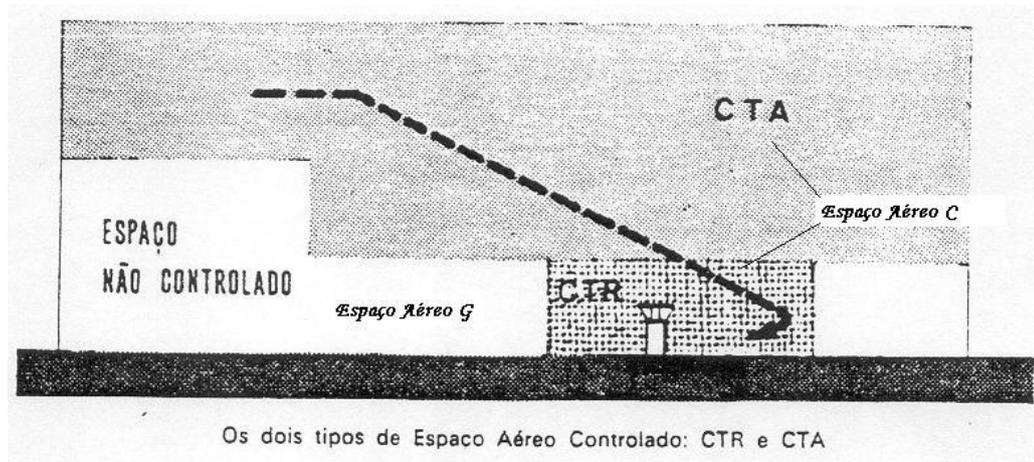
Corredor Aéreo.

Área de controle ou parte dela, estabelecida em forma de corredor e, equipada com rádio ajudas de navegação.

Espaço Aéreo Controlado.

Um espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual o serviço de controle de tráfego aéreo é prestado de acordo com a classificação do referido espaço aéreo.

Nota. – Espaço aéreo controlado é um termo genérico que cobre espaço aéreo ATS Classe A, B, C, D e E como descrito no Anexo 11, 2.6.



Estação Aeronáutica.

Estação de terra do serviço móvel aeronáutico, podendo também estar localizada a bordo de um navio ou numa plataforma no mar.

Estação de controle rádio Ar – Terra.

Uma estação de telecomunicações aeronáuticas que tem a responsabilidade de manter comunicações para a operação e controle de aeronaves numa dada área.

Estacionamento.

Uma área definida num aeródromo sobre a terra, destinada a acomodar aeronaves com os propósitos de carregar ou descarregar passageiros, correio ou carga, abastecer, estacionar ou reparar.

ETD. Hora Estimada de Descolagem.

Hora prevista da descolagem de um voo.

ETA. Hora Estimada de Chegada.

Para voos VFR, é a hora à qual está estimado que uma aeronave chegue a vertical de um aeródromo.

FIR. Região de Informação de Voo.

Um espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual é prestado serviço de informação de voo e serviço de alerta.



IFR. Regras de Voo por Instrumentos.

Um voo conduzido de acordo com as regras de voo por instrumentos.

IMC. Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos.

Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distancia e teto das nuvens, inferiores a um mínimo indicado como condições visuais meteorológicas.

Informação de tráfego.

Informação prestada por um serviço de tráfego aéreo, para alertar o piloto sobre outro tráfego aéreo conhecido ou observado que pode estar perto da sua posição, ou da rota a voar, ajudando assim o piloto a evitar colisões.

Limite de autorização.

O ponto até onde é concedida uma autorização de voo a uma aeronave.

Nível de Cruzeiro.

Um nível mantido durante uma parte significativa do voo.

Nível de voo.

Uma superfície de pressão atmosférica constante que está relacionada com uma pressão especificada, 1013.2 hectopascals (hpa), sendo os níveis separados por valores de altitude previamente designados.

Pista de aterragem.

É uma área retangular específica num aeródromo terrestre preparada para aterragens e descolagens de aeronaves.

Plano de voo.

Informação específica providenciada aos serviços de tráfego aéreo, relativa às intenções de um voo ou parte de um voo de uma aeronave.

Plano de voo depositado.

Um plano de voo depositado pelo piloto ou seu representante, sem alterações subsequentes.

Ponto de reporte.

É uma ponto definido por uma coordenada geográfica, um fixo de radio ajuda ou um ponto no terreno, em relação ao qual uma aeronave pode definir a sua posição no espaço. O ponto de reporte pode ser ainda compulsivo (facultativo) ou obrigatório.

Publicação de Informação Aeronáutica. AIP.

Uma publicação da autoridade de um Estado, que contem informação aeronáutica de carácter essencial para a navegação aérea.

Rumo.

A direção á qual o eixo longitudinal de uma aeronave está apontado, normalmente expresso em graus em relação ao Norte.

Região de Informação de Voo.

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual é prestado serviço de informação de voo e serviço de alerta.

Rolagem.

Movimento de uma aeronave pelos seus próprios meios na superfície de um aeródromo, exceto para aterragem e descolagem.

Rota Consultiva.

Uma rota dentro de uma região de informação de voo, ao longo da qual é utilizável um serviço consultivo de tráfego aéreo.

Rota ATS.

Uma caminho específico designado para canalizar o escoamento de tráfego, bem como mante-lo organizado e em segurança.

Serviço Consultivo.

Um serviço prestado dentro de um espaço consultivo (área consultiva ou rota consultiva), para assegurar separação, dentro do possível, entre aeronaves operando com planos de voo IFR.

Serviço de Controle de Aproximação.

Serviço de controle de tráfego aéreo prestado dentro da área de um aeródromo, às aeronaves a partir ou a chegar a um aeródromo controlado.

Serviço de Controle de Aeródromo.

Serviço de controle de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo.

Serviço de Alerta.

Um serviço estabelecido para notificar organizações apropriadas, relativamente há necessidade da prestação de ajuda, ou de busca e salvamento, e assistir a tais organizações consoante necessário.

Serviço de Informação de Voo.

Um serviço prestado com o fim de dar conselhos e informações úteis à condução eficiente e segura dos voos.

Serviço de Controle de Tráfego Aéreo.

Um serviço prestado com o propósito de;

- 1) Evitar colisões
 - a) Entre aeronaves em voo.
 - b) Entre aeronaves e obstáculos na área de manobra.
- 2) Organizar e manter um escoamento ordenado de tráfego aéreo.

Serviço de Controle de Área.

Serviço de controle prestado nas áreas de controle, às aeronaves controladas.

Serviço de tráfego aéreo.

Termo genérico que engloba, serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço consultivo de tráfego aéreo e serviço de controle de tráfego aéreo (serviço de controle de área, serviço de controle de aproximação ou serviço de controle de aeródromo).

Teto.

A altura acima da terra ou da água, e da base da camada mais baixa de nuvens abaixo de 20000 pés, que cubra mais de metade do céu 5/8 ou BKN (Broken).

Tempo estimado de voo.

Em voos VFR, é o tempo de voo estimado necessário desde a descolagem até chegar à vertical do aeródromo de destino.

TMA. Área Terminal.

Área de controle normalmente estabelecida na confluência de corredores aéreos e na vizinhança de um ou mais aeródromos principais.

Tráfego de aeródromo.

Todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo, e todas as aeronaves a voar na vizinhança de um aeródromo.

Nota – uma aeronave está na vizinhança de um aeródromo quando está dentro, a entrar, ou a sair do circuito de tráfego do aeródromo.

Tráfego Aéreo.

Todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobra de um aeródromo.

Torre de Controle de Aeródromo. **TWR.**

Um órgão estabelecido para prestar serviço de controle de tráfego ao tráfego de aeródromo.

VFR. Regras de Voo Visuais.

Um voo conduzido de acordo com regras de voo visuais.

VMC Condições Meteorológicas de Voo Visual.

Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distancia às nuvens e teto, iguais ou superiores a um mínimo especificado.

Voo Controlado.

Todo o voo que esteja sujeito a autorização de controle de tráfego aéreo.

Voo Acrobático.

Manobras efetuadas intencionalmente por uma aeronave que incluam uma mudança abrupta de atitude, atitudes anormais ou variação anormal de velocidade.

Voo VFR especial.

Um voo VFR autorizado por um controle de tráfego aéreo a operar dentro de uma zona de controle em condições meteorológicas inferiores a VMC.

Visibilidade no chão.

É a visibilidade num aeródromo, reportada por um observador credenciado.

Visibilidade em voo.

É a visibilidade para a frente de um cockpit de uma aeronave em voo.

Zona de Controle. **CTR.**

Um espaço aéreo controlado que se estende desde a superfície da terra até um limite especificado.

Zona de tráfego de aeródromo.

Espaço aéreo de dimensões definidas à volta de um aeródromo para proteção de tráfego de aeródromo.

Aplicação Territorial das Regras do Ar.

As regras do ar aplicar-se-ão a todas as aeronaves ostentando as marcas de registo e nacionalidade da Convenção dos Estados, onde quer que se encontrem, desde que não

estejam em conflito com as regras publicadas pelo Estado que tenha jurisdição sobre o território sobrevoado.

Cumprimento das Regras do Ar.

A operação de uma aeronave, quer em voo quer na área de manobra de um aeródromo, deve fazer-se de acordo com as regras gerais e também quando em voo com;

- a) As Regras de Voo Visual.
- b) As Regras de Voo por Instrumentos.

Nota: Um piloto pode voar de acordo com regras de voo por instrumentos em condições meteorológicas visuais ou, pode ser-lhe dada essa indicação pela entidade aeronáutica apropriada.

Responsabilidade quanto ao cumprimento das Regras do Ar

Responsabilidade do Piloto Comandante.

O comandante de uma aeronave quer esteja ou não aos comandos, é responsável pela operação da aeronave de acordo com as regras do ar, podendo no entanto afastar-se destas regras, em circunstâncias que torne esse afastamento absolutamente necessário em benefício da segurança.

Ação antes do voo.

Antes de começar um voo, o comandante da aeronave deve familiarizar-se com todas as informações disponíveis apropriadas à operação prevista. Esta ação preliminar deve incluir para voos longe do aeródromo, e para todos os voos IFR, um estudo cuidadoso das informações meteorológicas, tomando em consideração necessidades de combustível e procedimentos alternativos, para o caso do voo não poder completar-se conforme o planeado.

Autoridade do Comandante da aeronave.

O Comandante de uma aeronave tem autoridade suprema para dispor da aeronave enquanto ela estiver sobre o seu comando.

Uso de bebidas alcoólicas ou estupefacientes.

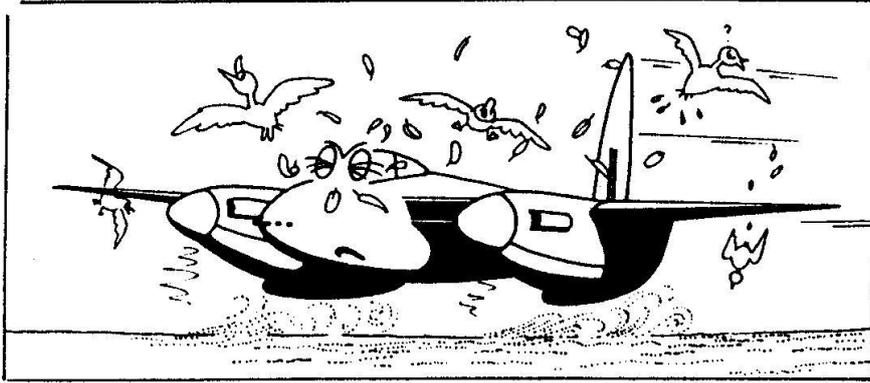
Ninguém pode pilotar uma aeronave ou agir como membro da sua tripulação, enquanto estiver sob a influência de bebidas alcoólicas, qualquer narcótico ou droga que tenha diminuído a sua capacidade de ação.

4	010 05 01 02 Regras Gerais
----------	-----------------------------------

Proteção de pessoas e bens.

- a) Operação negligente ou arriscada da aeronave.

Não se deve manobrar uma aeronave de maneira negligente ou arriscada que ponha em perigo a vida de pessoas ou bens de terceiros.



b) Altitudes mínimas de segurança.

Excepto quando for necessário para descolar ou aterrar, ou quando houver autorização da entidade apropriada, as aeronaves não devem voar sobre as áreas congestionadas de cidades, vilas ou localidades, ou sobre um

aglomerado ao ar livre de pessoas, se o não fizerem a uma altitude que permita em caso de emergência, uma aterragem sem riscos escusados para as pessoas ou bens à superfície.

c) Níveis de cruzeiro.

Os níveis de cruzeiro em que um voo ou parte de um voo deve ser voado, será em termos de;

- 1 – Níveis de voo, em rota ou acima do mais baixo nível de voo utilizável.
- 2 – Altitudes, em voos abaixo do mais baixo nível de voo utilizável, e ao chegar ou a partir abaixo da altitude de transição.

d) Lançamento ou pulverização.

Nada será deixado cair ou pulverizado de uma aeronave em voo, exceto sob condições autorizadas pela autoridade aeronáutica, ou pelo serviço de tráfego aéreo apropriado.

e) Reboque.

Nenhuma aeronave ou outro objeto pode ser rebocado por uma aeronave, exceto de acordo com o autorizado pela autoridade apropriada, ou autorização do serviço de tráfego aéreo.

f) Voo acrobático.

Nenhuma aeronave poderá efetuar voo acrobático, exceto sob condições autorizadas pelas autoridades apropriadas.

g) Voos em formação.

Nenhuma aeronave poderá voar em formação, exceto se anteriormente acordado pelos pilotos comandantes das aeronaves que façam parte desse voo. Os voos de formação em espaço aéreo controlado, deverão ser de acordo com as condições prescritas pelas autoridades ATS apropriadas. Estas condições deverão incluir;

- a) A formação deverá operar como uma única aeronave no que respeita a navegação e reportes de posição.
- b) A separação entre as aeronaves da formação deve ser da responsabilidade do chefe da formação e dos pilotos comandantes das outras aeronaves em voo.
- c) As aeronaves deverão manter-se a uma distância não superior a 1Km (0,5 Nm) lateral e longitudinal, e de 30 m (100 pés) verticalmente do chefe da formação.

h) Restrições de espaço aéreo.

As aeronaves não devem voar sobre áreas onde existam restrições de voo cujos pormenores tenham sido devidamente publicados, exceto de acordo com as condições da restrição ou por autorização da entidade apropriada do Estado que impõe a restrição.

Regras para evitar colisões.

Nota. - É muito importante que a bordo de uma aeronave em voo ou na área de manobra dum aeródromo, não seja descurada a vigilância quanto a potenciais colisões.

A) Proximidade.

Não se deve manobrar uma aeronave tão perto de outra que crie perigo de colisão. As aeronaves não podem voar em formação exceto com prévia autorização.

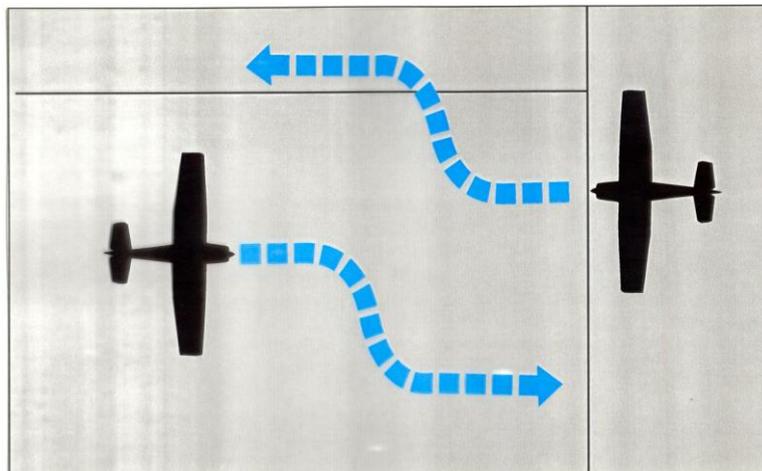
B) Prioridade de Passagem.

A aeronave que tenha prioridade de passagem deve manter o seu rumo e velocidade, no entanto, a responsabilidade final para evitar qualquer colisão é do comandante.

Uma aeronave ao ceder a passagem a outra, deve evitar passar por cima dela, por baixo, ou atravessar-se à sua frente.

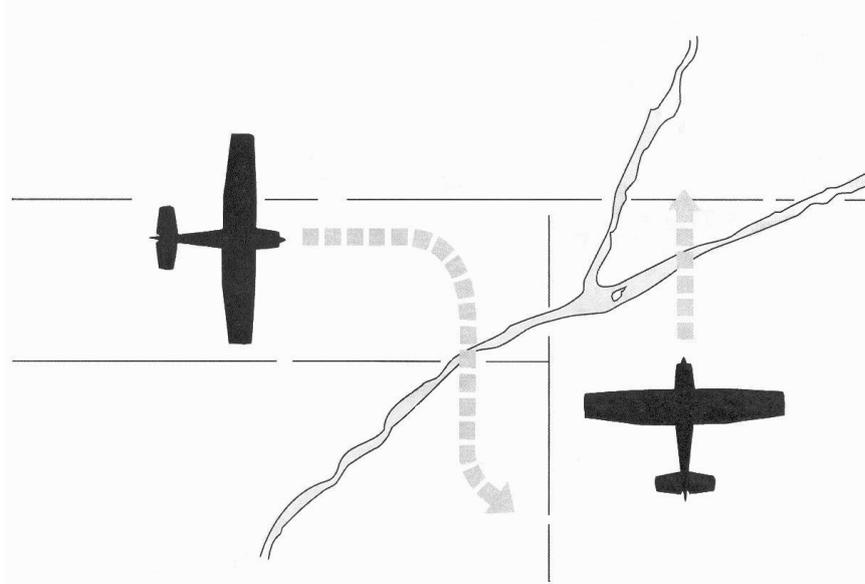
Aeronaves aproximando-se de frente.

Quando duas aeronaves estiverem a aproximar-se de frente, ou quase de frente, e houver perigo de colisão, cada uma delas deverá desviar-se para a sua direita.

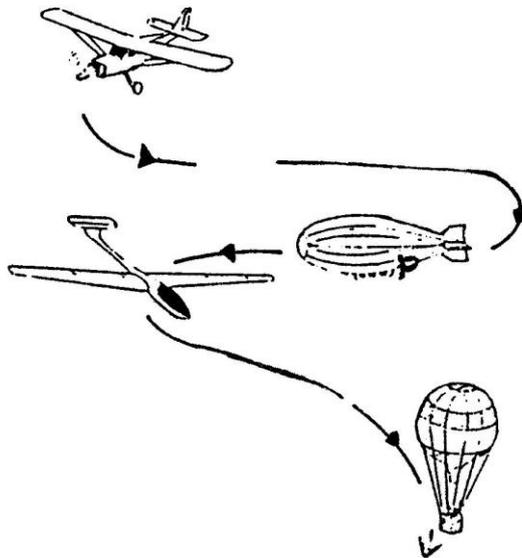


Aeronaves com rumos convergentes.

Quando duas aeronaves estiverem convergindo sensivelmente à mesma altitude, a aeronave que tiver a outra à sua direita deverá dar-lhe passagem, exceto nos seguintes casos.



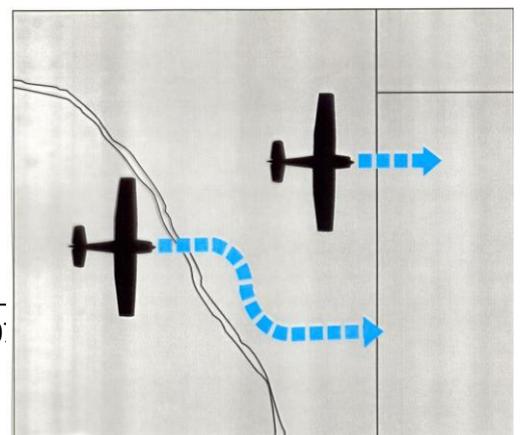
- Aviões devem dar passagem a dirigíveis, planadores e balões.
- Dirigíveis devem dar passagem a planadores e Balões.
- Planadores devem dar passagem a balões.
- Aeronaves motorizadas devem dar passagem a aeronaves que reboquem outras aeronaves ou objetos.



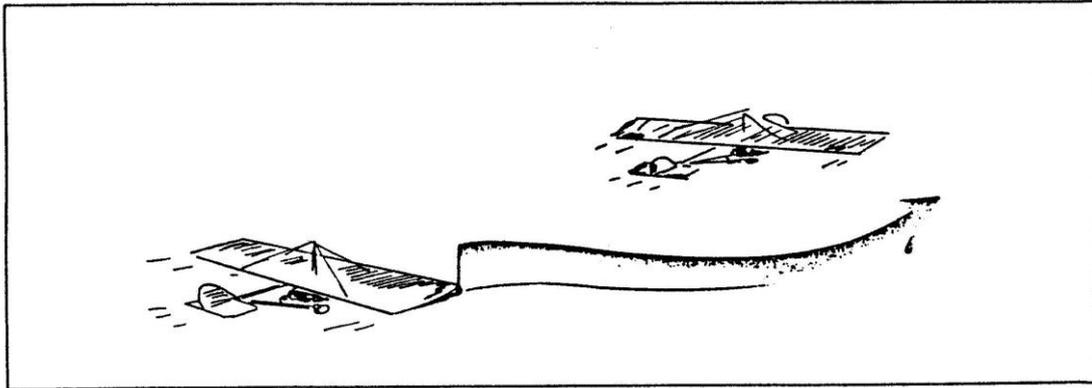
Ultrapassagens.

Uma aeronave em ultrapassagem, é uma aeronave que se aproxima de outra pela retaguarda numa linha que forma um ângulo inferior a 70° com o plano de simetria desta última, isto é, numa posição relativa tal que, á noite, não possa ver as luzes de navegação.

Uma aeronave que esteja a ultrapassar outra, quer o



faça a subir, a descer ou em voo horizontal, deve manter-se afastada do seu caminho desviando o rumo para a direita, e nenhuma modificação posterior nas suas posições relativas, pode dispensar a aeronave que faz a ultrapassagem desta obrigação, até que tenha ultrapassado completamente a outra e esteja bem afastada.



Aterragem.

Uma aeronave em voo, ou manobrando em terra ou na água, deve dar passagem a outra aeronave em aproximação ou na fase final para aterrar.

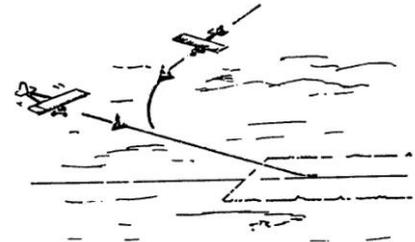
Quando duas ou mais aeronaves estejam em aproximando de um aeródromo com o objetivo de aterrar, a aeronave que estiver a maior altitude deve dar passagem às outras aeronaves, no entanto a aeronave que estiver a menor altitude, não deve tirar benefícios desta regra para se atravessar à frente de outra na sua aproximação final para aterrar ou para ultrapassar. Devem os aeródinos com motor, dar passagem aos planadores.

Aterragem de emergência.

Uma aeronave em emergência declarada tem prioridade de aterragem sobre todo o tráfego.

Descolagem.

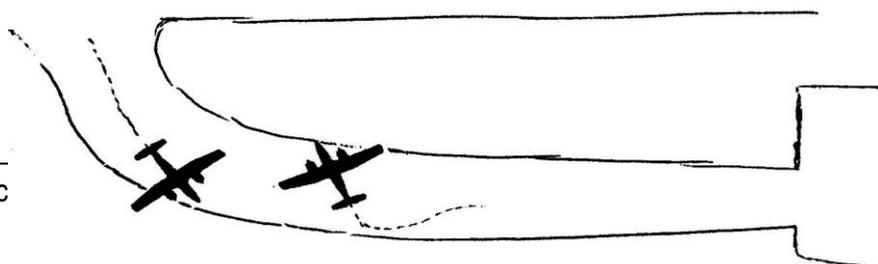
Uma aeronave em rolagem na área de manobra de um aeródromo, deve dar passagem a aeronaves a descolar ou a prepararem-se para descolar.



C) Movimento de aeronaves no chão.

No caso de perigo de colisão entre duas aeronaves em rolagem na área de movimento de um aeródromo deve-se aplicar o seguinte;

- Quando duas aeronaves se aproximam de frente, ambas devem parar, ou onde praticável, alterar o seu caminho para a direita de forma a manter a sua separação.
- Quando duas aeronaves estão em caminhos convergentes, a que tem a outra à sua direita deve ceder a passagem.
- Uma aeronave que esteja a ser ultrapassada por outra, deve manter a direção e o sentido de marcha, e a que a está a ultrapassar deve manter a distância necessária.



Uma aeronave a rolar na área de manobra, deve parar e esperar em todos os pontos de espera antes de entrar ou cruzar uma pista, a menos que tenha sido instruída do contrário.

D) Operação na vizinhança de um aeródromo.

Uma aeronave que manobre num aeródromo ou na sua vizinhança, quer esteja ou não dentro da zona de tráfego do aeródromo, deve;

- a) Observar o outro tráfego para evitar colisões.
- b) Manter-se dentro do esquema de circulação formado pelas aeronaves em manobra, ou evitá-lo.
- c) Fazer todas as voltas pela esquerda nas aproximações para aterragem, ou depois de descolar, exceto quando receber instruções em contrário.
- d) Aterrar e descolar contra o vento, a menos que considerações de segurança ou de tráfego aéreo determinem que é preferível uma direção diferente.

Planos de voo.

Apresentação de Planos de Voo.

As informações relativas a um futuro voo ou porção de um voo, a serem apresentadas aos serviços de tráfego aéreo devem ser dadas sob a forma de um Plano de Voo.

Um Plano de voo deve ser apresentado antes de operar;

- a) um voo ou parte de um voo dentro de um espaço aéreo controlado.
- b) um voo IFR dentro de espaço aéreo com serviço consultivo
- c) qualquer voo através ou dentro de áreas designadas, ou ao longo de rotas designadas quando requerido pela autoridade ATS apropriada, para facilitar a informação de voo e o funcionamento dos serviços de alerta e busca e salvamento.
- d) qualquer voo através ou dentro de áreas designadas, ou ao longo de rotas designadas quando requerido pela autoridade ATS apropriada, para facilitar a coordenação com as unidades militares apropriadas ou serviços de tráfego aéreo em estados adjacentes, no sentido de evitar possíveis necessidades de interceção para efeitos de identificação.
- e) qualquer voo que cruze fronteiras internacionais.

Nota. – O termo “Plano de Voo” é usado para significar uma completa informação de todos os assuntos compreendidos na descrição do Plano de Voo, cobrindo a totalidade do voo em rota, ou uma informação limitada pedida com o propósito de obter uma autorização para uma parte do voo, como atravessar um corredor, descolar ou aterrar num aeródromo controlado.

Exceto se outro procedimento for definido pela autoridade apropriada, um plano de voo para um voo a operar com serviço de controle de tráfego aéreo ou serviço consultivo, deve ser apresentado pelo menos sessenta minutos antes da partida, ou submetido durante o voo com a antecedência necessária (10 min) para ser recebido pelo órgão do serviço de tráfego aéreo, antes da aeronave chegar ao:

- a) ponto de entrada na área de controle ou área consultiva.
- b) ponto de cruzamento de um corredor ou rota com serviço consultivo.

Conteúdo de um Plano de Voo.

Um Plano de Voo deve compreender informações a respeito das alíneas seguintes, conforme forem consideradas necessárias pela autoridade apropriada.

- Identificação da aeronave.
- Regras de voo e tipo de voo.

- Número e tipo de aeronaves e rasto aerodinâmico.
- Equipamento.
- Aeródromo de partida. (ver nota 1)
- Hora estimada de partida, saída de calços. (ver nota 2)
- Velocidade(s) de cruzeiro.
- Altitude(s) de cruzeiro.
- A rota a ser seguida.
- Aeródromo de destino e tempo estimado em rota.
- Aeródromo alternante.
- Autonomia em combustível.
- Número total de pessoas a bordo.
- Equipamento de sobrevivência e de emergência.
- Outras informações.

Nota 1. – Para Planos de voo apresentados durante o voo, a informação respeitante a esta alínea será o local onde poderão ser obtidas informações suplementares respeitantes ao voo, se necessário.

Nota 2. - Para Planos de voo apresentados durante o voo, a informação respeitante a esta alínea será a hora sobre o primeiro ponto da rota descrito no Plano de Voo.

Complemento de um Plano de Voo.

Qualquer que seja o fim para que se apresente, um Plano de Voo deve conter informações nas alíneas até “Aeródromo alternante” respeitante a toda a rota ou à parte para o qual o Plano de Voo é apresentado.

Deve também, conter as informações necessárias em todas as outras alíneas quando assim definido pela entidade ATS apropriada, ou quando considerado necessário por quem entrega o Plano de Voo.

Alterações a um Plano de Voo.

Todas as alterações a um Plano de Voo de um voo IFR ou VFR controlado ou para outros voos VFR, alterações significativas do Plano de voo deverão ser reportadas logo que possível à entidade ATS apropriada.

Nota. – Se as informações dadas antes da partida a respeito de, autonomia, ou do número total de pessoas a bordo, forem incorretas no momento da descolagem, constituem uma modificação significativa ao Plano de Voo e como tal devem ser comunicadas.

Encerramento de um Plano de Voo.

Exceto se outro procedimento for definido pela autoridade apropriada, deve ser feito um relato de chegada, pessoalmente ou via rádio, logo que possível depois da aterragem, para o órgão apropriado dos serviços de tráfego aéreo no aeródromo de chegada, relativo ao voo para o qual o plano de voo foi apresentado, cobrindo todo o voo ou a última parte do voo para o destino.

Quando não existir um órgão dos serviços de tráfego aéreo no aeródromo de chegada, o relato de aterragem, quando pedido, deve ser feito logo que possível, depois da aterragem e pelo meio mais rápido, para o órgão dos serviços de tráfego aéreo mais próximo.

Quando for conhecido a incapacidade das facilidades de comunicação no aeródromo de chegada, impossibilitando o envio do fecho do plano de voo, o piloto comandante imediatamente antes da aterragem da aeronave deverá, se possível, transmitir pelo rádio

para o órgão ATS respetivo, uma mensagem idêntica ao relato de aterragem quando tal relato for pedido. Normalmente esta transmissão deve ser feita para a estação aeronáutica servindo o órgão dos serviços de tráfego aéreo da FIR na qual a aeronave está a operar.

Os relatos de aterragem feitos pela aeronave deverão conter os seguintes elementos de informação;

- Identificação da aeronave.
- Aeródromo de partida.
- Aeródromo de destino (no caso de ter alternado).
- Aeródromo de chegada.
- Hora da chegada.

Nota. – Quando for pedido um relato de aterragem, o não cumprimento deste procedimento pode causar sérias perturbações nos serviços de tráfego aéreo, e ocasionar grandes despesas com operações de busca e salvamento desnecessárias.

Sinalização.

Ao observarem ou receberem qualquer dos sinais dados na Apêndice A, os pilotos devem tomar a ação adequada à interpretação indicada nesse Apêndice.

Os sinais do Apêndice A devem ser usados somente com o fim ali indicado e não se devem usar nenhuns outros sinais suscetíveis de serem com eles confundidos.

Hora

A hora UTC (Tempo Universal Coordenado) deve ser usada para todas as operações aeronáuticas, sendo a sua divisão de “ 00:00 a 23:59”.

Um acerto horário deve ser efetuado antes de começar um voo controlado, e todas as vezes que forem necessárias durante o voo.

Nota. – O acerto horário é normalmente obtido do serviço de tráfego aéreo.

Serviço de controle de tráfego aéreo.

Autorizações de controle de tráfego aéreo.

Uma autorização do controle de tráfego aéreo deverá ser obtida antes de iniciar um voo controlado. Tal autorização deverá ser pedida através da apresentação de um Plano de Voo a um órgão de controle de tráfego aéreo. Compreenda-se por *voo controlado*, um voo efetuado dentro de um espaço aéreo controlado.

Sempre que uma aeronave peça uma autorização envolvendo prioridade, deverá fazer um relato explicando a necessidade de tal prioridade, se pedido pelo órgão apropriado de controle de tráfego aéreo.

Uma aeronave operando num aeródromo controlado, não deve rolar na área de manobra sem autorização da torre de controle do aeródromo, e deve cumprir com as instruções dadas por esse órgão.

Cumprimento do Plano de Voo.

Exceto por alterações inadvertidas (involuntárias), ou por deterioração da meteorologia abaixo das condições VMC, uma aeronave deverá cumprir o Plano de Voo, ou a parte aplicável do Plano de Voo apresentado para um voo controlado, a menos que tenha sido

feito o pedido para alteração, e tenha sido obtida a autorização do órgão respetivo de controle de tráfego aéreo, ou uma situação de emergência mostre a necessidade de ação imediata pela aeronave, sendo logo que possível notificado o órgão de controle de tráfego aéreo.

Exceto se instruído de outra forma ou dirigido pelo órgão de controle de tráfego aéreo, voos controlados devem sempre que possível;

- a) operar ao longo da linha central da rota ATS definida.
- b) operar entre as ajudas rádio e/ou os pontos que definem a rota.

Desvios destes requerimentos devem ser notificados ao órgão ATS competente.

Alterações inadvertidas (involuntárias).

No caso de uma aeronave se afastar inadvertidamente do seu Plano de Voo, deve ser tomada a seguinte ação;

- **Desvio do caminho.** – Se a aeronave está fora do caminho, deve reajustar o rumo para alcançar de novo o caminho o mais depressa possível.
- **Variação na velocidade ar verdadeira.** – Se a velocidade ar verdadeira ao nível de cruzeiro entre dois pontos de relato de posição varia, ou for previsto variar mais ou menos 5% do indicado no plano de voo, o órgão ATS apropriado deverá ser informado.
- **Modificação na hora estimada.** – Se a hora estimada a um ponto de relato de posição, limite de região de informação de voo (FIR), ou aeródromo de aterragem previsto, estiver errado em mais do que 3 minutos, do que aquele que foi comunicado ao serviço ATS, ou outro período de tempo determinado pela autoridade apropriada, um tempo estimado corrigido deverá ser comunicado logo que possível para o respetivo órgão de serviço de tráfego aéreo.

Alterações intencionais.

Pedidos para modificações do Plano de Voo deverão incluir as seguintes informações.

- Mudança de nível de cruzeiro - Identificação da aeronave, pedido de novo nível de cruzeiro e velocidade de cruzeiro a esse nível, tempo estimado corrigido (quando aplicável) ao próximo limite de região de informação de voo.(FIR).
- Mudança de rota;
 - a) Destino não alterado. – Identificação da aeronave, regras de voo, descrição da nova rota de voo, incluindo os dados do plano de voo com o tempo e a posição, referente aos quais o pedido de mudança de rota tem início, tempo estimado ao destino corrigido, bem como quaisquer outras informações pertinentes.
 - b) Destino alterado. - Identificação da aeronave, regras de voo, descrição da nova rota de voo, incluindo os dados do plano de voo com o tempo e a posição, referente aos quais o pedido de mudança de rota tem início, tempo estimado ao novo destino, aeródromo(s) alternativo(s), e qualquer outra informação considerada pertinente.

Relatos de Posição.

O tempo ou o nível de passagem em cada ponto designado para reporte, ou os pontos de reporte especificados pelo respetivo órgão de controle de tráfego aéreo, conjuntamente com quaisquer outras informações pedidas, deverão ser reportadas por rádio tão cedo quanto possível, ao órgão ATS apropriado. Na falta de tais pontos de relato, deverão ser feitos relatos de posição em intervalos de tempo especificados pelo órgão de controle de tráfego aéreo, ou pelo Estado sobrevoado.

Interferência Ilegal.

Uma aeronave que esteja a ser objeto de interferência ilegal, deve esforçar-se em notificar, ao órgão ATS apropriado, qualquer circunstância com ele associado e qualquer desvio ao plano de voo em vigor, provocado pelas circunstâncias, de modo a possibilitar ao órgão ATS dar prioridade á aeronave e para minimizar o conflito com outras aeronaves.

Nota. A responsabilidade dos órgãos ATS em situações de interferência ilegal esta no Anexo 11.

4	010 05 01 03 Regras de voo visual
----------	--

Exceto quando a operar como voo VFR especial, os voos VFR devem ser conduzidos em condições de visibilidade e de distância às nuvens iguais ou superiores às especificadas na tabela seguinte:

TABELA*				
Classe de Espaço Aéreo	B	C,D,E	F, G	
			Acima de 3000' AMSL ou acima de 1000' sobre o terreno o que for mais alto	A ou abaixo de 3000' MAS ou 1000' acima do terreno o que for o mais alto
Distância às nuvens	Fora de nuvens	1500m na horizontal 1000' na vertical		Fora de nuvens e à vista da superfície
Visibilidade em voo	8 Km a ou acima de 10 000' AMSL 5 Km abaixo de 10 000' AMSL			5 Km **

* quando a altura da altitude de transição é mais baixa do que 3.050m (10.000') AMSL, FL 100 deve ser usada em vez de 10.000'.

** Quando assim prescrito pela autoridade ATS competente:

a) Visibilidades mais reduzidas (até 1500m) podem ser permitidas para voos que operem:

- (1) A velocidades que, na visibilidade prevalecente, tenham a capacidade adequada de observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo de evitar a colisão.
- (2) Nas circunstâncias em que a probabilidade de encontro com outro tráfego seja normalmente baixa, isto é em áreas de baixo volume de tráfego, e em trabalho aéreo a baixas altitudes.

b) Os helicópteros podem ser autorizados a operar em menos de 1500m de visibilidade em voo, se manobrados a uma velocidade que permita uma adequada observação ao outro tráfego, ou quaisquer obstáculos, a tempo de evitar a colisão.

Exceto quando é obtida uma autorização de um órgão ATC, os voos VFR não devem descolar ou aterrar em aeródromos dentro de uma zona de controlo ou entrar na zona de tráfego do aeródromo ou circuito de aeródromo se:

a) O teto de nuvens for inferior a 450 metros (1.500 pés), ou

- b) A visibilidade ao solo for inferior a 5KM.
- c) Voos VFR entre o pôr e o nascer do Sol, ou tais outros períodos entre o pôr e o nascer do Sol como possam ser prescritos pela autoridade ATS competente, devem ser operados de acordo com as condições prescritas por tal autoridade.

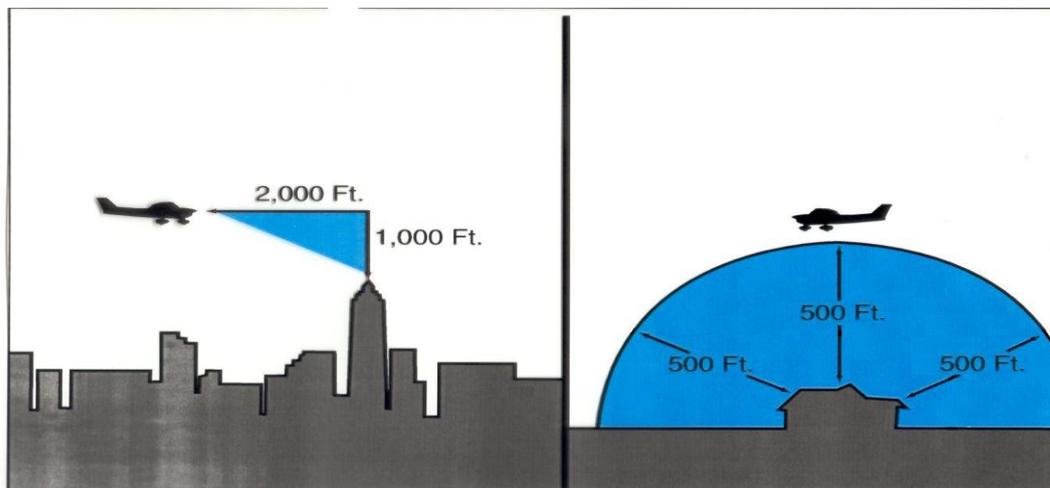
Salvo quando autorizados pela autoridade ATS competente, os voos VFR não devem ser operados:

- d) Acima do nível de voo 200.
- e) A velocidades supersónicas ou transónicas.

Altura Mínima

Salvo por necessidades da aterragem e da descolagem, ou com permissão da autoridade competente, as aeronaves em voo VFR não devem sobrevoar:

- a) Zonas urbanas e outros aglomerados de grande densidade, ou concentrações de pessoas ao ar livre, a uma altura inferior a 300 metros (1000 pés) acima do obstáculo mais elevado num raio de 600 metros (2000 pés) em torno da aeronave;



- b) Outros locais não especificados na alínea anterior, a uma altura inferior a 150 metros (500 pés) acima do terreno ou da água, exceto quando autorizado pela autoridade competente.
- c) Os voos VFR efetuados a um nível de cruzeiro superior a 900 metros (3000 pés) acima do terreno ou da água, ou outro nível mais elevado prescrito pela autoridade ATS competente, devem ser efetuados a um nível de voo correspondentes ao caminho, conforme especificado na tabela de níveis de cruzeiro para voos IFR e VFR.

Os voos VFR devem proceder de acordo com o prescrito em 010 05 01 02 (Serviços de tráfego aéreo)

- a) Quando operem dentro de espaços aéreos de classe B, C e D.
- b) Quando façam parte do tráfego de aeródromo em aeródromos controlados.
- c) Quando sejam operados como voos VFR especiais.

Comunicações em VFR

Quando assim prescrito pela autoridade ou ao longo de rotas ATS apropriadas, um voo VFR operando dentro, ou entrando em áreas designadas, deve manter escuta permanente na

frequência rádio apropriada, e reportar a sua posição como necessário para o órgão dos serviços de tráfego aéreo que presta o Serviço de Informação de Voo.

4	010 05 01 04 Sinais
----------	----------------------------

Sinais

Sempre que um piloto observe ou receba qualquer dos sinais descritos a seguir, deve cumprir as instruções correspondentes a esse sinal.

Os sinais indicados neste capítulo só devem ser utilizados para os fins indicados, e terão o significado aí constante. Nenhum outro sinal suscetível de se confundir com eles deve ser utilizado.

Sinais de Perigo e de Urgência.

1 – Nenhuma das disposições do presente capítulo impede que uma aeronave em perigo use todos os meios ao seu alcance para chamar a atenção, indicar a sua posição e obter socorros.

Sinais de Perigo.

Os sinais seguintes, utilizados conjunta ou separadamente, indicam perigo grave e iminente, e pedido de socorro imediato.

- a) O grupo SOS (...- -... em morse), emitido por radiotelegrafia ou qualquer outro meio de sinalização.
- b) A palavra MAYDAY, emitida por radiotelegrafia.
- c) Artíficos pirotécnicos de luz vermelha, lançados um a um a intervalos curtos.
- d) Um foguete iluminante vermelho com paraquedas.

Sinais de Urgência.

Os sinais seguintes, utilizados conjunta ou separadamente, indicam que, a aeronave pretende dar conhecimento de dificuldades que a obrigam a aterrar sem necessidade de socorro imediato:

- a) Acender e apagar repetidamente os faróis de aterragem.
- b) Acender e apagar repetidamente as luzes de navegação, de modo que se não confunda com o funcionamento normal das luzes de posição intermitentes.

Os sinais seguintes, utilizados conjunta ou separadamente, indicam que a aeronave tem uma mensagem muito urgente a transmitir relativa à segurança de um navio, aeronave, outro veículo, ou de uma pessoa a bordo ou à vista:

- a) O grupo de XXX, emitido por radiotelegrafia ou outro meio de sinalização;
- b) A palavra PAN, emitida por radiotelegrafia.

Sinais visuais utilizados para advertir que uma aeronave que está a voar, ou prestes a entrar numa zona restrita, proibida ou perigosa, sem permissão.

Uma série de artíficos pirotécnicos lançados de dia ou de noite, com intervalos de dez segundos, produzindo estrelas ou luzes vermelhas e verdes, indicará a uma aeronave que ela está a voar ou prestes a entrar numa zona restrita, proibida ou perigosa, sem permissão, e que deve tomar as disposições corretivas adequadas.

Sinais para uso em caso de interceção.

Sinais da aeronave interceptora	Significado	Respostas da aeronave interceptada	Significado
---------------------------------	-------------	------------------------------------	-------------

<p><u>1 Dia e Noite</u> – Abanar as a asas e acendendo e apagando as luzes de navegação a intervalos irregulares (e os faróis de aterragem no caso de um helicóptero), a partir de uma posição ligeiramente acima e à frente, e normalmente à esquerda da aeronave intercetada (ou à direita se a aeronave intercetora for um helicóptero) e, após confirmação, faz uma volta lenta de nível, normalmente para a esquerda (direita se for um helicóptero) no rumo desejado.</p>	<p>Está a ser interceptado, siga-me.</p>	<p><u>Dia ou noite</u> – Abanando as asas, acendendo e apagando as luzes de navegação a intervalos irregulares e indo atrás.</p>	<p>Compreendi, procederei de acordo</p>
<p><u>2 Dia e Noite</u> – Uma manobra brusca de rotura a partir da aeronave intercetada consistindo numa volta a subir de 90º ou mais sem cruzar a linha de voo da aeronave intercetada.</p>	<p>Pode prosseguir.</p>	<p><u>Dia e noite</u> – Abanar as asas.</p>	<p>Compreendi, procederei de acordo.</p>
<p><u>3 Dia e noite</u> – Baixando o trem (se equipado), mostrando as luzes de aterragem fixas e sobrevoando a pista em uso ou, se a aeronave intercetada é um helicóptero, sobrevoando o heliporto. No caso de helicópteros, o helicóptero interceptor faz uma aproximação para aterragem, pairando próximo da área de aterragem.</p>	<p>Aterre neste aeródromo</p>	<p><u>Dia ou noite</u> – Baixando o trem (se equipado) mostrando as luzes de aterragem fixas e seguindo a aeronave intercetora, e se depois de sobrevoar a pista em uso ou o heliporto a aterragem for considerada segura, prosseguir para aterrar.</p>	<p>Compreendi, procederei de acordo.</p>

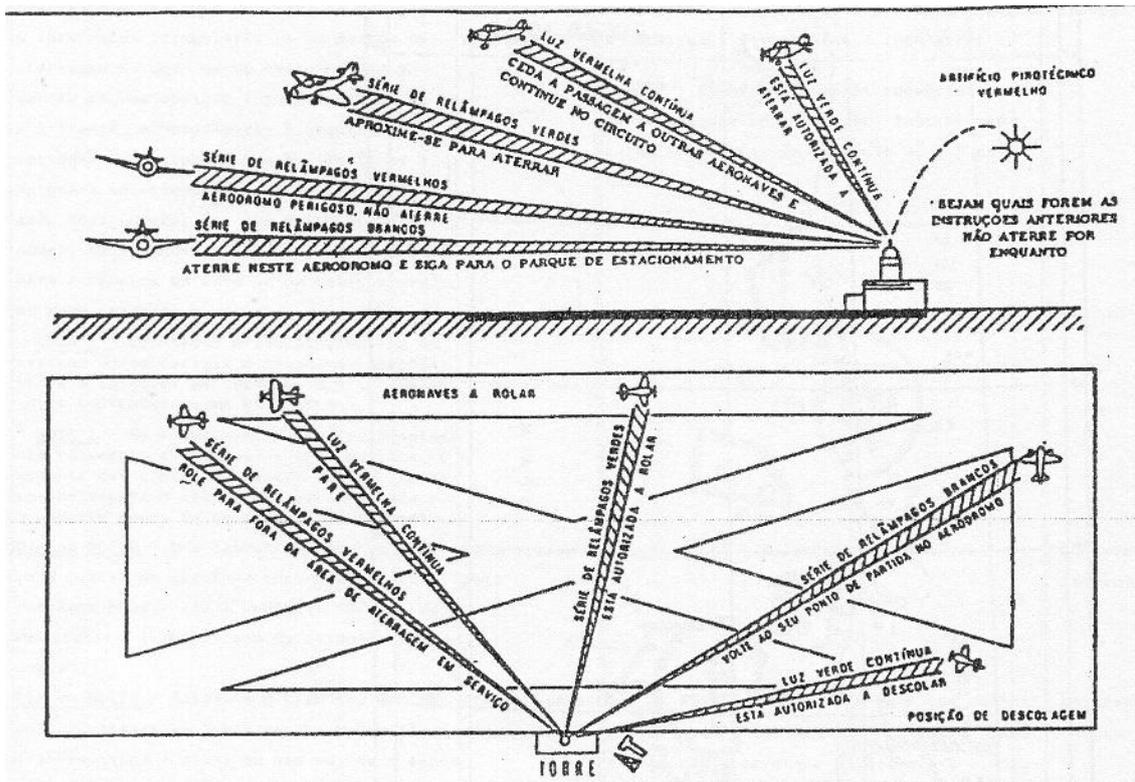
Sinais da aeronave intercetada	Significado	Respostas da aeronave intercetora	Significado
<p><u>Dia e noite</u> – Recolhendo o trem (se equipado) e acendendo e apagando as luzes de aterragem ao passar sobre a pista em uso ou heliporto a uma altura superior a 1000' mas não excedendo os 2000' (no caso de helicóptero a 170' mas não superior a 330') acima do aeródromo e prosseguindo para o circuito da pista em uso ou heliporto. Se não for possível acender e apagar as luzes de aterragem, fazê-lo com outras luzes disponíveis.</p>	<p>O aeródromo designado é inadequado</p>	<p><u>Dia ou noite</u> – Se for desejado que a aeronave intercetada siga a aeronave intercetora para um aeródromo alternante, a intercetora sobe o seu trem de aterragem (se equipado) e utiliza os sinais prescritos em 1 do quadro anterior. Se for decidido libertar a aeronave intercetada, o interceptor utiliza os sinais prescritos em 2 do quadro anterior.</p>	<p>Compreendi Siga-me. Compreendi Pode prosseguir</p>
<p><u>Dia ou noite</u> – Acendendo e apagando de um modo regular todas as luzes disponíveis.</p>	<p>Não acedência</p>	<p><u>Dia ou noite</u> – Utiliza os sinais prescritos em 2 do quadro anterior.</p>	<p>Compreendi</p>
<p><u>Dia ou noite</u> – Apagando e acendendo irregularmente todas as luzes disponíveis.</p>	<p>Em perigo.</p>	<p><u>Dia ou noite</u> – Utiliza os sinais prescritos em 2 do quadro anterior</p>	<p>Compreendi</p>

Sinais para Tráfego de Aeródromo.

SINAL LUMINOSO Feixe luminoso dirigido para a aeronave interessada	Do controlo de Aeródromo para aeronaves em voo	Do controle de Aeródromo para aeronaves em terra
Luz verde contínua	Está autorizado a aterrar.	Está autorizado a descolar.
Luz vermelha contínua	Ceda passagem a uma aeronave e continue no	Pare.

Série de relâmpagos verdes	circuito. Volte para aterrar.	Está autorizado a rolar.
Série de relâmpagos vermelhos	Aeródromo perigoso. Não aterre.	Role para fora da área de aterragem.
Série de relâmpagos brancos	Aterre neste aeródromo e siga para o estacionamento. *	Volte ao seu ponto de partida no aeródromo.
Artifícios pirotécnicos vermelhos	Sejam quais forem as instruções anteriormente recebidas não aterre por enquanto.	

*As autorizações de aterragem e rolagem serão emitidas oportunamente.



Sinais de entendido a usar pelas aeronaves.

a) Em voo:

Durante o dia, balançar as asas.

Nota: Não é de supor que as aeronaves façam este sinal na BASE ou na FINAL.

Durante a noite, apagar e acender os faróis de aterragem ou, na sua falta, as luzes de posição.

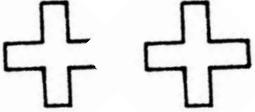
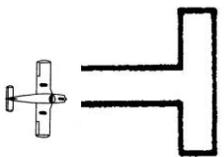
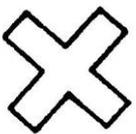
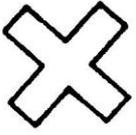
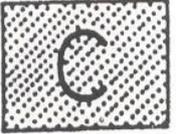
b) Em terra:

Durante o dia mover os ailerons, ou o leme de direção.

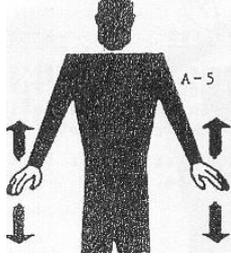
Durante a noite apagar e acender duas vezes os faróis de aterragem, ou na sua falta, as luzes de posição.

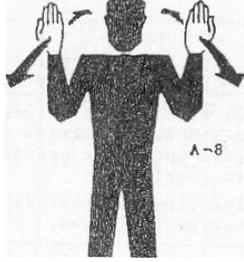
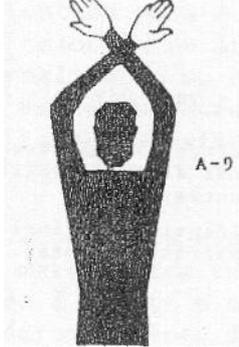
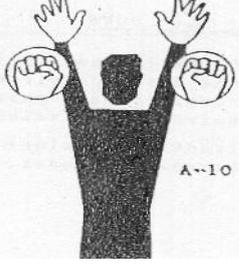
Sinais visuais no solo.

SINAL	DESCRIÇÃO	SIGNIFICADO
-------	-----------	-------------

	Painel quadrado horizontal de 3m de lado, vermelho, com as diagonais a amarelo, de 0,50m de largura.	As aterragens no aeródromo são proibidas, proibição que será possivelmente duradoira.
	Uma dupla cruz branca colocada horizontalmente numa área de sinais.	Indica que o aeródromo está a ser utilizado por planadores.
	T de aterragem branco. A - 4.0m B - 4.0m C - 0.4m	Indica a direção de aterragem.
	Cruzes horizontais de uma cor conspícua de preferência branca ou amarela. A - 6m B - 1m	As áreas onde estão colocadas não devem ser utilizadas para movimento de aeronaves.
	Cruz branca colocada em cada extremidade de uma pista. Dimensões indicadas no sinal anterior	Não está utilizável.
	A letra C a preto, impressa em fundo amarelo colocada verticalmente. Quadrado com 1.5m de lado.	Local onde são tratados os assuntos relativos a tráfego aéreo.
35	Grupo de dois algarismos colocados na cabeceira da pista.	Indica o QFU da pista em dezenas de graus magnéticos.

Sinais de sinaleiro.

		
Afirmativo – Livre. Antebraço direito levantado fletido pelo cotovelo, dedos nas palmas da mão para dentro fletidos com polegar estendido para cima.	Por Aqui. Braços Levantados na Vertical	Devagar Braços para baixo com as palmas das mãos para o solo; mover as mãos para cima e para baixo várias vezes

 <p>Volte para a Esquerda Braço direito aponta para baixo braço esquerdo executa movimentos repetidos para cima e para trás.</p>	 <p>Volte para a Direita Braço esquerdo aponta para baixo braço direito executa movimentos repetidos para cima e para trás movimentos repetidos para trás</p>	 <p>Avance Braços ligeiramente afastados, palmas das mãos para trás;</p>
 <p>Pare Cruzar os braços por cima com as mãos viradas para a frente.</p>	 <p>Travar Braços acima da cabeça, mãos abertas com as palmas viradas para o avião, dedos estendidos. Fechar no momento de travar.</p>	 <p>Cortar o Motor Um dos braços e a mão à altura dos ombros, mão em frente do pescoço, palma para baixo, e fazer um movimento horizontal com a mão.</p>

3 010 05 01 06 Tabela de Níveis de Voo

Tabela de níveis de voo

CAMINHO*											
De 000 ^o a 179 ^o **						De 180 ^o a 359 ^o **					
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR		
Nível de Voo	Altitude		Nível de voo	Altitude		Nível de Voo	Altitude		Nível de Voo	Altitude	
	Metros	Pés		Metros	Pés		Metros	Pés		Metros	Pés
0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
10	300	1000	-	-	1500	20	600	2000	-	-	2500
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
140	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500

* Caminho magnético, ou, em regiões polares de latitude superior a 70°N/S e suas eventuais extensões especificadas pela autoridade ATS competente, caminhos de quadrícula, determinados por uma rede de linhas paralelas ao meridiano de Greenwich, sobreposta numa carta estereográfica polar, em que a direção ao Pólo Norte é usada como Norte de quadrícula.

** Salvo onde, por força de acordos regionais de navegação aérea, sejam prescritos os sectores 090° a 269° e 270° a 089° para acomodar direções predominantes de tráfego, e sejam especificados conjuntamente procedimentos de transição apropriados.

3	010 07 00 00 Anexo 11 – Regulamento e serviços de tráfego aéreo.
----------	---

Serviços de Tráfego Aéreo

3	010 07 01 00 DEFINIÇÕES.
----------	---------------------------------

ALERFA – Sigla de código utilizada para designação de uma fase de alerta.

Alcance Visual da Pista (RVR) - A distância que o piloto de uma aeronave colocado sobre a linha central da pista, consegue ver as marcas na superfície dessa pista, as luzes delimitativas da mesma ou as luzes identificadoras da linha central.

Aproximação Final – Parte de um procedimento de aproximação por instrumentos que começa num ponto ou fixo de aproximação final especificado ou onde tal fixo ou ponto não está especificado.

- a) Na final da última volta de procedimento, volta de base ou volta de aproximação de um procedimento de espera, se especificado.
- b) No ponto de interceção da última trajetória especificada no procedimento de aproximação, e termina num ponto na vizinhança de um aeródromo a partir do qual:
 - 1) Uma aterragem pode ser efetuada.
 - 2) Um procedimento de aproximação falhada é iniciado.

Associação de Comunicações – Facilidades de comunicação por meio da qual conversações diretas podem ser conduzidas simultaneamente entre três ou mais pontos.

Centro de Coordenação de Salvamento. – Órgão responsável por promover a organização eficiente do serviço de busca e salvamento e pela coordenação de conduta das operações numa região de busca e salvamento.

Centro Internacional NOTAM – Departamento designado por um Estado para o intercâmbio internacional de NOTAM.

Centro Meteorológico – Centro designado para providenciar serviço meteorológico à navegação aérea internacional.

Comunicações Impressas – meios de comunicação que fornecem o registo permanente automático em cada terminal de um circuito, de todas as mensagens transmitidas nesse circuito.

Comunicações Ar-Chão – Comunicação bilateral entre aeronaves e estações ou posições à superfície.

DESTREFA – Palavra código utilizada para designar uma fase de perigo.

Estação de Telecomunicação Aeronáutica – Estação do serviço aeronáutico de telecomunicações.

Fase de Alerta – Uma situação em que existe apreensão pela segurança de uma aeronave e seus ocupantes.

Fase de Incerteza – Situação na qual existem dúvidas relativamente à segurança de uma aeronave e dos seus ocupantes.

Fase de Perigo – Situação na qual existe razoável certeza que uma aeronave e os seus ocupantes estão ameaçados por grave e eminente perigo ou requerem assistência imediata.

Navegação aérea (RNAV) – Método de navegação que permite a operação de aeronaves, em qualquer rota de voo desejada, dentro da cobertura das ajudas à navegação referidas a uma estação ou dentro dos limites da capacidade de uma ajuda nela contida, ou a combinação destes dois processos.

NOTAM – Aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condições ou alteração em qualquer facilidade aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento antecipado é essencial para o pessoal em operações de voo.

Operador – Pessoa, organização ou empresa dedicada ou que se propõe dedicar à exploração da aeronave.

Órgão de Aceitação – Próximo órgão de controle de tráfego aéreo a Ter a seu cargo o controlo de uma aeronave.

Órgão de Transferência – Órgão de controle de tráfego aéreo no processo de transferência da responsabilidade de assegurar serviço de controlo de tráfego aéreo, a uma aeronave ao órgão de controlo seguinte ao longo da rota dessa aeronave.

Ponto de rota (Way-Point) – Posição geográfica especificada, utilizada para definir uma rota na navegação de área ou a trajetória de uma aeronave empregando navegação aérea (RNAV).

Ponto de Transferência – Ponto definido localizado ao longo da trajetória de uma aeronave, onde a responsabilidade de assegurar o serviço de controlo de tráfego aéreo a essa aeronave é transferido dum órgão ou posição de controle seguinte.

Previsão Meteorológica – Conjunto de condições meteorológicas previsto para um determinado momento ou período, e para uma área especificada ou porção de espaço aéreo.

Rota de Navegação Aérea – Rota ATS estabelecida para uso de aeronaves que podem utilizar o sistema de navegação de área.

Serviço Fixo Aeronáutico – Serviço de telecomunicações entre pontos fixos determinados, criados fundamentalmente para a segurança da navegação aérea e para assegurar uma exploração regular, eficiente e económica dos serviços aéreos.

Serviço de Gestão de Placa de Estacionamento – Serviço fornecido para regular as atividades e o movimento de aeronaves e veículos numa placa de estacionamento.

Serviço Móvel Aeronáutico – Serviço móvel entre estações aeronáuticas e aeronaves, ou entre aeronaves, e em que podem participar estações de sobrevivência em embarcações. Estações de rádio beacon de emergência indicadoras de posição, também podem participar neste serviço utilizando frequências designadas para perigo e emergência.

SIGMET – Informação emitida por um posto de observação meteorológica, tendo em conta a ocorrência ou previsão de ocorrência de um fenómeno de tempo específico, que pode afetar a segurança da aeronave.

3	010 07 01 01 GENERALIDADES
----------	-----------------------------------

Estabelecimento de Autoridade.

De acordo com as disposições em vigor, os Estados contratantes determinarão quais as porções de espaço aéreo e aeródromos sob jurisdição, onde serão prestados os serviços de tráfego aéreo (ATS), pelo que adotarão as medidas necessárias para que tais serviços sejam estabelecidos, e prestados em conformidade com as referidas disposições.

Todavia, por mútuo acordo, um Estado pode delegar noutro a responsabilidade de estabelecer e assegurar serviços de tráfego aéreo em Regiões de Informação de Voo, e áreas de Controlo situadas no seu próprio território.

Nota: Se um Estado delegar noutro a responsabilidade de assegurar serviços de tráfego aéreo no seu território, essa delegação será feita sem prejuízo da sua soberania nacional.

Objetivos.

Os objetivos dos ATS consistem em:

- a) Evitar colisões entre aeronaves;
- b) Evitar colisões entre aeronaves e entre aeronaves e obstáculos nas áreas de manobra;
- c) Manter um fluxo seguro, ordenado e expedito de tráfego aéreo;
- d) Fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos;
- e) Alertar os organismos apropriados, sempre que uma aeronave tiver necessidade dos serviços de busca e salvamento, e prestar a esses organismos a necessária cooperação.

Divisões.

Os serviços de tráfego aéreo compreendem três serviços assim divididos;

- a) Serviço de Informação de Voo. Tem o objetivo de fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos;
- b) Serviço de Alerta. Serviço prestado com a finalidade de alertar os organismos apropriados, sempre que uma aeronave tiver necessidade dos serviços de busca e salvamento, e de prestar a esses organismos a necessária cooperação.
- c) Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo. Tem por objetivos evitar colisões entre aeronaves, entre aeronaves nas áreas de manobra, entre aeronaves e obstáculos nessas áreas, e manter um fluxo seguro ordenado e expedito do tráfego aéreo. Este serviço subdivide-se em três partes:
 - Serviço de Controle de Área. Destinado aos voos controlados, salvo as partes de tais voos abrangidas pelo serviço de controlo de aproximação, pelo serviço de controlo de aeródromo, que compreende os objetivos de evitar colisões entre aeronaves, e manter um fluxo seguro ordenado e expedito do tráfego aéreo.
 - Serviço de Controlo de Aproximação. Destinado aos voos controlados a chegar e a partir, compreende os objetivos de evitar colisões entre aeronaves, e manter um fluxo seguro ordenado e expedito de tráfego aéreo.
 - Serviço de Controlo de Aeródromo. Destinado ao serviço de aeródromo, salvo as partes dos voos abrangidos pelo serviço de controlo de aproximação, e que compreende os

objetivos de evitar colisões entre aeronaves, entre aeronaves e obstáculos nas áreas de manobra, e manter um fluxo seguro ordenado e expedito do tráfego aéreo.

Determinação da sua Necessidade.

A necessidade de se prestarem os serviços de tráfego aéreo será determinada, tendo em consideração o seguinte:

- a) Tipo de tráfego aéreo envolvido
- b) Densidade de tráfego aéreo
- c) Condições meteorológicas
- d) Outros factores relevantes

Designação das porções de Espaço Aéreo e dos Aeródromos Controlados onde são permitidos os Serviços de Tráfego Aéreo.

Quando tiver sido determinado prestarem-se serviços de tráfego aéreo em porções especificadas de espaço aéreo ou em certos aeródromos, essas porções de espaço aéreo ou esses aeródromos, serão denominados de acordo com a natureza dos ATS que neles forem prestados. A sua denominação de acordo com o serviço que neles é prestado é a seguinte:

- a) Região de Informação de Voo (FIR) – Porção de espaço aéreo onde for determinado prestar-se o serviço de informação de voo (FIS) e o serviço de alerta;
- b) Área de Controlo (CTA) e Zona de Controlo (CTR) – Porções de espaço aéreo onde for determinado prestar-se o serviço de controlo de tráfego aéreo a voos IFR (CTA). Porções de espaço aéreo controlado, onde for determinado que o serviço de controlo de tráfego aéreo será também prestado a voos VFR, serão designados como espaços aéreos de classe B, C ou D (CTR).
Se designadas dentro de uma FIR, as áreas de controlo e zonas de controlo deverão fazer parte daquela região de informação de voo.
- c) Aeródromo Controlado. Aeródromo onde é determinado que o serviço de controlo de tráfego aéreo será prestado ao tráfego desse aeródromo.

Classificação dos Espaços Aéreos.

Os espaços aéreos ATS devem ser classificados e designados de acordo com o seguinte:

Classe A – Só são permitidos voos IFR, todos os voos estão sujeitos aos serviços de controlo de tráfego aéreo e são separados uns dos outros.

Classe B – São permitidos voos IFR e VFR, todos os voos estão sujeitos ao controlo de tráfego aéreo e são separados uns dos outros.

Classe C – São permitidos voos IFR e VFR, todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos voos VFR. Os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informação de tráfego dos outros voos VFR.

Classe D – São permitidos voos IFR e VFR e todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo, os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos voos VFR. Os voos VFR recebem informação de tráfego tanto quanto praticável em relação a todos os outros voos.

Classe **E** – São permitidos voos IFR e VFR, os voos IFR estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados dos outros voos IFR. Todos os voos recebem informação de tráfego tanto quanto praticável.

Classe **F** – São permitidos voos IFR e VFR, todos os voos IFR participados recebem um serviço consultivo de tráfego aéreo e todos os voos recebem serviço de informação de voo se solicitado.

Classe **G** – São permitidos voos IFR e VFR, e recebem serviço de informação de voo se solicitado.

Os requisitos para os voos dentro de cada classe de espaço aéreo devem ser conforme os representados na tabela seguinte.

Classe	Tipo de voo	Separação fornecida	Serviço fornecido	VMC visibilidade e distância às nuvens	Limitação de velocidade	Comunicações exigidas	Sujeito a autorização
A	Só IFR	Todas as aeronaves	Serviço de controlo de Tráfego Aéreo	Não aplicável	Não aplicável	Comunicações bilaterais	Sim
C	IFR	IFR de IFR de IFR de VFR	Serviço de controlo de Tráfego Aéreo	Não aplicável	Não aplicável	Comunicações bilaterais	Sim
	VFR	VFR de IFR	1)Serviço de controlo de Tráfego Aéreo 2) Informação de tráfego VFR/VFR (e aviso para evitar Tráfego quando solicitado)	8Km a e acima de 10 000' AMSL, 5Km abaixo de 10 000' AMSL distância às nuvens 1500m horizontal e 1000' vertical	250 Kts IAS abaixo de 10 000' AMSL	Comunicações bilaterais	Sim
	IFR	Nenhuma	Serviço de informação de voo	Não aplicável	250 Kts IAS abaixo de 10 000' AMSL	Comunicações bilaterais	Não

G	VFR	Nenhuma	Serviço de informação de voo	8Km a e acima de 10 000' AMSL, 5Km abaixo de 10 000' AMSL distância às nuvens 1500m horizontal e 1000' vertical. A e abaixo de 3000' AMSL ou 1000' acima do terreno, qual for o mais elevado – 5Km * fora das nuvens e à vista do solo ou da água.	250 Kts IAS abaixo de 10 000' AMSL	Não	Não
----------	-----	---------	------------------------------	--	------------------------------------	-----	-----

* Quando assim prescrito pela autoridade ATS competente.

- a) Visibilidades em voo inferiores a 1500m podem ser permitidas para voos sempre que:
- 1) a velocidade seja devidamente adequada para avistar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo de evitar colisões
 - 2) as probabilidades de encontros com outro tráfego serão normalmente baixos, e.g. em áreas com baixo volume de tráfego, e para trabalho aéreo a baixa altitude

Os helicópteros podem ser autorizados a operar com visibilidades inferiores a 1500m, se manobrados a uma velocidade que permita avistar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo de evitar colisão.

Regiões de Informação de Voo (RIV).

As regiões de informação de voo serão delimitadas, de forma a conterem a estrutura das rotas aéreas que essas regiões servem.

As regiões de informação de voo compreenderão todo o espaço aéreo dentro dos seus limites laterais, salvo quando forem limitadas por uma região superior de informação de voo (UIR).

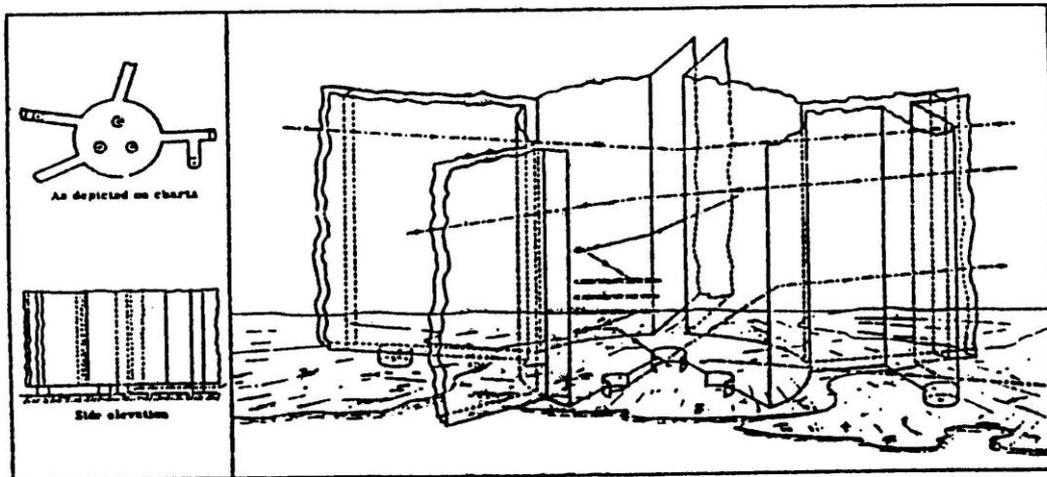
Quando uma FIR for limitada por uma UIR, o limite inferior prescrito para esta, constituirá o limite vertical superior da FIR e coincidirá com um nível de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro.

Áreas de Controlo (CTA).

As áreas de controlo, incluindo entre outros os corredores aéreos e as áreas terminais de controlo, serão delimitadas de modo a englobarem o espaço aéreo suficiente para as trajetórias (ou partes de trajetórias) de voos IFR, em que for desejável prestar-se o serviço ATC, tendo em conta as capacidades das ajudas à navegação normalmente utilizadas nestas áreas. Estas áreas foram criadas para apoiarem o tráfego numa fase de aproximação aos aeródromos ou aeroportos, nomeadamente a descer e a subir para os níveis de cruzeiro.

O limite inferior de uma CTA será estabelecido, pelo menos, a uma altura de 700' acima da terra ou da água, permitindo assim que se efetuem voos VFR por baixo dessas áreas extensas.

Quando o limite inferior de uma CTA for superior a 3000' MSL deverá coincidir com um nível de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro.



Área Terminal com Corredores Aéreos e Zonas de Controlo

Quando uma Área de Controlo está associada a corredores aéreos, estas passam a denominar-se Áreas Terminais (TMA's).

Zonas de Controlo (CTR).

Os limites laterais das zonas de controlo deverão englobar, pelo menos, as porções de espaço aéreo não situadas no interior das áreas de controlo, que contêm as trajetórias dos voos IFR a chegar e a partir dos aeródromos, utilizados em condições meteorológicas de voo por instrumentos.

Os limites laterais de uma zona de controlo (CTR) estender-se-ão, pelo menos, até cinco milhas náuticas do centro do aeródromo ou aeródromos, nas direções em que possam efetuar-se aproximações.

Uma zona de controlo situada dentro dos limites laterais de uma área de controlo estender-se-á desde a superfície terrestre até, pelo menos, ao limite inferior da área de controlo.

Altitudes Mínimas.

As altitudes mínimas de voo devem ser determinadas e promulgadas por cada Estado contratante para cada rota ATS sobre o seu território, e deverão situar-se pelo menos 1000' acima do obstáculo mais elevado, na porção de espaço aéreo considerado.

Serviço às Aeronaves em Caso de Emergência.

A uma aeronave que se saiba estar ou se creia vir a estar num estado de emergência, incluindo a sujeição a interferência ilegal, deverá ser dada prioridade sobre todo o outro tráfego.

Nota: Para indicar que está em situação de emergência, uma aeronave equipada com transponder deve operar como se segue:

- a) Modo A, código 7700 (Emergência)
- b) Modo A, código 7500 (Interferência ilegal)

Aeronaves Perdidas ou não Identificadas.

Aeronave perdida: Uma aeronave que foi significativamente desviada da sua rota prevista ou que reporta que está perdida.

Aeronave não identificada: Uma aeronave que tenha sido observada ou que se saiba estar operar numa determinada área, mas cuja identificação ainda não foi estabelecida.

Nota: Uma aeronave pode ser considerada, ao mesmo tempo, como perdida por um órgão, e como não identificada por outro.

Logo que um órgão dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento de uma aeronave perdida, deverá tomar todas as ações necessárias para apoiar e salvaguardar o seu voo.

Logo que um órgão dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento de uma aeronave não identificada na sua área, deverá tentar saber a sua identidade sempre que isso seja necessário aos serviços de tráfego aéreo, ou pedido pelas autoridades militares de acordo com os procedimentos locais.

Interceção de aeronaves Civis.

Logo que um órgão ATS sabe que uma aeronave está a ser intercetada na sua área de responsabilidade, deve tomar as seguintes medidas conforme adequado às circunstâncias:

- a) Tentar estabelecer comunicações com a aeronave intercetada em qualquer frequência disponível, incluindo a frequência de emergência 121.50, a menos que tal comunicação já exista.
- b) Informar o piloto da aeronave intercetada.
- c) Estabelecer contacto com o órgão da interceção mantendo contacto com a aeronave intercetora.
- d) Passar mensagens entre as entidades e aeronaves envolvidas, se necessário.
- e) Dar todos os passos para garantir a segurança da aeronave intercetada.
- f) Informar os órgãos ATS que servem as FIR adjacentes se necessário.

Tempo nos Serviços de Tráfego Aéreo.

- a) Os órgãos ATS devem usar o “Co-ordinated Universal Time (UTC)” e devem expressar o tempo em horas e minutos para as 24 horas do dia começando à meia-noite.
- b) As torres de controlo de aeródromo devem, antes que uma aeronave inicie a rolagem para descolagem, fornecer ao piloto o tempo correto. Os órgãos ATS devem fornecer o tempo correto a uma aeronave quando pedido. Os acertos horários devem ser dados ao minuto mais próximo.

3	010 07 01 02 SERVIÇOS DE CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO
----------	---

Aplicação.

O serviço de Controlo de Tráfego Aéreo deve ser prestado a:

- a) Todos os voos IFR nos espaços aéreos de classe A, B, C, D, E.
- b) Todos os voos VFR nos espaços aéreos de classe B, C, D.
- c) Todos os voos VFR especial.
- d) Todo o tráfego de aeródromo em aeródromos controlados.

Prestação.

Os diversos Serviços do Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (serviço de controlo de área, serviço de controlo de aproximação e serviço de controlo de aeródromo) deverão ser prestados pelos seguintes órgãos.

a) **Serviço de Controlo de Área:**

- por um Centro de Controlo de Área (ACC)

- por um órgão de Serviço de Controlo de Aproximação (APP)

b) Serviço de Controle de Controlo de Aproximação:

- por um órgão de controlo de aproximação
- por uma Torre de Controlo de Aeródromo

c) Serviço de Controlo de Aeródromo.

- por uma Torre de Controlo de Aeródromo (TWR).

Nota: A missão de prestar serviços relacionados com a área de estacionamento de um aeródromo, pode ser atribuído à TWR ou a um órgão separado.

Autorizações de Controlo de Tráfego Aéreo

As autorizações do controlo de tráfego aéreo devem ser unicamente baseadas nos requisitos de prestação de serviço de tráfego aéreo.

Conteúdo das autorizações.

- a) Uma autorização do ATC deve indicar

- A identificação da aeronave como indicada no plano de voo.
- O limite da autorização
- A rota de voo
- Nível ou níveis de voo para a totalidade da rota ou parte dela e mudanças de níveis se requerido.
- Quaisquer informações ou instruções necessárias sobre pontos, manobras de aproximação ou de saída, comunicações e hora limite da autorização.

Nota: Hora limite da autorização é a hora a partir da qual uma autorização será automaticamente cancelada se o voo a que se refere não tiver sido iniciado.

- c) Coordenação de Autorizações.

As autorizações de controlo de tráfego aéreo deverão ser coordenadas entre órgãos ATC para a totalidade ou parte específica da rota de uma aeronave.

3 010 07 01 03 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO
--

Aplicação.

O serviço de informação de voo (FIS) deverá ser prestado a todas as aeronaves suscetíveis de serem afetadas pela informação e que forem:

- a) Assistidas com o serviço de controlo de tráfego aéreo
- b) De outro modo, do conhecimento dos respetivos órgãos ATS

Onde os órgãos ATS prestarem o FIS e o serviço ATC, a prestação deste terá prioridade sobre a do FIS, sempre que o fornecimento do serviço ATC assim requeira.

Âmbito.

O serviço de informação de voo deverá incluir a prestação de informação:

- a) SIGMET
- b) De alterações no funcionamento de ajudas rádio.
- c) De alterações da condição dos aeródromos e facilidades associadas.
- d) De balões livres não tripulados e qualquer outra informação suscetível de afetar a segurança.

O FIS prestado a voos VFR deverá incluir, o fornecimento de informação adequada relativamente a condições de tempo ao longo da rota de voo que seja suscetível de tornar a operação impraticável em VMC.

3	010 07 01 04 SERVIÇO DE ALERTA
----------	---------------------------------------

Aplicação.

O serviço de Alerta deverá ser prestado.

- a) A todas as aeronaves a quem é fornecido o serviço de controlo de tráfego aéreo.
- b) Sempre que praticável, a todas as outras aeronaves que tenham emitido um plano de voo ou, que sejam do conhecimento dos ATS.
- c) A qualquer aeronave que se saiba ou que se suponha ter sido alvo de interferência ilegal.

Notificação dos centros Coordenadores de Salvamento.

Sem prejuízo de quaisquer outras circunstâncias que possam tornar tal notificação aconselhável os órgãos ATS deverão, exceto como prescrito no primeiro parágrafo do item “informação para o operador”, notificar imediatamente os centros coordenadores de salvamento quando uma aeronave for considerada estar num estado de emergência, de acordo com o seguinte.

Fase de Incerteza (INCERFA), quando:

- Nenhuma comunicação tiver sido recebida de uma aeronave durante o período de trinta minutos, após a hora em que uma comunicação devia ter sido recebida, ou a partir da hora em que uma tentativa frustrada para estabelecer comunicação com tal aeronave, tenha sido primeiramente efetuada (aquilo que suceder primeiro).
- Quando uma aeronave não aterrar dentro de trinta minutos após o último ETA notificado para o órgão ATS interessado, ou por este estimado (aquilo que suceder mais tarde), exceto quando não existirem dúvidas quanto à segurança da aeronave e seus ocupantes.

Fase de Alerta (ALERFA), quando:

- Após a fase de incerteza, subsequentes tentativas para estabelecer comunicação com a aeronave ou pedidos de informação junto de outras fontes relevantes tiverem falhado, relativamente a quaisquer notícias acerca da aeronave em causa.
- Uma aeronave tiver sido autorizada a aterrar, e não fizer durante um período de cinco minutos após a hora estimada de aterragem, e a comunicação não tiver sido com ela restabelecida.
- Tiver sido recebida informação que indique que a eficiência de operação da aeronave está comprometida, mas não ao ponto de ser provável uma aterragem forçada, exceto quando não houver dúvidas quanto à segurança da aeronave e seus ocupantes.
- Se souber ou supuser que uma aeronave está a ser alvo de uma interferência ilegal.

Fase de Perigo (DETRESFA), quando

- Após a fase de alerta, posteriores tentativas frustradas para estabelecer comunicação com a aeronave tenham sido sem sucesso e tudo aponte para a probabilidade de a aeronave estar em perigo.
- O combustível a bordo tiver sido considerado consumido ou insuficiente para a segurança da aeronave.

- Tiver sido recebida informação que indique que a eficiência de operação da aeronave diminui ao ponto de ser possível uma aterragem forçada.
- Tiver sido recebida informação ou quando houver razoável certeza de que a aeronave está prestes a efetuar, ou já efetuou uma aterragem forçada, exceto quando há razoável certeza de que a aeronave e os seus ocupantes não estão ameaçados, ou em perigo iminente, e por isso não requerem assistência imediata.

A notificação deverá conter a seguinte informação segundo a ordem abaixo indicada:

- 1) INCERFA, ALERFA ou DETRESFA, conforme a fase da emergência
- 2) Órgão ou pessoa que faz a notificação
- 3) Natureza da emergência
- 4) Informação significativa do plano de voo
- 5) Órgão que estabeleceu o último contacto, hora e frequência utilizada
- 6) Último reporte de posição, como determinado
- 7) Cor, marcas, e características da aeronave
- 8) Qualquer ação tomada pelo órgão que faz o reporte
- 9) Outras informações pertinentes

Uso de Facilitação para Comunicação.

Os órgãos ATS deverão, como necessário, usar todas as facilidades para comunicação disponíveis para tentar estabelecer e manter comunicação com uma aeronave num estado de emergência, e também para requerer notícias acerca dela.

Informação para o operador.

Quando um centro de controlo de área ou um centro de informação de voo decidir que uma aeronave está numa fase de INCERFA ou ALERFA deverá, quando praticável, avisar o operador antes de notificar o centro coordenador de salvamento.

Informação para Aeronaves a operarem na Vizinhança de uma aeronave em Emergência.

Quando tiver sido estabelecido por um órgão ATS que uma aeronave está numa situação de emergência, outras aeronaves que se saiba estarem na vizinhança da aeronave em causa, excetuando o prescrito no parágrafo seguinte, deverão ser informadas da natureza da emergência logo que praticável.

Quando um órgão ATS souber ou crer que uma aeronave está sendo alvo de interferência ilegal, nenhuma referência deverá ser feita nas comunicações ATS ar-terra relativamente à natureza da emergência, a não ser que a aeronave em causa o faça primeiro, e haja a certeza que tal não agravará a situação.

3	010 07 03 00 DOC 4444 – REGRAS DO AR E ATS
----------	---

3	010 07 03 01 Práticas Gerais de operação dos serviços ATS
----------	--

Plano de Voo.

Instruções para o preenchimento do Plano de Voo.

Siga com exatidão os formatos prescritos e a maneira de indicar os dados.

Comece inserindo os dados no primeiro espaço, no caso de sobrar espaço, deixe este em branco.

Utilize sempre horas UTC em grupos de quatro algarismos.

A área sombreada que precede o ITEM 3 deverá ser preenchida somente pelos serviços ATC e COM.

O termo “aeródromo” quando usado em planos de voo incluirá também outros locais que não aeródromos que poderão ser utilizados por certos tipos de aeronaves, p. ex. helicópteros, ultraleves ou balões.

Instruções para preenchimento dos elementos ATS.

Preencher os itens de 7 a 18 bem como o item 19 conforme a seguir se indica.

Nota – O número dos itens no modelo de plano de voo não são consecutivos, uma vez que correspondem ao tipo de campo das mensagens ATS.

ITEM 7: Identificação da aeronave.

Escrever uma das seguintes identificações, não excedendo 7 caracteres e sempre encostado à direita. A marca de matrícula da aeronave (ex. **CS-UBU**).

ITEM 8: Regras de voo e tipo de voo (um ou dois caracteres).

Regras de voo;
V – VFR.

Tipo de voo;
G – Aviação Geral.

ITEM 9: Número e tipo de aeronaves e categoria (turbulência de esteira).

Número de aeronaves – Indicar o número de aeronaves se for mais do que uma. Nesse caso o indicativo na casa 7 será sempre o da aeronave que fará as comunicações ou o “líder”.

Tipo de Aeronave(s) (2 a 4 caracteres). Escrever o designador apropriado conforme especificado no Doc. 8643 da ICAO – Designadores de tipos de aeronaves. Se não tiver sido atribuído designador ao ultraleve, escrever **ULAC** (Ultra-Light Aircraft), ou se for mais do que um tipo de aeronave, escrever **ZZZZ** e especificar no ITEM 18.

Categoria da Aeronave (turbulência da esteira) (1 caractere).

L – Ligeiro, para indicar um tipo de aeronave com peso máximo à descolagem certificado para 7 000 Kg ou menos.

ITEM 10: Equipamento.

Equipamento de Radiocomunicações

V – VHF.

S – Standard (para o caso de se ter o equipamento necessário para o tipo de rota e de voo efetuado)

Se equipado com SSR escrever após a /

A – Transponder – Modo A (sem informação de altitude)

C – Transponder – Modo A e Modo C (com informação de altitude)

ITEM 13: Aeródromo de partida e hora (oito caracteres).

Escrever o Indicador de Lugar ICAO de quatro letras do aeródromo de partida. Se não tiver indicador atribuído, escrever **ZZZZ** e especificar no Item 18 o nome do aeródromo ou local procedido de DEP/.

Hora – Indicar a hora estimada de início de rolagem para a descolagem.

ITEM 15: Velocidade, nível e Rota.

Indicar a velocidade de cruzeiro inicial tal como adiante referido em (a), e o nível de cruzeiro inicial tal como adiante referido em (b) sem qualquer intervalo, a seguir escrever depois da seta a descrição da rota como referido em (c).

a) Velocidade de cruzeiro (máximo cinco caracteres).

Indicar a velocidade ar verdadeira (VAV) relativa à primeira parte ou à totalidade do voo em cruzeiro expressa em Km/h (designado por **K**), seguido de quatro algarismos (ex. K0180) ou em Nós (designado por **N**) seguido de quatro algarismos (N0095).

b) Nível de cruzeiro (máximo cinco caracteres).

Indicar o nível de cruzeiro previsto para a primeira parte ou totalidade da rota expresso do modo seguinte:

Nível de voo – Escrever um **FL** seguido de três algarismos (ex. FL065)

Altitude em centenas de pés – Escrever um **A** seguido de três algarismos (A045)

Para os voos VFR não controlados escrever as letras VFR, mas apenas quando se voe fora do espaço aéreo controlado.

c) Rota (incluindo alterações de velocidade e/ou nível. Escrever a sigla DCT (direto) seguindo-se do próximo ponto da rota com designador codificado (de cinco caracteres) ou, se não houver designador atribuído, indicar graus e minutos (onze caracteres).

Quatro algarismos indicando a latitude em graus e em dezenas e unidades de minutos, seguido de **N** (Norte) ou **S** (Sul) e depois cinco Algarismos indicando a longitude em graus e dezenas e unidades de minutos, seguido de **E** (Este) ou **W** (Oeste). O número exato de algarismos deverá ser completado, quando necessário, com a inserção de zeros (ex. 3846N00908W).

Entre pontos sucessivos, deverá escrever-se a sigla DCT, a não ser que ambos os pontos estejam definidos por coordenadas geográficas.

Nota: Existe em Portugal um documento com vários pontos de cinco letras que pode e deve ser utilizado para este tipo de preenchimento.

Mudança de velocidade ou nível.

O ponto onde a velocidade sofrerá uma alteração (5% VAV) ou o nível de cruzeiro for mudado, expresso exatamente tal como referido atrás, seguido de uma barra diagonal (/), da velocidade de cruzeiro e do nível de cruzeiro expresso exatamente tal como referido em a) ou b) atrás e sem qualquer espaço entre ambos, ainda que seja apenas alterado um destes valores.

Ex. DCT 3848N00900W / N0085A035 / 3857N00900W

Subida de cruzeiro (máximo vinte e oito caracteres).

A letra **C** seguida de uma barra diagonal; depois o ponto em que se iniciará a subida de cruzeiro, seguida de uma barra diagonal (/); depois a velocidade que será mantida durante subida de cruzeiro, seguida de dois níveis que definem a camada a utilizar durante a subida de cruzeiro, ou então o nível acima do qual se verificará a subida de cruzeiro seguido das letras PLUS, sem qualquer espaço de intervalo.

Ex. C/3848N 00900W / N0080A035A045

ITEM 16: Aeródromo de destino e tempo estimado (oito caracteres).

Escrever o indicador do lugar de quatro letras atribuído pela ICAO ao aeródromo de destino, sem qualquer espaço de intervalo, do tempo total estimado do voo, ou, se o aeródromo de destino não tiver indicador ICAO, escrever as letras **ZZZZ** seguido, sem qualquer espaço de intervalo, do tempo total estimado, devendo especificar-se no item 18 o nome do aeródromo precedido de **DEST/**.

Aeródromo(s) Alternante(s) – Escrever o(s) código(s) ICAO de quatro letras de não mais de dois aeródromos alternantes, separados por um espaço. Se não tiver identificador ICAO, escrever **ZZZZ** e especificar na item 18 precedido de **ALTN/**.

ITEM 18: Outras informações.

Casa apropriada para escrever quaisquer outras informações necessárias, segundo a ordem de preferência a seguir e sob a forma de abreviaturas apropriadas, seguidas de uma barra diagonal e da informação a ser registada:

REG/ - Escrever as marcas de matrícula da aeronave, se aquelas forem diferentes da identificação da aeronave já referida no item 7.

TYP/ - Escrever o(s) tipo(s) de aeronave procedido, se necessário, pelo número destas, no caso de ter sido inserido no item 9 o grupo **ZZZZ**.

DEP/ - Escrever o nome do aeródromo de partida, se no item 13 tiver sido inserido o grupo **ZZZZ**.

DEST/ - Escrever o nome do aeródromo de destino, se no item 16 tiver sido inserido o grupo **ZZZZ**.

ALT / - Escrever o nome do(s) aeródromo(s) alternante(s), se no item 16 tiver sido inserido o grupo **ZZZZ**.

RMK/ - Escrever em linguagem clara quaisquer outras anotações, quando prescrito pela autoridade ATS apropriada, ou quando se julgue necessário.

ITEM 19: Informações suplementares.

Autonomia – A seguir à letra E/, indicar a quantidade de combustível a bordo, expressa em horas e minutos por meio de um grupo de quatro algarismos.

Pessoas a Bordo – A seguir a P/ escrever o número total de pessoas a bordo, Escrever TBN (To Be Notified) se o número de pessoas for desconhecido na altura do preenchimento.

R/ - Riscar todos os campos que não estiverem presentes a bordo, (frequências de emergência)

S/ - Riscar todos os indicadores se não existir a bordo qualquer equipamento de sobrevivência.

J/ Riscar todos os indicadores se não existir a bordo qualquer tipo de coletes de salvação. Riscar L se os coletes de salvação não estiverem equipados com luzes. Riscar F se os coletes não estiverem providos de fluorescência. Riscar U ou V ou ambos, tal como em R/ acima, para indicar as possibilidades de comunicação rádio dos coletes de salvamento, se houver.

D/ - Riscar os indicadores D e C se não existirem a bordo barcos salva-vidas, ou escrever o número de barcos salva-vidas que existirem e a capacidade total em pessoas. Riscar o indicador C se os barcos salva-vidas não forem cobertos, e indicar a cor dos mesmos.

A/ - Escrever a cor da aeronave e as marcas significativas.

N/ - Riscar o indicador N se não houver observações, ou indicar qualquer equipamento de sobrevivência existente a bordo, ou quaisquer outras informações referentes a equipamentos de sobrevivência.

C/ - Escrever o nome do piloto comandante.

1	010 07 03 02 Serviço de Controle de Área
----------	---

Separação vertical e horizontal do tráfego aéreo controlado nas várias classes do espaço aéreo.

A separação vertical e horizontal deve ser assegurada:

- Entre todos os voos nos espaços aéreos de classe A e B;
- Entre voos IFR nos espaços aéreos classe C, D e E;
- Entre voos IFR e voos VFR nos espaços aéreos classe C;
- Entre voos IFR e voos VFR especiais; e
- Entre voos VFR especiais e quando assim prescrito pela autoridade ATS competente;

Separação Vertical.

A separação vertical obtém-se instruindo as aeronaves para voarem a níveis diferentes, expressos em termos de níveis de voo ou altitudes, em termos de altitudes quando na (ou abaixo) altitude de transição, e em termos de níveis de voo quando no (ou acima) nível de transição, usando para tal procedimentos de acerto altímetro prescritos.

Separação Vertical Mínima.

A separação vertical mínima deve ser de 2.000' para voos abaixo de 29.000'. Níveis superiores as leis são outras, mas estes níveis não nos interessam pois não voamos neles.

Separação Horizontal.

A separação horizontal para voos VFR não está estabelecida sendo que, as aeronaves operando em condições VMC deverão manter a sua própria separação horizontal mínima. Só a pedido é que o Controle Aéreo providencia separação a aeronaves VFR como atrás já foi dito.

3 | Procedimentos dos pilotos em condições e falha de comunicações.

Quando uma aeronave em voo VFR, se encontra perante uma situação de falha de comunicações, deverá tomar as seguintes medidas;

- a) Prosseguir o voo em condições meteorológicas de voo visual
- b) Tentar contactar outras aeronaves na mesma frequência
- c) Tentar emissão noutra frequência apropriada
- d) Introduzir o código 7600 no Transponder
- e) Tentar uma chamada na frequência de emergência (121.50)
- f) Continuar a transmitir “às cegas” na frequência inicial
- g) Aterrizar no aeródromo apropriado mais próximo
- h) Relatar a sua chegada pelos meios mais rápidos ao órgão de controlo do tráfego aéreo apropriado.**

1 | 010 07 03 02 Ações a tomar pela unidade de controlo de tráfego aéreo.

As ações a serem tomadas pelos órgãos ATC quando incapazes de manter comunicações nos dois sentidos com uma aeronave a operar numa área de controlo ou zona de controlo devem ser as que se seguem.

Logo que é sabido que a comunicação nos dois sentidos falhou, devem ser tomadas as ações para confirmar se a aeronave é capaz de receber transmissões do órgão ATC, solicitando-lhe que execute uma manobra específica que possa ser observada por radar ou para transmitir, se possível, um sinal específico de modo a acusar a receção.

3 | 010 07 03 03 Serviço de Controlo de Aproximação.

Procedimentos de Aeronaves a descolar.

Pode ser sugerido a uma Aeronave na descolagem utilizar uma direção de descolagem que não seja face ao vento. É da responsabilidade do piloto-comandante de uma aeronave decidir entre fazer tal descolagem ou esperar por uma descolagem normal na direção correta.

Autorizações para aeronaves a descolar e para subir mantendo separação própria quando em VMC.

Quando requerido pela aeronave e se assim prescrito pela autoridade ATS competente, uma aeronave a descolar pode ser autorizada a subir, sujeita a manter separação própria e permanecendo em VMC, até uma hora especificada, uma altitude, ou até um local especificado se os reportes indicarem que isso é possível.

Autorização para descer sujeita a manter separação própria quando em VMC.

Quando requerido pela aeronave e se assim prescrito pela autoridade ATS competente, uma aeronave a chegar pode ser autorizada a descer sujeita a manter separação própria e mantendo VMC se os reportes indicarem que isso é possível.

Aproximação Visual.

Deve ser garantida separação entre uma aeronave autorizada a fazer aproximação visual e outra a chegar ou a partir.

3 010 07 03 04 Serviço de Controlo de Aeródromo.

Generalidades.

Como a vista do posto de pilotagem de uma aeronave é normalmente restrita, o controlador deve assegurar instruções e informações que ajudem o piloto a detetar, reconhecer, e visualizar perfeitamente outro tráfego.

Controlo de Aeronaves na rolagem.

- a) Exceto conforme previsto no parágrafo seguinte ou conforme prescrito pela autoridade ATS competente, as aeronaves não devem ser autorizadas a manter posição mais perto da pista em uso do que a posição de espera.
- b) Não deve ser permitido às aeronaves manter posição no fim da aproximação da pista, sempre que outra aeronave está a fazer uma aterragem, até que a aeronave a aterrar tenha passado o ponto de espera pretendida.

As posições descritas no gráfico abaixo, são as posições onde normalmente se recebem autorizações da torre de controlo. As aeronaves devem ser observadas cuidadosamente na sua aproximação a estes pontos, de forma a que as autorizações apropriadas lhes sejam dadas sem demora. Sempre que praticável, as autorizações devem ser transmitidas sem esperar a chamada inicial da aeronave.

Posição 1. A aeronave inicia a chamada para rolagem. Deve ser dada a pista em uso e instruções de rolagem pela torre.

Posição 2. A aeronave deverá manter esta posição se tiver tráfego na final. A experiência do motor deverá ser efetuada neste local.

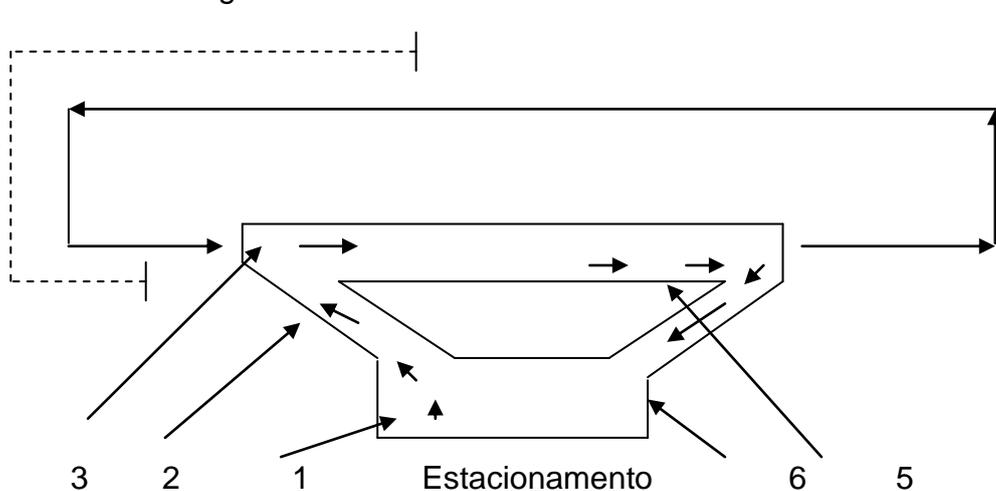
Posição 3. A autorização de descolagem deve ser dada nesta posição, se não tiver sido dada na posição 2.

Posição 4. A autorização para aterrar deve ser dada aqui quando praticável.

Posição 5. A autorização para rolar para o estacionamento deve ser dada aqui.

Posição 6. Informação de estacionamento deve ser dada aqui se necessário.

4 Circuito de aterragem.



Controlo do tráfego no circuito de tráfego.

Prioridade para aterragem

Em caso de emergência pode ser necessário, no interesse da segurança, a uma aeronave entrar no circuito de tráfego e efetuar uma aterragem sem a autorização adequada. Os controladores devem reconhecer as possibilidades de ação de emergência e prestar toda a assistência possível.

3	010 07 03 05 Serviços de Informação de voo e Alerta.
----------	---

Serviço de Informação de Voo.

Informações do progresso atual dos voos, incluindo os dos balões livres sobre alçada dos serviços de informação de voo ou de controle de tráfego aéreo devem ser;

- a) Gravados pelas unidades do serviços ATS que sirva a região de informação de voo, no qual o tráfego esteja a voar de forma a que possa estar disponível para referência se pedido para ações de busca e salvamento.
- b) Transmitidas pelas unidades do serviço de tráfego aéreo que receberam a informação, para outras unidades do serviço de tráfego aéreo relacionadas com o voo.

Ver também 010 07 01 03.

Serviço de Alerta.

Quando pedido pelo órgão ATS apropriado, de modo a ser facilitado a prestação do serviço de alerta e busca e salvamento, uma aeronave antes de entrar ou a operar em determinadas áreas deverá cumprir com o descrito no Anexo 2 capítulo 3, relacionado com a submissão, cumprimento, mudança ou encerramento do plano de voo.

Adicionalmente ao acima referido, uma aeronave equipada com comunicações bilaterais, deve reportar durante o período que vai dos vinte aos quarenta minutos seguintes ao ultimo contacto, de forma a indicar que o voo está a decorrer de acordo com o planeado, esse reporte deve conter a identificação da aeronave e as palavras “Operações Normais”.

Ver também 010 07 01 04.

2	010 07 03 06 Serviço de Radar.
----------	---------------------------------------

Capacidades do sistema de Radar.

As informações disponíveis para serem apresentadas ao controlador, incluem indicação da posição radar, informação de mapa radar, e quando disponíveis, informação do SSR Modo A e Modo C.

O sistema de radar deve disponibilizar uma atualização contínua das informações radar, incluindo indicações da posição radar.

Os códigos 7700, 7600 e 7500 devem ser reservados internacionalmente para serem usados pelos pilotos que se encontrem em estados de emergência, falha de comunicações ou interferência ilegal, respetivamente.

O código 7000 deve ser introduzido sempre que descolar de um aeródromo em que não seja prestado serviço ATS.

Intencionalmente deixada em branco