

Classificação						Rubricas	Em contos	
Orgânica			Funcional	Económica			Reforços ou inscrições	Anulações
Capítulo	Divisão	Sub-divisão		Código	Alínea			
02	01		8.03.2	02.03.06		Comunicações	-	15 910
			8.03.2		A	Dotação própria	15 910	-
			8.03.2	02.03.07		Transportes	-	16 123
			8.03.2		A	Dotação própria	16 123	-
			8.03.2	02.03.08		Representação dos serviços	-	800
			8.03.2		A	Dotação própria	800	-
				07.00.00		Aquisição de bens de capital:		
				07.01.00		Investimentos:		
			8.03.2	07.01.07		Material de informática	-	895
			8.03.2		A	Dotação própria	895	-
	02					Direcção-Geral de Geologia e Minas		
				01.00.00		Despesas com o pessoal:		
				01.01.00		Remunerações certas e permanentes:		
			8.03.1	01.01.02		Pessoal além dos quadros	-	161
			8.03.1	01.01.10		Subsídio de refeição	161	-
	04					Direcção-Geral de Energia		
				01.00.00		Despesas com o pessoal:		
				01.01.00		Remunerações certas e permanentes:		
			8.04.0	01.01.01		Pessoal dos quadros	-	1 629
			8.04.0	01.01.07		Gratificações	3	-
			8.04.0	01.01.10		Subsídio de refeição	1 120	-
			8.04.0	01.01.11		Subsídios de férias e de Natal	509	-
				01.03.00		Segurança Social:		
			8.04.0	01.03.02		Abono de família	-	3
						<i>Total do capítulo 02</i>	60 700	60 700
						<i>Total do Ministério</i>	170 773	170 773

9.ª Delegação da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 19 de Abril de 1990. — O Director, em substituição, (Assinatura ilegível.)

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 332/90

de 2 de Maio

O Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março, ao disciplinar a detenção e operação de ultraleves, previa a regulamentação em diploma específico dos procedimentos e normas técnicas e observar nas actividades de voo com ultraleves.

Com a aprovação do presente regulamento visa-se dar cumprimento ao estatuido no citado decreto-lei, regulamentando-se, com especial atenção, os tipos e requisitos técnicos dos ultraleves, requisitos dos pilotos e normas operacionais, por forma a garantir e salvarguardar os necessários padrões de qualidade e segu-

rança, tendo sempre em atenção o carácter eminentemente lúdico desta actividade.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março, o seguinte:

1.º É aprovado o Regulamento das Aeronaves Ultraleves de Desporto e Recreio, anexo à presente portaria e que dela faz parte integrante.

2.º A presente portaria entra em vigor na data da sua publicação.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 11 de Abril de 1990.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.



REGULAMENTO DAS AERONAVES ULTRALEVES DE DESPORTO E RECREIO

PARTE I

Tipos e requisitos técnicos das aeronaves

Versões autorizadas

1.º Os ultraleves, sem e com motor de propulsão, adiante respectivamente designados pelos acrónimos UL e ULM, podem ser apresentados nas seguintes versões:

- 1) Quanto ao seu controlo em voo:
 - a) Por deslocação do centro de gravidade;
 - b) Por efeito aerodinâmico sobre superfícies móveis;
- 2) Quanto à fonte de energia para descolagem e voo:
 - a) Por corrida do piloto e energia potencial;
 - b) Por propulsão auxiliar externa e energia potencial;
 - c) Por motor próprio;
- 3) Quanto à estrutura alar, incluindo superfícies de comando:
 - a) Flexível;
 - b) Semi-rígida;
 - c) Rígida.

Características de voo

2.º Os UL e ULM devem ter características comprovadas de voo que permitam satisfazer, com segurança, as finalidades do seu uso, sem exigências de especial aptidão e proficiência de pilotagem.

1 — Os UL devem:

- a) Ter uma velocidade de perda (V_p) não superior a 45 km por hora;
- b) Poder executar voo planado e voltas até 45 graus sexagesimais de inclinação.

2 — Os ULM devem:

- a) Ter uma velocidade de perda (V_p) não superior a 45 km por hora;
- b) Ter uma razão de subida igual ou superior a 1 m por segundo;
- c) Poder executar voo planado e aterrar sem risco excessivo com o motor parado;
- d) Poder executar voltas até 60 graus sexagesimais de inclinação;
- e) Não exceder o nível de ruído correspondente a 55 dB a 150 m de altura com a potência máxima de propulsão aplicada.

Equipamento e instrumentação mínimos

3.º Sempre que em voo, os ocupantes dos UL e ULM devem usar obrigatoriamente capacete e óculos de protecção.

4.º Os ULM devem ser equipados com:

- a) Um velocímetro;
- b) Uma bússola magnética;
- c) Um altímetro com escala graduada em pés e acerto altimétrico em hectopascal (hPa), quando operados em espaço aéreo controlado;
- d) Um conta-rotações e, se necessários, outros instrumentos de controlo do funcionamento do motor;
- e) Cintos de segurança ventrais e de ombros, quando providos de assentos para os seus ocupantes, ou dispositivo de fixação de segurança constituído por arnez apropriado para cada ocupante;
- f) Para-quedas de recuperação para ultraleves ou, quando operado em voos acima dos 300 m de altura, para-quedas ventral para cada ocupante.

Requisitos de projecto e construção

5.º Os UL e ULM devem respeitar os limites seguintes:

- a) Peso vazio não superior a 100 kg e 200 kg, respectivamente;
- b) Área alar igual ou superior a 10 m²;

c) Carga alar máxima de 10 kg e 20 kg por metro quadrado, respectivamente.

6.º Os UL e ULM devem respeitar os seguintes factores de:

- a) Carga de segurança não inferior a (+1,5) e (— 1) e a (+1,5) e (— 1,5), respectivamente;
- b) Carga limite não inferior a (+3) e (— 1,5) e a (+4) e (— 2), respectivamente.

7.º Os materiais utilizados na construção dos elementos estruturais dos UL e ULM, cuja falha possa fazer perigar a integridade da aeronave ou a segurança de voo, devem apresentar características correspondentes seja às exigências de resistência mecânica e duração determinadas por via experimental e ou ensaios de simulação, seja às impostas pelo projecto aprovado.

8.º O projecto e a construção dos UL e ULM obedecerão a critérios, especificações e processos construtivos aceitáveis para assegurar as características de voo e a resistência, duração e manutenção da estrutura sob condições normais de utilização de aeronave, designadamente:

- a) Os processos de fabricação que impliquem a execução de controlos rigorosos de qualidade, como colagens, soldaduras, tratamentos térmicos, bem como o emprego de materiais plásticos e compósitos, serão sempre objecto de especificações bem definidas e tecnicamente aceitáveis;
- b) A aplicação eventual de processos de fabricação não convencionais obrigará sempre a comprovação da qualidade do produto, mediante ensaios apropriados;
- c) Os elementos de estrutura, suas ligações ou articulações, bem como os cabos, guinóis, charneiras, terminais, esticadores, roldanas e outros componentes deverão estar dimensionados para as solicitações correspondentes aos factores de carga aplicáveis;
- d) Todos os elementos da estrutura e componentes utilizados na construção deverão ser apropriadamente protegidos contra os efeitos da corrosão e do excessivo desgaste em serviço, bem como apresentar condições de ventilação e drenagem satisfatórias;
- e) A montagem e desmontagem da estrutura e seus componentes deverão obedecer a critérios de simplicidade e ser conduzidas segundo instruções escritas do construtor de modo tal que, mesmo se executadas por pessoas não especializadas, a probabilidade de ocorrência de erro, danificação ou deformação permanente seja praticamente nula;
- f) A construção deverá assegurar os meios e condições apropriados para fácil inspecção da estrutura primária de resistência e dos seus sistemas, bem como para cuidada observação, reparação e substituição de qualquer componente que exija manutenção, ajustamento, correcção, lubrificação e limpeza periódicos.

PARTE II

Certificado de voo

Natureza e emissão do certificado

9.º Os UL e ULM não poderão ser utilizados em voo sem que, previamente e para cada um, haja sido emitido pela Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) um certificado de voo comprovativo de que a aeronave satisfaz os requisitos administrativos e técnicos exigidos para a sua utilização.

10.º A emissão do certificado de voo implica a realização prévia e cumulativa das seguintes operações:

- a) Demonstração, por via documental, experimental ou ambas, de que a aeronave e respectivos equipamentos satisfazem as condições regulamentares de segurança, duração e manutenção e apresenta características de voo satisfatórias;
- b) Inscrição da aeronave no registo apropriado da DGAC;
- c) Afixação, ou pintura, da matrícula atribuída no acto de inscrição em superfície do revestimento da aeronave, de modo que seja perfeitamente visível em voo por qualquer observador no solo ou a bordo de outra aeronave;
- d) Fixação, em elemento visível da estrutura, de uma placa de material incombustível contendo gravadas a matrícula da aeronave e a identificação e morada do seu proprietário.

11.º O requisito da alínea *a)* do número anterior poderá ser satisfeito com a apresentação dos documentos referidos nas alíneas *c)* e *d)* do número seguinte.

Registo e matrícula

12.º O registo da aeronave e a subsequente atribuição da matrícula respectiva são executados mediante entrega na DGAC de:

- a)* Pedido de inscrição, segundo modelo apropriado a emitir pela DGAC, acompanhado de título válido de propriedade;
- b)* Prova documental do prévio cumprimento das obrigações aduaneiras e fiscais, quando a aeronave seja importada;
- c)* Documentação descritiva das características técnicas e de voo, validada por termo de responsabilidade do importador ou do construtor, consoante a aeronave seja importada ou de construção nacional;
- d)* Declaração do proprietário antecedente, nos casos de aeronave já usada, atestando que ela foi operada e mantida em conformidade com os requisitos regulamentares e as instruções específicas do construtor e reúne ainda as necessárias condições de segurança.

13.º Na falta ou em caso de não aceitação, total ou parcial, da documentação referida nas alíneas *c)* e *d)* do número anterior, deverá ser feita a demonstração experimental prevista na alínea *a)* do n.º 10.º, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março.

PARTE III

Licença de pilotagem

Emissão da licença

14.º Os candidatos à emissão de uma licença de pilotagem de ultraleve deverão ter 16 ou mais anos de idade e apresentar na DGAC requerimento para o efeito, acompanhado de:

- a)* Documento comprovativo de identidade (bilhete de identidade de cidadão nacional ou, no caso de ser cidadão estrangeiro, passaporte ou outro documento legalmente válido);
- b)* Autorização escrita e autenticada de quem exerça o poder paternal, ou a tutela legal, se for menor de 18 anos;
- c)* Certificado de habilitações que comprove ter cumprido a escolaridade obrigatória;
- d)* Certificado passado por médico ou junta médica, reconhecidos para o efeito, comprovativo de que possui a aptidão física e mental para a prática de voo, conforme os padrões do certificado médico de classe 2, nos termos do capítulo VI do anexo I à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- e)* Documento comprovativo de ter seguido, com assiduidade e aproveitamento satisfatórios, um curso de instrução aprovado ou homologado pela DGAC que incluía, pelo menos, 13 horas de voo, das quais 7 em voo solo.

15.º Os candidatos prestarão, perante a DGAC ou examinador por esta designado:

- a)* Prova escrita sobre matérias do programa do curso de instrução que seguiu, sempre que a DGAC o julgue necessário;
- b)* Prova prática de voo, em todos os casos, com vista a demonstrar a proficiência e competência necessárias à condução segura do ultraleve que pretende pilotar.

16.º Os candidatos já titulares de uma licença de piloto de avião ou de planador são dispensados dos requisitos constantes nas alíneas *b)*, *c)*, *d)* e *e)* do n.º 14.º e, conforme os conhecimentos inerentes às respectivas licenças e a sua experiência de voo, da prova prevista na alínea *a)* do n.º 15.º, mas prestarão sempre a prova prática de voo determinada pela alínea *b)* desse mesmo número, depois de cumprido um programa de instrução prática aceite pela DGAC.

Pilotagem de bilugares

17.º O titular de uma licença de pilotagem de ultraleve bilugar não poderá voar com acompanhante, a menos que:

- a)* Tenha acumulado um mínimo de 30 horas de experiência como piloto em voo solo nesse tipo e modelo ultraleve;

- b)* Tenha feito demonstração, perante a DGAC ou examinador por ela designado, dos conhecimentos e técnicas operacionais requeridos para a condução do correspondente ultraleve bilugar com dois ocupantes e obtido o respectivo averbamento na sua licença;
- d)* Tenha efectuado pelo menos uma hora de voo e seis aterragens nos últimos seis meses no tipo e modelo ultraleve bilugar averbado na respectiva licença.

Validade das licenças

18.º A licença de pilotagem tem a validade do certificado de aptidão médica do respectivo titular.

19.º O período de validade do certificado de aptidão médica não poderá exceder 24 meses, mas cessará a todo o tempo sempre que ocorra uma qualquer diminuição das condições físicas ou mentais do seu titular, que iniba ou seja considerada incompatível com o voo.

20.º A revalidação da licença de pilotagem é feita mediante a apresentação de novo certificado passado nos termos da alínea *d)* do n.º 14.º anterior.

Instrução do voo

21.º A instrução do voo dos candidatos à licença de pilotagem será sempre ministrada por instrutor de voo, ou por piloto habilitado nos termos do número seguinte.

22.º O titular de uma licença válida de ultraleve poderá ministrar instrução de voo a candidatos a piloto do mesmo tipo de ultraleve desde que comprove:

- a)* Possuir a experiência considerada necessária pela DGAC no correspondente tipo de ultraleve, incluindo os requisitos do n.º 17.º anterior;
- b)* Ter completado, com aproveitamento, um curso de habilitação específico, aprovado ou homologado pela DGAC.

Exames e verificações de voo

23.º Os exames e verificações de pilotos de ultraleves são da competência da DGAC, a qual poderá delegar essa competência em instrutores de ultraleves, que, tendo demonstrado proficiência e idoneidade, expressamente designará e credenciará.

PARTE IV

Normas operacionais

Condição geral de utilização

24.º A operação de um ultraleve deverá sempre ser executada por forma a não criar riscos contra terceiros, tanto no ar como à superfície. Em especial, os ultraleves não serão nunca conduzidos de modo negligente ou imprudente, nem pilotados ou ocupados por indivíduos sob o efeito de drogas ou bebidas alcoólicas ou diminuídos por qualquer afeição física ou psíquica limitativa da segurança do voo.

Interdições do voo

25.º Salvo autorização excepcional, emitida caso a caso e por períodos de tempo sempre bem definidos pela competente autoridade, é interdito aos ultraleves:

- a)* O sobrevoo de aglomerados habitacionais e grupos de pessoas ao ar livre;
- b)* O voo dentro de espaços aéreos controlados, zonas de tráfego de aeródromos e zonas restritas;
- c)* A execução de quaisquer figuras acrobáticas.

26.º Sem prejuízo do disposto no número anterior, apenas os ultraleves portadores de equipamento em condições de estabelecer as necessárias radicomunicações bilaterais poderão ser admitidos para voo dentro dos espaços e zonas previstos na alínea *b)* daquele mesmo número.

Regras do voo

27.º Os ultraleves apenas poderão ser pilotados durante o período diurno, em condições meteorológicas que permitam o contacto vi-

sual com a superfície, do solo ou da água, bem como ver e ser visto por outro tráfego aéreo, e, em todos os casos, com visibilidade nunca inferior a 1,5 km.

28.º Os mínimos meteorológicos para voos acima de 900 m de altitude ou de 300 m de altura, conforme o que, em valor absoluto, seja mais elevado, ou em espaços aéreos controlados são:

- a) Visibilidade: 8 km;
- b) Distância vertical às nuvens: 300 m;
- c) Distância horizontal às nuvens: 1,5 km.

29.º Os mínimos meteorológicos para voos em zonas de tráfego de aeródromos, em áreas restritas ou perigosas, a uma altitude inferior a 900 m ou a uma altura inferior a 300 m, conforme o que, em valor absoluto, seja o mais elevado, são:

- a) Visibilidade: 3 km;
- b) Distância vertical às nuvens: 300 m;
- c) Distância horizontal às nuvens: 1,5 km.

30.º É interdito o voo com ultraleves em qualquer lugar a menos de 100 m acima do solo ou da água, excepto para aterrar ou após a descolagem.

31.º Os ultraleves que, após apropriada e atempada autorização, sejam operados em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, ficam obrigados ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis em qualquer desses espaços.

Terrenos para descolagem e aterragem

32.º Os pilotos de UL apenas devem utilizar na sua operação os terrenos, rampas e sistemas de lançamento compatíveis com o seu nível de experiência, sendo esta sempre iniciada nos que apresentem menor desnível e declive.

33.º Os terrenos a utilizar na operação de ULM deverão satisfazer os limites seguintes:

- a) Dimensões mínimas:

Comprimento nunca inferior a três vezes a distância necessária para realizar uma descolagem com vento nulo ou a 150 m, conforme o que for maior;
Largura nunca inferior a 200 m;

- b) Zonas de aproximação e descolagem:

Livres de quaisquer obstáculos acima do plano com uma inclinação máxima de 5% até à distância de 150 m.

34.º As áreas de operação não poderão estar situadas a menos de 600 m de quaisquer grupos de pessoas ou conjuntos habitacionais e deverão sempre ter instalado um indicador de vento, preferencialmente do tipo de manga. Acessoriamente, é sempre recomendável a existência de um anemómetro em condições de utilização.

Disposições finais

35.º O piloto deverá fazer-se acompanhar sempre da sua licença e do certificado de voo do ultraleve para qualquer operação com este, e está obrigado a exhibir esses documentos sempre que para tal solicitado por agente de qualquer das entidades de fiscalização referidas no artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março.

36.º É obrigatório o registo nos impressos da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., a seguir indicados e imediatamente após cada operação com ultraleve:

- a) Dos tempos de voo da aeronave, em diário de navegação modelo n.º 731;
- b) Dos tempos de voo do piloto, em caderneta de voo modelo n.º 348;
- c) Dos tempos de trabalho do motor, tratando-se de ULM, em caderneta de motor modelo n.º 733.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

GOVERNO REGIONAL

Secretaria Regional das Finanças e Planeamento

Decreto Regulamentar Regional n.º 16/90/A

O Decreto Regulamentar Regional n.º 17/84/A, de 29 de Maio, criou no quadro de pessoal da Secretaria

Regional das Finanças, e afecta à Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade, a carreira de técnico profissional de contabilidade, tendo em vista a uniformização de tratamento entre o pessoal técnico contabilista da Direcção-Geral da Contabilidade Pública e o pessoal que exercia idênticas funções nos serviços da contabilidade pública da Região Autónoma dos Açores.

O Decreto Regulamentar n.º 17/87, de 18 de Fevereiro, e posteriormente o Decreto-Lei n.º 413/89, de 30 de Novembro, procederam à reestruturação e revalorização da carreira específica do pessoal da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, pelo que importa agora ajustar, na medida do possível e não perdendo de vista as especificidades regionais, a carreira do pessoal da contabilidade pública regional aos novos padrões.

Assim:

O Governo Regional, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 229.º da Constituição, decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Pessoal técnico de contabilidade

1 — São criadas as carreiras de pessoal técnico de contabilidade, integradas no quadro de pessoal da Secretaria Regional das Finanças e Planeamento e afectas à Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade, que compreendem as categorias e vencimentos constantes do mapa anexo a este diploma.

2 — As condições e regras de ingresso e acesso nas carreiras serão, para as respectivas categorias, as estabelecidas no presente diploma.

Artigo 2.º

Ingresso e acesso na carreira de pessoal técnico contabilista

1 — O ingresso na carreira de pessoal técnico contabilista será feito na categoria de técnico contabilista de 2.ª classe, de entre diplomados pelos institutos superiores de contabilidade e administração, ou equiparados, ou indivíduos licenciados nas áreas de Direito, Economia, Finanças e Organização e Gestão, que obtenham aproveitamento em estágio com a duração de um ano, e de entre auxiliares de contabilidade principais com, pelo menos, três anos de serviço efectivo na categoria, classificação de serviço não inferior a *Bom* no último triénio e aprovação em concurso adequado.

2 — O acesso na carreira far-se-á de acordo com as seguintes condições:

- a) A promoção dos técnicos contabilistas de 2.ª classe e dos peritos contabilistas de 2.ª classe à 1.ª classe verificar-se-á nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 248/85, de 15 de Julho, ou, se os funcionários tiverem mais de três anos de serviço efectivo na 2.ª classe, mediante concurso;
- b) A promoção à categoria de perito contabilista de 2.ª classe ficará condicionada à realização de concurso, existência de vagas, e far-se-á de entre técnicos contabilistas de 1.ª classe com, pelo menos, três anos de efectivo serviço na ca-