



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 16\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS				
As três séries . . .	Ano	850\$	Semestre	450\$
A 1.ª série		840\$		180\$
A 2.ª série		340\$		180\$
A 3.ª série		320\$		170\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Doc. n.º 365/70) — anual,				300\$
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo,				300\$
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio				

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

IMPrensa NACIONAL-CASA DA MOEDA

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao «Diário do Governo» desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco ou, na sua falta, a assinatura reconhecida na qualidade de responsável, salvo quando se trate de textos dimanados de cartórios notariais.

PRESIDENCIA DO CONSELHO

Secretaria-Geral

Declara-se, para os devidos efeitos, que na rectificação publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 9, de 11 de Janeiro de 1974, relativa a uma transferência de verbas no orçamento do Ministério da Economia, deve antes do fecho acrescentar-se o seguinte:

(e) Despacho de 4 de Dezembro de 1973. Acordo prévio em despacho de 6 de Dezembro de 1973.

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho, 14 de Janeiro de 1974. — O Secretário-Geral, *Diogo de Paiva Brandão*.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Declaração:

De ter sido rectificad a inserta no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 11 de Janeiro de 1974, relativa a uma transferência de verbas no orçamento do Ministério da Economia.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações:

Portaria n.º 53/74:

Approva o Regulamento sobre Regras do Ar.

Portaria n.º 54/74:

Approva o Regulamento sobre os Serviços de Tráfego Aéreo.

Ministério da Economia:

Portaria n.º 55/74:

Autoriza a Direcção-Geral dos Serviços Pecuários a microfilm a documentação que deve manter em arquivo e a proceder à inutilização dos respectivos originais.

Portaria n.º 56/74:

Mantém, para o ano de 1974, as disposições constantes da Portaria n.º 146/71, de 17 de Março, que fixa o contingente mensal de vinho comum tinto autorizado a entrar no arquipélago da Madeira.

MINISTÉRIOS DO ULTRAMAR E DAS COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 53/74

de 30 de Janeiro

O artigo 37.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, por carta publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 98, de 28 de Abril de 1948, obriga os Estados Contratantes a aplicar uniformemente as regras, normas e procedimentos internacionais relativos às aeronaves, pessoal especializado, rotas aéreas e serviços de apoio à navegação aérea que forem sendo adoptados ou alterados pela Organização da Aviação Civil Internacional, na forma de anexos à Convenção e que, nos termos do seu artigo 54.º, dela fazem parte integrante.

Nestas condições, e tendo sido ultimamente revisto o anexo 2 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aprovado pela Portaria n.º 13 320, de 20 de Julho de 1950:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Secretários de Estado da Administração Ultramarina e das Comunicações e Transportes, o seguinte:

1.º É aprovado o Regulamento sobre Regras do Ar anexo à presente portaria.

2.º Fica revogada a Portaria n.º 13 320, de 20 de Julho de 1950.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 11 de Janeiro de 1974. — O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Para ser publicada nos *Boletins Oficiais* de todas as províncias ultramarinas. — *Sacramento Monteiro*.

REGULAMENTO SOBRE REGRAS DO AR

(Anexo 2 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional)

Capítulo 1 — Definições

Nota. — Neste Regulamento, o termo «serviço» corresponde à noção de funções ou de serviço prestado; o termo «órgão» designa uma entidade administrativa encarregada de prestar um serviço.

Os termos abaixo indicados têm, nas Normas Internacionais sobre Regras do Ar, os significados seguintes:

Aeródromo. — Área definida na terra ou na água (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) destinada, total ou parcialmente, às chegadas, às partidas e ao movimento das aeronaves.

Aeródromo alternante. — Aeródromo especificado no plano de voo, para o qual uma aeronave pode divergir, quando se afigura desaconselhável aterrar no aeródromo de destino.

Nota. — O aeródromo alternante pode ser o aeródromo de partida.

Aeródromo controlado. — Aeródromo onde é prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

Nota. — O termo «aeródromo controlado» indica que é prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo, mas não implica necessariamente a existência de uma zona de *contrôle*. Uma zona de *contrôle* é indispensável para aeródromos onde o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo seja prestado aos voos IFR, mas não para aqueles onde o serviço seja prestado apenas aos voos VFR.

Aeronave. — Aparelho cuja sustentação na atmosfera provém de reacções do ar, excluída a reacção do ar na superfície terrestre.

Altitude. — Distância vertical entre um nível, um ponto, ou um objecto assimilado a um ponto, e o nível médio do mar.

Altitude de transição. — Altitude à qual, ou abaixo da qual, na vizinhança de um aeródromo, a posição vertical das aeronaves é indicada em termos de altitude.

Altura:

- 1) Distância vertical entre um nível, um ponto, ou um objecto assimilado a um ponto, e um nível de referência;

Nota. — O nível de referência pode ser especificado no texto ou numa nota explicativa da publicação em causa.

- 2) Dimensão vertical de um objecto.

Nota. — O termo «altura» pode também ser aplicado em sentido figurado a uma dimensão não vertical, como seja a altura de uma letra ou de um algarismo pintado numa pista.

Área de aterragem. — Parte da área de movimento destinada à aterragem e à descolagem das aeronaves.

Área de manobra. — Parte do aeródromo destinada à aterragem e à descolagem das aeronaves e ao movimento que se relaciona com a aterragem e com a descolagem, excluindo os parques de estacionamento.

Área de movimento. — Parte do aeródromo destinada ao movimento das aeronaves, incluindo a área de manobra e os parques de estacionamento.

Área de sinais. — Área num aeródromo destinada à exposição de sinais no solo.

Autoridade ATS competente. — A entidade apropriada que o Estado responsável pelos serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em questão tenha designado.

Autoridade competente:

- 1) Em caso de voo sobre o alto mar: a entidade apropriada do Estado de matrícula;
- 2) Em todos os outros casos: a entidade apropriada do Estado soberano do território sobrevoado.

Autorização do «contrôle» do tráfego aéreo. — Autorização para uma aeronave prosseguir em conformidade com o prescrito por um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo.

Nota 1. — Por comodidade, o termo «autorização do *contrôle* do tráfego aéreo», é muitas vezes abreviado para «autorização», quando o contexto torna clara a natureza dessa autorização.

Nota 2. — O termo abreviado «autorização» pode ser seguido pelas palavras «de rolagem», «de descolagem», «de partida», «de rota», «de aproximação» ou «de aterragem», para indicar a que fase do voo se refere a autorização do *contrôle* do tráfego aéreo.

Avião. — Aeródino com propulsão a motor, cuja sustentação em voo provém, principalmente, de reacções aerodinâmicas sobre superfícies que permanecem fixas em dadas condições de voo.

Caminho. — Projecção na superfície terrestre da trajectória de uma aeronave, cuja direcção e sentido, em qualquer ponto, são geralmente expressos em graus a contar do norte (geográfico, magnético ou de quadrícula).

Caminho de circulação. — Caminho definido num aeródromo terrestre e destinado à circulação das aeronaves no solo.

Centro de «contrôle» regional. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados nas regiões de *contrôle* sob a sua jurisdição.

Centro de informação de voo. — Órgão que presta o serviço de informação de voo e o serviço de alerta.

Classe de voo. — Indicação de que a aeronave necessita, ou não necessita, a aplicação de procedimentos especiais por parte dos órgãos de tráfego aéreo.

Condições meteorológicas de voo por instrumentos. — Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, de distância às nuvens, e de tecto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas de voo visual.

Nota. — Os mínimos para as condições meteorológicas de voo visual estão especificados no capítulo 4.

Condições meteorológicas de voo visual. — Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, de distância às nuvens, e de tecto de nuvens, iguais ou superiores a determinados mínimos.

Nota. — Os mínimos referidos estão especificados no capítulo 4.

Corredor aéreo. — Região de *contrôle*, ou parte de uma região de *contrôle*, em forma de corredor e dotada de ajudas rádio de navegação.

Espaço aéreo com serviço consultivo. — Termo genérico que compreende as regiões com serviço consultivo e as rotas com serviço consultivo.

Espaço aéreo controlado. — Espaço aéreo de dimensões definidas, onde é prestado o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados.

Espaço aéreo controlado (instrumentos e visual). — Espaço aéreo controlado onde só são permitidos voos IFR e voos VFR controlados.

Espaço aéreo controlado (só instrumentos). — Espaço aéreo controlado onde só são permitidos voos IFR.

Espaço aéreo controlado (visual isento). — Espaço aéreo controlado onde são permitidos voos IFR e voos VFR, mas onde os voos VFR não estão sujeitos a *contrôle*.

Estação aeronáutica. — Estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Uma estação aeronáutica pode, em certos casos, estar instalada num navio ou num satélite terrestre.

Hora estimada de aproximação. — Hora a que o ATC prevê que uma aeronave a chegar deixará o ponto de espera, após uma demora, para completar a sua aproximação e aterrar.

Nota. — A hora a que a aeronave deixará efectivamente o ponto de espera fica dependente da autorização de aproximação.

IFR. — Sigla utilizada para designar as regras de voo por instrumentos.

IMC. — Sigla utilizada para designar as condições meteorológicas de voo por instrumentos.

Limite de autorização. — Ponto até onde é válida uma autorização do *contrôle* do tráfego aéreo.

Linha de relato de posição. — Linha geográfica especificada, à qual pode ser referida a posição das aeronaves.

Membro da tripulação de condução. — Membro da tripulação, titular de uma licença, encarregado de funções essenciais à condução de uma aeronave durante o tempo de voo.

Níveis de voo. — Superfícies isobáricas referidas a determinado valor da pressão atmosférica, 1013,2 mb (29,92 polegadas de mercúrio), e separadas por intervalos de pressão especificados.

Nota 1. — Um altímetro de pressão calibrado de acordo com a atmosfera padrão:

- a) Quando acertado para o valor de QNH, indica a altitude;
- b) Quando acertado para o valor de QFE, indica a altura acima do nível de referência QFE;
- c) Quando acertado para a pressão de 1013,2 mb (29,92 polegadas de mercúrio), pode ser utilizado para indicar níveis de voo.

Nota 2. — Os termos «altura» e «altitude» usados na nota 1 correspondem a alturas e altitudes determinadas por altímetro, e não geométricas.

Nível. — Termo genérico, relativo à posição vertical de uma aeronave em voo, que designa, conforme o caso, a altura, a altitude ou o nível de voo.

Nível de cruzeiro. — Nível a que uma aeronave se mantém durante parte apreciável do voo.

Órgão de «contrôle» do tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende os centros de *contrôle* regional, as secções de *contrôle* de aproximação e as torres de *contrôle* de aeródromo.

Órgão de tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende os centros de informação de voo, os órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo e os postos dos serviços de tráfego aéreo.

Parque de estacionamento. — Área definida num aeródromo terrestre onde as aeronaves embarcam e desembarcam passageiros ou carga, se reabastecem de combustível, estacionam e recebem manutenção.

Piloto-comandante. — Piloto responsável pela condução e segurança de uma aeronave durante o tempo de voo.

Pista. — Superfície rectangular definida num aeródromo terrestre, preparada para servir, no sentido de comprimento, para aterragens e descolagens de aeronaves.

Plano de voo. — Conjunto de determinadas informações fornecidas aos órgãos de tráfego aéreo, relativas a um voo, ou a parte de um voo, projectado.

Plano de voo apresentado. — O plano de voo, tal como foi apresentado a um órgão ATS pelo piloto ou pelo seu representante, sem quaisquer alterações ulteriores.

Plano de voo em vigor. — O plano de voo, incluindo eventuais alterações decorrentes de autorizações ulteriores.

Ponto de relato de posição. — Lugar geográfico especificado, ao qual pode ser referida a posição das aeronaves.

Posto dos serviços de tráfego aéreo. — Órgão destinado a receber os relatos referentes aos serviços de tráfego aéreo e os planos de voo apresentados antes da partida.

Nota. — Um posto dos serviços de tráfego aéreo pode ser um órgão separado ou estar combinado com outro órgão já existente, por exemplo outro órgão de tráfego aéreo ou um órgão de informação aeronáutica.

Procedimento de aproximação por instrumentos. — Conjunto de manobras predeterminadas, que permitem às aeronaves, em condições de voo por instrumentos, evolucionar de modo ordenado desde o começo da aproximação inicial até à aterragem, ou até um ponto a partir do qual possam efectuar uma aterragem visual.

Nota. — Usa-se aqui o termo «condições de voo por instrumentos» de preferência a «condições meteorológicas de voo por instrumentos», porque este último se refere às condições meteorológicas que obrigam a efectuar o voo de acordo com as regras de voo por instrumentos mas não implica necessariamente que o piloto conduza a aeronave unicamente a partir das indicações dos instrumentos, como se pretende seja o caso na presente definição.

Publicação de informação aeronáutica. — Publicação oficial, editada ou mandada editar por um Estado, que contém informações aeronáuticas de carácter duradouro e essenciais à navegação aérea.

Região com serviço consultivo. — Espaço aéreo definido no interior de uma região de informação de voo onde é prestado o serviço consultivo do tráfego aéreo.

Região de «contrôle». — Espaço aéreo controlado, cujo limite inferior está situado acima da superfície terrestre.

Região de «contrôle» terminal. — Região de *contrôle* normalmente estabelecida na confluência de rotas ATS, próximo de aeródromos importantes.

Região de informação de voo. — Espaço aéreo de dimensões definidas onde são prestados o serviço de informação de voo e o serviço de alerta.

Rota ATS. — Rota destinada a encaminhar o tráfego conforme necessário à prestação dos serviços de tráfego aéreo.

Nota. — Usa-se o termo «rota ATS» para designar, indiferentemente, os corredores aéreos, as rotas com serviço consultivo, as rotas controladas e não controladas, as rotas de chegada e de partida, etc.

Rota com serviço consultivo. — Rota no interior de uma região de informação de voo onde é prestado serviço consultivo do tráfego aéreo.

Rumo. — Direcção e sentido em que está apontado o eixo longitudinal de uma aeronave, geralmente expresso em graus a contar do norte (geográfico, magnético, de bússola ou de quadrícula).

Secção de «contrôle» de aproximação. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados a chegar a um ou vários aeródromos, ou a partir desses aeródromos.

Serviço consultivo do tráfego aéreo. — Serviço prestado com a finalidade de assegurar, na medida do possível, a separação entre as aeronaves com plano de voo IFR em espaço aéreo com serviço consultivo.

Serviço de alerta. — Serviço prestado com a finalidade de alertar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade dos serviços de busca e salvamento, e de prestar a esses organismos a cooperação necessária.

Serviço de «contrôle» de aeródromo. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado ao tráfego de aeródromo.

Serviço de «contrôle» de aproximação. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado aos voos controlados a chegar e a partir.

Serviço de «contrôle» do tráfego aéreo. — Serviço prestado com a finalidade de:

- 1) Evitar colisões:
 - a) Entre aeronaves; e
 - b) Entre aeronaves e obstáculos nas áreas de manobra; e
- 2) Manter um escoamento ordenado e expedito do tráfego aéreo.

Serviço de «contrôle» regional. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado aos voos controlados nas regiões de *contrôle*.

Serviço de informação de voo. — Serviço prestado com a finalidade de fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos.

Serviço de tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende o serviço de informação de voo, o serviço de alerta, o serviço consultivo do tráfego aéreo, o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, o serviço de *contrôle* regional, o serviço de *contrôle* de aproximação e o serviço de *contrôle* de aeródromo.

Tecto de nuvens. — Altura acima do solo ou da água da mais baixa camada de nuvens abaixo de 6000 m (20 000 pés), que cobre mais de metade do céu.

Torre de «contrôle» de aeródromo. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

Tráfego aéreo. — Conjunto das aeronaves em voo e das aeronaves que operam nas áreas de manobra dos aeródromos.

Tráfego de aeródromo. — Conjunto do tráfego na área de manobra de um aeródromo e das aeronaves em voo na vizinhança desse aeródromo.

Nota. — Consideram-se na vizinhança de um aeródromo as aeronaves que se encontram no circuito de tráfego desse aeródromo, ou a entrar no circuito ou a sair dele.

Visibilidade. — Possibilidade, em função das condições atmosféricas e expressa em unidades de comprimento, de ver e identificar, de dia, objectos notáveis não iluminados, e, de noite, objectos notáveis iluminados.

Visibilidade em voo. — Visibilidade para a frente, a partir do posto de pilotagem de uma aeronave em voo.

Visibilidade no solo. — Visibilidade num aeródromo, comunicada por um observador qualificado.

VFR. — Sigla utilizada para designar as regras de voo visual.

VMC. — Sigla utilizada para designar as condições meteorológicas de voo visual.

Voo acrobático. — Manobras efectuadas intencionalmente por uma aeronave, que envolvem mudanças bruscas de atitude, atitudes anormais ou variações anormais de velocidade.

Voo controlado. — Qualquer voo que receba serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

Voo IFR. — Voo efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos.

Voo VFR. — Voo efectuado de acordo com as regras de voo visual.

Voo VFR controlado. — Voo controlado que se efectua de acordo com as regras de voo visual.

Voo VFR especial. — Voo VFR controlado, autorizado pelos órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo, a operar numa zona de *contrôle* em condições meteorológicas inferiores às condições meteorológicas de voo visual.

Zona de «contrôle». — Espaço aéreo controlado desde a superfície terrestre até um limite superior especificado.

Zona de tráfego de aeródromo. — Espaço aéreo de dimensões definidas, estabelecido em torno de um aeródromo para protecção do tráfego de aeródromo.

Zona perigosa. — Espaço aéreo de dimensões definidas, onde podem ter lugar, em períodos especificados, actividades perigosas para o voo das aeronaves.

Zona proibida. — Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, onde está proibido o voo das aeronaves.

Zona restrita. — Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, onde o voo das aeronaves está subordinado a condições especificadas.

Capítulo 2 — Domínio de aplicação das regras do ar

2.1 — Aplicação territorial das regras do ar.

2.1.1 — As regras do ar aplicam-se às aeronaves com as marcas de nacionalidade e de matrícula dos Estados Contratantes, onde quer que se encontrem, na medida em que não contrariem as regras publicadas pelo Estado que tem jurisdição sobre o território sobrevoado.

Nota. — O Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional decidiu, ao adoptar o Anexo 2 em Abril de 1948 e a emenda 1 ao dito Anexo em Novembro de 1951, que o anexo constitui regras relativas ao voo e às manobras das aeronaves no âmbito do artigo 12 da Convenção. Portanto, estas regras aplicam-se sem excepção no alto mar.

2.1.2 — Os Estados Contratantes, salvo declaração em contrário devidamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional, são supostos ter concordado, pelo que respeita às aeronaves com as marcas da sua nacionalidade, com o seguinte:

Nos casos de sobrevoos das regiões do alto mar onde um Estado Contratante aceitou, em consequência de um acordo regional de navegação aérea, a responsabilidade de assegurar os serviços de tráfego aéreo, a «autoridade ATS competente» mencionada neste Anexo é a entidade apropriada que esse Estado tenha designado.

Nota. — A expressão «acordo regional de navegação aérea» designa um acordo aprovado pelo Conselho da OACI, normalmente sob proposta de uma reunião regional de navegação aérea.

2.2 — Observância das regras do ar.

A condução das aeronaves, quer em voo, quer na área de manobras de um aeródromo, far-se-á de acordo com as regras gerais, e, quando em voo, também de acordo com:

- a) As regras de voo visual; ou
- b) As regras de voo por instrumentos.

Nota. — Um piloto pode decidir voar de acordo com as regras de voo por instrumentos em condições meteorológicas de voo visual, ou a tal ser solicitado pela autoridade ATS competente.

2.3 — Responsabilidade pela observância das regras do ar.

2.3.1 — Responsabilidade do piloto-comandante.

O piloto-comandante de uma aeronave, quer esteja ou não a pilotar, será responsável pela condução dessa

aeronave de acordo com as regras do ar, salvo quando circunstâncias excepcionais exigirem procedimentos diferentes, por razões de segurança.

2.3.2 — Acção antes do voo.

Antes de empreender um voo, o piloto-comandante de uma aeronave deve inteirar-se de todas as informações disponíveis, úteis ao voo projectado. Para voos que saiam da vizinhança do aeródromo e para todos os voos IFR, a acção antes do voo compreenderá o estudo atento das mais recentes observações e previsões meteorológicas disponíveis, tendo em consideração as necessidades de combustível e a possibilidade de alternar no caso de o voo não poder efectuar-se conforme planeado.

2.4 — Autoridade do piloto-comandante.

O piloto-comandante de uma aeronave tem autoridade suprema para decidir da utilização da aeronave enquanto a tiver sob o seu comando.

2.5 — Uso de bebidas alcoólicas, narcóticos ou drogas.

Ninguém deve pilotar uma aeronave ou exercer funções de membro da tripulação de condução sob a influência de bebidas alcoólicas ou de quaisquer narcóticos ou drogas susceptíveis de comprometer o seguro desempenho das suas funções.

Capítulo 3 — Regras gerais

3.1 — Protecção de pessoas e bens.

3.1.1 — Negligência ou imprudência na condução das aeronaves.

Nenhuma aeronave deve ser conduzida de forma negligente ou imprudente que possa constituir perigo para a vida ou bens de terceiros.

3.1.2 — Alturas mínimas.

Salvo por necessidades da descolagem e da aterragem, ou com permissão da autoridade competente, as aeronaves não devem sobrevoar zonas urbanas e outros aglomerados de grande densidade, ou concentrações de pessoas ao ar livre, salvo a uma altura que, em caso de emergência, lhes permita aterrar sem demasiado risco para as pessoas ou bens à superfície.

Nota. — Ver § 4.4, quanto a alturas mínimas para voos VFR, e § 5.1.2, quanto a níveis mínimos para voos IFR.

3.1.3 — Níveis de cruzeiro.

Os níveis de cruzeiro a que um voo ou parte de um voo deve ser conduzido serão expressos em:

- a) Níveis de voo, no caso de voos em rota no, ou acima do, mais baixo nível de voo utilizável;
- b) Altitudes, no caso de voos em rota abaixo do mais baixo nível de voo utilizável, e, conforme aplicável, no caso de voos a chegar e a partir abaixo da altitude de transição;

salvo disposições em contrário baseadas num acordo regional de navegação aérea, ou prescritas pelo Estado que tem jurisdição sobre o território sobrevoado.

Nota 1. — O sistema de níveis de voo está prescrito nos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea — Operação de Aeronaves (Doc. 8168 — OPS/611).

Nota 2. — A expressão «acordo regional de navegação aérea» designa um acordo aprovado pelo Conselho da OACI, normalmente sob proposta de uma reunião regional de navegação aérea.

3.1.4 — Lançamento de objectos ou pulverizações.

Nada será lançado, mesmo em estado pulverizado, de uma aeronave em voo, salvo nas condições prescritas pela autoridade competente e da maneira indicada nas informações, recomendações e/ou autorizações aplicáveis do órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.1.5 — Reboques.

Nenhuma aeronave deve rebocar objectos ou outras aeronaves, salvo nas condições prescritas pela autoridade competente e da maneira indicada nas informações, recomendações e/ou autorizações aplicáveis do órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.1.6 — Descidas em pára-quadras.

As descidas em pára-quadras, salvo em caso de emergência, só podem ser efectuadas nas condições prescritas pela autoridade competente e da maneira indicada nas informações, recomendações e/ou autorizações aplicáveis do órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.1.7 — Voo acrobático.

Nenhuma aeronave deve efectuar manobras acrobáticas, salvo nas condições prescritas pela autoridade competente e da maneira indicada nas informações, recomendações e/ou autorizações aplicáveis do órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.1.8 — Zonas proibidas e zonas restritas.

Nenhuma aeronave deve voar em zonas proibidas ou restritas cujos detalhes tenham sido devidamente difundidos, salvo em conformidade com as respectivas restrições ou com permissão do Estado sobre cujo território essas zonas estão estabelecidas.

3.2 — Prevenção de colisões.

Nota. — É importante manter a bordo das aeronaves em voo ou em movimento na área de manobra de um aeródromo uma vigilância permanente a todo e qualquer risco potencial de colisão.

3.2.1 — Proximidade.

3.2.1.1 — Uma aeronave não deve operar tão próximo de outra aeronave que daí possa resultar risco de colisão.

3.2.1.2 — As aeronaves não devem voar em formação, salvo acordo prévio.

3.2.2 — Prioridade de passagem.

A aeronave que tem prioridade de passagem deve manter o rumo e a velocidade, mas as presentes regras de modo algum dispensam o piloto-comandante da obrigação de tomar as medidas mais convenientes para evitar uma colisão. A aeronave que, de acordo com as presentes regras, tenha obrigação de dar livre passagem a outra aeronave não deve passar-lhe por cima, por baixo ou pela frente, salvo a boa distância.

3.2.2.1 — Aproximação de frente.

Quando duas aeronaves se aproximam de frente, ou quase de frente, e há perigo de colisão, ambas devem desviar-se para a sua direita.

3.2.2.2 — Rotas convergentes.

Quando duas aeronaves seguem rotas convergentes, sensivelmente ao mesmo nível, aquela que vir a outra à sua direita deve dar-lhe passagem, salvo nos seguintes casos:

- a) Os aeródinos com motor devem dar passagem aos dirigíveis, aos planadores e aos balões;

- b) Os dirigíveis devem dar passagem aos planadores e aos balões;
- c) Os planadores devem dar passagem aos balões;
- d) As aeronaves com motor devem dar passagem às que reboquem outras aeronaves ou objectos.

3.2.2.3 — Ultrapassagem.

Uma aeronave ultrapassa outra quando dela se aproxima pela retaguarda, segundo uma trajectória que forma um ângulo inferior a 70° com o plano de simetria desta última, isto é, numa posição tal, em relação à outra aeronave, que lhe não permita avistar, durante a noite, qualquer das luzes de posição especificadas no § 1.1.1, alíneas a) ou b), do apêndice B. A aeronave a ser ultrapassada tem prioridade de passagem, e a que ultrapassa, quer esteja a subir, a descer, ou em voo horizontal, afastar-se-á do caminho da outra, desviando-se para a direita. Nenhuma posição ulterior da posição relativa das duas aeronaves dispensa a que ultrapassa desta obrigação, até que tenha completado a ultrapassagem e se haja distanciado.

3.2.2.4 — Aterragem.

3.2.2.4.1 — As aeronaves em voo, ou operando em terra ou na água, devem dar passagem às que estão a aterrar ou nas últimas fases de uma aproximação.

3.2.2.4.2 — Quando dois ou mais aeródinos se aproximam de um aeródromo para aterrar, os que se encontram a nível mais alto devem dar passagem aos que estiverem a nível mais baixo, mas estes últimos não devem aproveitar-se desta regra para se colocarem à frente de outro que esteja nas últimas fases de uma aproximação, nem para o ultrapassar. Todavia, os aeródinos com motor devem dar passagem aos planadores.

3.2.2.4.3 — Aterragem de emergência.

Uma aeronave que tenha conhecimento de que outra é forçada a aterrar deve dar-lhe passagem.

3.2.3 — Luzes a usar pelas aeronaves.

Entre o pôr e o nascer do Sol, ou durante qualquer outro período entre o pôr e o nascer do Sol fixado pela autoridade ATS competente, todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobra de um aeródromo devem usar as luzes indicadas no apêndice B e não devem usar quaisquer outras luzes que possam confundir-se com aquelas.

Nota. — Ver § 3.2.6.2, quanto a aeronaves flutuando na água.

3.2.4 — Voo por instrumentos simulado.

Uma aeronave só deve operar em condições simuladas de voo por instrumentos quando:

- a) Esteja equipada com comandos duplos em perfeito estado de funcionamento, e
- b) Um piloto qualificado para essa aeronave ocupe aos comandos um lugar que lhe permita intervir como piloto de segurança, substituindo quem conduz a aeronave em condições simuladas de voo por instrumentos. O piloto de segurança deve ter visibilidade adequada para a frente e para os lados, ou estar em comunicação com um observador competente que ocupe a bordo uma posição com uma visibilidade que complete, de modo satisfatório, a do piloto de segurança.

3.2.5 — Operação de aeronaves num aeródromo ou na sua vizinhança.

3.2.5.1 — Uma aeronave que opere num aeródromo ou na sua vizinhança, quer se encontre ou não numa zona de tráfego de aeródromo, deve:

- a) Estar atenta ao tráfego de aeródromo, a fim de evitar colisões;
- b) Integrar-se no circuito de tráfego das outras aeronaves ou manter-se afastada dele;
- c) Realizar todas as voltas para a esquerda, quando em aproximação para aterragem e depois da descolagem, salvo instruções em contrário;
- d) Aterrar e descolar face ao vento, salvo se a segurança, a configuração das pistas ou razões de tráfego aéreo impuserem outra direcção.

Nota 1. — Ver § 3.5.5.1.

Nota 2. — Nas zonas de tráfego de aeródromo podem vigorar regras adicionais.

3.2.6 — Operação de aeronaves flutuando na água.

Nota. — Além do disposto nos §§ 3.2.6.1 e 3.2.6.2 deste Anexo, podem ser aplicáveis, em certos casos, algumas partes do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, elaborado pela Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Londres, 1960).

3.2.6.1 — Quando duas aeronaves, ou uma aeronave e um navio, se aproximam um do outro e há risco de colisão, as aeronaves devem actuar com precaução tendo em conta as circunstâncias e as possibilidades de manobra das aeronaves ou do navio.

3.2.6.1.1 — Rotas convergentes.

Uma aeronave que tem outra aeronave ou um navio à sua direita deve dar-lhe passagem, mantendo boa distância.

3.2.6.1.2 — Aproximação de frente.

Uma aeronave que se aproxima de frente, ou quase de frente, de outra aeronave ou de um navio deve alterar o rumo para a direita, mantendo boa distância.

3.2.6.1.3 — Ultrapassagem.

A aeronave ou o navio que estão sendo ultrapassados têm prioridade de passagem, e a aeronave que ultrapassa deve alterar o rumo, mantendo boa distância.

3.2.6.1.4 — Amaragem e descolagem.

As aeronaves ao amarar ou descolar da água devem manter-se, na medida do possível, a boa distância de todos os navios, evitando prejudicar a sua navegação.

3.2.6.2 — Luzes a usar pelas aeronaves flutuando na água.

Entre o pôr e o nascer do Sol, ou durante qualquer outro período entre o pôr e o nascer do Sol fixado pela autoridade competente, todas as aeronaves flutuando na água devem usar as luzes indicadas no § 2 do apêndice B, salvo numa zona que seja objecto de isenção especial e não devem usar quaisquer outras luzes que possam confundir-se com aquelas.

Nota. — A alínea b) da regra 1 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar especifica *inter alia* que as regras relativas às luzes são aplicáveis entre o pôr e o nascer do Sol. Portanto, períodos mais curtos estabelecidos entre o pôr e o nascer do Sol, de acordo com o § 3.2.6.2, não podem ter aplicação nas regiões onde vigore o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, como seja, por exemplo, o alto mar.

3.3 — Informações sobre os voos.

3.3.1 — Planos de voo.

3.3.1.1 — Apresentação de plano de voo.

3.3.1.1.1 — As informações a prestar aos órgãos de tráfego aéreo, em relação a um voo projectado ou a parte dele, devem ser prestadas sob a forma de um plano de voo.

3.3.1.1.2 — Obrigatoriedade de apresentar plano de voo.

3.3.1.1.2.1 — É obrigatória a apresentação de um plano de voo antes de se efectuar:

- a) Qualquer voo, ou parte de um voo, ao qual deva ser prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo;
- b) Qualquer voo IFR em espaço aéreo com serviço consultivo, ou noutras porções do espaço aéreo, conforme o exigirem os serviços de tráfego aéreo;
- c) Qualquer voo em, ou para, determinadas regiões, ou em determinadas rotas, onde a autoridade ATS competente o exija, para facilitar o serviço de alerta e os serviços de busca e salvamento;
- d) Qualquer voo que atravesse fronteiras internacionais.

Nota. — Usa-se o termo «plano de voo» para indicar tanto a informação completa de todos os itens compreendidos na descrição do plano de voo, cobrindo todo o voo, como a informação parcial exigida para obter uma autorização para uma pequena parte de um voo, como seja atravessar um corredor aéreo, descolar de um aeródromo controlado, ou nele aterrar.

3.3.1.1.2.2 — Salvo disposições em contrário da autoridade ATS competente, para voos com carácter de repetência, os planos de voo devem ser apresentados no posto dos serviços de tráfego aéreo antes da partida, ou a outro órgão de tráfego aéreo apropriado durante o voo.

3.3.1.1.2.3 — Salvo disposições em contrário da autoridade ATS competente, os planos de voo referentes a voos a que deva ser prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ou serviço consultivo do tráfego aéreo devem ser apresentados pelo menos trinta minutos antes da partida, ou, se forem apresentados durante o voo, com uma antecedência que permita a sua recepção no órgão de tráfego aéreo apropriado, pelo menos dez minutos antes da hora a que se estima a chegada da aeronave:

- a) Ao ponto previsto de entrada numa região de *contrôle* ou numa região com serviço consultivo; ou
- b) Ao ponto de atravessamento de um corredor aéreo ou de uma rota com serviço consultivo.

3.3.1.2 — Conteúdo do plano de voo.

3.3.1.2.1 — O plano de voo deve compreender, de entre as informações a seguir indicadas, as que forem consideradas necessárias pela autoridade ATS competente:

- Identificação da aeronave;
- Regras de voo;

- Classe de voo;
- Número de aeronaves(s) e seu(s) tipo(s);
- Equipamento de comunicações;
- Ajudas de navegação e de aproximação;
- Radar secundário de vigilância;
- Aeródromo de partida (ver nota 1);
- Hora de partida (ver nota 2);
- Horas estimadas de chegada aos limites de regiões de informação de voo;
- Velocidade(s) de cruzeiro;
- Nível ou níveis de cruzeiro;
- Rota a seguir;
- Aeródromo de destino e hora estimada de chegada;
- Aeródromo(s) alternante(s);
- Autonomia;
- Número total de pessoas a bordo;
- Equipamento de emergência e sobrevivência;
- Outras informações.

Nota 1. — Nos planos de voo apresentados durante o voo, a informação a prestar a respeito deste item será o lugar onde, caso necessário, podem ser obtidas informações suplementares sobre o voo.

Nota 2. — Nos planos de voo apresentados durante o voo, a informação a prestar a respeito deste item será a hora de passagem no primeiro ponto da rota a que se aplica o plano de voo.

3.3.1.3 — Preenchimento do plano de voo.

3.3.1.3.1 — O plano de voo, qualquer que seja a finalidade da sua apresentação, deve conter informações sobre os itens apropriados até «Aeródromo(s) alternante(s)», inclusive, relativamente à totalidade da rota ou à parte da rota para a qual é apresentado.

3.3.1.3.2 — Além disso, o plano de voo deve conter informações apropriadas sobre os restantes itens, se for apresentado:

- a) Para facilitar o serviço de alerta ou os serviços de busca e salvamento; ou
- b) Antes da partida de um voo IFR,

salvo disposições em contrário da autoridade ATS competente para voos IFR.

3.3.1.4 — Alterações ao plano de voo.

3.3.1.4.1 — Todas as alterações ao plano de voo apresentado para um voo IFR ou para um voo VFR controlado, sob reserva do disposto no § 3.5.2.2, bem como as alterações importantes ao plano de voo apresentado para um voo VFR não controlado, devem ser comunicadas logo que possível ao órgão de tráfego aéreo apropriado.

Nota. — O facto de as informações respeitantes à autonomia ou ao número total de pessoas a bordo, anteriormente fornecidas, já não serem exactas no momento da partida, deve ser considerado como alteração importante ao plano de voo, e como tal ser comunicado.

3.3.1.5 — Encerramento do plano de voo.

3.3.1.5.1 — Salvo disposições em contrário da autoridade ATS competente, deve fazer-se um relato de chegada, pessoalmente ou por rádio, logo que possível após a aterragem, ao órgão de tráfego aéreo apropriado do aeródromo de chegada, relativamente a

qualquer voo para o qual tenha sido apresentado um plano de voo cobrindo a totalidade do voo ou a parte final do voo até ao destino.

3.3.1.5.2 — Se um plano de voo tiver sido apresentado apenas para uma parte de um voo que não seja a parte final do voo até ao destino, deve, quando exigido, ser encerrado por um relato de chegada feito ao órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.3.1.5.3 — Se não existir órgão de tráfego aéreo no aeródromo de chegada, o relato de chegada, quando exigido, deve ser feito ao órgão de tráfego aéreo mais próximo, logo que possível, após a aterragem e pelos meios mais rápidos de que se disponha.

3.3.1.5.4 — Se o piloto souber que as comunicações no aeródromo de chegada não são satisfatórias, e que, em terra, não dispõe de outros meios para enviar o relato de chegada, deve imediatamente antes da aterragem, se possível, transmitir por rádio a um órgão de tráfego aéreo apropriado uma mensagem equivalente a um relato de chegada, se tal relato for exigido. Em princípio, esta mensagem será transmitida à estação aeronáutica que serve o órgão de tráfego aéreo encarregado da região de informação de voo onde a aeronave opera.

3.3.1.5.5 — Os relatos de chegada das aeronaves devem conter as informações seguintes:

- a) Identificação da aeronave;
- b) Aeródromo de partida;
- c) Hora de chegada;
- d) Aeródromo de chegada.

Nota. — Sempre que seja exigido um relato de chegada, qualquer infracção a estas disposições pode causar sérias perturbações nos serviços de tráfego aéreo e originar despesas consideráveis com a realização de operações de busca desnecessárias.

3.4 — Sinais.

3.4.1 — Sempre que um piloto observe ou receba qualquer dos sinais descritos no apêndice A, deve cumprir as instruções correspondentes a esse sinal, indicadas no mesmo apêndice.

3.4.2 — Os sinais descritos no apêndice A só devem ser utilizados para os fins indicados nesse apêndice, e terão a significação aí constante. Nenhum outro sinal susceptível de com eles se confundir deve ser utilizado.

3.5 — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

3.5.1 — Autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo.

3.5.1.1 — Antes de se efectuar um voo controlado, ou parte de um voo como voo controlado, deve obter-se uma autorização do *contrôle* do tráfego aéreo. Tal autorização será pedida por meio da apresentação de um plano de voo a um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo.

Nota 1. — Um plano de voo pode cobrir somente parte de um voo, para descrever a parte do voo ou as manobras sujeitas a *contrôle* do tráfego aéreo. Uma autorização pode aplicar-se somente a parte de um plano de voo em vigor, de acordo com o limite da autorização, ou por referência a determinadas manobras, tais como rolagem, aterragem e descolagem.

Nota 2. — O piloto-comandante de uma aeronave que considere insatisfatória uma autorização do *contrôle* do tráfego aéreo pode solicitar uma nova autorização, convenientemente modificada, a qual, na medida do possível, lhe deve ser dada.

3.5.1.2 — Se uma aeronave pedir uma autorização que envolva prioridade, deve, se tal for solicitado pelo órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado, apresentar um relatório justificativo do pedido de prioridade.

3.5.2 — Cumprimento do plano de voo.

3.5.2.1 — Salvo o disposto nos §§ 3.5.2.2. e 3.5.2.4, as aeronaves devem cumprir o plano de voo em vigor, ou a parte aplicável de um plano de voo em vigor, apresentado para um voo controlado, a menos que tenha sido apresentado um pedido de alteração e obtida a respectiva autorização do órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado, ou em circunstâncias de emergência, exigindo acção imediata; neste último caso, o órgão de tráfego aéreo apropriado deve ser, logo que possível, informado da acção tomada e das razões de emergência que a motivaram.

3.5.2.2 — Alterações involuntárias.

3.5.2.2.1 — No caso de um voo controlado se ter inadvertidamente desviado do plano de voo em vigor, devem ser tomadas as medidas seguintes:

- 1) Desvio do caminho: se a aeronave se desviou do caminho, o piloto deve efectuar imediatamente uma correcção de rumo, a fim de voltar ao caminho logo que praticamente possível;
- 2) Variação da velocidade-ar-verdadeira: se a velocidade-ar-verdadeira média ao nível de cruzeiro, entre pontos de relato de posição, difere, ou se prevê que venha a diferir, de mais ou menos 5% do valor indicado no plano de voo, deve o facto ser comunicado ao órgão de tráfego aéreo apropriado;
- 3) Alteração de horas estimadas: se a hora estimada de chegada ao próximo ponto de relato de posição, limite de região de informação de voo, ou aeródromo de destino, diferir em mais de três minutos da hora comunicada aos serviços de tráfego aéreo (ou outro valor, prescrito pela autoridade ATS competente ou baseado em acordos regionais de navegação aérea), a nova hora estimada deve ser comunicada, logo que possível, ao órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.5.2.3 — Alterações intencionais.

3.5.2.3.1 — Os pedidos de alteração do plano de voo devem incluir as informações seguintes:

- a) Alteração do nível de cruzeiro: identificação da aeronave; nível de cruzeiro pretendido e velocidade de cruzeiro nesse nível; novas horas estimadas de passagem (se for o caso) nos limites das regiões de informação de voo subsequentes.

b) Alteração da rota:

- 1) Sem alteração do destino: identificação da aeronave; regras de voo; indicação da nova rota e dos elementos do plano de voo com ela relacionados, a partir da hora e posição em que a alteração deve ter início; nova hora estimada de chegada ao destino; quaisquer outras informações apropriadas;

- 2) Com alteração do destino: identificação da aeronave; regras de voo; indicação da nova rota para o novo destino e dos elementos do plano de voo com ela relacionados, a partir da hora e posição em que a alteração deve ter início; hora estimada de chegada ao novo destino; aeródromo(s) alternante(s); quaisquer outras informações apropriadas.

3.5.2.4 — Agravamento das condições meteorológicas abaixo das VMC.

Quando se torna evidente a impossibilidade de prosseguir o voo em VMC de acordo com o plano de voo em vigor, o piloto de uma aeronave em voo VFR controlado deve:

- a) Pedir uma nova autorização, que lhe permita prosseguir em VMC para o destino ou para um aeródromo alternante, ou abandonar o espaço aéreo controlado (instrumentos e visual) onde se encontra; ou
- b) Se lhe não for possível obter uma autorização de acordo com a alínea a), manter-se em VMC e notificar o órgão ATC apropriado das medidas que tomar para abandonar o espaço aéreo controlado (instrumentos e visual), ou para aterrizar no aeródromo conveniente mais próximo; ou
- c) Se o voo decorre numa zona de *contrôle*, pedir autorização para passar a voo VFR especial; ou
- d) Pedir autorização para passar a voar de acordo com as regras de voo por instrumentos.

3.5.3 — Relatos de posição.

Salvo isenção da autoridade ATS competente, ou do órgão de tráfego aéreo apropriado nas condições estipuladas por essa autoridade, as aeronaves em voo controlado devem, logo que possível, relatar ao órgão de tráfego aéreo apropriado a hora e o nível de passagem em cada linha ou ponto de relato de posição obrigatório preestabelecido, bem como quaisquer outras informações exigidas. Devem, igualmente, ser feitos relatos de posição em referência a outros pontos ou linhas de relato de posição, quando o órgão de tráfego aéreo apropriado o exigir. Na falta de linhas ou pontos de relato de posição preestabelecidos, os relatos de posição devem ser feitos a intervalos prescritos pela autoridade ATS competente ou especificados pelo órgão de tráfego aéreo apropriado.

3.5.4 — Cessação do *contrôle*.

Quando uma aeronave em voo controlado aterre ou deixe de estar sujeita ao serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, deve, logo que possível, notificar o órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado.

3.5.5 — Comunicações.

3.5.5.1 — As aeronaves em voo controlado devem manter escuta permanente na frequência rádio do órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado e estabelecer, conforme necessário, comunicações bilaterais com esse órgão, salvo disposições em contrário para

as aeronaves integradas no tráfego de aeródromo de um aeródromo controlado.

Nota. — O sistema SELCAL ou sistemas análogos de sinalização automática satisfazem as necessidades de escuta permanente.

3.5.5.2 — Falha de comunicações.

Se uma avaria do equipamento rádio impedir o cumprimento do disposto no § 3.5.5.1, as aeronaves devem cumprir os procedimentos de falha de comunicações rádio do anexo 10 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, volume II, e os procedimentos a seguir prescritos, conforme aplicável. Além disso, as aeronaves integradas no tráfego de aeródromo de um aeródromo controlado devem estar atentas a eventuais instruções transmitidas por sinais visuais.

3.5.5.2.1 — Em condições meteorológicas de voo visual, as aeronaves devem:

- a) Prosseguir o voo em condições meteorológicas de voo visual; e
- b) Aterrizar no aeródromo conveniente mais próximo; e
- c) Relatar a sua chegada pelos meios mais rápidos ao órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado.

3.5.5.2.2 — Em condições meteorológicas de voo por instrumentos, ou se as condições meteorológicas forem tais que se afigure impossível terminar o voo de acordo com as disposições do § 3.5.5.2.1 (ver nota 1), as aeronaves devem:

- a) Prosseguir o voo de acordo com o plano de voo em vigor até ao limite da autorização especificado, e, se o limite da autorização não for o aeródromo de destino, prosseguir daí em diante de acordo com o constante do plano de voo em vigor (ver nota 2);
- b) Conduzir o voo de modo a chegar à vertical da ajuda rádio de navegação apropriada do aeródromo de destino, a uma hora tão próxima quanto possível da hora estimada de chegada constante do plano de voo apresentado e actualizada de acordo com o plano de voo em vigor;
- c) Após a chegada à ajuda rádio de navegação referida na alínea b), iniciar a descida a uma hora tão próxima quanto possível da última hora estimada de aproximação de que acusou a recepção; se não recebeu comunicação da hora estimada de aproximação ou se não acusou a sua recepção, iniciar a descida a uma hora tão próxima quanto possível da hora estimada de chegada especificada na alínea b);
- d) Executar o procedimento de aproximação por instrumentos normal, especificado para a ajuda rádio de navegação designada; e
- e) Aterrizar, se possível, dentro de trinta minutos depois da hora estimada de chegada especificada na alínea b), ou da última hora estimada de aproximação de que acusou a recepção, se esta for ulterior à hora estimada de chegada.

Nota 1. — As condições meteorológicas a que se referem os §§ 3.5.5.2.1 e 3.5.5.2.2 mostram que o primeiro se aplica a todos os voos controlados e o segundo somente aos voos IFR.

Nota 2. — Se a autorização relativa aos níveis abrange apenas parte da rota, a aeronave manterá o último ou os últimos níveis de cruzeiro que lhe foram atribuídos e de que acusou a recepção, até ao ponto ou pontos especificados na autorização, e, daí em diante, o nível ou níveis de cruzeiro constantes do plano de voo em vigor.

Nota 3. — O serviço de *contrôle* do tráfego aéreo a prestar a outras aeronaves no espaço aéreo em questão basear-se-á na premissa de que uma aeronave, em caso de falha de comunicação rádio, cumprirá o prescrito no § 3.5.5.2.2.

Capítulo 4 — Regras de voo visual

4.1 — Salvo autorização em contrário do órgão de *contrôle* do tráfego aéreo apropriado, no que respeita aos voos VFR nas zonas de *contrôle*, os voos VFR devem ser conduzidos em condições de visibilidade e de distância às nuvens pelo menos iguais às especificadas na tabela abaixo.

4.2 — Salvo autorização de um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo, as aeronaves em voo VFR não devem descolar de um aeródromo situado numa zona de *contrôle*, nem nele aterrar, nem penetrar num circuito de tráfego ou numa zona de tráfego de aeródromo:

- a) Se o tecto de nuvens for inferior a 450 m (1500 pés); ou
- b) Se a visibilidade no solo for inferior a 8 km (5 milhas), ou a 5 km (3 milhas), se assim prescrito pela autoridade ATS competente.

4.3 — Salvo autorização da autoridade ATS competente, não devem ser efectuados voos VFR:

- a) Entre o pôr e o nascer do Sol, ou durante qualquer outro período entre o pôr e o nascer do Sol fixado pela autoridade ATS competente;
- b) Acima do nível de voo 200.

4.4 — Salvo por necessidade 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 m (1000 pés) acima do obstáculo mais elevado num raio de 600 m (2000 pés) em torno da aeronave;

- b) Outros locais não especificados na alínea anterior, a uma altura inferior a 150 m (500 pés) acima da terra ou da água.

Nota. — Ver também o § 3.1.2.

4.5 — Salvo o disposto no § 4.5.1, os voos VFR efectuados a um nível de cruzeiro superior a 900 m (3000 pés) acima da terra ou da água, ou outro nível mais elevado prescrito pela autoridade ATS competente, devem ser efectuados a um nível de voo correspondente ao caminho, conforme especificado na tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C.

4.5.1 — Os voos VFR efectuados em espaço aéreo controlado (instrumentos e visual) devem escolher um nível de cruzeiro de entre os destinados aos voos IFR, conforme especificado no § 5.2.2, mas a correspondência entre níveis e caminhos não se aplicará quando for diferentemente indicado nas autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo ou especificado, pela autoridade ATS competente, nas publicações de informação aeronáutica.

4.6 — As aeronaves em voo VFR devem cumprir o disposto no § 3.5 quando:

- a) Integradas no tráfego de aeródromo de um aeródromo controlado; ou
- b) Em voo VFR especial; ou
- c) Em espaço aéreo controlado (instrumentos e visual).

4.7 — Um piloto que efectue um voo de acordo com as regras de voo visual e deseje passar a voar de acordo com as regras de voo por instrumentos deve:

- a) Se foi apresentado um plano de voo, comunicar as alterações a introduzir no plano de voo em vigor; ou
- b) Se a isso for obrigado pelo § 3.3.1.1.2, apresentar um plano de voo ao órgão de tráfego aéreo apropriado e obter uma autorização antes de passar a voo IFR em espaço aéreo controlado.

Tabela (ver 4.1)

	No interior de espaço aéreo controlado		Fora de espaço aéreo controlado	
	Acima de	A ou abaixo de	Acima de	A ou abaixo de
Visibilidade em voo	900 m (3000 pés) acima do nível médio do mar ou 300 m (1000 pés) acima da superfície terrestre, qual for mais elevado *			
	8 km (5 milhas)	8 km (5 milhas) [5 km (3 milhas) **]	8 km (5 milhas)	1,5 km (1 milha) ***
Distância às nuvens:				}
a) Horizontal	1,5 km (1 milha)	1,5 km (1 milha)	1,5 km (1 milha)	
b) Vertical	300 m (1000 pés)	300 m (1000 pés)	300 m (1000 pés)	Fora das nuvens e à vista do solo ou da água.

* Um plano divisório mais elevado poderá ser prescrito com base em acordos regionais de navegação aérea ou pela autoridade ATS competente.

** Quando assim prescrito pela autoridade ATS competente.

*** Todavia, os helicópteros poderão voar com uma visibilidade em voo inferior a 1,5 km (1 milha), se operarem a uma velocidade que permita avistar outro tráfego ou obstáculos a tempo de evitar uma colisão.

Capítulo 5 — Regras de voo por instrumentos

5.1 — Regras aplicáveis a todos os voos IFR.

5.1.1 — Equipamento das aeronaves.

As aeronaves devem estar equipadas com os instrumentos convenientes e a aparelhagem de navegação adequada à rota a seguir.

5.1.2 — Níveis mínimos.

Salvo por necessidade da descolagem ou da aterragem, ou salvo autorização específica da autoridade competente, as aeronaves em voo IFR não devem voar a níveis inferiores à mínima altitude de voo estabelecida pelo Estado cujo território estão sobrevoando; e, quando uma altitude mínima de voo não tenha sido estabelecida, não devem sobrevoar:

- a) Cotas elevadas ou regiões montanhosas, a um nível inferior a 600 m (2000 pés) acima do obstáculo mais elevado, num raio de 8 km (5 milhas) em torno da posição estimada da aeronave;
- b) Outros locais não especificados na alínea a), a um nível inferior a 300 m (1000 pés) acima do obstáculo mais elevado, num raio de 8 km (5 milhas) em torno da posição estimada da aeronave.

Nota 1. — A estima de posição da aeronave deverá ter em linha de conta o rigor de navegação próprio do troço de rota em questão, sendo de considerar as instalações no solo e a aparelhagem a bordo da aeronave.

Nota 2. — Ver também § 3.1.2.

5.1.3 — Mudança de voo IFR para voo VFR.

5.1.3.1 — Um piloto que decida prosseguir o seu voo, passando da aplicação das regras de voo por instrumentos à aplicação das regras de voo visual, deve, se for apresentado um plano de voo, avisar especificamente o órgão de tráfego aéreo apropriado de que o voo IFR foi cancelado, e comunicar-lhe, além disso, as alterações a introduzir no plano de voo em vigor.

5.1.3.2 — Um piloto que, no decurso de um voo de acordo com as regras de voo por instrumentos, encontre condições meteorológicas de voo visual não deve cancelar o seu voo IFR, salvo quando preveja que o voo poderá prosseguir, durante um período de tempo considerável, em condições meteorológicas de voo visual ininterruptas e tencione prosseguir-lo nessas condições.

5.2 — Regras aplicáveis aos voos IFR em espaço aéreo controlado.

5.2.1 — As aeronaves em voo IFR devem cumprir as disposições do § 3.5, quando operarem em espaço aéreo controlado.

5.2.2 — Os níveis de cruzeiro a usar pelas aeronaves em voo IFR em espaço aéreo controlado serão seleccionados da:

- a) Tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C, ou de uma
- b) Tabela de níveis de cruzeiro modificada, quando assim prescrito de acordo com o disposto no apêndice C para voos acima do nível de voo 200,

mas a correspondência entre níveis e caminhos aí prescrita não se aplicará quando for diferentemente indicado nas autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo ou especificado, pela autoridade ATS competente, nas publicações de informação aeronáutica.

5.3 — Regras aplicáveis aos voos IFR fora de espaço aéreo controlado.

5.3.1 — Níveis de cruzeiro.

As aeronaves em voo IFR fora de espaço aéreo controlado devem voar a um nível de cruzeiro correspondente ao caminho, conforme especificado na:

- a) Tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C, salvo disposições em contrário da autoridade ATS competente para voos efectuados a, ou abaixo de, 900 m (3000 pés) acima do nível médio do mar; ou numa
- b) Tabela de níveis de cruzeiro modificada, quando assim prescrito de acordo com o disposto no apêndice C para voos acima do nível de voo 290.

5.3.2 — Comunicações.

Quando prescrito pela autoridade ATS competente, as aeronaves em voo IFR, em certas regiões ou rotas especificadas fora de espaço aéreo controlado, devem manter escuta na frequência apropriada, e estabelecer comunicações bilaterais, conforme necessário, com o órgão de tráfego aéreo que presta o serviço de informação de voo.

Nota. — Ver nota no § 3.5.5.1.

5.3.3 — Relatos de posição.

As aeronaves em voo IFR fora de espaço aéreo controlado e obrigadas pela autoridade ATS competente a:

- Apresentar um plano de voo;
- Manter escuta na frequência rádio apropriada e estabelecer comunicações bilaterais, conforme necessário, com o órgão de tráfego aéreo que presta o serviço de informação de voo,

devem relatar a sua posição conforme prescrito para os voos controlados no § 3.5.3.

Nota. — As aeronaves que, ao voarem num dado espaço aéreo com serviço consultivo, decidam utilizar o respectivo serviço consultivo do tráfego aéreo aplicam-se as disposições do § 3.5, com as seguintes excepções: o plano de voo e suas alterações não estão sujeitos a autorização e as comunicações bilaterais devem ser mantidas com o órgão que presta o serviço consultivo do tráfego aéreo.

Apêndice A — Sinais

Nota. — Ver capítulo 3, § 3.4, do Anexo.

1 — Sinais de perigo e de urgência.

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

Nota 2. — Para mais pormenores sobre procedimentos de transmissão dos sinais de perigo e de urgência, ver Anexo 10 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, volume II, capítulo 5.

Nota 3. — Para pormenores sobre sinais visuais de busca e salvamento, ver Anexo 12 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

1.1 — Sinais de perigo.

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

- 1) O grupo SOS (... — — — ... em código morse), emitido por radiotelegrafia ou qualquer outro meio de sinalização;
- 2) A palavra MAYDAY, emitida por radiotelegrafia;
- 3) Artíficos pirotécnicos de luz vermelha, lançados um a um, a intervalos curtos;
- 4) Um foguete iluminante vermelho, com pára-quedas.

Nota. — O artigo 36 do Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações (ver os n.ºs 1463, 1465 e 1466) dá informações sobre os sinais de alarme que fazem actuar os sistemas automáticos de alarme radiotelegráficos e radiotelefónicos:

1463 — O sinal de alarme radiotelegráfico compõe-se de uma série de doze traços transmitidos num minuto, sendo a duração de cada traço de quatro segundos e o intervalo entre dois traços consecutivos de um segundo. Pode ser transmitido à mão, mas recomenda-se a utilização de aparelhagem automática.

1465 — O sinal de alarme radiotelefónico compõe-se de dois sinais sensivelmente sinusoidais de frequência audível, emitidos alternadamente. Um deve ter uma frequência de 2200 ciclos por segundo, o outro uma frequência de 1300 ciclos por segundo, e serão emitidos durante 250 milissegundos cada um.

1466 — O sinal de alarme radiotelegráfico deve, quando for produzido au-

tomaticamente, ser emitido de modo contínuo durante o mínimo de trinta segundos e um máximo de um minuto; quando for produzido por outros meios, deve ser emitido de modo tão contínuo quanto possível durante cerca de um minuto.

1.2 — Sinais de urgência.

1.2.1 — 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:

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

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

- 1) O grupo xxx, emitido por radiotelegrafia ou qualquer outro meio de sinalização;
- 2) A palavra PAN, emitida por radiotelegrafia.

2 — Sinais visuais utilizados para advertir uma aeronave de 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 correctivas que se imponham.

Nota. — Estes sinais podem ser emitidos de terra ou de outra aeronave.

3 — Sinais para o tráfego de aeródromo.

3.1 — Sinais luminosos e pirotécnicos.

3.1.1 — Instruções.

Sinal luminoso	Do contróle de aeródromo	
	Para aeronaves em voo	Para aeronaves em terra
Feixe luminoso dirigido para a aeronave (v. fig. 1):		
Luz verde contínua	Está autorizada a aterrar.	Está autorizada a descolar.
Luz vermelha contínua	Ceda passagem a outras aeronaves e continue no circuito.	Pare.
Série de relâmpagos verdes	Aproxime-se para aterrar*.	Está autorizada a rolar.
Série de relâmpagos vermelhos	Aeródromo perigoso, não aterre.	Role para fora da área de aterragem em serviço.
Série de relâmpagos brancos	Aterre neste aeródromo e siga para o parque de estacionamento*.	Volte ao seu ponto de partida no aeródromo.
Artífico pirotécnico vermelho	Sejam quais forem as instruções anteriores, não aterre por enquanto.	—

* As autorizações de aterragem e rolagem serão emitidas oportunamente.

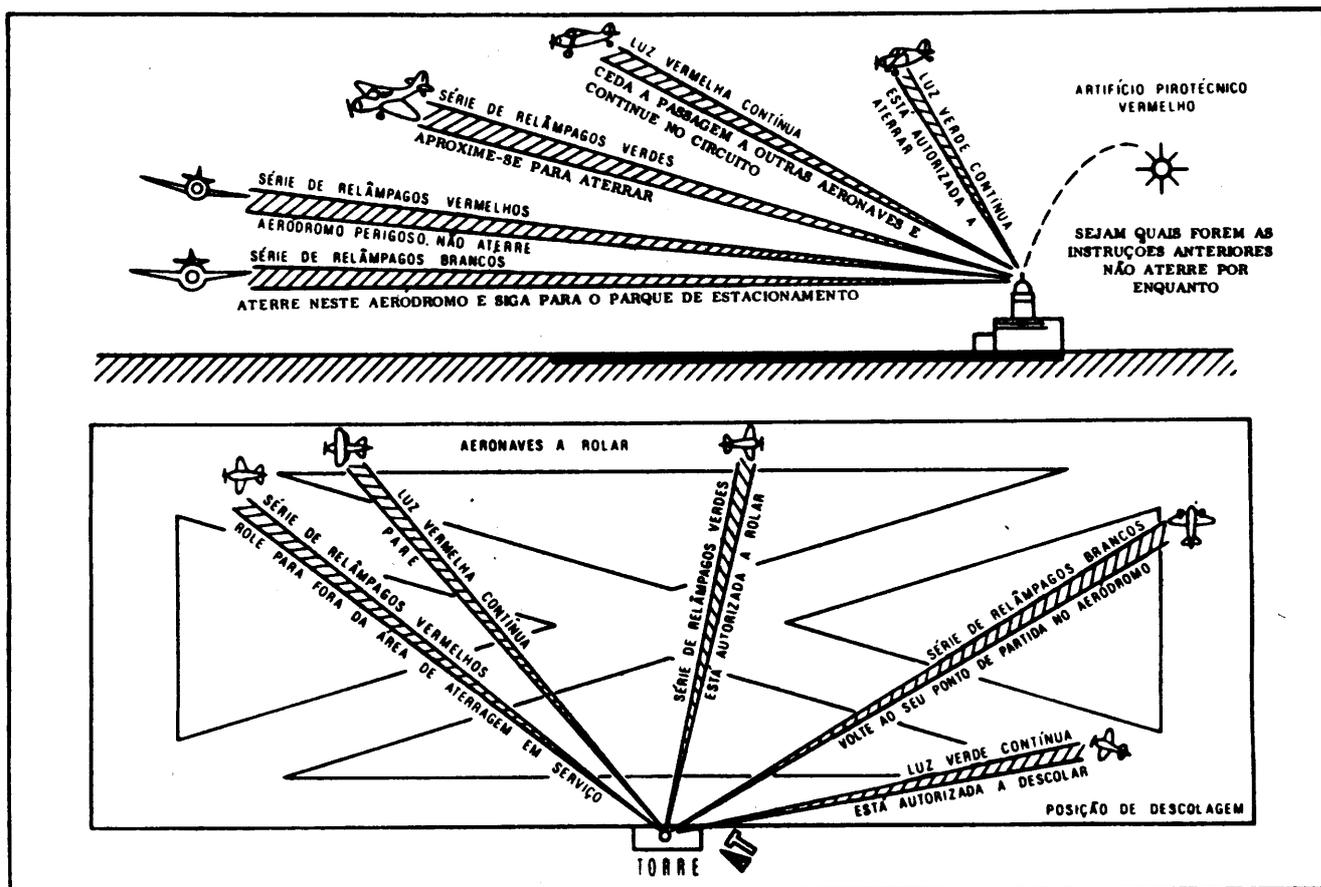


FIG. 1

3.1.2 — Sinais de entendo a usar pelas aeronaves:

1) Em voo:

a) Durante o dia:

Balançar as asas;

Nota. — Não é de supor que as aeronaves façam este sinal na «perna base» nem na aproximação final.

b) Durante a noite:

Apagar e acender duas vezes os faróis de aterragem, ou, na sua falta, as luzes de posição.

2) Em terra:

a) Durante o dia:

Mover os lemes de inclinação lateral, ou o leme de direcção;

b) Durante a noite:

Apagar e acender duas vezes os faróis de aterragem, ou, na sua falta, as luzes de posição.

3.2 — Sinais visuais no solo.

Nota. — Para pormenores sobre os sinais visuais no solo, ver Anexo 14 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

3.2.1 — Proibição de aterragem.

Um quadrado horizontal vermelho com diagonais amarelas (fig. 2) exposto numa área de sinais indica

que estão proibidas as aterragens e que essa proibição é susceptível de se prolongar.

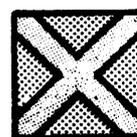


FIG. 2

3.2.2 — Necessidade de precauções especiais na aproximação ou aterragem.

Um quadrado horizontal vermelho com uma diagonal amarela (fig. 3) exposto numa área de sinais indica que, devido ao mau estado da área de manobra ou por qualquer outra razão, devem tomar-se precauções especiais na aproximação ou na aterragem.

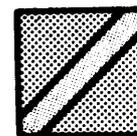


FIG. 3

3.2.3 — Utilização das pistas e caminhos de circulação.

3.2.3.1 — Um painel horizontal branco em forma de haltere (fig. 4) exposto numa área de sinais indica

que as aeronaves devem aterrar, descolar e rolar exclusivamente nas pistas e caminhos de circulação.

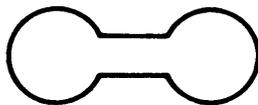


FIG. 4

3.2.3.2 — Um painel horizontal branco em forma de haltere,, idêntico ao indicado no § 3.2.3.1, mas com uma faixa negra perpendicular à barra transversal em cada uma das extremidades circulares do haltere (fig. 5), exposto numa área de sinais indica que as aeronaves devem aterrar e descolar exclusivamente nas pistas, mas que se podem efectuar outras manobras fora das pistas e caminhos de circulação.

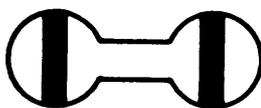


FIG. 5

3.2.4 — Pistas e caminhos de circulação fora de serviço.

Cruzes, de uma só cor bem visível, branco ou amarelo (fig. 6), expostas horizontalmente nas pistas e nos caminhos de circulação indicam as zonas impróprias para as manobras das aeronaves.

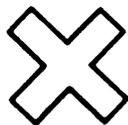


FIG. 6

3.2.5 — Direcção de aterragem e descolagem.

3.2.5.1 — Os sinais a seguir mencionados, utilizados conjunta ou separadamente, indicam às aeronaves a direcção de aterragem e descolagem, da seguinte forma:

- 1) Um T de aterragem, branco ou laranja, horizontal (fig. 7), indica aterragem e descolagem na direcção paralela à perna do T, no sentido da base para a barra transversal.

Nota. — Quando utilizado de noite, o T de aterragem será iluminado ou delimitado por luzes brancas.

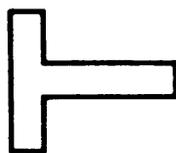


FIG. 7

- 2) Um tetraedro (fig. 8) indica aterragem e descolagem na direcção e sentido para onde aponta o vértice mais agudo. Quando olhado nesse sentido, terá a face do lado esquerdo

cor de laranja ou negro e a face do lado direito cor de alumínio ou branca.

Nota. — Quando utilizado de noite, o tetraedro será iluminado de forma a ser visto, por quem o observe da base para o vértice, da seguinte forma: a aresta superior, a aresta direita e a aresta direita da base serão indicadas por luzes verdes; a aresta esquerda e a aresta esquerda da base serão indicadas por luzes vermelhas.

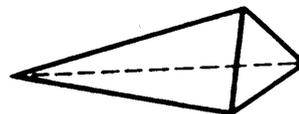


FIG. 8

3.2.5.2 — Um grupo de dois algarismos (fig. 9), colocado verticalmente na torre de *contrôle* de aeródromo ou perto dela, indica às aeronaves na área de manobra a direcção e sentido de descolagem, expressos em dezenas de graus magnéticos, arredondados para a dezena mais próxima.



FIG. 9

3.2.6 — Circulação pela direita.

Uma seta de cor bem visível, dobrada em ângulo recto para a direita (fig. 10), exposta numa área de sinais, ou exposta horizontalmente no fim da pista ou da faixa em serviço, indica que as voltas antes da aterragem e após a descolagem devem ser feitas para a direita.

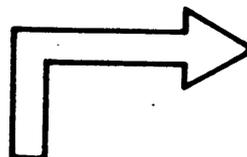


FIG. 10

3.2.7 — Posto dos serviços de tráfego aéreo.

A letra C, negra sobre fundo amarelo, colocada verticalmente (fig. 11), indica a localização do posto dos serviços de tráfego aéreo.

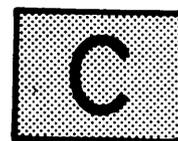


FIG. 11

3.2.8 — Actividade de planadores.

Uma cruz dupla, branca (fig. 12), exposta horizontalmente num área de sinais indica que o aeródromo está nesse momento a ser utilizado por planadores.

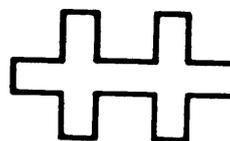


FIG. 12

4 — Sinais de estacionamento.

4.1 — Do sinaleiro para uma aeronave.

Nota 1. — Estes sinais estão concebidos para serem feitos por um sinaleiro (cujas mãos, para melhor serem vistas pelo piloto, poderão estar iluminadas) voltado de frente para a aeronave e colocado como segue:

- a) No caso de aeronaves com planos sustentadores fixos, em frente da ponta da asa esquerda e à vista do piloto;
- b) No caso de helicópteros, bem à vista do piloto.

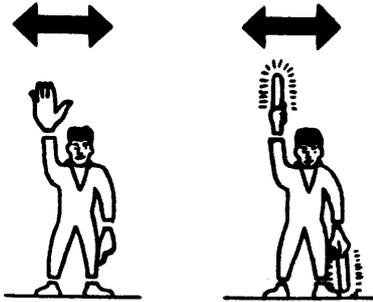
Nota 2. — Os sinais têm o mesmo significado se forem feitos com ajuda de raquetas, de barras luminosas ou de lanternas eléctricas.

Nota 3. — Os motores das aeronaves são numerados a partir da direita de um sinaleiro de frente para a aeronave (ou seja, o motor n.º 1 é o motor exterior de bordo).

Nota 4. — Os sinais marcados com asterisco são destinados a helicópteros em voo estacionário.

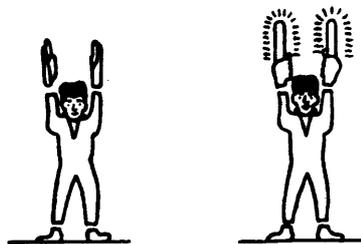
1 — Siga as indicações do sinaleiro.

Um sinaleiro dirige o piloto quando as condições de tráfego no aeródromo assim o exigem.



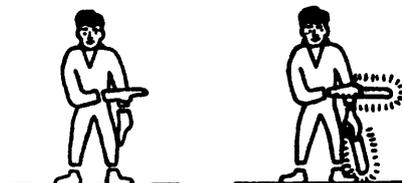
2 — Posição de estacionamento.

Braços em elevação vertical, palmas das mãos voltadas uma para a outra.



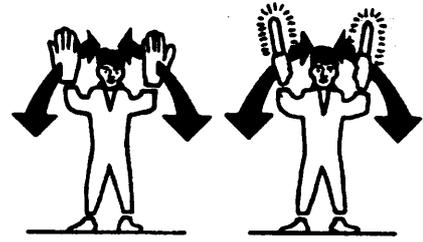
3 — Prossiga para o sinaleiro seguinte.

Braço direito ou esquerdo pendente, o outro braço oscila em frente do corpo para apontar a direcção em que se encontra o sinaleiro seguinte.



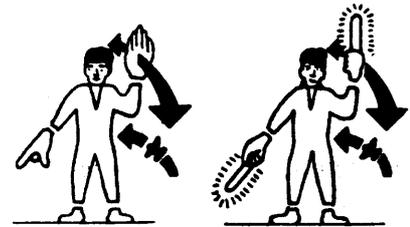
4 — Avance.

Braços ligeiramente afastados, palmas das mãos voltadas para trás; movimentos repetidos para cima e para trás, a partir da altura dos ombros.

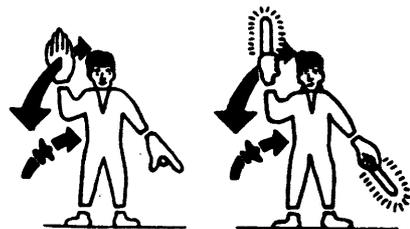


5 — Volte:

- a) Volte para a esquerda: braço direito aponta para baixo; braço esquerdo faz movimentos repetidos para cima e para trás. A rapidez do movimento indica a razão de viragem.

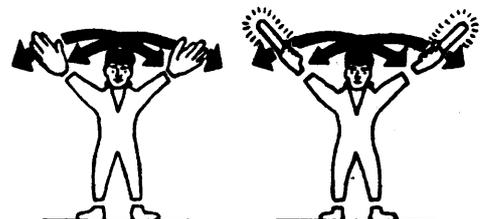


- b) Volte para a direita: braço esquerdo aponta para baixo; braço direito faz movimentos repetidos para cima e para trás. A rapidez do movimento indica a razão de viragem.



6 — Pare.

Os braços cruzam-se repetidamente sobre a cabeça. A rapidez do movimento dos braços indica a urgência da paragem: movimento mais veloz, paragem mais rápida.



7 — Travões:

- a) Trave: elevar o antebraço em frente do corpo, até à horizontal, dedos estendidos; depois, fechar o punho.

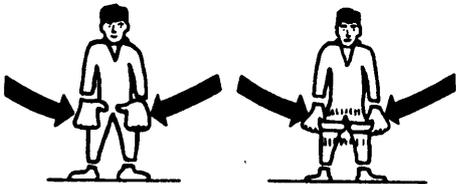


- b) Destrave: elevar o antebraço em frente do corpo, até à horizontal, punho fechado; depois, estender os dedos.

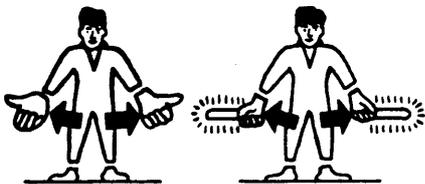


8 — Calços:

- a) Calços colocados: braços pendentes, palmas das mãos voltadas para trás; executar movimento de aproximação das mãos.



- b) Calços tirados: braços pendentes, palmas das mãos voltadas para a frente; executar movimento de afastamento das mãos.



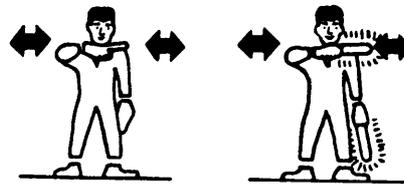
9 — Ponha os motores em marcha.

Mão esquerda ao alto, número de dedos estendidos indicando número do motor; mão direita executa movimento circular à altura da cabeça.



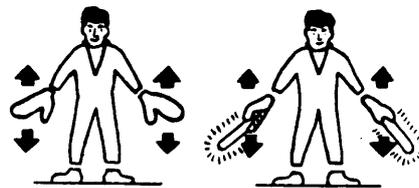
10 — Pare os motores.

Um dos braços e a mão à altura dos ombros, mão em frente do pescoço, palma voltada para baixo; executar movimento horizontal com a mão, mantendo o braço dobrado.



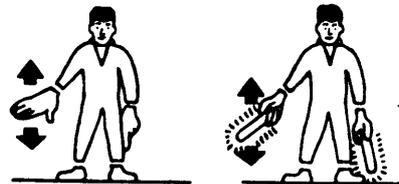
11 — Mais devagar.

Braços estendidos para baixo, palmas das mãos voltadas para o solo; executar movimentos repetidos de elevação e abaixamento dos braços.



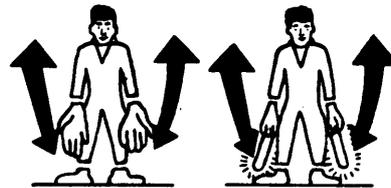
12 — Reduza o(s) motor(es) do lado indicado.

Braços estendidos para baixo, palmas das mãos voltadas para o solo; baixar e elevar a mão direita ou a mão esquerda, a fim de indicar redução do(s) motor(es) esquerdo(s) ou direito(s), respectivamente.



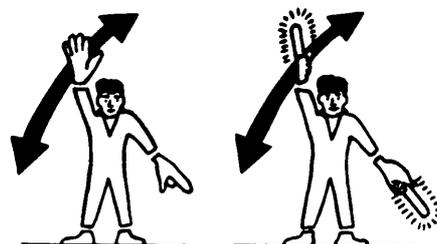
13 — Recue.

Braços pendentes, palmas das mãos voltadas para a frente; executar movimentos repetidos para cima e para a frente, até à altura dos ombros.

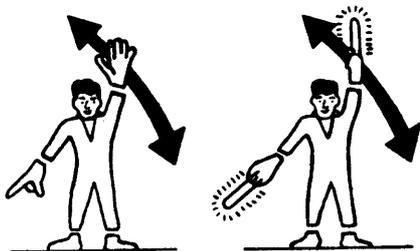


14 — Volte, recuando:

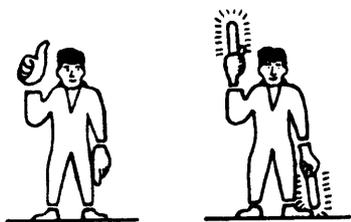
- a) Voltar a cauda para estibordo: braço esquerdo aponta para baixo; braço direito executa movimentos repetidos da posição vertical acima da cabeça até à posição horizontal em frente.



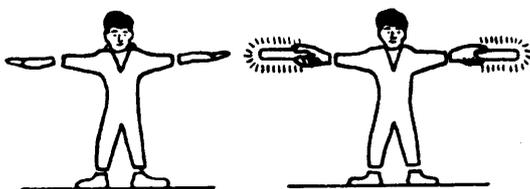
b) Voltar a cauda para bombordo: braço direito aponta para baixo; braço esquerdo executa movimentos repetidos da posição vertical acima da cabeça até à posição horizontal em frente.



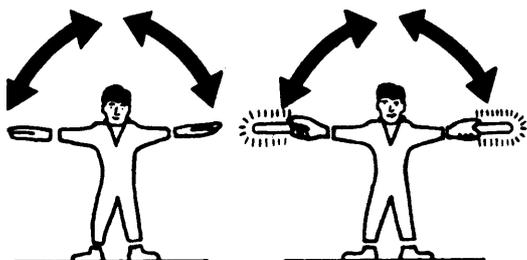
15 — *Saida desimpedida.*
Antebraço direito levantado, flectindo pelo cotovelo, polegar estendido para cima.



* 16 — *Permaneça em voo estacionário.*
Braços em elevação lateral.

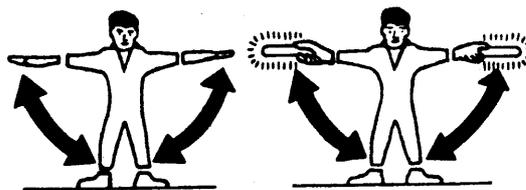


* 17 — *Suba.*
Braços em elevação lateral, palmas das mãos voltadas para cima; executar movimentos de elevação dos braços até à posição vertical. A rapidez do movimento indica a razão de subida.



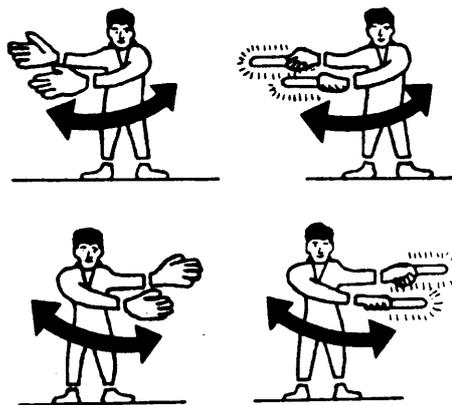
* 18 — *Desça.*
Braços em elevação lateral, palmas das mãos voltadas para baixo; executar movimentos de abaixa-

mento dos braços. A rapidez do movimento indica a razão de descida.



* 19 — *Desloque-se horizontalmente.*

Braço apropriado em elevação lateral, indicando a direcção de deslocamento; executar movimentos repetidos de oscilação anterior com o outro braço.



* 20 — *Aterre.*
Braços estendidos, cruzados em frente do corpo.



4.2 — Do piloto de uma aeronave para um sinaleiro.

Nota 1. — Estes sinais estão concebidos para serem feitos por um piloto no seu posto de pilotagem, tendo as mãos bem à vista do sinaleiro, e, se necessário, iluminadas.

Nota 2. — Os motores das aeronaves são numerados a partir da direita de um sinaleiro de frente para a aeronave (ou seja, o motor n.º 1 é o motor exterior de bombordo).

1 — *Travões:*

Nota. — O momento em que o punho é fechado ou em que os dedos são abertos indica, respectivamente, o momento em que os travões são aplicados ou em que deixam de actuar.

- Travado: elevar braço e mão, com os dedos estendidos, até à posição horizontal em frente da face; depois, fechar o punho;
- Destravado: elevar braço e mão, com o punho fechado, até à posição horizontal em frente da face; depois, estender os dedos.

2 — Calços:

- a) Coloquem os calços: braços estendidos, palmas das mãos voltadas para a frente; mover as mãos de modo a cruzá-las em frente da face;
- b) Tirem os calços: mãos cruzadas em frente da face, palmas das mãos voltadas para a frente; mover os braços para fora.

3 — Pronto a pôr o(s) motor(es) em marcha.

Levantar o número apropriado de dedos de uma das mãos, para indicar o número do motor que vai ser posto em marcha.

Apêndice B — Luzes regulamentares nas aeronaves

1 — Luzes regulamentares nos aviões.

Nota 1. — Ver capítulo 3, § 3.2.3., do Anexo.

Nota 2. — Ainda não foram elaboradas normas relativas às aeronaves que não sejam aviões.

Nota 3. — Esta secção trata apenas das luzes regulamentares nos aviões em voo ou em terra. As luzes regulamentares nos aviões flutuando na água são tratadas na secção 2.

Nota 4. — Para os fins deste apêndice, considera-se que:

- a) O eixo longitudinal do avião é aquele que, à velocidade normal de cruzeiro, é paralelo à direcção do voo e passa pelo centro de gravidade do avião;
- b) O plano horizontal do avião é o que contém o eixo longitudinal e é perpendicular ao plano de simetria do avião;
- c) Os planos verticais são planos perpendiculares ao plano horizontal definido em b).

1.1 — Luzes de posição.

1.1.1 — As luzes de posição a utilizar, de acordo com o capítulo 3, § 3.2.3, do Anexo, são as seguintes (fig. 1):

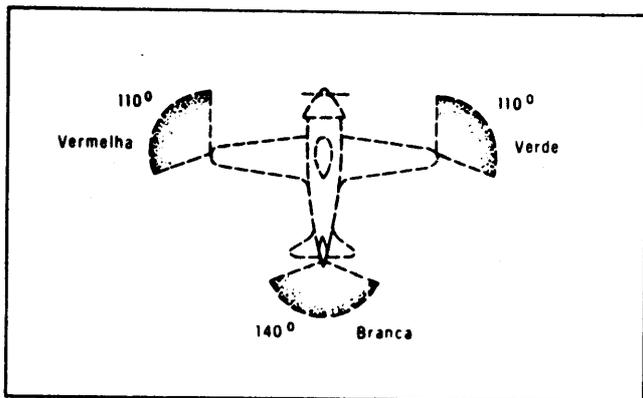


FIG. 1

- a) Uma luz vermelha, iluminando sem obstrução, para cima e para baixo do plano horizontal, um sector de 110°, medido para a esquerda (bombordo) a partir da frente;
- b) Uma luz verde, iluminando sem obstrução, para cima e para baixo do plano horizontal,

um sector de 110°, medido para a direita (estibordo) a partir da frente;

- c) Uma luz branca, iluminando para trás, sem obstrução, para cima e para baixo do plano horizontal, um sector de 140°, repartido igualmente para a direita (estibordo) e para a esquerda (bombordo).

1.1.2 — As luzes descritas no § 1.1.1 podem ser contínuas ou intermitentes.

1.1.2.1 — Quando as luzes indicadas no § 1.1.1 forem intermitentes, podem instalar-se uma ou as duas luzes a seguir indicadas:

- a) Uma luz vermelha na retaguarda cujos relâmpagos alternem com os da luz branca de cauda;
- b) Uma luz branca visível em todas as direcções cujos relâmpagos alternem com os das luzes indicadas no § 1.1.1, a), b) e c).

1.1.2.2 — Quando as luzes indicadas no § 1.1.1 forem contínuas, pode instalar-se outra ou outras luzes vermelhas intermitentes, visíveis, tanto quanto possível, em todas as direcções até 30° para cima e 30° para baixo do plano horizontal do avião.

Nota. — A luz ou luzes vermelhas intermitentes descritas no § 1.1.2.2 têm a designação corrente de «luzes anticolisão».

1.1.3 — As intensidades mínimas das luzes indicadas no § 1.1.1 devem ser as seguintes:

Luzes:	Intensidade em velas
Vermelha de bombordo	5
Verde de estibordo	5
Branca de cauda	3

1.1.4 — Se as luzes de posição se encontrarem a mais de 1,80 m (6 pés) da extremidade das asas, podem ser instaladas luzes de ponta de asa, constituídas por luzes contínuas com as cores prescritas em 1.1.1, a) e b).

2 — Luzes regulamentares nos aviões flutuando na água.

Nota 1. — Ver capítulo 3, § 3.2.6.2, do Anexo.

Nota 2. — Para os fins desta secção:

- a) Um avião flutuando na água diz-se «em marcha» quando não estiver enclalhado, fundeado ou amarrado a um objecto fixo situado em terra ou na água;
- b) Um avião flutuando na água diz-se «comandado» quando puder executar as manobras requeridas pelas presentes normas ou pelo Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar;
- c) Um avião flutuando na água diz-se «a navegar» quando está em marcha e tem velocidade relativa em relação à água;
- d) A palavra «visível» quando aplicada às luzes da presente secção significa visível numa noite escura com a atmosfera límpida.

As luzes regulamentares a usar nos termos do capítulo 3, § 3.2.6.2, do Anexo são as seguintes:

2.1 — Aviões em marcha.

As luzes definidas no § 1.1, sob forma de luzes contínuas, e também uma luz branca contínua (fig. 2), visível de frente a uma distância de, pelo menos, 3 milhas marítimas, num diedro de 220° , cujo plano bissector é o plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do avião; todavia:

- Quando o avião reboca outra aeronave ou um barco, deverá ser colocada na vertical dessa luz, a uma distância de, pelo menos, 2 m (6 pés), acima ou abaixo dela, outra luz branca contínua (fig. 3) da mesma natureza e características;
- Quando o avião for rebocado, só serão usadas as luzes contínuas definidas em 1.1;
- Quando o avião não estiver comandado, deverão ser colocadas duas luzes vermelhas contínuas (fig. 4) onde forem mais visíveis, espaçadas, pelo menos, 1 m (3 pés), instaladas de modo a serem visíveis de todas as direcções a uma distância de, pelo menos, 2 milhas marítimas; e, quando o avião não estiver a navegar, as luzes vermelhas e verdes definidas em 1.1 deverão manter-se apagadas (fig. 5).

Nota. — As luzes prescritas em c) devem ser interpretadas, pelas outras aeronaves, como sinal de que o avião não está comandado, e não pode, portanto, dar passagem; não como sinais de perigo ou pedido de auxílio.

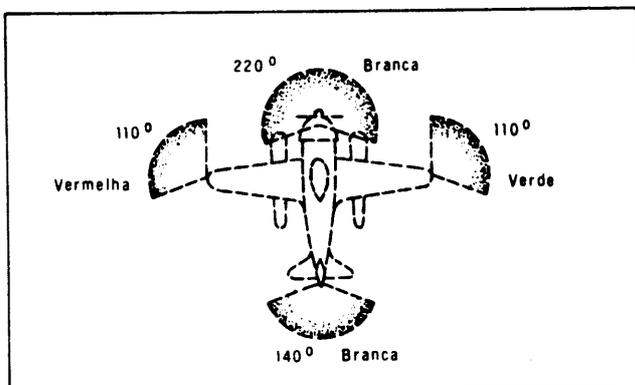


FIG. 2

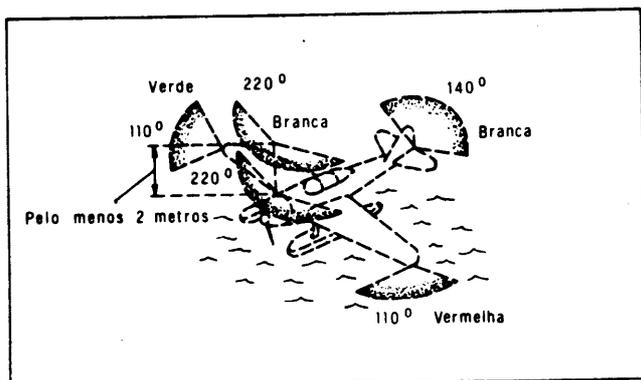


FIG. 3

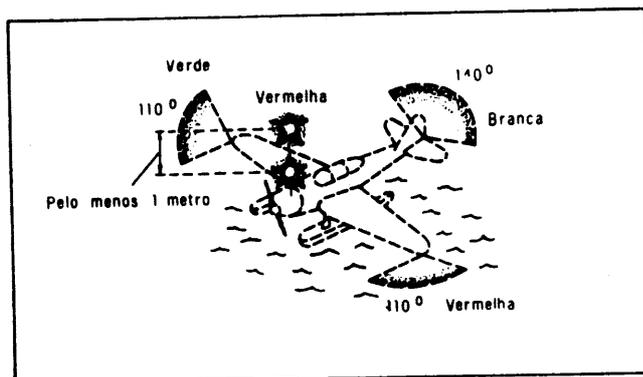


FIG. 4

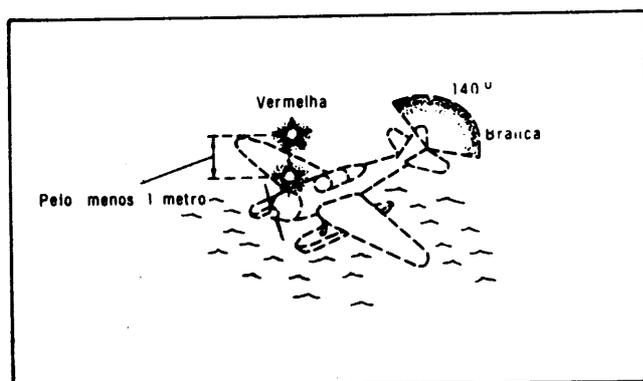


FIG. 5

2.2 — Aviões fundeados:

- Se o avião tiver menos de 50 m (150 pés) de comprimento: uma luz branca contínua (fig. 6) onde melhor seja visível de todas as direcções até uma distância de, pelo menos, 2 milhas marítimas;
- Se o avião tiver 50 m (150 pés), ou mais, de comprimento: uma luz branca contínua à frente e uma luz vermelha contínua à retaguarda (fig. 7) onde melhor sejam visíveis de todas as direcções até uma distância de, pelo menos, 3 milhas marítimas;
- Se a envergadura do avião for igual ou superior a 50 m (150 pés): uma luz branca contínua de cada lado (figs. 8 e 9), de forma a mostrar a envergadura total, e, tanto quanto possível, visíveis de todas as direcções até uma distância de, pelo menos, 1 milha marítima.

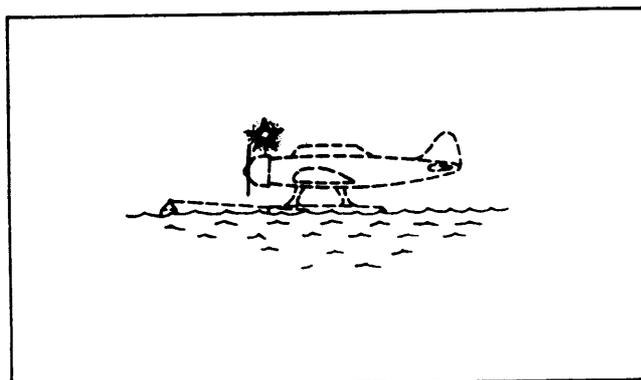


FIG. 6

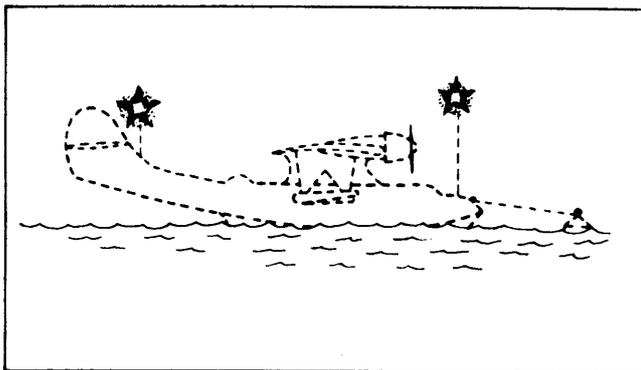


FIG. 7

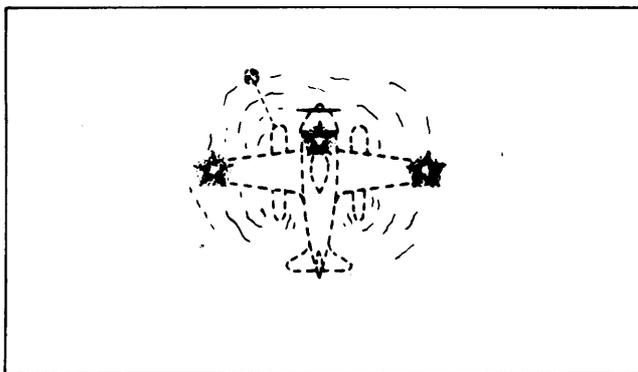


FIG. 8

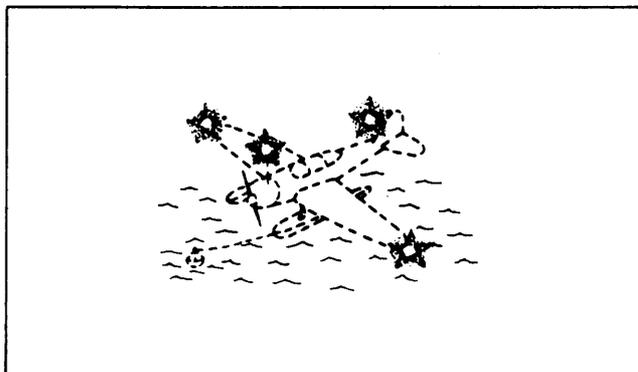


FIG. 9

2.3 — Aviões encahados.

As luzes prescritas em 2.2 e também duas luzes vermelhas contínuas, numa mesma vertical, espaçadas pelo menos 1 m (3 pés) e visíveis de todas as direcções.

Apêndice C — Tabela de níveis de cruzeiro

Os níveis de cruzeiro a utilizar, conforme requerido pelo Anexo, são os seguintes: *

Caminho **											
De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
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
— 90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1 000	—	—	—	20	600	2 000	—	—	—
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

*Salvo quando, por força de acordos regionais de navegação aérea, for prescrita uma tabela de níveis de cruzeiro modificada, baseada numa separação vertical mínima nominal de menos de 600 m (2000 pés), mas não inferior a 300 m (1000 pés), para ser utilizada, em condições especificadas, por aeronaves operando acima do FL 290, em determinadas porções do espaço aéreo.

** Caminho magnético, ou, em regiões polares de latitude superior a 70°, 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 direcção do 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 direcções predominantes de tráfego, e sejam especificados conjuntamente procedimentos de transição apropriados.

O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Portaria n.º 54/74

de 30 de Janeiro

O artigo 37.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, por carta publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 98, de 28 de Abril de 1948, obriga os Estados Contratantes a aplicar uniformemente as regras, normas e procedimentos internacionais relativos às aeronaves, pessoal especializado, rotas aéreas e serviços de apoio à navegação aérea que forem sendo adoptados ou alterados pela Organização da Aviação Civil Internacional, na forma de anexos à Convenção e que, nos termos do seu artigo 54.º, dela fazem parte integrante.

Nestas condições:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Secretários de Estado da Administração Ultramarina e das Comunicações e Transportes, aprovar o Regulamento sobre os Serviços de Tráfego Aéreo anexo à presente portaria.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 11 de Janeiro de 1974. — O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Para ser publicada nos *Boletins Oficiais* de todas as províncias ultramarinas. — *Sacramento Monteiro*.