

vidas por carreiras ou em que estas tenham horários ou percursos que não satisfaçam as exigências postais, tomar providências no sentido de substituir progressivamente as conduções que se fazem por estafetas a pé, a cavalo ou em carros de tracção animal.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que se observe o seguinte:

1.º O transporte de sacos postais em regiões insufficientemente servidas pelo caminho de ferro ou por carreiras de autocarros de serviço público deverá fazer-se, sempre que possível, em automóveis ligeiros.

2.º Quando se prove que o transporte de sacos postais não é remunerador, o Ministro das Comunicações poderá conceder licenças de aluguer para os veículos que o realizarem.

a) As licenças concedidas nestas condições caducarão logo que o veículo deixe de realizar o transporte de sacos postais;

b) O raio da área circular dentro da qual os veículos poderão realizar transportes de aluguer de mercadorias por virtude da concessão de licenças ao abrigo do disposto no corpo deste número será, respectivamente, de 30 ou 50 quilómetros, conforme o raio da área em que efectuarem o transporte de sacos postais for inferior ou igual àqueles valores.

3.º Sempre que se verifique a circunstância indicada no número anterior, os industriais de transportes de aluguer em automóveis ligeiros terão preferência nos concursos para adjudicação de conduções de sacos postais naqueles veículos, abertos de harmonia com o disposto no artigo 312.º do Regulamento para os Serviços dos Correios, aprovado pelo Decreto de 14 de Junho de 1902.

4.º Nas regiões servidas por carreiras de autocarros de serviço público poderá estabelecer-se o sistema de conduções postais referido nos n.ºs 1.º e 2.º sempre que as mencionadas carreiras não se adaptem às necessidades locais dos serviços do correio.

5.º Quando determinadas circunstâncias, como o grande volume de tráfego ou necessidades de segurança, o justifiquem, poderão exigir-se requisitos especiais nos veículos utilizados nas conduções de correio previstas por esta portaria.

Ministério das Comunicações, 20 de Julho de 1950.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção-Geral da Aeronáutica Civil

Direcção dos Serviços Técnicos

Portaria n.º 13:230

Considerando o disposto no anexo 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que se observem as seguintes

Regras do ar

CAPÍTULO I

Definições

Artigo 1.º As expressões abaixo indicadas têm nestas regras do ar as seguintes significações:

Aeródromo.— Superfície definida na terra ou na água (compreendendo, se as houver, construções, instalações e material) destinada a ser utilizada, total ou parcialmente, para a chegada, partida, manobras e serviço próprio das aeronaves;

Área de manobra.— Parte do aeródromo a utilizar para as descolagens e aterragens de uma aeronave e para as manobras no solo relacionadas com estas operações;

Altitude de cruzeiro.— Altitude caracterizada por uma indicação altimétrica constante em relação a uma referência definida e fixada a manter durante um voo ou parte dele;

Autorização de tráfego aéreo.— Autorização concedida a uma aeronave pelo *contrôle* do tráfego aéreo para voar ou manobrar segundo condições determinadas;

Tráfego aéreo.— Conjunto de aeronaves em voo ou em evolução na área de manobra de um aeródromo;

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

«Contrôle» de aeródromo.— Serviço estabelecido para assegurar o *contrôle* do tráfego aéreo nos aeródromos;

«Contrôle» de tráfego aéreo.— Serviço estabelecido para facilitar o escoamento seguro, ordenado e expedito do tráfego aéreo;

Hora prevista de aproximação.— Hora a que se prevê que uma aeronave a chegar seja autorizada a iniciar a sua aproximação para a aterragem;

IFR.— Símbolo utilizado para designar as regras de voo por instrumentos;

Noite.— Horas compreendidas entre o pôr e o nascer do Sol ou qualquer outro período compreendido entre o pôr e o nascer do Sol fixado pela autoridade competente; no continente e nas ilhas adjacentes o período da noite conta-se desde o pôr ao nascer do Sol civil;

Plano de voo.— Informações especificadas, escritas, ou, quando não seja possível, verbais, relativas ao voo projectado para uma aeronave e submetidas ao *contrôle* do tráfego aéreo;

Marca de referência.— Local determinado, em referência ao qual uma aeronave assinala a sua posição;

Região de «contrôle».— Espaço aéreo de dimensões definidas, no interior do qual se exerce o *contrôle* do tráfego aéreo;

Caminho magnético.— Ângulo medido no sentido dos ponteiros de um relógio a partir do norte magnético até à projecção sobre a terra da trajectória de uma aeronave;

VFR.— Símbolo utilizado para designar as regras de voo visual;

Voo acrobático.— Manobras efectuadas intencionalmente por uma aeronave que envolvam uma mudança brusca de atitude, uma atitude anormal ou uma alteração anormal de velocidade;

Visibilidade.— Possibilidade determinada pelas condições atmosféricas e expressa em unidades de distância de avistar e identificar durante o dia objectos notáveis não iluminados e durante a noite objectos notáveis iluminados;

a) **Visibilidade em voo.**— Alcance médio da visibilidade em frente, observada do posto de pilotagem de uma aeronave em voo;

b) **Visibilidade no solo.**— Visibilidade num aeródromo, indicada por um observador qualificado;

Zona de «contrôle».— Espaço aéreo de dimensões definidas, no interior do qual, para melhor protecção do tráfego aéreo, vigoram regras suplementares às que regem os voos nas regiões de *contrôle*.

§ 1.º O termo «aterrar» é empregado nestas regras para designar as manobras de aterragem e de amargem.

§ 2.º As regras formuladas para as manobras de rolar aplicam-se, idênticamente às correspondentes manobras das aeronaves na água.

CAPÍTULO II

Generalidades

Art. 2.º As presentes regras do ar são aplicáveis a todas as aeronaves de matrícula nacional ou estrangeira que operem dentro dos limites do território português.

§ único. As mesmas regras são também aplicáveis às aeronaves de matrícula nacional que operem no território dos Estados signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e no território de Estados não signatários da referida convenção, na medida em que sejam compatíveis com as regras vigentes nesses Estados.

Art. 3.º No cumprimento destas regras ter-se-ão em devida conta os riscos de navegação e de colisão, bem como todas as circunstâncias especiais que possam determinar um afastamento do que nelas se prescreve, para evitar um perigo imediato.

Art. 4.º As aeronaves voarão sempre de harmonia com as regras constantes do capítulo II e da secção I do capítulo III e, excepto nas circunstâncias previstas no § 5.º deste artigo, em conformidade com as regras prescritas na secção II do capítulo III, sempre que o voo se efectue em condições de visibilidade e de distância às nuvens inferiores às indicadas no seguinte quadro:

	Região de <i>contrôle</i>	Zona de <i>contrôle</i>	Noutros locais
Visibilidade	5 quilómetros visibilidade em voo	5 quilómetros	5 quilómetros visibilidade em voo
Distância às nuvens	150 metros verticalmente	150 metros verticalmente	A 200 metros ou mais acima do solo ou da água: 150 metros verticalmente. 600 metros horizontalmente.
	600 metros horizontalmente	600 metros horizontalmente	Abaixo de 200 metros acima do solo ou da água: a boa distância das nuvens e à vista do solo.

Nota.— Para os helicópteros a visibilidade em voo será reduzida de 5 quilómetros para 1,5 quilómetros.

§ 1.º Quando as condições de tempo permitam que um piloto efectue o seu voo em condições de visibilidade e de distância às nuvens iguais ou superiores às indicadas no quadro constante do corpo deste artigo, diz-se que o referido piloto se encontra em condições de tempo VFR. Quando as condições de tempo não permitam a realização do voo em condições de visibilidade e distância às nuvens superiores às indicadas no referido quadro, diz-se que o piloto se encontra em condições de tempo IFR.

§ 2.º As regras contidas na secção I do capítulo III constituem as regras de voo visual (VFR).

§ 3.º As regras contidas nas secções I e II do capítulo III constituem as regras do voo por instrumentos (IFR).

§ 4.º Incumbe ao piloto comandante de bordo de uma aeronave verificar se as condições de tempo permitem a realização de um voo segundo as regras de voo visual ou se exigem a observância das regras de voo por instrumentos.

§ 5.º Desde que se obtenha uma autorização especial do *contrôle* do tráfego aéreo, podem efectuar-se dentro das zonas de *contrôle* voos em condições de tempo IFR sem que se observem as regras do voo por instrumentos.

§ 6.º Quando a autoridade competente o determinar, todas as aeronaves que circulem de noite dentro das regiões ou das zonas de *contrôle* voarão segundo as regras de voo por instrumentos ou nos termos em que forem autorizadas pelo *contrôle* do tráfego aéreo.

§ 7.º No interior das zonas de *contrôle*, quando a visibilidade no solo for inferior a 5 quilómetros, ficam sujeitas a autorização do *contrôle* do tráfego aéreo as manobras de descolagem e aterragem, as aproximações para aterragem e as entradas no conjunto de tráfego constituído pelas aeronaves que tenham descolado, venham aterrar ou se aproximem para este fim.

Art. 5.º As regiões de *contrôle* terão a configuração fixada pela autoridade competente, com indicação precisa dos seus limites horizontais e verticais.

§ único. O limite inferior das regiões de *contrôle* deverá fixar-se a 200 metros acima do solo ou da água.

Art. 6.º As zonas de *contrôle* terão a configuração determinada pelas autoridades aeronáuticas, com indicação precisa dos seus limites horizontais e verticais e dos aeródromos nelas incluídos.

As zonas de *contrôle* estender-se-ão em altitude a partir do solo ou da água.

Art. 7.º *Competência da tripulação de uma aeronave.*— Ninguém poderá exercer as funções de membro da tripulação de uma aeronave sem que para isso tenha sido autorizado pelo Estado em que a aeronave estiver matriculada.

Art. 8.º *Uso de bebidas alcoólicas, narcóticos e estupefacientes.*— Ninguém poderá pilotar uma aeronave ou exercer funções de membro da sua tripulação sob a influência de bebidas alcoólicas, narcóticos ou estupefacientes que possam comprometer as faculdades necessárias ao desempenho da sua missão.

Art. 9.º *Ação preliminar do voo.*— Antes de realizar um voo, o piloto comandante de uma aeronave deverá inteirar-se de todas as informações disponíveis úteis ao voo projectado. Para os voos fora das proximidades de um aeródromo e para todos os voos IFR, a acção preliminar do voo compreenderá o estudo atento dos boletins e previsões meteorológicos mais recentes, tomando em consideração as necessidades de combustível e as medidas alternativas a tomar no caso de o voo não poder decorrer como foi planeado.

Art. 10.º *Restrições relativas ao espaço aéreo.*— O sobrevoo de zonas submetidas a restrições de voo que tenham sido convenientemente difundidas far-se-á de acordo com o estabelecido nessas restrições ou mediante autorização expressa da autoridade competente do Estado que as impôs.

Art. 11.º *Reboque.*— O piloto comandante de uma aeronave só permitirá que a sua aeronave reboque qualquer objecto de acordo com o preceituado pela autoridade competente.

Art. 12.º *Lançamento de objectos.*— O piloto comandante de bordo de uma aeronave não autorizará o lançamento para fora da aeronave em voo de qualquer objecto que possa constituir um perigo para as pessoas ou bens à superfície da terra ou da água.

Art. 13.º *Descidas em pára-quedas.*— As descidas em pára-quedas, salvo em caso de emergência, só serão efectuadas mediante permissão da autoridade aeronáutica competente.

Art. 14.º *Voos de instrução.*— A instrução de voo e a autorização de voo a solo de um aluno só serão dadas nos casos em que o avião pilotado pelo aluno não possa constituir perigo para a navegação aérea.

CAPÍTULO III

Regras de voo

SECÇÃO I

Art. 15.º *Autoridade do piloto comandante de uma aeronave.*— O piloto comandante de uma aeronave será directamente responsável pela sua condução e decidirá em última instância de tudo o que se relacionar com a aeronave, enquanto sob o seu comando.

Art. 16.º *Instruções do «contrôle» do tráfego aéreo.*— O piloto comandante de uma aeronave será responsável pelo cumprimento das instruções que tenha recebido do *contrôle* do tráfego aéreo.

Art. 17.º *Voos simulados por instrumentos.*— As aeronaves só voarão em condições simuladas de voo por instrumentos quando:

a) Estejam equipadas com comandos duplos em perfeito estado de funcionamento;

b) Um piloto competente ocupe aos comandos um lugar que lhe permita intervir como piloto de vigia da pessoa que pilota em condições simuladas de voo por instrumentos.

O piloto de vigia deverá ter para a frente e para os lados da aeronave uma visibilidade adequada, salvo se, em comunicação com ele, um observador competente ocupar a bordo um lugar donde o seu campo de visão complete de forma satisfatória o do piloto de vigia.

Art. 18.º *Voos acrobáticos.*— Nenhuma aeronave poderá realizar voos acrobáticos se daí resultar perigo para o tráfego aéreo.

§ único. A execução de acrobacias sobre determinadas zonas depende de consentimento da autoridade competente.

Art. 19.º *Negligências ou imprudências no decorrer de um voo.*— Nenhuma aeronave deverá ser pilotada de forma negligente ou imprudente que possa constituir perigo para a vida ou bens de terceiros.

Art. 20.º *Manobras num aeródromo ou nas suas proximidades.*— O piloto comandante de uma aeronave em evolução sobre um aeródromo ou nas suas proximidades deverá:

a) Atender ao tráfego do aeródromo, a fim de evitar colisões;

b) Integrar-se ou manter-se afastado do circuito de tráfego e de outras aeronaves em evolução;

c) Realizar todas as voltas pela esquerda, quando em aproximação para aterragem e depois da descolagem, salvo instruções contrárias do *contrôle* do tráfego aéreo ou da autoridade competente;

d) Aterrar e descolar, na medida do possível, face ao vento, salvo instruções contrárias do *contrôle* do tráfego aéreo.

§ único. Se estiver em funcionamento um *contrôle* de aeródromo, o piloto comandante deverá também:

a) Manter uma escuta contínua nas frequências rádio atribuídas às comunicações do *contrôle* do aeródromo ou, sendo impossível, conservar-se atento às instruções que possam ser transmitidas por sinais visuais;

b) Obter, pela rádio ou por sinais visuais, toda a autorização de manobra que possa ser necessária à protecção do tráfego do aeródromo.

Art. 21.º *Proximidades.*— Uma aeronave não deve manobrar tão próximo de outra aeronave que possa originar um risco de colisão.

§ único. As aeronaves só voarão em formação depois de prévio acordo com *contrôle* do tráfego aéreo.

Art. 22.º *Direito de passagem.*— A aeronave que tiver direito de passagem conservará o seu rumo e a sua velocidade, sem que o piloto comandante da aeronave fique dispensado da obrigação de tomar todas as medidas ne-

cessárias para evitar colisões. Uma aeronave que, nos termos dos parágrafos deste artigo, tenha obrigação de deixar livre a passagem a outra aeronave não deverá passar por cima, por baixo ou pela frente dela, a não ser que o faça a distância considerável.

§ 1.º *Rotas convergentes.*— Quando duas aeronaves se encontrem sensivelmente à mesma altitude, sigam rumos convergentes, aquela que vir a outra à sua direita ceder-lhe-á passagem, excepto nos seguintes casos:

a) Os aeródinos com motor cederão passagem aos dirigíveis, planadores e balões;

b) Os dirigíveis cederão passagem aos planadores e aos balões;

c) Os planadores cederão passagem aos balões;

d) As aeronaves com motor cederão passagem às que reboquem outras aeronaves.

§ 2.º *Aeronaves voando frente a frente.*— Quando duas aeronaves estiverem a aproximar-se de frente ou quase de frente e houver risco de colisão, devem ambas desviar-se para a sua direita.

§ 3.º *Ultrapassagem.*— Toda a aeronave que estiver sendo ultrapassada tem direito de passagem, devendo a aeronave que a ultrapassar, esteja a descer, a subir, ou em voo horizontal, afastar-se do seu caminho, desviando-se para a direita. Nenhuma modificação posterior das posições relativas das duas aeronaves dispensará a que ultrapassa desta obrigação, até que tenha ultrapassado inteiramente a outra aeronave e se haja distanciado.

Uma aeronave que ultrapassa é aquela que se aproxima de outra pela retaguarda segundo uma linha que forma um ângulo inferior a 70º com o plano de simetria desta última, isto é, numa posição tal em relação a outra aeronave que, durante a noite, lhe não seja possível avistar qualquer das suas luzes de posição frontais.

§ 4.º *Aterragem.*— As aeronaves em voo ou manobrando no solo ou na água cederão passagem às aeronaves que vão aterrar ou que executam a aproximação final para aterragem.

Quando dois ou mais aeródinos se aproximem de um aeródromo com o objectivo de aterrar, a aeronave que se encontre a maior altitude cederá passagem à aeronave que estiver a menor altitude, mas esta última não se prevalecerá desta regra para se colocar à frente de outra que esteja em aproximação final para aterrar, ou para a ultrapassar. Todavia, os aeródinos com motor cederão sempre passagem aos planadores.

§ 5.º *Descolagem.*— Uma aeronave prestes a descolar não tentará fazê-lo enquanto existir risco aparente de colisão com outras aeronaves.

§ 6.º *Aterragem forçada.*— Uma aeronave que saiba que outra aeronave é obrigada a realizar uma aterragem forçada ceder-lhe-á passagem.

Art. 23.º *Altitudes mínimas de segurança.*— Salvas as necessidades de descolagem e aterragem ou autorização especial das entidades competentes, as aeronaves deverão:

a) Quando sobrevoem bairros populosos dos grandes centros urbanos, cidades, aglomerados ou concentrações de pessoas ao ar livre, manter uma altitude suficiente para permitir uma aterragem de emergência em caso de avaria de motores ou outra, sem que corram perigo as pessoas ou bens à superfície; esta altitude não será inferior a 300 metros acima do obstáculo mais elevado num raio de 600 metros em torno da aeronave;

b) Quando sobrevoem locais diversos dos indicados na alínea anterior, manter uma altitude que não será inferior a 150 metros acima do solo ou da água, a menos que o voo possa ser efectuado sem perigo para as pessoas ou bens à superfície; em qualquer circunstância a aeronave não deverá voar a menos de 150 metros num raio de 150 metros à volta de qualquer construção, pessoa, barco e veículo.

Os helicópteros poderão ser autorizados a voar em condições diferentes das estabelecidas neste artigo.

Art. 24.º *Regras de altitudes quadrantais.*— Quando o piloto comandante de uma aeronave tiver de operar a uma altitude de cruzeiro condicionada pelo seu caminho magnético, escolherá essa altitude de acordo com o seguinte quadro:

Caminhos magnéticos	0°-89°		90°-179°		180°-269°		270°-359°	
	Metros	Números ímpares de milhares de pés	Metros	Números ímpares de milhares de pés mais 500 pés	Metros	Números pares de milhares de pés	Metros	Números pares de milhares de pés mais 500 pés
Altitudes	300	1:000	450	1:500	600	2:000	750	2:500
	900	3:000	1:050	3:500	1:200	4:000	1:350	4:500
	1:500	5:000	1:700	5:500	1:850	6:000	2:000	6:500
	2:150	7:000	2:300	7:500	2:450	8:000	2:600	8:500
	2:750	9:000	2:900	9:500	3:050	10:000	3:200	10:500
	3:350	11:000	3:500	11:500	3:650	12:000	3:800	12:500
	3:950	13:000	4:100	13:500	4:250	14:000	4:400	14:500
	4:550	15:000	4:700	15:500	4:900	16:000	5:050	16:500
	5:200	17:000	5:350	17:500	5:500	18:000	5:650	18:500
	5:800	19:000	5:950	19:500	6:100	20:000	6:250	20:500
	6:400	21:000	6:550	21:500	6:700	22:000	6:850	22:500
	7:000	23:000	7:150	23:500	7:300	24:000	7:450	24:500
	7:600	25:000	7:750	25:500	7:900	26:000	8:100	26:500
	8:250	27:000	8:400	27:500	8:550	28:000	8:700	28:500
	8:850	29:000	9:000	29:500	9:150	30:000	9:300	30:500

Nota.— Estas altitudes serão referidas a um acerto altimétrico a fixar pela autoridade competente, conforme as condições de voo.

Art. 25.º *Regras complementares para as manobras na água.*— Nas zonas em que as «regras internacionais para evitar abalroamentos no mar» estejam em vigor as aeronaves que manobrem sobre a água deverão respeitar essas regras.

As aeronaves que voem perto da superfície da água conservar-se-ão, dentro do possível, a distância conveniente de todos os navios e embarcações e evitarão perturbar a sua navegação.

Art. 26.º *Luzes para manobras de noite.*— O uso das luzes para manobras de noite fica regulado da seguinte forma:

1.º *Aeronaves em serviço.*— Entre o pôr e o nascer do Sol, todas as aeronaves em voo ou manobrando em terra usarão as luzes prescritas no capítulo IV; entre o pôr e o nascer do Sol, todas as aeronaves «em marcha» sobre a água usarão as luzes prescritas no mesmo capítulo. Durante este período não se usarão quaisquer luzes que possam confundir-se com as que são prescritas no capítulo IV;

2.º *Aeronaves não em serviço.*— Durante a noite, em todos os aeródromos utilizados ou utilizáveis para voos nocturnos, todas as aeronaves em estacionamento ou em movimento sobre a área de manobra ou na sua vizinhança perigosa serão bem iluminadas ou terão as luzes acesas ou a zona que ocupem balizada por luzes de obstáculo. Entre o pôr e o nascer do Sol, uma aeronave que esteja sobre a água não «em marcha» acenderá as luzes de amarração prescritas no n.º 3.º do artigo 40.º, salvo se se encontrar numa zona que goze de isenção especial.

§ único. Uma aeronave que esteja no ar ou à superfície da água diz-se «em marcha» quando não está amarrada nem no solo nem a um objecto fixo na terra ou na água.

Art. 27.º *Aviso de voo.*— Quando o piloto comandante de bordo de uma aeronave tencione efectuar um voo para o qual não exista um plano de voo obrigatório, nos termos do artigo 33.º, deverá, a título de precaução, transmitir, verbalmente ou por escrito, um aviso de voo

à entidade competente, a fim de facilitar o serviço de busca e salvamento ou com qualquer outro objectivo.

Esse aviso de voo deve, pelo menos, conter os seguintes elementos:

- Identificação e tipo da aeronave;
- Nome do piloto comandante e número de pessoas a bordo;
- Lugar da partida e hora prevista para a partida;
- Rota e destino;
- Hora estimada de chegada;
- Se for caso disso, a hora-limite a que a mensagem de chegada deve esperar-se na entidade previamente nomeada. Esta informação será necessária quando o voo tiver como destino um ponto donde as comunicações possam demorar algum tempo a chegar à entidade competente.

§ único. *Alteração.*— Sempre que faça uma alteração a um aviso de voo, o piloto comandante de uma aeronave será obrigado a informar a entidade competente logo que lhe seja possível.

Art. 28.º *Informação de chegada.*— O piloto comandante da aeronave que esteja a realizar um voo sobre o qual foi depositado um plano ou aviso de voo comunicará a sua chegada à entidade competente, logo que lhe seja possível, depois de ter aterrado.

SECÇÃO II

Art. 29.º Além das regras constantes da secção I deste capítulo, aplicar-se-ão as regras da presente secção nas condições previstas no capítulo II.

Art. 30.º *Competência dos pilotos.*— Para voar de acordo com as regras indicadas na presente secção os pilotos serão qualificados nos termos das normas internacionais sobre licenças do pessoal.

Art. 31.º *Equipamento das aeronaves.*— As aeronaves serão equipadas com os convenientes instrumentos e os aparelhos de radionavegação adequados à rota a seguir e, sempre que voarem no interior de uma zona ou de uma região de *contrôle*, com aparelhos de rádio necessários para manterem comunicação bilateral com o *contrôle* do tráfego aéreo competente.

Art. 32.º *Altitudes mínimas.*— IFR.— Fora das exigências das descolagens ou das aterragens ou de determinação ou autorização expressa da autoridade competente, as aeronaves voarão a uma altitude mínima de 300 metros acima do obstáculo mais alto situado dentro de um raio mínimo de 8 quilómetros em redor da aeronave em voo. Sempre que for conveniente, as autoridades competentes fixarão valores superiores.

Art. 33.º *Planos de voo.*— Antes de descolar de um ponto qualquer de uma região ou de uma zona de *contrôle*, ou antes de penetrar nela, será fornecido ao *contrôle* do tráfego aéreo competente um plano de voo. Este plano de voo incluirá, salvo se de outro modo for autorizado pelo *contrôle* do tráfego aéreo, pelo menos, as seguintes informações:

- Identificação da aeronave e, se for diferente desta, o indicativo de chamada rádio;
- Tipo de aeronave ou, em caso de voo em formação, tipos das aeronaves e número das mesmas;
- Nome do piloto comandante da aeronave ou, em caso de voo em formação, nome do comandante desta;
- Ponto de partida;
- Altitude (ou altitudes) de cruzeiro e caminhos a seguir;
- Ponto da primeira aterragem prevista;
- Velocidade-ar verdadeira prevista às altitudes de cruzeiro;
- Frequência ou frequências de emissão e de recepção a utilizar em rádio;
- Hora proposta para a partida;

j) Tempo estimado de rota até à chegada sobre o ponto previsto para a primeira aterragem;

k) Aeródromo ou aeródromos alternantes para onde a aeronave continuará o seu voo, quando a aterragem no ponto do destino previsto deixe de ser aconselhável;

l) Quantidade de combustível a bordo, expressa em horas de voo;

m) Número de pessoas a bordo;

n) Quaisquer outras informações complementares que o piloto comandante da aeronave ou o *contrôle* do tráfego aéreo julguem indispensáveis para efectivação do *contrôle*.

Art. 34.º *Autorização de tráfego aéreo*. — Antes de operar numa região ou numa zona de *contrôle*, deverá obter-se do competente *contrôle* uma autorização de tráfego aéreo baseada no plano de voo. As aeronaves voarão de harmonia com esta autorização e, desde que não obtenham permissão especial, seguirão os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados para os aeródromos a utilizar.

Não se efectuará qualquer alteração ao determinado numa autorização de tráfego aéreo, salvo em casos de emergência que exijam uma acção imediata. Quando assim suceder, o piloto comandante da aeronave, em seguida a tomar as referidas medidas de emergência, informará o competente *contrôle* do tráfego aéreo da alteração e, sendo necessário, obterá nova autorização.

Art. 35.º *Radiocomunicações*. — Quando o comandante de uma aeronave voe dentro de regiões ou zonas de *contrôle*, cumpre-lhe assegurar a manutenção de uma escuta permanente nas frequências rádio apropriadas.

Art. 36.º *Relato de posição*. — A hora e altitude relativas à passagem de cada uma das marcas de referência preestabelecidas ou especificadas pelo *contrôle* do tráfego aéreo, bem como todas as outras informações necessárias, serão, logo que seja possível, transmitidas pela rádio ao competente *contrôle* do tráfego aéreo. No caso de não existirem marcas de referência preestabelecidas, os relatos de posição serão feitos com intervalos prescritos pelo *contrôle* do tráfego aéreo.

Art. 37.º *Interrupção das comunicações avião-terra*. — Sempre que no decorrer de um voo, realizado inteira ou parcialmente no interior de uma região ou de uma zona de *contrôle*, o piloto comandante da aeronave não possa manter comunicações rádio bilaterais com o *contrôle* do tráfego aéreo, deverá ter em consideração o procedimento indicado nos parágrafos deste artigo, salvo se:

a) O *contrôle* do tráfego aéreo, prevendo uma interrupção de comunicações, lhe tiver dado instruções especiais;

b) A causa da interrupção for de curta duração e o piloto comandante de bordo não tenha razão para supor que durante ela possa infringir as prescrições do seu plano de voo ou das autorizações que tenha recebido.

O preceituado neste artigo não dispensa o piloto da obrigação de obter a autorização prescrita no artigo 34.º antes de entrar numa zona ou numa região de *contrôle*.

§ 1.º *Procedimento VFR*. — Se no momento da interrupção ou ulteriormente a aeronave se encontrar em condições VFR, o piloto comandante, se estiver seguro de poder manter-se nessas condições até ao destino ou até outro ponto onde lhe seja possível aterrar, prosseguirá o seu voo em condições de tempo VFR até à aterragem.

§ 2.º *Procedimento IFR*. — Se o procedimento prescrito no parágrafo anterior não puder ser seguido, o piloto comandante da aeronave deverá:

a) Prosseguir o seu voo conforme o respectivo plano, tendo em consideração as autorizações e instruções que tiver recebido e de que tiver acusado recepção, salvo nos seguintes casos:

1) Se a última altitude assinalada for inferior à altitude mínima IFR sobre os respectivos troços de rota

que faltam percorrer, o piloto comandante da aeronave deverá voar à altitude mínima IFR indicada para a direcção de voo sobre esses troços de rota;

2) Se por motivo de variação de velocidade, ou da direcção do vento o piloto estiver impossibilitado de chegar à hora prevista sem modificar a sua velocidade, deverá renunciar a chegar àquela hora e prosseguir o seu voo de acordo com os outros elementos do respectivo plano.

b) Se a aeronave tiver recebido autorização para esperar num ponto diferente do aeródromo de destino sem ter sido especificada a hora de saída do ponto de espera, o piloto comandante da aeronave deverá deixar esse ponto de maneira a encontrar-se sobre o aeródromo de destino à hora prevista de aproximação, mantendo-se à altitude que deve conservar (última altitude mínima IFR especificada para a direcção de voo);

c) Se a aeronave está em espera sobre o aeródromo de destino, o piloto comandante da aeronave deverá manter a última altitude assinalada até à hora prevista de aproximação;

d) Se não tiver recebido a autorização de aproximação, o piloto deverá começar a descer a partir da última altitude assinalada ou da altitude mínima (IFR), consoante o caso, à última hora de aproximação prevista que lhe tenha sido notificada e da qual tenha acusado a recepção. Se não tiver recebido a indicação da hora prevista de aproximação ou se não tiver acusado a recepção, deverá, à última hora prevista de aterragem notificada ao *contrôle* do tráfego aéreo e da qual este tenha acusado a recepção, iniciar o procedimento normal completo e aterrar. Todavia, não iniciará a descida sem estar certo de poder aterrar dentro dos quinze minutos que se seguem à hora a que, consoante o caso, possa iniciar a aproximação, ou nos trinta minutos seguintes a esta hora, se ela tiver sido notificada com mais de duas horas de antecedência;

e) No caso de uma aproximação falhada, o piloto comandante da aeronave deverá:

1) Permanecer em contacto visual com o aeródromo até que a aterragem seja efectuada; ou, sendo isto impossível:

2) Tentar efectuar uma outra aproximação, se a aterragem puder ser completada no tempo-limite indicado na alínea d).

§ 3.º Se o piloto comandante de aeronave não puder cumprir as instruções dos parágrafos anteriores ou se previr que, cumprindo-as, pode comprometer a segurança, deverá ter o cuidado de evitar as zonas de tráfego intenso, dirigindo-se para um ponto conveniente onde possa efectuar uma descida e a partir do qual lhe seja possível prosseguir o voo nas condições VFR até um local onde possa aterrar.

§ 4.º *Interrupção parcial de comunicações*. — Se a causa da interrupção é tal que o piloto comandante da aeronave pode transmitir mas não receber, deverá transmitir ao *contrôle* do tráfego aéreo uma descrição detalhada do procedimento executado, sublinhando as frequências em que fizer a transmissão. Se puder receber mas não emitir, deverá manter a escuta do *contrôle* do tráfego aéreo e cumprir todas as instruções que este lhe transmita.

§ 5.º *Relatório da interrupção de comunicações*. — Em seguida a uma interrupção de comunicações, o piloto comandante de aeronave deverá, sempre que possível, relatar ao *contrôle* do tráfego aéreo, discriminando a hora a que a interrupção teve lugar, bem como o órgão de *contrôle* sob a autoridade do qual se encontrava naquele momento.

Art. 38.º *Altitudes de cruzeiro*. — As aeronaves voarão às seguintes altitudes:

a) *Dentro das regiões ou das zonas de «contrôle»*, a uma altitude autorizada pelo *contrôle* do tráfego aéreo;

b) *Noutros locais*, a uma altitude acima do nível do mar correspondente ao caminho magnético, como está prescrito no artigo 24.º

CAPÍTULO IV

Regras aplicáveis às luzes e sinais visuais

Art. 39.º *Luzes a usar pelos aeródinos com motor.*— As luzes a usar nos termos do n.º 1.º do artigo 26.º serão:

a) Na frente, uma luz vermelha colocada do lado esquerdo e uma luz verde colocada do lado direito. Estas luzes serão contínuas ou intermitentes (fig. 1) e projectarão um feixe de luz sem obstruções entre dois planos verticais que formem ângulos diedros de 110º, medidos, respectivamente, a partir da frente e do plano longitudinal para a esquerda e para a direita da aeronave.

Estas luzes devem ser visíveis pelo menos a 8 quilómetros e o seu afastamento lateral será o maior possível;

b) À retaguarda, uma luz branca e fixa, ou branca e intermitente, ou, ainda, alternadamente branca e vermelha (fig. 1), colocada o mais atrás possível e projectando um feixe de luz visível pela retaguarda, num ângulo diedro de 140º, cujo plano bissector é o plano vertical que passa pelo eixo longitudinal da aeronave. Esta luz deverá ser visível a uma distância mínima de 5 quilómetros.

§ único. Nesta secção a palavra «visível», quando aplicada às luzes, terá a significação de: visível em noite escura, com atmosfera transparente.

Art. 40.º *Regras especiais aplicáveis aos hidroaviões e aeronaves anfíbias à superfície da água.*— As luzes exibidas pelos hidroaviões e pelas aeronaves anfíbias na superfície da água, de harmonia com o disposto no n.º 1.º do artigo 26.º, serão as seguintes:

1.º *Quando as aeronaves estão «em marcha» e «comandadas».*— As luzes fixas definidas no artigo anterior, e além destas uma luz fixa branca (fig. 2), visível pela frente, no interior de um ângulo diedro de 220º, cujo plano bissector seja o plano vertical que passa pelo eixo longitudinal da aeronave.

Esta luz será visível a uma distância de, pelo menos, 5 quilómetros, com as seguintes excepções:

a) Se a aeronave reboca uma outra aeronave, deverão colocar-se duas luzes fixas brancas suplementares (fig. 3) nos locais onde forem mais visíveis, uma por cima da outra na mesma vertical, distanciadas, pelo menos, 2 metros e visíveis pela frente a uma distância mínima de 5 quilómetros, dentro de um ângulo diedro de 220º, cujo plano bissector é o plano vertical que passa pelo eixo longitudinal da aeronave;

b) Se a aeronave for rebocada, serão somente colocadas as luzes fixas indicadas no artigo anterior.

2.º *Quando as aeronaves não estiverem comandadas.*— Duas luzes fixas vermelhas (fig. 4) colocadas nos locais em que forem mais visíveis, uma por cima da outra na mesma vertical, distanciadas, pelo menos, 1 metro e tanto quanto possível ambas visíveis de qualquer ponto do horizonte a uma distância mínima de 3 quilómetros; e ainda:

a) Se estiverem navegando, as luzes fixas definidas no artigo anterior; ou,

b) Se não estiverem navegando, a luz fixa branca da retaguarda definida no mesmo artigo (fig. 5).

3.º *Quando as aeronaves estiverem ancoradas ou amarradas.*— Uma luz branca fixa à frente (fig. 6), visível de todos os pontos do horizonte a uma distância mínima de 1^{km},5; e ainda:

a) Se a aeronave tiver mais de 50 metros de comprimento, uma luz fixa branca à retaguarda (fig. 7), visível de todos os pontos do horizonte a uma distância de, pelo menos, 1^{km},5; e,

b) Se a aeronave tiver 50 metros ou mais de envergadura, uma luz branca fixa de cada lado (figs. 8 e 9)

marcando as dimensões máximas laterais e, tanto quanto possível, visível de todos os pontos do horizonte a uma distância mínima de 1^{km},5.

§ único. Para os efeitos deste artigo ter-se-á em atenção que:

a) Uma aeronave na superfície das águas diz-se «em marcha» quando não estiver amarrada nem ao solo nem a qualquer objecto fixo situado sobre a terra ou na água;

b) Uma aeronave diz-se «comandada» quando puder executar as manobras exigidas por estas regras ou pelas «regras para evitar abalroamentos no mar»;

c) Uma aeronave «está navegando» quando está em marcha à superfície da água e tem uma velocidade relativa a esta.

Art. 41.º *Sinais visuais de perigo.*— Os seguintes sinais, utilizados em conjunto ou separadamente, significarão que uma aeronave está ameaçada por um perigo grave e iminente e pede socorro imediato:

1) Sinal Morse . . . — — — . . . ;

2) Sucessão de artificios pirotécnicos lançados com intervalos curtos, sendo cada um constituído por uma única luz vermelha;

3) Sinal com duas bandeiras (fig. 10) correspondendo às letras NC do Código Internacional de Sinais;

4) Sinal a distância (fig. 11), constituído por uma bandeira quadrada tendo na parte de cima ou na parte de baixo uma bola ou um objecto semelhante.

Art. 42.º *Sinais visuais de urgência.*— Os seguintes sinais, utilizados em conjunto ou separadamente, significarão que uma aeronave pretende indicar dificuldades que a obrigam a aterrar sem necessidade de socorro imediato:

1.º De dia: sucessão de artificios pirotécnicos brancos;

2.º De noite: sucessão de artificios pirotécnicos brancos ou apagar e acender as luzes da aeronave, de tal maneira que não haja confusão com as luzes intermitentes definidas no artigo 39.º

§ único. Os seguintes sinais, utilizados em conjunto ou separadamente, significam que uma aeronave tem uma mensagem urgente a transmitir relativa à sua segurança ou à de outra aeronave, navio ou outro veículo ou à segurança de qualquer pessoa que se encontra a bordo ou à vista:

1.º Sucessão de artificios pirotécnicos verdes;

2.º Sucessão de relâmpagos verdes, produzidos com um aparelho de sinalização.

Art. 43.º Nenhuma das disposições dos artigos anteriores impede que uma aeronave em perigo use todos os meios ao seu alcance para chamar a atenção, indicar a sua posição e obter socorros.

Art. 44.º *Sinais terrestres e sinais luminosos para o «contrôle» de tráfego de aeródromo.*— Quando se empregarem sinais terrestres e sinais luminosos para o controle do tráfego de aeródromo, observar-se-á o prescrito nos parágrafos seguintes:

§ 1.º *Sinais luminosos direccionais* (fig. 12):

1.º Para uma aeronave em voo:

a) Uma luz verde contínua: «Está autorizado a aterrar»;

b) Uma luz vermelha contínua: «Ceda passagem a outra aeronave e continue no circuito»;

c) Uma série de relâmpagos verdes: «Volte para aterrar». Este sinal será seguido, na altura própria, por uma luz verde contínua;

d) Uma série de relâmpagos vermelhos: «Aeródromo perigoso. Não aterre».

2.º *Para aeronaves no aeródromo:*

a) Uma luz verde contínua: «Está autorizado a descolar»;

b) Uma luz vermelha contínua: «Pare»;

c) Uma série de relâmpagos verdes: «Está autorizado a rolar»;

d) Uma série de relâmpagos vermelhos : «Role para fora da área de aterragem»;

e) Uma luz branca intermitente : «Volte ao seu ponto de partida no aeródromo».

§ 2.º *Sinais com artifícios pirotécnicos.*— Um artifício pirotécnico vermelho, quer de noite quer de dia, e sejam quais forem as instruções anteriormente recebidas, significará : «Não aterre por enquanto».

§ 3.º *Sinais terrestres.*— Os sinais terrestres abaixo indicados terão as seguintes significações :

1.º *Proibição de aterragem.*— Um quadrado horizontal vermelho com diagonais em amarelo (fig. 13) indicará que estão proibidas as aterragens no aeródromo em questão e que esta proibição é susceptível de se prolongar.

2.º *Precauções especiais a tomar no decorrer da aproximação ou aterragem.*— Um quadrado horizontal vermelho com uma diagonal amarela (fig. 14) indicará que, devido ao mau estado da área de manobra ou por qualquer outra razão, devem tomar-se precauções especiais no decorrer da aproximação final ou durante a aterragem;

3.º *Instruções para usar apenas as pistas.*— Um sinal horizontal branco com a forma de um halter (fig. 15) indicará que as aeronaves têm de aterrar ou descolar exclusivamente sobre as pistas.

4.º *Área de manobra impraticável.*— Os limites das zonas impróprias para a manobra das aeronaves serão indicados por meio de cruzes de uma só cor bem visível, de preferência branca (fig. 16), exibidas horizontalmente sobre a área de manobra. No caso das pistas ou faixas de rolagem, estas cruzes serão exibidas nas extremidades da zona impraticável.

5.º Instruções para aterragem e descolagem :

a) A direcção a utilizar pelas aeronaves para aterrar e descolar será indicada por um T de aterragem (fig. 17) de cor bem visível; esta direcção será ao longo do eixo do T no sentido da barra do T;

b) O sentido indicado por um tetraedro de cor bem visível (fig. 18) deverá ser o seguido pelas aeronaves na aterragem ou descolagem;

c) Uma bola negra exibida num mastro (fig. 19) bem visível pelas aeronaves que se encontrem na área de manobra indicará que a direcção da descolagem deve ser confirmada junto do *contrôle* do aeródromo;

d) Utilizar-se-á um disco horizontal de cor visível, colocado junto à barra do T de aterragem e na direcção do eixo do T (fig. 20), para indicar que não está a ser utilizado um sentido único para as aterragens e descolagens;

e) Empregar-se-ão grupos de dois algarismos colocados verticalmente sobre a torre de *contrôle* (fig. 21) ou perto desta, e bem visíveis pelas aeronaves que se encontrem sobre a área de manobra, para indicar a estas aeronaves o sentido de descolagem expresso em dezenas de graus de rumo magnético, arredondado para a dezena mais próxima.

6.º *Serviço de movimento de aeródromo.*— A letra C, negra sobre fundo amarelo, colocada verticalmente (fig. 22) e bem visível pelas aeronaves que se encontrem sobre a área de manobra, servirá para indicar aos pilotos comandantes de aeronave o local para onde devem dirigir-se, se tiverem recebido instruções nesse sentido.

Ministério das Comunicações, 20 de Julho de 1950.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Luzes e sinais visuais

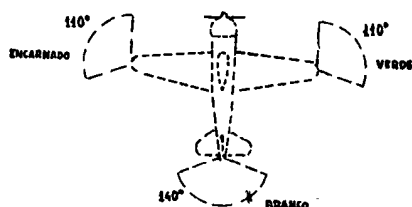


Fig. 1

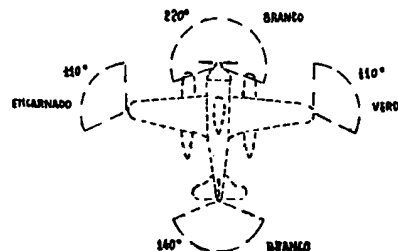


Fig. 2

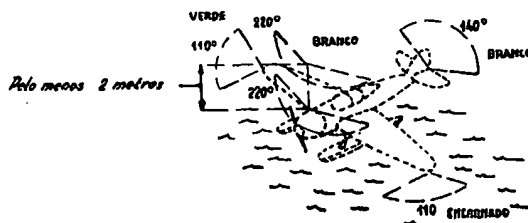


Fig. 3

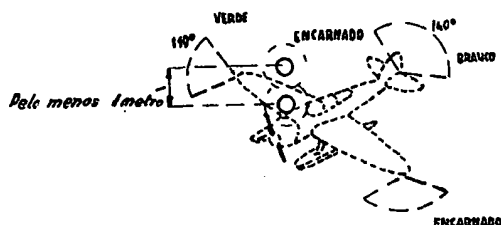


Fig. 4

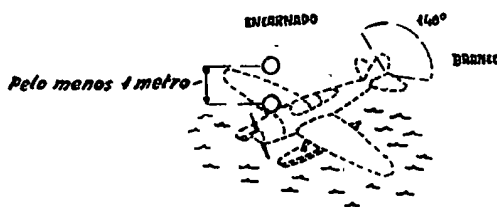


Fig. 5

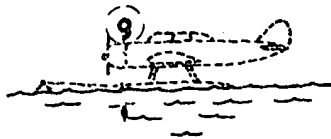


Fig. 6

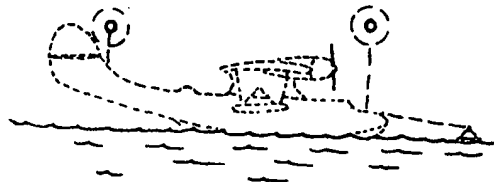


Fig. 7

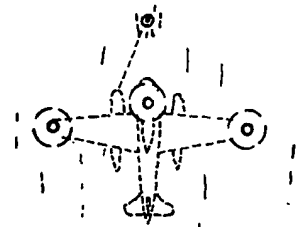


Fig. 8

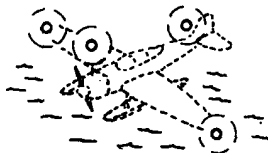


Fig. 9

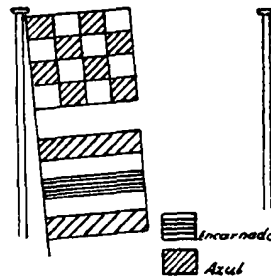


Fig. 10

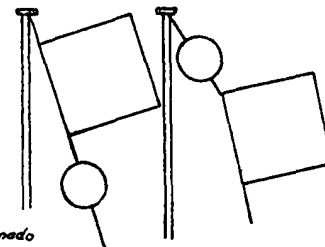


Fig. 11

Sinais luminosos direccionais

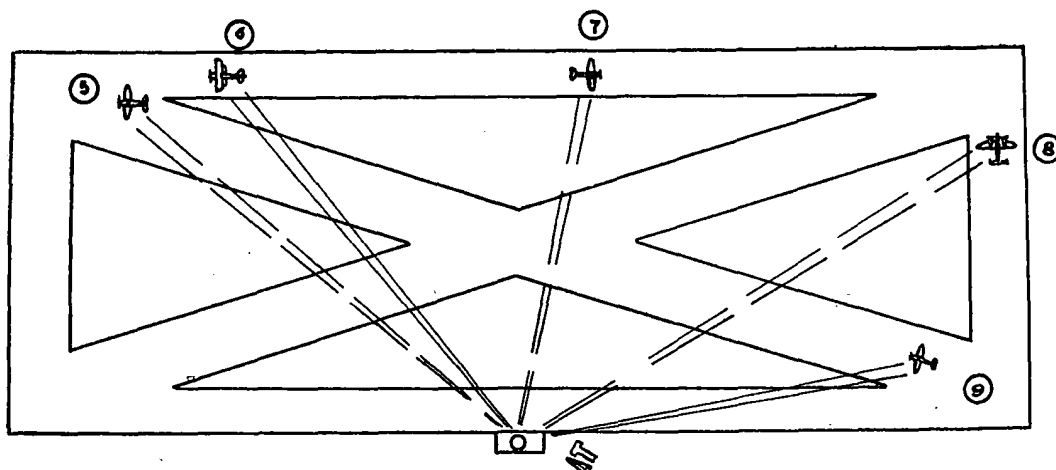
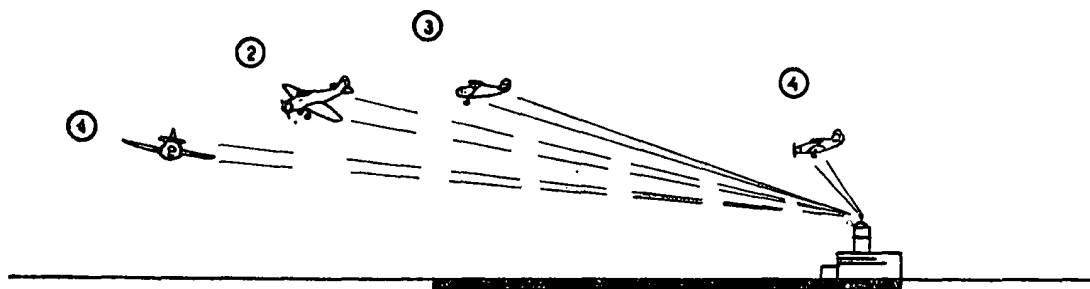


Fig. 12

- 1 — Aeródromo perigoso, não aterre (relâmpagos vermelhos).
- 2 — Volte de novo para aterrar (relâmpagos verdes).
- 3 — Ceda o caminho a outra aeronave e fique no circuito (luz vermelha contínua).
- 4 — Está autorizado a aterrar (luz verde contínua).
- 5 — Desocupe a área de aterragem em serviço (relâmpagos vermelhos).
- 6 — Pare (luz vermelha contínua).
- 7 — Está autorizado a rolar (relâmpagos verdes).
- 8 — Volte ao ponto de partida no aeródromo (série de relâmpagos brancos).
- 9 — Está autorizado a descolar (luz verde contínua).

Luzes e sinais visuais



Fig. 13



Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16

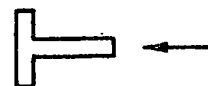


Fig. 17



Fig. 18

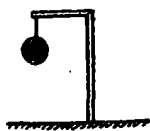


Fig. 19

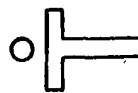


Fig. 20



Fig. 21

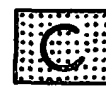


Fig. 22