



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 520,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».

	ASSINATURA	Ano
As três séries	Kz: 734 159.40	
A 1.ª série	Kz: 433 524.00	
A 2.ª série	Kz: 226 980.00	
A 3.ª série	Kz: 180 133.20	

O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças

Decreto Executivo n.º 83/19:

Aprova as regras aplicáveis à submissão electrónica da Declaração Modelo 1 do Imposto Industrial e os documentos que as devam acompanhar.

Despacho n.º 19/19:

Autoriza a constituição do Fundo de Pensões da Agência de Regulação e Supervisão de Seguros.

Ministério dos Recursos Minerais e Petróleos

Decreto Executivo n.º 84/19:

Rescinde o Contrato de Operações de Prospecção, Pesquisa e Reconhecimento de Jazigos Secundários de Diamantes, referente ao Projecto de Cuilo Luenga. — Revoga por caducidade o Título de Concessão de Direitos Mineiros, outorgado pelo Decreto Executivo n.º 149/04, de 21 de Dezembro.

Ministério dos Transportes

Decreto Executivo n.º 85/19:

Aprova o Regulamento de Aviação Desportiva.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto Executivo n.º 83/19 de 14 de Março

Considerando a necessidade de complementar as regras já previstas no Código do Imposto Industrial, relativamente ao quadro legal da apresentação da Declaração Modelo 1 do Imposto Industrial através de meios electrónicos;

Considerando que a submissão da Declaração Modelo 1 do Imposto Industrial através de meios electrónicos contribui para a simplificação de procedimentos e confere uma maior comodidade na relação dos contribuintes com a Administração Geral Tributária;

Considerando, ainda, que a submissão electrónica da Declaração Modelo 1 do Imposto Industrial incentiva a utilização de novas tecnologias e contribui para a desmaterialização das obrigações dos contribuintes, tornando-as mais simples e céleres;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, enquanto Titular do Poder Executivo, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, conjugado com os n.ºs 1 e 3 do Despacho Presidencial n.º 289/17, de 13 de Outubro, sobre Delegação de Poderes aos Ministros de Estado e Ministros, e com base no disposto no artigo 227.º do Código Geral Tributário, bem como o previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 6.º do Estatuto Orgânico do Ministério das Finanças, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 31/18, de 7 de Fevereiro, determino:

ARTIGO 1.º (Aprovação)

São aprovadas as Regras Aplicáveis à Submissão Electrónica da Declaração Modelo 1 do Imposto Industrial e aos documentos que as devam acompanhar, nos termos das disposições conjugadas dos n.ºs 1 a 4 do artigo 51.º e dos n.ºs 1 a 3 do artigo 58.º, todos do Código do Imposto Industrial.

ARTIGO 2.º (Âmbito)

1. O disposto no presente Diploma Legal aplica-se aos contribuintes cadastrados na Repartição de Grandes Contribuintes.

2. O presente Diploma aplica-se igualmente aos contribuintes cadastrados nas outras repartições fiscais que possuem um volume de negócios anual ou operações de importação de mercadorias, superiores a Kz: 50 000 000,00 (cinquenta milhões de Kwanzas), ambos aferidos a partir da Declaração Modelo 1 do exercício fiscal anterior.

3. Os contribuintes não abrangidos pelos números anteriores, que optem pelo Regime Geral de Tributação do Imposto sobre o Valor Acrescentado, devem obrigatoriamente estar sujeitos às obrigações do presente Diploma.

ARTIGO 4.º
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Executivo entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 28 de Fevereiro de 2019.

O Ministro, *Diamantino Pedro Azevedo*.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Decreto Executivo n.º 85/19
de 14 de Março

Considerando a necessidade de se estabelecer os requisitos para o acesso ao exercício da actividade de desporto aéreo, recreio e turismo;

Em conformidade com os poderes delegados do Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, e de acordo com os artigos 9.º, 54.º e 55.º da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil, determino:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado o Regulamento de Aviação Desportiva, anexo ao presente Decreto Executivo, do qual é parte integrante.

ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas por Despacho do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Executivo entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 26 de Fevereiro de 2019.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu*

REGULAMENTO DE AVIAÇÃO DESPORTIVA

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

ARTIGO 1.º
(Objecto e âmbito de aplicação)

1. O objecto do presente Regulamento é o de estabelecer os requisitos da actividade de desporto aéreo, recreio e instrução de piloto no domínio da aviação desportiva.

2. O presente Regulamento é aplicável às aeronaves civis de utilização desportiva e recreio, que operem no território nacional, independentemente da nacionalidade de origem.

3. Nos termos do número anterior, as aeronaves são abrangidas no que respeita à sua certificação e operação, bem como ao licenciamento do pessoal navegante.

4. As aeronaves não tripuladas, controladas a partir de local exterior à própria aeronave, usadas para fins desportivos e de recreio vulgarmente designadas por aero-modelos, são objecto de enquadramento específico no presente Regulamento.

5. Excluem-se do âmbito deste Regulamento as aeronaves e respectivas tripulações, em trânsito ou as que, por causas imprevistas, se vejam forçadas a utilizar o território ou o espaço aéreo nacional.

ARTIGO 2.º
(Definições)

1. Para os efeitos do presente Diploma, considera-se:

- a) «*Aerodesporto*» — toda a actividade não comercial voltada para a prática do desporto, do turismo e do lazer em que se utilizam engenhos aéreos;
- b) «*Aeromodelo*» — aeronave não tripulada, manobrada a partir de local exterior à própria aeronave, por meios mecânicos, electrónicos ou outros, cujo peso máximo não excede 30kg, operada até à altura máxima de 50m acima do ponto de descolagem e utilizada exclusivamente em actividades desportivas e de lazer;
- c) «*Avião Ultraleve*» — aeronave monomotor, com a capacidade máxima de dois ocupantes, cujas características se enquadram nas definições constantes no presente Regulamento;
- d) «*Balão*» — aeronave não motorizada mais leve do que o ar;
- e) «*Distância de Descolagem*» — distância horizontal entre o local de início da corrida de descolagem e o ponto em que a aeronave atinge uma altura de 35 pés (10 metros) acima do nível da pista;
- f) «*Helicóptero*» — aeronave mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo se obtém devido a reacções aerodinâmicas sobre um rotor que gira impulsionado por motor, em torno de eixo aproximadamente verticais;
- g) «*Inspecção*» — processo de verificação com vista a examinar, testar, aferir ou por qualquer outra forma comparar um objecto ou processo com os requisitos legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis;
- h) «*Manual de Voo*» — manual associado ao certificado de navegabilidade, contendo as limitações que condicionam a aeronavegabilidade de uma aeronave, bem como instruções e informação necessária aos membros da tripulação de voo para a operação segura da aeronave;

- i) «*Paramotor*» — aeronave com motor, mais pesado que o ar, com uma asa flexível do tipo paraquedas;
- j) «*Pendular*» — avião ultraleve em que o controlo primário de voo é efectuado por deslocação do centro de gravidade;
- k) «*Peso Vazio*» — peso da aeronave com os equipamentos mínimos necessários para operação, quantidade total de fluidos operacionais, excluindo-se ocupante(s), combustível utilizável e lastros removíveis;
- l) «*Peso Máximo à Decolagem*» — o estabelecido pelo fabricante da aeronave, devendo ser obrigatoriamente o somatório de peso em vazio, peso correspondente ao número máximo dos ocupantes e combustível suficiente para 1 (uma) hora de operação do motor em regime de potência máxima contínua ou um ocupante e quantidade total de combustível. Para efeito destes cálculos, considera-se o peso de 86kg por ocupante;
- m) «*Piloto Comandante*» — piloto responsável pela operação e segurança de uma aeronave durante o tempo de voo;
- n) «*Pista de Ultraligeiros*» — área definida destinada à descolagem e aterragem de aeronaves ultraleves;
- o) «*Prova de Voo*» — demonstração de perícia destinada a permitir a emissão de licença ou qualificação, a qual pode incluir também um questionário oral;
- p) «*Qualificação*» — registo inserido numa licença e da qual faz parte integrante indicando condições específicas, competências ou restrições associadas a essa licença;
- q) «*Tempo de Voo*» — tempo total a partir do momento em que uma aeronave se começa a movimentar com o propósito de se descolar até ao momento em que se imobiliza definitivamente no fim do voo;
- r) «*Ultraligeiro Anfíbio*» — ultraleve equipado com flutuadores ou outros dispositivos que lhe permitem aterrizar/amarar ou descolar na superfície da terra ou da água;
- s) «*Verificação de Proficiência*» — demonstração de perícia destinada a permitir a revalidação ou a renovação de licença ou qualificação, a qual pode incluir um questionário;
- t) «*Voo Acrobático*» — manobras executadas intencionalmente por uma aeronave que envolvem uma mudança abrupta na atitude, uma atitude anormal ou uma mudança rápida de velocidade;
- u) «*Voo em Duplo Comando*» — voo durante o qual um piloto ou aluno-piloto recebe instrução de voo, a bordo de uma aeronave, de um piloto para o efeito devidamente autorizado;

- v) «*Voo Solo*» — voo em que um piloto ou um aluno-piloto é o único ocupante da aeronave.

**ARTIGO 3.º
(Acrónimos)**

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) «*AFIS*» — Serviço de Informação de Voo de Aeródromo;
- b) «*AIP*» — Publicação de Informação Aeronáutica;
- c) «*ATC*» — Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo;
- d) «*ATS*» — Serviços de Tráfego Aéreo;
- e) «*ATZ*» — Zona de Tráfego de Aeródromo;
- f) «*AGL*» — Acima do Nível do Solo;
- g) «*CIA*» — Circular de Informação Aeronáutica;
- h) «*CG*» — Centro de Gravidade;
- i) «*DC*» — Voo em Duplo Comando;
- j) «*GPS*» — Navegação Global por Satélite;
- k) «*ICAO*» - International Civil Aviation Organization;
- l) «*INAVIC*» — Instituto Nacional de Aviação Civil;
- m) «*NOTAM*» — Aviso ao Pessoal Aeronáutico;
- n) «*PAU*» — Piloto de Aeronave Ultraligeira;
- o) «*PVL*» — Piloto de Voo Livre;
- p) «*PPM*» — Piloto de Paramotor;
- q) «*PAM*» — Piloto Pendular Motorizado;
- r) «*PAU*» — Piloto Avião Ultraleve;
- s) «*PHU*» — Piloto Helicóptero Ultraleve;
- t) «*PBA*» — Piloto de Balão de Ar Quente;
- u) «*PBG*» — Piloto de Balão de Gás;
- v) «*R/T*» — Radiotelefone;
- w) «*ULM*» — Ultraligeiro Motorizado;
- x) «*VAC*» — Velocidade de Ar-Calibrada;
- y) «*VMC*» — Condições Meteorológicas de Voo Visual;
- z) «*VS*» — Voo Solo.

**ARTIGO 4.º
(Condições gerais de utilização)**

1. As aeronaves abrangidas pelo presente Regulamento destinam-se preferencialmente à actividades de desporto e de recreio.
2. Podem, ainda, as aeronaves mencionadas no n.º 1 ser utilizadas para instrução dos respectivos pilotos.
3. As aeronaves mencionadas no n.º 1 podem ser utilizadas em actividades de interesse promocional ou outro, por associações e entidades públicas ou privadas sem fins lucrativos, na prossecução das suas atribuições, actividades e objectivos.
4. A utilização destas aeronaves nos termos do número anterior deve obedecer aos seguintes requisitos:
 - a) As aeronaves utilizadas devem obrigatoriamente serem propriedade das entidades utilizadoras;
 - b) Da realização de tais actividades não resulta qualquer remuneração ao piloto comandante;
 - c) As actividades mencionadas no n.º 3 são, previamente, comunicadas ao INAVIC.
5. Sem prejuízo do estabelecido nos números anteriores, podem as aeronaves desportivas e respectivas tripulações participar em acções humanitárias e de apoio a situações de

emergência e de um modo geral colaborar em campanhas ou acções que visem o interesse colectivo e o bem-estar das populações.

ARTIGO 5.º
(Uso de substâncias psicoactivas)

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

ARTIGO 6.º
(Responsabilidade do piloto comandante)

1. O piloto comandante é responsável pela operação da aeronave de acordo com as regras do ar, esteja ou não a manipular os comandos, não podendo deixar de observar aquelas regras salvo em circunstâncias em que tal desvio seja absolutamente essencial ao interesse da segurança aeronáutica.

2. É igualmente, responsável pela segurança do voo e de qualquer pessoa a bordo da aeronave, desde o momento em que inicia a preparação para o voo até ter desligado o motor e abandonado a aeronave.

3. O piloto comandante tem à sua responsabilidade a preparação do voo, assegurando-se antes do voo que:

- a) As condições meteorológicas no local de início do voo e as previsões para a rota e destino são consideradas apropriadas para conduzir o voo em permanentes condições VMC;
- b) A aeronave seja abastecida com o combustível apropriado e em quantidade suficiente para o voo planeado mais a estimada como necessária para atender a possíveis contingências;
- c) A massa da aeronave seja inferior ao limite superior estabelecido pelo fabricante;
- d) Foi executada, antes do voo, a verificação de acordo com o especificado no Manual de Voo da aeronave;
- e) A aeronave reúne as condições de aeronavegabilidade que lhe permitem operar com o nível de desempenho e dentro dos limites operacionais, previstos nos manuais emitidos pelo fabricante.

ARTIGO 7.º
(Responsabilidade e seguros)

1. Os proprietários e/ou operadores das aeronaves abrangidas pelo presente Diploma são obrigados a celebrar um contrato de seguro em Angola que garanta a responsabilidade civil pelos danos resultantes desta actividade.

2. Os proprietários e/ou operador das aeronaves são responsáveis, independentemente de culpa, pelo resarcimento dos danos causados a terceiros pela aeronave e seus ocupantes, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

3. O contrato de seguro, ou uma cópia, deve estar a bordo da aeronave ou acessível se necessário.

ARTIGO 8.º
(Emissão de licenças de pilotagem)

1. Compete ao INAVIC a emissão das licenças, qualificações e autorizações.

2. Para efeitos de aplicação dos requisitos de licenciamento, são as seguintes as classes de aeronaves abrangidas pelo presente Regulamento:

I. Aeronaves de voo livre:

- a) Asa delta;
- b) Parapente.

II. Aeronaves ultraleves:

- a) Parapente motorizado, também designado por paramotor;
- b) Asa delta motorizada, também designada por pendular motorizado;
- c) Avião ultraleve;
- d) Helicóptero ultraleve;

III. Balões livres:

- a) De ar quente;
- b) De gás.

3. Compete ainda ao INAVIC a reemissão, renovação, revalidação e alteração das licenças de pilotagem e autorizações.

4. É atribuição do INAVIC:

- a) Autorizar os examinadores a realizar exames teóricos e práticos e verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação;
- b) Autorizar os estabelecimentos de formação a realizar exames teóricos para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação;
- c) Acompanhar a realização dos exames para a emissão de licenças e respectiva revalidação ou renovação.

5. As emissões de licenças de aeromodelismo, de voo livre, são delegadas, pelo INAVIC, por protocolo com entidade desportiva nacional, que cumpra e faça cumprir os requisitos definidos na regulamentação nacional aplicável e que aplique as regras nacionais estabelecidas para as respectivas modalidades.

ARTIGO 9.º
(Qualificações)

1. O exercício das actividades objecto do licenciamento referido no artigo anterior está condicionado à titularidade de qualificações adequadas, nos termos do presente Diploma.

2. As qualificações referidas no número anterior são emitidas pelo INAVIC, podendo ser renovadas e revalidadas.

3. Na licença de pilotagem de ultraleves das classes avião e helicóptero podem ser averbadas as seguintes qualificações:

- a) De tipo;

- b) De instrutor;
c) De radiotelefonia.
4. Na licença de pilotagem de ultraleves das classes pendular e paramotor podem ser averbadas as seguintes qualificações:
- a) De voo com passageiro;
 - b) De instrutor;
 - c) De radiotelefonia.
5. Na licença de pilotagem de voo livre podem ser averbadas as seguintes autorizações:
- a) De instrutor;
 - b) De voo com passageiro;
 - c) De radiotelefonia.
6. Na licença de pilotagem de balão livre podem ser averbadas as seguintes autorizações e qualificações:
- a) Balão de ar quente;
 - b) Balão de gás;
 - c) De instrutor;
 - d) De radiotelefonia.
7. Nas licenças de técnico de manutenção de ultraleves das classes de avião e helicópteros, pendular para motor e balão livre podem ser autorizadas as seguintes qualificações:
- a) Tipo;
 - b) Instrutor.

ARTIGO 10.^º

(Limitação ou suspensão das licenças, qualificações, autorizações e certificados)

1. O INAVIC pode, por razões de segurança devidamente fundamentadas, emitir as licenças, as qualificações, as autorizações e os certificados previstos no presente Regulamento com imposição de limitações às competências dos seus titulares e ao exercício das actividades tituladas.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, sempre que o INAVIC verifique qualquer incumprimento das regras do presente Diploma, notifica o titular da licença, qualificação, autorização ou certificado em causa para proceder à correcção da irregularidade, num prazo determinado.

3. Conforme a gravidade e a frequência de incumprimentos verificados, o INAVIC pode limitar ou suspender a licença, qualificação, autorização ou certificado, mediante fundamentação.

4. As limitações determinadas pelo INAVIC ao exercício das competências dos titulares de licenças, qualificações, autorizações e certificados previstos no presente Regulamento são averbadas nos referidos documentos e/ou em registo apropriado.

ARTIGO 11.^º

(Autorização de estabelecimentos de formação)

1. Os estabelecimentos que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças ou de qualificações inerentes às mesmas licenças, estão sujeitos a autorização e registo pelo INAVIC.

2. Os estabelecimentos que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e práticos para técnicos de manutenção a emissão de licenças ou de qualificações inerentes às mesmas licenças, estão sujeitos a autorização e registo no INAVIC.

3. As organizações desportivas nacionais, constituídas nos termos da legislação em vigor podem requerer autorizações de formação de pilotos desportivos, técnico de manutenção e de lazer.

4. Os estabelecimentos que pretendam obter a autorização devem apresentar ao INAVIC, antes da sua entrada em funcionamento, requerimento acompanhado de informações sobre as instalações, o pessoal com funções dirigentes, com funções de instrução de voo e de manutenção a(s) pista(s) a partir da qual pretendem efectuar o treino e os programas de formação.

5. No caso de se verificar que o titular de uma autorização de formação não cumpre os requisitos que fundamentam a sua aprovação, o INAVIC pode suspender ou cancelar uma autorização concedida.

6. Os estabelecimentos de formação previstas neste artigo devem conservar pelo prazo de cinco anos, registos individuais da formação ministrada.

7. O INAVIC mantém um registo actualizado dos estabelecimentos de formação autorizadas.

ARTIGO 12.^º

(Licenças, qualificações e autorizações estrangeiras)

1. O uso, em Angola, por cidadãos nacionais ou estrangeiros, de licenças, qualificações e autorizações abrangidas pelo presente Diploma e emitidas por autoridades aeronáuticas estrangeiras, necessita de validação pelo INAVIC, mediante requerimento dos respectivos titulares, desde que se demonstre um nível de exigência equivalente entre os requisitos nacionais exigidos e os exigidos pela autoridade aeronáutica emissora.

2. Quando não existir um acordo de reciprocidade para as licenças de pessoal navegante ou não esteja garantida a equivalência as licenças, qualificações e autorizações poderão ser emitidas a favor do requerente possuidor de documento equivalente estrangeiro, mediante declaração de aptidão de estabelecimento nacional de formação devidamente licenciada, emitida nos termos do presente Regulamento.

3. Relativamente à validação, o INAVIC pode emitir uma autorização temporária de pilotagem ou uma licença nacional, conforme solicitado pelo requerente.

ARTIGO 13.^º

(Requisitos técnicos das aeronaves)

1. As aeronaves devem cumprir os requisitos de certificação definidos neste Regulamento.

2. O proprietário deve fazer prova, sempre que lhe seja solicitado pelas entidades aeronáuticas competentes para a fiscalização, que a aeronave cumpre os requisitos de homologação referidos no número anterior.

3. Não são permitidas quaisquer alterações à estrutura original das aeronaves, excepto nos casos ou situações devidamente autorizados pelo INAVIC ou previstas pelo respectivo fabricante.

4. As alterações ao esquema de pintura das aeronaves desportivas são comunicadas ao INAVIC antes da realização do primeiro voo com a nova pintura.

5. Não é permitida a operação da aeronave sem o cumprimento do disposto nos números anteriores.

ARTIGO 14.º

(Suspensão da operação da aeronave)

Logo que, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, qualquer dos requisitos técnicos exigíveis nos termos da legislação aplicável deixe de se verificar, não pode a aeronave ser utilizada, devendo ser suspensa qualquer operação.

ARTIGO 15.º

(Pilotagem)

1. As aeronaves abrangidas pelo presente Regulamento só podem ser pilotadas por titulares da respectiva licença de pilotagem nacional válida e titulares de licença estrangeira validada pelo INAVIC, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2. A pilotagem em voo de instrução a solo apenas pode ser feita por alunos que possuam adequado cartão de aluno emitido pelo INAVIC.

ARTIGO 16.º

(Requisitos para a obtenção de licenças de pilotagem)

1. As licenças de pilotagem necessárias para operar como piloto comandante nas aeronaves abrangidas pelo presente Regulamento e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAVIC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:

- a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença;
- b) Ter completado o ensino médio ou equivalente;
- c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença, aprovado pelo INAVIC, num estabelecimento de formação autorizada por este Instituto;
- d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigido para cada tipo ou classe de aeronave, definido no presente Regulamento;
- e) Demonstrar possuir perícia adequada, em prova de voo realizada perante um examinador nomeado para o efeito pelo INAVIC;
- f) Demonstrar possuir aptidão física e mental, de acordo com o estabelecido no presente Regulamento.

2. Os titulares de licenças de pilotagem estão sujeitos a verificações periódicas definidas no presente Regulamento.

3. Os candidatos a uma licença de piloto desportivo que já sejam titulares de uma licença válida de pilotagem, emitida nos termos do Anexo 1 da ICAO, apenas prestam as provas de

proficiência e competência, depois de cumprido um programa de instrução teórica e prática considerado suficiente, por um estabelecimento de formação aprovado pelo INAVIC.

ARTIGO 17.º

(Requisitos para a obtenção de licenças de Técnico de Manutenção)

1. As licenças de Técnico de Manutenção necessárias para manutenção das aeronaves abrangidas pelo presente Regulamento e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAVIC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:

- a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença;
- b) Ter completado o ensino médio ou equivalente com matemática, física, química e inglês;
- c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença, aprovado pelo INAVIC, num estabelecimento de formação autorizado por este Instituto;
- d) Ter completado o número de horas de formação prática exigido para cada tipo ou classe de aeronave;
- e) Demonstrar possuir competência adequada, em prova prática realizada perante um examinador nomeado para o efeito pelo INAVIC;
- f) Demonstrar possuir aptidão física e mental, de acordo com o estabelecido no presente Regulamento.

2. Os titulares de licenças de Técnico de Manutenção a que refere o n.º 1, são sujeitos a verificações periódicas.

3. Os candidatos a uma licença de Técnico de Manutenção de aeronaves de utilização desportiva ou de recreio que sejam titulares de uma licença válida de Técnico de Manutenção, emitida nos termos do Anexo 1 da ICAO, apenas prestam as provas de competência, depois de cumprido um programa de instrução teórica e prática considerado suficiente, por um estabelecimento de formação aprovada pelo INAVIC.

ARTIGO 18.º

(Condições de operação)

1. Apenas é permitido às aeronaves abrangidas por este Regulamento, realizar voo visual diurno, devendo ser efectuado em espaço aéreo não controlado, de acordo com o Anexo 11 da ICAO.

2. As aeronaves a que se refere o número anterior que, após autorização do controlo de tráfego aéreo, sejam operadas em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita ficam obrigadas ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.

3. As operações de descolagem e aterragem das aeronaves de voo livre e a sua circulação no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 2, estão sujeitas às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas na legislação aplicável.

4. Em voo cativo, os balões de ar quente e de gás, não estão limitados ao horário diurno referido no n.º 1 do presente artigo.

ARTIGO 19.º
(Documentos da aeronave)

1. São documentos da aeronave o certificado de navegabilidade, certificado de matrícula, licença de rádio, o diário de navegação e a caderneta de aeronave.

2. Os documentos referidos no número anterior devem estar a bordo da aeronave em voo, com exceção da caderneta de aeronave.

3. Em condições excepcionais de operação num mesmo aeródromo ou Local de voo, os documentos referidos no n.º 1 do presente artigo, poderão não estar a bordo desde que acessíveis imediatamente após a aterragem.

4. Os ultralegeros motorizados possuem, igualmente, a caderneta de motor de aeronave que não tem de estar a bordo da aeronave durante a operação.

ARTIGO 20.º
(Certificado de navegabilidade)

1. Nenhuma aeronave desportiva pode ser operada, antes da emissão do respectivo certificado de navegabilidade.

2. A alteração das características técnicas das aeronaves, sem prévia autorização do INAVIC, implica a caducidade do certificado de navegabilidade.

3. A mudança de proprietário implica o pedido, no prazo de dez dias úteis, de emissão de novo certificado de navegabilidade.

4. O certificado de navegabilidade tem a duração de um ano, podendo ser revalidado por igual período no fim desse prazo.

5. As condições de revalidação são definidas no presente Regulamento.

6. A validade do certificado de navegabilidade é suspensa logo que, por ocorrência de acidente, insuficiência de apropriada manutenção ou qualquer outra causa, deixe de se verificar o cumprimento dos requisitos técnicos exigidos nos termos do presente Diploma e da regulamentação complementar quando existir.

7. O certificado de navegabilidade é cancelado:

- a) Quando exista perda total da aeronave ou esta esteja destruída ou irrecuperável;
- b) Quando haja exportação definitiva da aeronave.

8. As situações previstas nos n.os 6 e 7 são obrigatoriamente comunicadas ao INAVIC no prazo de dez dias úteis, sem prejuízo das disposições em vigor relativas à participação de acidentes e de incidentes técnicos de operação.

9. Compete ao INAVIC cancelar ou suspender o certificado de navegabilidade.

ARTIGO 21.º
(Marcas de nacionalidade e matrícula)

1. As aeronaves desportivas, com exceção das asas delta motorizadas e paramotores não susceptíveis de registo, são inscritas no Registo Nacional Aeronáutico, são identificadas por marcas de nacionalidade e de matrícula, constituídas por um grupo de caracteres atribuídos pelo INAVIC.

2. A marca de nacionalidade deve preceder a marca de matrícula.

3. Nos aviões, as marcas de nacionalidade e matrícula devem ser afixadas em ambos os lados da empennagem vertical.

4. Nos helicópteros, as marcas de nacionalidade e matrícula devem ser afixadas em ambos os lados da fuselagem.

5. Nos balões, as marcas de nacionalidade e matrícula devem ser apostas no envelope, ao nível do equador e em duas posições diametralmente opostas entre si.

6. As cores das marcas devem ser contrastantes com a pintura da aeronave.

7. Sendo H a altura das letras das marcas de nacionalidade e matrícula, devem ser adoptadas as seguintes dimensões e proporções:

Empenagem vertical, H=60cm

A relação entre dimensões é a seguinte:

Largura das letras e do hífen L = 2/3H;

Espessura das letras e do hífen E = 1/6H;

Espaçamento entre caracteres S = 1/6H.

8. No caso de não existir espaço na aeronave para utilizar a altura indicada no n.º 5, deve esta ser reduzida mantendo-se, no entanto, as relações dimensionais indicadas no número anterior.

ARTIGO 22.º
(Número de controlo de asas delta motorizadas e paramotores)

1. As aeronaves paramotor e asas delta motorizadas estão, apenas, sujeitos à atribuição de um número de identificação.

2. O número de identificação referido no número anterior é constituído por uma série de 5 caracteres alfanuméricos, atribuído pelo INAVIC.

3. O número de identificação deve ser afixado no intradorsor e no extradorsor da asa, em locais visíveis quando em voo.

4. A cor do número de identificação deve ser contrastante com a cor da asa.

5. A dimensão dos caracteres que constituem o número de identificação obedece à seguinte regra:

a) Altura H = 20cm;

b) Largura L = 2/3H;

c) Espessura E = 1/6H;

d) Espaçamento S = 1/6H.

SECÇÃO I
Operação de Aeronaves Estrangeiras

ARTIGO 23.º
(Operação temporária)

1. As aeronaves estrangeiras que se suponha, pelas características ou pelo tipo de certificação que possuem, enquadráveis na categoria de aeronaves desportivas, não podem operar em território nacional, sem expressa autorização do INAVIC.

2. As aeronaves previstas no número anterior podem requerer, apenas, autorização para voos de ensaio ou de verificação, que se demonstrem necessários e nos casos previstos no presente Regulamento.

ARTIGO 24.º
(Períodos de permanência)

Por forma a facilitar os procedimentos devidos aos diversos operadores de aeronaves desportivas e de recreio, nacionais ou estrangeiros, sem prejuízo do conhecimento atempado por parte da autoridade aeronáutica nacional, são estabelecidas as normas de registo para os seguintes períodos de permanência:

1. Aeronaves com permanência prevista até 30 (trinta dias, também designada curta permanência);
2. Aeronaves com permanência prevista até 180 (cento e oitenta) dias, também designada média permanência;
3. Aeronaves com permanência definitiva.

ARTIGO 25.º
(Curta permanência)

1. As aeronaves com permanência prevista até 30 dias são autorizadas a operar, mediante despacho favorável a requerimento.

2. Nos despachos a que se refere o número anterior, são identificados os pilotos que ficarão autorizados a operar.

3. A autorização a que se refere o n.º 1 não é passível de prorrogação e não confere o direito de utilização da aeronave em voos de instrução nem nos voos previstos no n.º 3 do artigo 4.º

ARTIGO 26.º
(Média permanência)

1. As aeronaves com permanência prevista até 180 dias são autorizadas a operar, mediante despacho favorável do requerimento.

2. Nas operações a que se refere o número anterior, podem actuar como pilotos comandantes, quaisquer pilotos nacionais ou estrangeiros, possuidores da correspondente licença nacional ou de equivalência emitida pelo INAVIC, nos termos do presente Regulamento.

3. A autorização pode ser prorrogada por iguais períodos, até uma permanência máxima de dois anos, por despacho favorável a requerimento.

4. As aeronaves previstas no n.º 1 podem ser operadas em voos de instrução e nos voos previstos no n.º 3 do artigo 4.º, após aprovação pelo INAVIC, por despacho favorável a requerimento e desde que integradas em instituições de formação nacional aprovada nos termos do presente Regulamento.

ARTIGO 27.º
(Permanência definitiva)

As aeronaves destinadas a permanência definitiva ficam sujeitas às normas de registo nacional do presente Regulamento.

CAPÍTULO II
Licenciamento e Formação de Pessoal

ARTIGO 28.º
(Classes de aeronaves)

Para efeitos de aplicação dos requisitos de licenciamento do presente Regulamento, são as seguintes as classes de aeronaves desportivos:

- a) Aeronaves de voo livre (asa delta e parapente sem motorização);
- b) Parapente motorizado também designado paramotor;
- c) Asa delta motorizada também designada pendular motorizado;
- d) Avião ultraleve;
- e) Helicóptero ultraleve;
- f) Balão desportivo.

ARTIGO 29.º
(Averbamento de classes nas licenças e exercício de competências)

1. O averbamento, nas licenças, das classes ou tipos de aeronaves em que as correspondentes competências podem ser exercidas terá lugar através da menção dos mesmos com indicação das correspondentes datas de validade.

2. Para efeitos de averbamento são adoptadas as seguintes designações:

I) Voo Livre:

- a) Piloto de Parapente (PVL — Parapente);
- b) Piloto de Asa Delta (PVL — Pendular).

II) Parapente motorizado:

- a) Piloto de Paramotor (PPM).

III) Asa Delta Motorizada:

- a) Piloto Pendular Motorizado (PAM).

IV) Avião:

- a) Piloto Avião Ultraleve (PAU).

V) Helicóptero:

- a) Piloto Helicóptero Ultraleve (PHU).

3. As competências conferidas pelas licenças referidas nos números anteriores reportam-se à operação de aeronaves terrestres, carecendo a operação de aquáticos ou anfíbios de qualificação tipo, averbada na licença.

ARTIGO 30.º
(Validade de licenças, qualificações e certificado médico)

1. As licenças de pilotagem de aeronaves desportivas são obrigatoriamente apresentadas ao INAVIC num prazo máximo de dois anos, para verificação da manutenção das condições da sua validade e respectiva re emissão.

2. O exercício das actividades está condicionado à titularidade de um certificado de aptidão médica válido, emitido nos termos do presente Regulamento.

3. A validade das qualificações de tipo e de instrutor é de dois anos.

ARTIGO 31.º
(Re emissão e revalidação)

1. A re emissão da licença de pilotagem é feita mediante a verificação, pelo INAVIC, da validade das qualificações averbadas e da conformidade da licença com os dados que mantém em registo, a pedido do requerente.

2. Para os efeitos do número anterior, a licença deve ser apresentada no INAVIC no prazo mínimo de 15 dias antes do termo do prazo previsto no n.º 1 do artigo anterior.

3. A revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo é feita mediante o cumprimento de um dos seguintes requisitos:

- a) Comprovação de experiência recente em aeronave da classe ou do tipo em causa, devendo o titular da qualificação ter efectuado pelo menos três horas de voo e 10 aterragens nos últimos seis meses;
- b) Realização de um voo de verificação, com um instrutor, com a duração mínima de trinta minutos, no período referido na alínea anterior.

4. A revalidação de uma qualificação de instrutor é feita mediante a comprovação de experiência de voo recente, de quarenta horas como piloto comandante nos últimos 12 meses ou dez horas como instrutor de voo nos últimos 3 meses ou, em alternativa, pela aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador nomeado e autorizado pelo INAVIC.

5. As verificações de proficiência referidas nos números anteriores são objecto de declaração de aptidão a emitir pelo verificador.

6. A renovação de licenças e de qualificações caducadas há menos de doze meses obriga à obtenção de aprovação em verificação de proficiência realizada por estabelecimento de formação autorizada pelo INAVIC.

7. A renovação de licenças e de qualificações caducadas há mais de doze meses obriga à obtenção de um certificado de aptidão de voo, que inclua uma prova teórica oral, emitido por uma instituição de formação autorizada pelo INAVIC para o efeito.

ARTIGO 32.º (Cartão de aluno)

1. O cartão de aluno piloto é emitido pelo INAVIC ao candidato a uma primeira licença de piloto, desde que satisfaça cumulativamente as seguintes condições:

- a) Tenha completado 18 anos de idade;
- b) Tenha concluído a escolaridade mínima obrigatória;
- c) Seja titular de certificado médico nos termos do presente Regulamento;
- d) Apresente autorização paternal, se for menor;
- e) Demonstre estar inscrito para frequência de curso de pilotagem de aeronaves desportivas em instituição de formação autorizada pelo INAVIC.

2. O cartão de aluno piloto terá uma validade de acordo com a duração prevista para a acção de formação, que no entanto não deve exceder 24 meses e está condicionada à posse de um certificado médico adequado e válido.

3. O titular de um cartão de aluno carece de autorização prévia do instrutor de voo para cada voo solo que venha a efectuar.

4. O titular de um cartão de aluno não pode efectuar, a solo, um voo que cruze as fronteiras nacionais.

ARTIGO 33.º (Caderneta de voo)

1. Os pilotos e alunos pilotos devem registar a sua actividade de voo em caderneta de voo.

2. O responsável pelo preenchimento será o piloto titular da mesma, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 3 e 4.

3. Tratando-se de aluno piloto, cabe ao instrutor que ministra a instrução de voo a responsabilidade de verificar o registo efectuado por aquele no sentido de assegurar o correcto preenchimento da caderneta.

4. Finda a instrução de voo e antes de o aluno piloto ser submetido a prova de voo, deve a estabelecimento de formação onde a instrução foi ministrada, validar na caderneta de voo, os registos efectuados durante o período de instrução.

ARTIGO 34.º (Requisitos de instrução teórica para emissão de licença de piloto)

1. O programa de instrução teórica para piloto de aeronave desportiva devem incluir, obrigatoriamente, as seguintes matérias:

- a) Legislação aérea e procedimentos ATC;
- b) Conhecimento geral da aeronave;
- c) Performance, peso e centragem no que for aplicável;
- d) Fisiologia de voo;
- e) Meteorologia;
- f) Navegação aérea e planeamento de voo no que for aplicável;
- g) Procedimentos operacionais;
- h) Princípios de voo;
- i) Comunicações.

2. Quando a instrução tenha lugar em aeronaves da classe paramotor e asa delta motorizada e vise a emissão de licença em que apenas seja averbada aquela classe pode:

- a) Ser dispensada a matéria de navegação aérea, bem como a de planeamento de voo;
- b) Ser substituída a matéria de meteorologia pela matéria de aerologia e altimetria.

3. Podem ser dispensada a matéria de comunicações nos casos em que a instrução não vise a emissão de qualificação de radiotelefonia.

ARTIGO 35.º (Programas de instrução de voo)

1. O programa de instrução de voo para pilotos desportivos em aeronaves da classe paramotor e asa delta motorizada deve incluir obrigatoriamente:

- a) Preparação e inspecção do material;
- b) Procedimentos e precauções para evitar colisões;
- c) Técnica de inflado;

- d) Utilização do motor e pequena manutenção;
- e) Inflado com motor;
- f) Técnicas de descida rápida;
- g) Técnica de descolagem e de aterragem;
- h) Aterragem de precisão;
- i) Emergências.

2. O programa de instrução de voo para pilotos desportivos com averbamento da qualificação de avião e/ou helicóptero ultraleves deve incluir, quando aplicável:

- a) Operações antes do voo, incluindo determinação de peso e centragem, preparação e inspecção da aeronave;
- b) Operação no aeródromo e no circuito de tráfego de aeródromo, procedimentos e precauções para evitar colisões;
- c) Controlo e condução da aeronave através de referências visuais externas;
- d) Voo a velocidades criticamente baixas, reconhecimento da perda, recuperação de aproximação à perda e da perda completa;
- e) Voo a velocidades criticamente altas, reconhecimento e recuperação da espiral descendente;
- f) Descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
- g) Descolagens de máxima performance (pista curta e transposição de obstáculos), aterragens em pistas curtas;
- h) Voo de viagem utilizando referências visuais, navegação estimada e sistema de navegação por GPS;
- i) Operações de emergência, incluindo simulação de falha de equipamento por mau funcionamento;
- j) Operações de, para e passando por aeródromos controlados ou com serviço de informação de voo de aeródromo (AFIS), cumprimento de procedimentos dos serviços de tráfego aéreo, procedimentos de comunicações e fraseologia.

3. O programa de instrução de voo para pilotos desportivos com averbamento da qualificação de balão deve incluir, quando aplicável:

- a) Operações antes do voo, incluindo determinação de massa, preparação e inspecção da aeronave;
- b) Operação num aeródromo e no circuito de tráfego de aeródromo, procedimentos e precauções para evitar colisões;
- c) Controlo da aeronave através de referências visuais externas;
- d) Descolagens e aterragens com vento moderado;

- e) Descolagens de máxima performance com transposição de obstáculos e aterragens em terrenos de reduzidas dimensões;
- f) Voo de viagem utilizando referências visuais, navegação estimada e sistema de navegação global por satélite;
- g) Operações de emergência, incluindo simulação de falha de equipamento por mau funcionamento;
- h) Operações de, para e passando por aeródromos com cumprimento de procedimentos dos serviços de tráfego aéreo.

4. A instrução referida na alínea j) do n.º 2 é dispensada quando o candidato não pretenda o averbamento da qualificação de radiotelefone.

ARTIGO 36.º

(Requisitos da instrução de voo para a emissão de licença)

1. A instrução de voo para a emissão de licença de piloto desportivo com averbamento da classe asa delta motorizada tem lugar numa aeronave da respectiva classe e comporta um mínimo de 10 horas de voo, incluindo um número de voos não inferior a 30.

2. A instrução de voo para a emissão de licença de piloto desportivo com averbamento da classe paramotor tem lugar em aeronave da classe correspondente e comportará um mínimo de 8 horas de voo, incluindo um número de voos não inferior a 20.

3. A instrução de voo para a emissão de licença de piloto desportivo com averbamento da classe avião ultraleve deve ser em aeronave da mesma classe e compreende um mínimo de 18 horas de voo, incluindo pelo menos:

- a) 10 horas de voo de instrução em Duplo Comando (DC);
- b) 4 horas de Voo Solo (VS) supervisionado;
- c) 4 horas de voo de navegação, incluindo pelo menos dois voos de 100 Milhas Náuticas (NM), sendo o primeiro de instrução em Duplo Comando (DC) e o segundo efectuado em Voo Solo (VS).

4. A instrução prática para a emissão de licença de piloto desportivo com averbamento de classe helicóptero ultraleve deve ser em aeronave da mesma classe e compreende um mínimo de 30 horas de voo, incluindo pelo menos:

- a) 20 horas de voo de instrução em Duplo Comando (DC);
- b) 5 horas de Voo Solo (VS) supervisionado;
- c) 5 horas de voo de navegação, incluindo pelo menos dois voos de 80 Milhas Náuticas (NM), sendo o primeiro de instrução em Duplo Comando (DC) e o segundo efectuado em Voo Solo (VS).

5. A instrução de voo para a emissão de licença de piloto desportivo com averbamento de classe balão tem lugar em aeronave da mesma classe e compreende um mínimo de 16 horas de voo, incluindo pelo menos:

- a) 12 horas de voo de instrução em Duplo Comando (DC);

- b) 4 horas de Voo Solo (VS) supervisionado;
- c) 4 horas de voo de navegação, incluindo pelo menos dois voos de 10 Milhas Náuticas (NM), sendo o primeiro de instrução em Duplo Comando (DC) e o segundo efectuado em Voo Solo (VS).

**ARTIGO 37.º
(Instrução)**

1. Os candidatos à obtenção de uma licença de piloto desportivo devem ser possuidores do respectivo cartão de aluno.
2. Os candidatos devem frequentar um curso de instrução teórica e prática ministrado em instituições de formação autorizadas pelo INAVIC.

ARTIGO 38.º

(Renovação de qualificações de classe e de tipo)

1. A verificação de proficiência e a emissão da respectiva declaração de aptidão para renovação de uma qualificação caducada há menos de seis meses devem ser efectuada por um instrutor de voo integrado numa instituição de formação aprovada pelo INAVIC.
2. A declaração de aptidão para a renovação de qualificações caducadas há mais de 6 meses deve atestar que o piloto recebeu a formação teórica e prática necessária, revelou possuir os conhecimentos e a proficiência adequados à renovação da qualificação em causa e superou a verificação de proficiência efectuada nos termos do número anterior.
3. Quando o período de caducidade de uma qualificação exceda os 36 meses, a declaração de aptidão deve adicionalmente atestar que o candidato frequentou com aproveitamento, na instituição de formação em causa, um curso de refrescamento cobrindo as matérias teóricas exigidas.

CAPÍTULO III Qualificação de Radiotelefoneia

ARTIGO 39.º

(Qualificações de radiotelefoneia)

1. As qualificações de radiotelefoneia habilitam o piloto a operar uma estação de serviço móvel aeronáutico a bordo de uma aeronave ultraligeira.

2. Para a emissão de uma qualificação de radiotelefoneia, o candidato deve:

- a) Frequentar, com aproveitamento, numa instituição de formação autorizada ou reconhecida pelo INAVIC, um curso de conhecimentos teóricos cobrindo a matéria de comunicações;
- b) Cumprir numa instituição de formação autorizada ou reconhecida pelo INAVIC um programa de instrução prática e de voo, compreendendo pelo menos:
 - I) 25 (vinte e cinco) horas de prática simulada no solo;
 - II) 1 (uma) hora de voo espaço aéreo controlado, que pode ser simulado;

- III) 5 (cinco) aterragens e 5 (cinco) descolagens em aeródromos nos quais seja providenciado, ou possa ser simulado, serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC) ou serviço de informação de voo de aeródromo (AFIS);

- c) Aprovar numa prova teórica escrita abrangendo as matérias do programa e uma prova de voo em que tenha lugar a aferição da proficiência em procedimentos de radiotelefoneia e coordenação com os órgãos de controlo de tráfego aéreo (ATC) ou de informação de voo de aeródromo (AFIS).

ARTIGO 40.º

(Emissão integrada em curso para concessão de licença)

A emissão da qualificação de radiotelefoneia pode ter lugar em simultâneo com a emissão inicial da licença de pilotagem, sendo em tal caso a instrução teórica e prática, efectuadas por forma a satisfazer os requisitos específicos para a sua emissão.

ARTIGO 41.º

(Competência da qualificação e língua a utilizar nas comunicações)

1. Quando, durante a prova teórica escrita e a prova de voo seja aferida a proficiência na utilização da fraseologia padrão em língua inglesa, conforme o preceituado no Anexo 10 da ICAO, é averbado na licença, que o seu titular demonstrou competência para operar, a bordo de uma aeronave, um equipamento de R/T em inglês.

2. Se durante a prova teórica escrita e a prova de voo referidos no número anterior, tiver sido aferida a proficiência na condução das comunicações apenas em língua portuguesa, é averbado na licença que o seu titular demonstrou competência para operar, a bordo de uma aeronave, um equipamento de R/T em português.

3. O averbamento referido no n.º 1 permite ao titular da licença a condução de comunicações a bordo de uma aeronave em inglês e em português, enquanto que o averbamento efectuado nos termos do n.º 2 apenas autoriza o titular da licença a conduzir as comunicações em português.

CAPÍTULO IV

Instituições de Formação

ARTIGO 42.º

(Autorização e registo)

1. As instituições de formação que pretendam ministrar cursos de instrução de conhecimentos teóricos e de voo com vista à emissão de licenças de piloto desportivo ou de qualificações e autorizações inerentes às mesmas, nos termos do presente Regulamento, estão sujeitas a autorização e registo pelo INAVIC.

2. Para cumprimento do disposto no número anterior, devem ser utilizado o requerimento.

3. A autorização é emitida pelo INAVIC, após verificação que se encontram reunidos os requisitos pertinentes.

ARTIGO 43.º
(Requisitos de carácter documental)

1. Os requisitos de carácter documental necessários para a emissão de uma autorização de instituição de formação são os seguintes:

- a) Requerimento ao INAVIC a solicitar a autorização e registo;
- b) Identificação do requerente;
- c) Identificação do Director de instrução e de todos os instrutores nomeados;
- c) Manual de Instrução e Operações;
- d) O Manual de Instrução e Operações da alínea anterior, que constitui um guia de referência estabelecendo a estrutura, a instituição, as normas e práticas de funcionamento da instituição de formação, deve estar disponível para consulta de todos os intervenientes no processo formativo e conter obrigatoriamente as informações referentes a:
 - I) Identificação da entidade requerente;
 - II) Instalações sociais e de formação — memória descritiva;
 - III) Pessoal com funções dirigentes e de instrução;
 - IV) Aeródromo(s) ou campo(s) de voo utilizado(s) na formação;
 - V) Aeronaves a utilizar na instrução;
 - VI) Livros, publicações, material de instrução e outros meios auxiliares de ensino;
 - VII) Programas de instrução teórica e de voo;
 - VIII) Sistemas e impressos de registo e arquivo;
 - IX) Anexos contendo outras informações ou documentos considerados pertinentes.

2. A alteração temporária dos locais definidos para a instrução teórica e prática, não carecem de autorização específica.

3. Nos casos mencionados no número anterior, a instituição de formação informa o INAVIC, através de simples ofício, do novo local e das datas de início e de final da alteração.

ARTIGO 44.º
(Requisitos relativos a instalações e equipamentos)

1. Uma instituição de formação do tipo previsto no presente Regulamento deve dispor no mínimo das seguintes instalações:

- a) Uma área dedicada ao controlo das operações de voo e planeamento de voos;
- b) Uma área dedicada à direcção, execução das tarefas de natureza administrativa e arquivo;
- c) Uma sala de formação, de dimensão adequada ao número de formandos, dotada com os meios auxiliares apropriados ao apoio do ensino a ministrar.

2. A área de operações referida na alínea a) do número anterior deve dispor dos seguintes documentos e elementos de informação:

- a) Cartas aeronáuticas adequadas;

- b) Informação aeronáutica actualizada;
- c) Manual de Instrução e Operações do estabelecimento;
- d) Cópias dos manuais de voo relativos a cada tipo de aeronave utilizado;
- e) Informação meteorológica e meios para a obter;
- f) Informação relevante relativa a áreas proibidas, restritas e perigosas e outras com incidências na segurança de voo;
- g) Impressos adequados às operações.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 5, as áreas a que referem as alíneas a) e c) do n.º 1 podem estar localizadas numa mesma sala desde que existam condições que assegurem a privacidade adequada à efectivação de instrução e sem que se verifiquem utilizações distintas simultâneas.

4. As instalações devem encontrar-se providas do mobiliário a adequado que diz respeito à sala de aulas e à área utilizada para efectivação da aula deve incluir um quadro de parede.

5. Sem prejuízo no disposto no número anterior, a sala destinada a formação deverá ter boas condições de iluminação e estar dotada de um quadro de parede e de um meio de projecção.

6. Uma sala de aulas pode ser utilizada para a efectivação de encontro quando não esteja a ser utilizada para outro fim.

7. A instituição de formação deve criar uma biblioteca de referência onde existam as publicações susceptíveis de cobrir as matérias dos programas aprovados e, no caso de ser ministrada instrução para obtenção da qualificação de radiotelefone, possuir equipamentos que permitam a instrução prática no domínio das comunicações radiotelefónicas.

8. As instituições de formação que ministrem instrução para emissão da classe paramotor e asa delta motorizada devem, nas zonas de voo que utilizem para instrução, dispor de um par de raquetas ou bandeiras de sinalização, bem como de um megafone.

9. As instalações podem ter carácter provisório e localizações diversas, desde que tal facto não prejudique o normal funcionamento das sessões de formação.

ARTIGO 45.º
(Requisitos relativos a dirigentes e instrutores)

1. A instituição de formação tem um responsável por toda a formação ministrada que é designado de Director de Instrução.

2. O Director de Instrução deve ser ou ter sido titular de licença de piloto com a qualificação de instrutor de voo, em qualquer tipo de aeronave, e de licença de piloto de ultraleve.

3. Os instrutores de matérias teóricas devem possuir formação e currículo adequado à função e às matérias a ministrar.

4. Os instrutores de voo devem, designadamente, ser titulares de qualificação de instrutor válida, bem como das qualificações ou autorizações adequadas à instrução.

5. Cabe à instituição de formação o controlo da actividade dos instrutores ao seu serviço.

ARTIGO 46.^º

(Requisitos relativos a aeronaves de instrução)

1. As aeronaves de instrução permitem a presença conjunta de instrutor e aluno piloto, com exceção do disposto no n.º 6, relativamente à instrução em aeronaves da classe paramotor.

2. As aeronaves paramotor e asa delta motorizada utilizadas em instrução devem:

- a) Ser reconhecidas como adequadas para instrução inicial de pilotos;
- b) Ser dotadas de motorização considerada adequada ao voo bilugar.

3. À excepção das aeronaves incluídas na classe paramotor, na classe pendular e na classe balão, as aeronaves utilizadas na instrução devem encontrar-se dotadas dos equipamentos requeridos pela natureza da instrução a ser ministrada e devem cumprir os seguintes requisitos:

- a) Os comandos de voo, do motor, da hélice e os travões devem ser operados quer pelo aluno quer pelo instrutor, sem limitações e em simultâneo;
- b) Os instrumentos obrigatórios devem estar instalados em local que permita a sua leitura a partir de cada um dos lugares dos ocupantes e, se necessário, estarem presentes em duplicado.

4. A apólice de seguro relativa a qualquer aeronave utilizada na instrução de voo deve assegurar cobertura de ocupantes e ser válida para todas as fases da instrução de voo, incluindo, designadamente, o voo solo, bem como para verificações de proficiência e provas de voo.

5. Podem ser utilizadas aeronaves monolugares na instrução efectuada em aeronaves paramotor, desde que sejam garantidos os contactos visual e de rádio entre instrutor e aluno em voo.

ARTIGO 47.^º

(Requisitos relativos a publicações e material de instrução)

1. A instituição de formação fornece directamente aos formandos ou fornece indicações para aquisição de:

- a) Publicações de instrução necessários à cobertura dos programas teórico e de voo, bem como outros meios de aprendizagem;
- b) Acesso à utilização de cartas aeronáuticas e outro material de navegação conforme seja requerido pela natureza da instrução a ministrar;
- c) Material de voo diverso que a natureza da instrução a ministrar requeira.

2. A instituição de formação inclui no Manual de Instrução e Operações a lista dos livros, publicações, meios auxiliares de ensino e outro material de instrução a utilizar pelos formandos relativamente a cada um dos cursos a ministrar.

ARTIGO 48.^º

(Programas de instrução)

1. Os programas de instrução teórica e de voo que devem ser cumpridos com vista à emissão das licenças, qualificações e autorizações associadas são os referidos no presente Regulamento.

2. Os programas de instrução devem incluir uma discriminação da instrução teórica ou prática a ter lugar em cada semana ou em cada fase de instrução, incluindo as cargas horárias respectivas.

3. O programa de instrução teórica deve ter a seguinte carga horária mínima por disciplina:

- a) Legislação Aérea e Procedimentos ATC _____
10 horas;
 - b) Conhecimentos Gerais de Aeronaves _____
10 horas;
 - c) Performance, peso e centragem _____
5 horas;
 - d) Fisiologia de voo _____
5 horas;
 - e) Meteorologia _____
5 horas;
 - f) Aerologia e Altimetria _____
5 horas;
 - g) Navegação e planeamento de voo _____
5 horas;
 - h) Procedimentos Operacionais _____
5 horas;
 - i) Princípios de Voo _____
10 horas;
 - j) Comunicações _____
15 horas.
- Total _____
75 horas

4. A carga horária constante no número anterior, pode ser reduzida de acordo com a classe de aeronave ou a posse, pelos candidatos, de outras licenças de pilotagem.

ARTIGO 49.^º

(Análise documental e concessão)

No prazo máximo de trinta dias, a contar da data em que haja sido completada a entrega dos documentos, o INAVIC completa a análise da documentação entregue pelo requerente que pode levar a efeito uma entrevista com o director de instrução para complementar a análise e concessão da autorização.

ARTIGO 50.^º

(Manutenção da autorização e controlo da actividade)

1. A autorização de organização de manutenção mantém-se válida, desde que se mantenham os requisitos que fundamentaram a sua emissão.

2. A autorização pode ser suspensa ou cancelada, se as condições que permitiram a sua concessão, deixarem de se verificar.

3. O INAVIC realiza nas organizações de formação as auditorias e outras acções inspectivas que entenda necessárias com vista a assegurar a manutenção dos requisitos de segurança aérea nacional.

ARTIGO 51.º
(Alterações à autorização)

1. Eventuais alterações ao âmbito de autorização existente só são válidas após aprovação do INAVIC a serem requeridas pela instituição de formação.

2. O requerimento referido no número anterior deve ser acompanhado das pertinentes alterações aos Manuais de Instrução e de Operações de Voo.

3. Caso as alterações sejam aceites pelo INAVIC é emitido uma nova autorização, incorporando as alterações aprovadas.

ARTIGO 52.º
(Registos e arquivo)

1. As instituições de formação conservarão, relativamente a cada formando, os seguintes elementos de informação:

- a) Ficha de dados de identificação pessoal;
- b) Cópia do(s) certificado(s) médico(s);
- c) Cópia de autorização paternal, quando aplicável;
- d) Cópia dos cartões de aluno emitidos;
- e) Cópia de licenças ou qualificações aeronáuticas de que seja titular;
- f) Cópia dos testes de avaliação de conhecimentos que tenham lugar durante ou no final do curso, administrados pela instituição de formação;
- g) Registros de progresso de voo;
- h) Resultados obtidos em avaliações teóricas efectuadas e provas de voo.

2. Relativamente a cada aula teórica serão efectuados, em livro de sumários, os seguintes registos:

- a) Data;
- b) Hora de início e fim;
- c) Disciplina leccionada;
- d) Súmula da matéria ministrada;
- e) Registo de faltas;
- f) Avaliação de conhecimentos que eventualmente tenha tido lugar.

3. A cada sessão de voo efectuada por cada formando deve corresponder um registo referindo a fase de instrução, as manobras efectuadas, notação relativa ao desempenho do formando, instrutor interveniente e outras informações pertinentes. Tal registo tem lugar numa ficha de registo de progresso de voo.

4. Os registos podem ter lugar em suporte informático, devendo ser salvaguardada a informação, mediante a criação de cópias de segurança.

CAPÍTULO V
Instrutores de Voo

ARTIGO 53.º
(Qualificação de instrutor de voo)

1. O candidato à qualificação de instrutor deve demonstrar possuir formação pedagógica adequada ou suficiente, através da apresentação de documento comprovativo ou pela frequência com aproveitamento, de formação adequada em instituição reconhecida pelo INAVIC.

2. A qualificação de instrutor de voo, em aeronave desportiva, é emitida ao candidato titular da respectiva licença de pilotagem, desde que demonstre ter cumprido, cumulativamente, as seguintes condições:

- a) Ter frequentado, com aproveitamento, um curso de formação para instrutor de voo em aeronave desportiva da classe pretendida, aprovado pelo INAVIC, numa instituição de formação autorizada e reconhecida por este Instituto, que inclua:
 - I) Um mínimo de 40 horas de instrução teórica;
 - II) Um programa de instrução prática de acordo com o constante do anexo IV ao presente Regulamento, incluindo o número de horas de instrução de voo exigível nos termos do n.º 3 do presente artigo.
- b) Ter superado uma prova prática, incluindo:
 - I) Aula teórica a ministrar pelo candidato sobre tema proposto pelo INAVIC;
 - II) Questionário oral sobre as matérias dos programas para emissão da licença de piloto desportivo da classe pretendida e para a emissão da qualificação de instrutor;
 - III) Prova de voo, incluindo instrução teórica.

3. A qualificação de instrutor de voo de avião ou de helicóptero ultraleve, pode ainda ser concedida a titular de uma qualificação de instrutor de voo em qualquer tipo de aeronave, desde que demonstre cumprir, cumulativamente, as seguintes condições:

- a) Ser detentor da correspondente licença de piloto desportivo da classe pretendida;
- b) Possuir uma experiência mínima na aeronave pretendida, de 100 horas de voo como piloto comandante.

4. O candidato a uma qualificação de instrutor deve ter averbada na licença uma qualificação de radiotelefonia autorizando a condução de comunicações em língua inglesa.

ARTIGO 54.º
(Requisitos para admissão ao curso de instrutor)

À excepção da classe paramotor e asa delta motorizada, para a admissão a um curso de instrutor, o candidato deve reunir as seguintes condições:

- a) Um total mínimo de 200 horas de voo como piloto comandante em aeronave desportiva da classe pretendida;
- b) Idade não inferior a 30 anos, à data da emissão da qualificação;
- c) Conhecimento das matérias teóricas inerentes à posse da respectiva licença de piloto;
- d) Ter averbada na licença uma qualificação de radiotelefonia autorizando a condução de comunicações em língua inglesa.

ARTIGO 55.º
**(Qualificação de instrutor de voo
de parapente e asa delta motorizados)**

1. O candidato a uma qualificação de instrutor de voo em aeronave desportiva ultraleve das classes paramotor ou asa delta motorizada deve reunir as seguintes condições:

- a) Cumprir com o n.º 1 do artigo 53.º;
- b) Ser titular de uma licença de piloto, operando aeronaves da classe pretendida há pelo menos dois anos;
- c) Possuir uma experiência mínima de 70 horas de voo na aeronave pretendida das quais, pelo menos, 50 horas nas funções de piloto comandante;
- d) Apresentar uma declaração de aptidão emitida por uma instituição de formação autorizada pelo INAVIC atestando ter revelado um nível de proficiência adequado para a posse de uma qualificação de instrutor de voo na sequência de um teste em voo verificado por um instrutor nomeado, pelo INAVIC, para o efeito.

2. A declaração a que se refere a alínea c) do artigo anterior pode ser substituída por relatório de aptidão emitido pelo INAVIC, na sequência de prova de voo realizada para o efeito.

ARTIGO 56.º
(Competências da qualificação de instrutor)

1. A qualificação de instrutor de voo autoriza o seu titular a ministrar instrução teórica, prática de voo nas classes e tipos de aeronaves desportivas averbadas, se integrado em instituição de formação aprovada pelo INAVIC, tendo em vista a emissão, revalidação ou renovação de licenças, qualificações ou autorizações.

2. A instrução para obtenção de qualificação de instrutor de voo apenas pode ser ministrada por instrutores de voo que reúnam a seguintes condições:

- a) Ser instrutor de voo de qualquer aeronave há pelo menos cinco anos;
- b) Ter acumulado um mínimo de 200 horas em instrução de voo em qualquer aeronave que, no caso de paramotor e asa delta motorizada, pode ser substituída por 100 voos, dos quais 50 em instrução.

3. A posse de competências para instrutor de matérias teóricas, é avaliada pela instituição de formação que poderá proceder à sua nomeação, dando conhecimento ao INAVIC.

ARTIGO 57.º
(Renovação da qualificação de instrutor)

1. A verificação de proficiência para revalidação de uma qualificação de instrutor caducada há menos de seis meses deverá ser efectuada por um instrutor de voo titular de adequada autorização de examinador, emitida pelo INAVIC.

2. A declaração para a revalidação de qualificação de instrutor caducada há mais de 6 meses deve atestar que o piloto instrutor recebeu a formação teórica e prática de

refrescamento considerada bastante, que revelou possuir os conhecimentos e a proficiência adequados à renovação da qualificação em causa e que superou a verificação de proficiência nos termos do número anterior.

3. Quando o período de caducidade de uma qualificação de instrutor excede 36 meses, a declaração de aptidão a que se refere o número anterior deve adicionalmente atestar que o candidato frequentou com aproveitamento na instituição de formação em causa um curso de refrescamento cobrindo as matérias teóricas exigidas, com uma carga horária não inferior a 25 horas.

4. A verificação de proficiência para renovação da qualificação de instrutor a que se referem os números anteriores, deve incluir além de instruções, as manobras e procedimentos em voo constantes do relatório de prova prática para instrutores de voo conforme modelo constante do Regulamento.

ARTIGO 58.º
(Condições gerais)

1. As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAVIC, não superior a dois anos, podendo ser revalidadas por igual período.

2. O detentor de uma autorização para conduzir exames práticos de acesso a licenças ou qualificações deve:

- a) Ser titular de uma licença de âmbito igual ou superior a que o examinando pretende obter;
- b) Ser titular de uma qualificação de instrutor para a formação de qualificação igual à que o examinando pretende obter.

ARTIGO 59.º
(Emissão da autorização)

1. O INAVIC designará, quando entender necessário e conveniente, examinadores de voo que podem, ou não, pertencer ao INAVIC, os quais, sem prejuízo do disposto no n.º 2, devem satisfazer cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Serem titulares de licença, qualificação ou autorização válida, no mínimo igual à licença qualificação ou autorização para a qual estejam autorizados a efectuar provas de voo ou verificações de proficiência;
- b) Serem titulares de qualificação de instrutor que inclua competências para ministrar instrução na classe de aeronave pertinente;
- c) Reunir condições de competência técnica, integridade, trato pessoal, zelo e respeito pelas leis e regulamentos que o tornem elegível para as funções de examinador.

2. Verificando-se a ocorrência de circunstâncias excepcionais ou por motivo de interesse público, pode o INAVIC, mediante despacho fundamentado, designar examinadores que não cumpram parcialmente os requisitos expressos nas alíneas anteriores.

3. A autorização de examinador de voo é averbada nas licenças dos seus titulares.

ARTIGO 60.º
(Revalidação e renovação)

1. A revalidação ou renovação de uma autorização de examinador tem lugar se o INAVIC o entender necessário e conveniente, tendo em atenção os requisitos constantes dos números seguintes, não devendo, designadamente, ter lugar quando se constate:

- a) A ocorrência de conduta deontologicamente incorreta;
- b) O incumprimento das regras que devem ser observadas na efectivação de provas de voo e verificações de proficiência, bem como dos registos e procedimentos administrativos associados àquelas.

2. Os requisitos para a revalidação de uma autorização de examinador são os seguintes:

- a) Estarem reunidas as condições exigidas para a sua emissão inicial;
- b) Ter o seu titular exercido as funções de examinador pelo menos uma vez no último ano do período de validade da autorização.

3. Para a renovação de uma autorização de examinador devem estar cumpridas as condições exigidas para a sua emissão inicial.

CAPÍTULO VI
Exames e Verificações

ARTIGO 61.º
(Exames de conhecimentos teóricos)

1. Os exames de avaliação de conhecimentos teóricos são realizados pelo INAVIC ou por entidade na qual este entenda delegar, devendo abranger as matérias referidas no presente Regulamento e assumir a forma escrita, excepto nos casos expressamente referidos no presente Regulamento e seus anexos.

2. A realização de exames e a datas da sua realização são solicitadas pela instituição de formação.

3. Os exames são efectuados na língua portuguesa, à excepção das provas de radiotelefone com vista à emissão de licença internacional, nos termos do presente Regulamento.

4. À excepção da prova teórica de radiotelefone, as provas escritas de avaliação de conhecimentos teóricos terão um número de questões não inferior a 50 e não superior a 70.

5. Em todas as avaliações escritas, as questões são de escolha múltipla com quatro hipóteses de resposta.

6. Os exames de conhecimentos teóricos, não abrangendo as matérias referentes a Comunicações, são realizados em duas provas de exame (I Parte e II Parte), com a duração de duas horas cada uma, sendo as matérias agrupadas com o seguinte critério:

- a) Prova I:

Legislação aérea e procedimentos ATC;
Fisiologia de voo;
Meteorologia/Aerologia e altimetria;
Navegação aérea e planeamento de voo.

b) Prova II:

Conhecimento geral de aeronaves;
Performance, peso e centragem;
Procedimentos operacionais;
Princípios de voo.

7. A avaliação de conhecimentos teóricos relativa à matéria de Comunicações requerida para averbamento da qualificação de radiotelefone terá sempre lugar através de uma prova de exame separada, com uma duração de cinquenta minutos, constituída por 30 questões.

8. A aprovação em cada uma das provas escritas de conhecimentos teóricos requer um resultado não inferior a 75% de respostas certas, só sendo consideradas as respostas totalmente correctas e não sendo aplicada pontuação negativa às questões erradas.

9. Para obtenção da licença é necessário que o candidato obtenha aprovação em cada um dos grupos referidos no n.º 6 e ainda na prova teórica de comunicações, se pretender o averbamento na licença da qualificação de radiotelefone.

10. As provas teóricas para obtenção da qualificação de piloto desportivo devem ser completadas com sucesso no prazo de 12 meses a contar do último dia do mês em que teve lugar a realização da primeira prova.

11. Um candidato pode apresentar-se a um máximo de 4 épocas de exame e a um máximo de 4 tentativas em cada uma das partes ou na disciplina de Comunicações.

12. Quando o prazo referido nos n.os 10 e 11 for excedido, as provas de exame nas quais o candidato obteve aproveitamento perdem a validade, devendo o candidato ser submetido à totalidade das provas requeridas.

13. As provas de conhecimentos teóricos mantêm a sua validade para efeitos de emissão de licença, pelo prazo de 24 meses a contar do último dia do mês em que foi realizada a última das provas requeridas.

14. A revisão das provas teóricas escritas pode ser solicitada pela instituição de formação proponente, no prazo de cinco dias úteis após a publicação das classificações para candidatos que tenham obtido um resultado de, pelo menos, 70% de respostas certas.

ARTIGO 62.º
(Provas de voo e verificações de proficiência)

1. As provas de voo e verificações de proficiência requeridas para a emissão, revalidação ou renovação de licenças, qualificações e autorizações são sempre realizadas por pilotos titulares de adequada autorização de instrutor ou de examinador ou por funcionários do INAVIC designados para o efeito.

2. A prova de voo referente à emissão inicial da licença deve ter lugar no prazo máximo de 3 meses após o final da instrução de voo.

3. O candidato a uma licença de piloto deve demonstrar na prova de voo, a capacidade para actuar como piloto comandante da aeronave em causa, realizando as manobras e os procedimentos relevantes nos termos do número seguinte com um nível de proficiência apropriado.

CAPÍTULO VII Locais de Voo

ARTIGO 63.º (Localização)

1. Os locais onde se pretenda instalar pistas destinadas exclusivamente a aeronaves ultraleves devem obedecer cumulativamente às seguintes condições:

- a) Autorização do Governo da Província para a instalação da pista;
- b) Autorização do proprietário do terreno ou seu representante;
- c) Inexistência de obstáculos fixos, numa faixa com 30 metros de largura, medidos a partir do limite lateral da pista e estendendo-se por 100 metros para além de cada extremidade da pista;
- d) Inexistência de unidades de saúde, de ensino ou de culto a uma distância inferior a 500 metros, medidos a partir de qualquer ponto da pista;
- e) Inexistência de aglomerados urbanos a uma distância inferior a 200 metros, medidos a partir de qualquer ponto da pista.

ARTIGO 64.º (Características físicas)

1. Os locais destinados à descolagem, aterragem e manobras de aeronaves desportivas, com excepção dos paramotores, helicópteros e balões, devem satisfazer as características físicas a seguir referidas:

- a) Faixa de Implantação: a pista deve estar implantada numa faixa de terreno, livre de obstáculos, com a largura mínima de 30 mts (15 mts para cada lado do eixo da pista), estendendo-se por 100 mts para além de cada extremidade da pista;
- b) Faixa de Operação: a área rectangular destinada à descolagem e aterrissagem de ultraleve deve satisfazer as seguintes condições:
 - i) *Comprimento* — o comprimento da pista, sendo função da performance da aeronave à qual se destina, não deverá ser inferior a 400 mts ou a duas vezes a distância necessária para uma descolagem com vento nulo;
 - ii) *Largura* — a largura da pista não poderá ser inferior a 12 mts;
 - iii) *Tipo de Superfície* — a pista deve possuir uma capacidade de suporte adequada às aeronaves a que se destina, devendo o piso apresentar-se limpo, desempenado, isento de irregularidades e permitir uma boa drenagem das águas pluviais.

2. Para as operações na água, as zonas de descolagem, aterrissagem e de manobras deverão ter características idênticas quanto a dimensões e ausência de obstáculos.

ARTIGO 65.º (Ajudas visuais)

1. Os locais destinados à aterrissagem, descolagem e manobra das aeronaves desportivas previstas no n.º 1 do artigo anterior devem possuir no mínimo um indicador da direcção do vento posicionado de modo a que seja visível a partir das aeronaves, tanto em voo como na pista.

2. Preferencialmente, as faixas de operação são marcadas nos seus limites.

ARTIGO 66.º (Processo de instalação)

1. A entrada em funcionamento de pistas destinadas à operação de aeronaves desportivas ultraleves (Locais de Voo) deve ser comunicada ao INAVIC.

2. Para o cumprimento do estipulado no número anterior, deve ser instruído processo contendo os seguintes elementos:

- a) Requerimento;
- b) Comprovativo da titularidade do terreno ou autorização do proprietário;
- c) Breve memória descritiva, da qual conste, nomeadamente, dimensões da faixa, orientação das pistas, coordenadas do ponto de referência, a caracterização física do pavimento, ajudas visuais, instalações e meios de apoio;
- d) Croquis de localização;
- e) Identificação do responsável de operações do Local de Voo.

3. A utilização temporária ou esporádica de espaços de operação de aeronaves desportivas, não carece do cumprimento dos números anteriores.

4. Os espaços a que se refere o número anterior não podem ser a base de operações de uma instituição de formação, embora possam ser utilizados pontualmente no decorrer da formação.

ARTIGO 67.º (Operação de helicópteros e paramotores)

Os locais onde sejam operados, sem carácter de regularidade, aeronaves desportivas ultraleves das classes helicóptero e paramotor, não estão abrangidos por qualquer das disposições do presente capítulo.

ARTIGO 68.º (Responsável de operações)

1. A entidade requerente de um Local de Voo nomeia o Director que, após aprovação pelo INAVIC, é o responsável de segurança das operações.

2. Cabe ao Director de Local de Voo a responsabilidade pelo registo diário dos movimentos de aeronaves, dar a conhecer o estado operacional da infra-estrutura e assegurar-se que a legislação aplicável é cumprida pelos utilizadores.

3. Da sua actuação, o Director de Local de Voo informa à entidade gestora do campo e ao INAVIC, sempre que solicitado ou em situações de carácter aeronáutico, que entenda deverem ser comunicadas.

4. O INAVIC pode solicitar informações adicionais ou criar rotinas de informação periódica a serem prestadas pelo Director do Local de Voo.

CAPÍTULO VIII Operações

ARTIGO 69.º (Condições de operação)

1. As aeronaves desportivas só podem ser operadas desde que possuam o respectivo certificado de navegabilidade válido.

2. O tipo de voo permitido é, apenas, segundo as regras de voo visual diurno, definidas no Anexo 2 da ICAO, em condições meteorológicas visuais, devendo ser efectuado em espaço aéreo não controlado.

3. As aeronaves desportivas que, após prévia autorização, sejam operados em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, ficam obrigados ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.

4. A operação de aeronaves desportivas no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 3, estão sujeitas às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas na legislação aeronáutica aplicável.

5. Para efeitos de aplicação do presente Regulamento, considera-se Voo Local, qualquer voo dentro da ATZ se definida para o aeródromo ou que não ultrapasse a distância de 5NM do ponto de referência do aeródromo e mil pés AGL.

ARTIGO 70.º (Responsabilidades do piloto comandante)

1. O piloto comandante é responsável pela operação da aeronave de acordo com as regras do ar, esteja ou não a manipular os comandos, não podendo deixar de observar aquelas regras salvo em circunstâncias em que tal desvio seja absolutamente essencial ao interesse da segurança aeronáutica.

2. É igualmente, responsável pela segurança do voo e de qualquer pessoa a bordo da aeronave desde o momento em que inicia a preparação para o voo até ter desligado o motor e abandonado a aeronave.

3. O piloto comandante tem à sua responsabilidade a preparação do voo, assegurando-se antes do voo que:

- a) As condições meteorológicas no local de início do voo e as previsões para a rota e destino são consideradas apropriadas para conduzir o voo em permanentes condições VMC;
- b) A aeronave seja abastecida com o combustível apropriado e em quantidade suficiente para o voo planeado mais a estimada como necessária para atender a possíveis contingências;

- c) A peso da aeronave seja inferior ao limite superior estabelecido pelo fabricante, que o centro de gravidade esteja dentro dos limites prescritos e que qualquer objecto a bordo esteja devidamente fixado;
- d) Foi executada, antes do voo, a verificação de acordo com o especificado no Manual de Voo da aeronave;
- e) A aeronave reúne as condições de aeronaveabilidade que lhe permitem operar com o nível de desempenho e dentro dos limites operacionais previstos nos manuais emitidos pelo fabricante;
- f) O acompanhante numa aeronave desportiva das classes avião e helicóptero deve:
 - i) Usar adequadamente o cinto de segurança estando apto a manobrar a sua abertura e fecho quando necessário;
 - ii) Conhecer o procedimento para abertura e fecho das portas, se existentes, bem como do respectivo mecanismo de abertura de emergência, se aplicável.

ARTIGO 71.º (Operações diversas)

1. Sem prévia autorização do INAVIC, não é permitido:

- a) Realizar lançamento de paraquedistas;
- b) Lançar quaisquer objectos em voo, mesmo na forma pulverizada;
- c) Rebocar outras aeronaves;
- d) Rebocar mangas publicitárias.

2. Sem prejuízo do número anterior, são aplicáveis à operação das aeronaves desportivas, as Regras do Ar constantes no Anexo 2 da ICAO.

3. As aeronaves da classe paramotor e asa delta motorizada não podem, em qualquer circunstância, operar acima de 500 pés AGL, salvo se expressa e previamente autorizado pelo INAVIC e pelos serviços de controlo de tráfego aéreo.

4. As aeronaves a que se refere o presente Regulamento e que se encontrem em situação regular, quanto à sua permanência em território nacional, podem realizar voos de divulgação aeronáutica ou turística com terceiros, ao serviço de clubes aeronáuticos, podendo a entidade proprietária ser resarcida do valor calculado para compensação das despesas.

CAPÍTULO IX Manutenção

ARTIGO 72.º (Responsabilidade)

1. A execução das operações de manutenção previstas pelos fabricantes são da responsabilidade dos proprietários das aeronaves.

2. Sem prejuízo do número anterior, podem os proprietários contratar a realização da manutenção com entidade autorizada, dando conhecimento ao INAVIC.

3. As instituições aeronáuticas que detenham a posse de mais do que uma aeronave devem criar uma estrutura que garanta todo o serviço de manutenção, nomeando um responsável com habilitação considerada adequada.

4. Da nomeação referida no número anterior, é dado conhecimento ao INAVIC.

ARTIGO 73.^º
(Formação)

1. A formação é ministrada através de acção de formação estruturada atendendo ao tipo e marca das aeronaves operadas.

2. A formação referida no número anterior é dada conhecimento prévio ao INAVIC que pode acompanhar a acção.

3. O INAVIC pode emitir a competente autorização de manutenção de aeronaves desportivas.

4. A emissão da autorização depende da aprovação prévia da formação e da realização de provas de avaliação conduzidas pelo INAVIC ou por entidade em que este delegue.

CAPÍTULO X
Fabrico e Montagem

ARTIGO 74.^º
(Fabrico e montagem)

1. As aeronaves desportivas ultraligeiras de fabrico ou montagem nacionais devem cumprir com o definido no presente capítulo, quanto à sua construção ou montagem.

2. O artigo anterior abrange, igualmente, os estojos de montagem.

3. Não são abrangidas a montagem de asas e de planos de cauda, retirados unicamente para o transporte da aeronave.

ARTIGO 75.^º
(Aeronaves para uso pessoal)

1. O fabrico de aeronaves destinadas, exclusivamente, a serem pilotadas pelo seu proprietário carece de licenciamento de montagem.

2. As aeronaves a que se refere o número anterior não podem ser utilizadas na formação de pessoal navegante.

3. A licença é concedida depois da aprovação do projecto de fabrico de aeronave, que inclui os seguintes documentos:

- i) Identificação do requerente e do responsável directo dos trabalhos, com indicação do fim a que se destina a aeronave e da classe e tipo, nos termos do presente Regulamento;
- ii) Memória descritiva;
- iii) Principais requisitos de construção;
- iv) Desenho das peças e conjuntos principais;
- v) Descrição de materiais de construção e ferramentas;
- vi) Projecto do sistema eléctrico;
- vii) Projecto do sistema de combustível;
- viii) Projecto do sistema de travagem;
- ix) Projecto do trem de aterragem;
- x) Projecto do sistema de comandos de voo;

- xi) projecto da montagem do motor e respectivo berço;
- xii) lista dos equipamentos e acessórios da aeronave;
- xiii) indicação precisa do local de realização dos trabalhos, com planta e facilidades existentes ou a criar;
- xiv) Calendário dos trabalhos;
- xv) Programa de voos de ensaio e seus objectivos.

4. No caso de o projecto ser da autoria do requerente e de se tratar de um protótipo, o processo deverá incluir:

- i) Desenho de todas as peças e respectivas cotagens;
- ii) Cálculos estruturais;
- iii) Especificações dos materiais a utilizar.

5. Se a montagem for realizada no caixa, o requerente deve juntar documento pertinente do fabricante.

6. Com a aprovação do projecto, o INAVIC emite uma autorização de montagem e define um programa de inspecções e vistorias de acompanhamento, até à conclusão dos trabalhos, que podem incluir a inspecção e aprovação prévia das instalações.

7. O INAVIC pode, em qualquer momento, solicitar elementos e esclarecimentos adicionais.

8. Antes da emissão do respectivo certificado de navegabilidade, o requerente deve apresentar um projecto do Manual de Voo e do Manual de Manutenção que devem reflectir a experiência colhida na fase dos voos experimentais.

9. O Manual de Voo deve conter informação detalhada sobre:

- a) características gerais;
- b) Limitações de operação;
- c) Procedimentos de emergência;
- d) Desempenho;
- e) Peso e centragem e localização do CG.

10. O INAVIC pode estabelecer um programa de voos de ensaio a ser cumprido pelo requerente.

ARTIGO 76.^º
(Aeronaves para comercialização)

1. O fabrico de aeronave desportiva destinada à comercialização cumpre com o estipulado no presente capítulo, quando aplicável.

2. As aeronaves estão sujeitas a um programa de voos de ensaio, específico para cada diferente modelo, a realizar na primeira unidade construída e que inclui:

- a) 50 horas de voo;
- b) 50 aterragens;
- c) Comprovada operação em condições adversas.

3. As instituições que pretendam realizar a construção de aeronaves desportivas devem instruir um processo de autorização de fabricante, com os seguintes documentos:

- a) Identificação da instituição requerente;
- b) Indicação de meios humanos adstritos ao projecto;
- c) Lista de pessoal técnico aeronáutico;
- d) Localização e planta de instalações;

- e) Programas de formação e actualização técnica do pessoal;
- f) Acordos de apoio técnico com outros estabelecimentos nacionais ou estrangeiros.

4. Após a provação o INAVIC emite uma Autorização de Fabrico.

**ARTIGO 77.º
(Certificado de origem)**

1. Para cada aeronave construída, o fabricante emite um certificado de origem, contendo os seguintes elementos:

- a) Declaração de conformidade com o projecto aprovado pelo INAVIC;
- b) Identificação da aeronave através do número de série.

2. A certificação de aeronaves desportivas de construção nacional obedece ao estabelecido no presente Regulamento.

**CAPÍTULO XI
Aeronaves Ultraleves**

**ARTIGO 78.º
(Classe das aeronaves ultraleves)**

São definidas as seguintes classes de aeronaves ultraleves:

- a) Asa delta motorizada;
- b) Parapente motorizado;
- c) Avião ultraleve;
- d) Helicóptero ultraleve.

**ARTIGO 79.º
(Requisitos técnicos)**

1. As aeronaves ultraleves devem cumprir os seguintes requisitos, quando aplicáveis:

- a) Ter um coeficiente de planeio de, pelo menos, 1:6 com o motor parado;
- b) A distância de descolagem em condições ISA, com vento nulo e peso máximo à descolagem, não pode exceder:
 - i) 350 metros para aviões ultraleves terrestres, em pista nivelada;
 - ii) 450 metros para hidroaviões ou anfíbios, num plano de água calma.

2. O cumprimento do disposto no número anterior consta de declaração do requerente a ser remetida ao INAVIC.

3. Sem prejuízo do número anterior, o INAVIC pode solicitar a demonstração experimental de qualquer uma das condições constantes no n.º 1.

**SECÇÃO I
Certificação e Registo**

**ARTIGO 80.º
(Registo de aeronave de desporto)**

1. As aeronaves desportivas, com exceção das asas delta motorizadas e dos paramotores, são inscritas no Registo Aeronáutico Nacional pelos respectivos proprietários e em nome dos mesmos.

2. Constituem pressupostos da inscrição prevista no número anterior, o pedido de certificação ou de registo da

aeronave, feita perante o INAVIC, nos termos do presente Regulamento.

3. O INAVIC pode dispensar alguns dos procedimentos definidos para a certificação e o registo, em casos devidamente justificados pelo requerente.

**SECÇÃO II
Organização de Processo**

**ARTIGO 81.º
(Certificação)**

1. Para a certificação de aeronaves desportivas, o requerente deve apresentar os seguintes documentos:

- a) Requerimento a solicitar a certificação, o registo e a atribuição de matrícula;
- b) Certificado de origem da aeronave ou documento que o substitua, com indicação do número de série;
- c) Documento alfandegário comprovativo da importação, quando aplicável;
- d) Declaração do requerente com identificação do motor, compreendendo marca, modelo, cilindrada/potência e número de série, identificação da hélice e lista de equipamentos de navegação e de comunicações mencionando marca, tipo, modelo e número de série;
- e) Declaração do requerente atestando;
- f) Boletim de pesagem e centragem da aeronave se aplicável;
- g) Esquema de pintura com as respectivas marcas de nacionalidade e matrícula;
- h) Documento comprovativo da existência de contrato de seguro de responsabilidade civil;
- i) Cópia do Manual de Voo e do Manual de Manutenção;
- j) 2 fotografias da aeronave com a indicação da matrícula.

2. No processo referente a aeronave ultraleve que tenha sido registada, anteriormente, em qualquer outro Estado contratante, devem ser juntas ao processo, cópias dos documentos referentes à aeronave, em substituição do certificado de origem.

3. No caso de aeronave já usada, é incluída uma declaração do anterior proprietário que ateste que a aeronave foi operada e mantida de acordo com os requisitos regulamentares e instruções preconizadas pelo construtor e que reúne as necessárias condições de segurança.

**ARTIGO 82.º
(Equipamentos obrigatórios)**

1. As aeronaves desportivas ultraligeiras possuem obrigatoriamente os seguintes equipamentos:

- a) Equipamentos de navegação:
 - i) Bússola magnética;
 - ii) Altimetro com escala graduada e acerto altimétrico em hectopascal (hPa).
- b) Equipamentos de controlo de voo e do motor:
 - i) Velocímetro;

- ii) Coordenador de volta ou pau e bola;*
- iii) Tacômetro;*
- iv) Indicadores de temperatura e pressão de óleo do motor.*
- c) Equipamentos de segurança:*
 - i) Cintos de segurança tipo arnês com um único ponto de libertação, para cada um dos ocupantes;*
 - ii) Bolsa de primeiros socorros;*
 - iii) Extintor tipo ABC de, pelo menos, 1Kg;*
 - iv) Pára-quedas de emergência, de recuperação do conjunto constituído pela aeronave e respectivos ocupantes.*
- d) Equipamentos de comunicação, para voos em espaço aéreo controlado:*
 - i) Rádio VHF, banda aeronáutica, espaçamento 25Khz, no intervalo (118,00-136,975) Mhz;*
 - ii) Transponder modo Charlie.*
- e) Chapa de propriedade e matrícula, em material incombustível, contendo as marcas de nacionalidade e matrícula, nome do proprietário e morada.*

2. As aeronaves ultraleves das classes asa delta motorizada e paramotor estão dispensadas do cumprimento do estabelecido nas alíneas b-ii, c-iii e c-iv do número anterior.

SECÇÃO III Emissão do Certificado de Naveabilidade

ARTIGO 83.º (Aprovação técnica da aeronave)

1. Após a certificação técnica de que aeronave obedece os padrões de segurança aérea é emitido o certificado de naveabilidade.

2. A emissão dos certificados de naveabilidade depende das evidências satisfatórias de que aeronave cumpre com as exigências de aeronaveabilidade.

3. A validade do certificado de naveabilidade é de doze meses de calendário, terminado o prazo é sujeito às condições de revalidação.

ARTIGO 84.º (Revalidação e suspensão do certificado de naveabilidade)

1. A revalidação do certificado de naveabilidade deve ser solicitada ao INAVIC através de requerimento, ao qual devem ser anexados os seguintes documentos

- a) Diário de navegação;*
- b) Caderneta de aeronave;*
- c) Caderneta de motor;*
- d) Declaração do proprietário ou de estabelecimento de manutenção autorizada, comprovativa do cumprimento do programa de manutenção definido pelo fabricante atestando que a aeronave se encontra apta para voo.*

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, pode o INAVIC proceder a ensaios de voo que sejam considerados necessários para avaliação das condições de operacionalidade da aeronave.

3. O certificado de navegabilidade é suspenso sempre que se verifiquem modificações à aeronave, que não estejam previstas pelo fabricante ou não tenham sido aprovadas pelo INAVIC.

4. Em consequência de acidente ou de imobilização por período superior a um ano, o certificado de navegabilidade pode ser revalidado após análise do processo técnico de reparação, de uma inspecção física à aeronave, de declaração da entidade responsável pela manutenção ou de voo de ensaio, conforme for determinado pelo INAVIC.

SECÇÃO IV Qualificação de Hidroaviões e Anfíbios

ARTIGO 85.º (Averbamento de qualificação)

1. O averbamento de uma autorização de operação de aviões anfíbios pode ter lugar numa licença válida, desde que o seu titular apresente declaração da instituição de formação atestando a sua capacidade para a operação de aviões anfíbios em meio aquático e cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) Ter recebido formação teórica complementar, ministrada em instituição de formação para o efeito autorizada pelo INAVIC, abrangendo as seguintes matérias:*
 - i) Legislação aérea e procedimentos operacionais específicos para a operação de hidroaviões ultraleves;*
 - ii) Elementos de navegação.*
- b) Ter cumprido um programa de instrução de voo em instituição de formação para o efeito autorizada pelo INAVIC, conforme o programa detalhado constante do Anexo IV, incluindo:*
 - i) Um mínimo de 10 amaragens e 10 descolagens efectuadas em instrução em Duplo Comando (DC);*
 - ii) Um mínimo de 5 amaragens e 5 descolagens em Voo Solo sob supervisão (VS).*

2. A autorização de operação de ultralegíveis anfíbios pode ser emitida a favor de detentores de qualificação emitida por outro Estado contratante, ainda que em aeronaves diferentes mediante requerimento.

3. O averbamento tem lugar na licença com a menção de operação de anfíbios.

ARTIGO 86.º (Competências da autorização)

A autorização para operação de anfíbios ultraleves permite ao seu titular pilotar anfíbios ultraleves, em meio aquático.

SECÇÃO V
Autorizações Específicas

ARTIGO 87.º**(Transporte de passageiro em paramotor ou asa delta motorizada)**

1. O transporte de passageiro em aeronave ultraleve das classes paramotor ou asa delta motorizada, bilugares, carece de averbamento de autorização específica, na licença emitida pelo INAVIC.

2. O averbamento da autorização para a operação é efectuado mediante o cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) Seja titular de uma licença válida de piloto da aeronave em causa;
- b) Tenha efectuado pelo menos 50 horas de voo, incluindo um mínimo de 20 voos;
- c) Tenha completado um curso específico numa instituição de formação autorizada para o efeito, incluindo um mínimo de 10 voos em aeronave bilugar, ocupando a posição de piloto, sob supervisão de instrutor de voo;
- d) Apresente uma declaração de aptidão emitida por instituição de formação referida na alínea anterior atestando que o curso de formação foi completado de forma satisfatória e que o candidato revelou conhecimentos e a proficiência de voo adequados à operação transportando passageiro.

3. A autorização é averbada na licença de voo sob a seguinte forma «Operação com Passageiros».

4. A declaração de aptidão a que se refere a alínea d) do n.º 2 poderá ser substituída por relatório técnico do INAVIC, na sequência de prova de voo realizada para o efeito.

CAPÍTULO XII
Aeronaves de Voo Livre

ARTIGO 88.º
(Disposições gerais)

1. São definidas as seguintes classes de aeronaves de voo livre:

- a) Asa delta;
- b) Parapente.

2. São consideradas aeronaves de voo livre as que sejam transportáveis pelo próprio piloto e cujas descolagem e aterragem sejam efectuadas recorrendo a energia potencial e à acção motora dos membros inferiores daquele.

3. Para a operação das categorias de aeronave de voo livre que não se possam enquadrar nas classes estabelecidas no presente Regulamento, serão estabelecidas, sempre que necessário, qualificações de tipo sem prejuízo de, no futuro, após o enquadramento técnico adequado, virem a ser estabelecidas novas classes.

ARTIGO 89.º
(Requisitos técnicos)

1. As aeronaves de voo livre devem cumprir os requisitos de homologação definidos pela legislação em vigor e ainda os que forem determinados por entidades certificadoras reconhecidas pelo INAVIC.

2. O proprietário deve fazer prova, sempre que lhe seja solicitado pelas entidades competentes para a fiscalização, que a aeronave cumpre os requisitos de homologação referidos no número anterior, através de certificado de origem emitido pelo fabricante.

3. Não são permitidas quaisquer alterações à estrutura original da aeronave, excepto nos casos ou situações previstos pelo fabricante ou devidamente autorizados pelo INAVIC.

4. Não é permitida a operação da aeronave sem o cumprimento do disposto nos números anteriores.

ARTIGO 90.º
(Suspensão de operação da aeronave)

Quando, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, qualquer dos requisitos técnicos, exigíveis nos termos da legislação aplicável, deixar de se verificar, não pode a aeronave ser utilizada, devendo ser suspensa qualquer operação.

ARTIGO 91.º
(Emissão de autorização de bilugar e competências)

1. Para a posse de uma qualificação de pilotagem de aeronaves de voo livre bilugares, o candidato deve requerer a sua emissão, acompanhando o pedido com os documentos que comprovem que:

- a) Efectuou um mínimo de 20 horas de voo e 100 voos como piloto comandante na classe de aeronave de voo livre pertinente;
- b) Cumpriu numa instituição de formação autorizada ou reconhecida pelo INAVIC um programa de instrução em aeronave bilugar da classe pertinente, o qual deve pelo menos compreender 10 horas de instrução de voo em duplo comando;
- c) Possui a proficiência para a operação de aeronaves bilugares pela apresentação de certificado de aptidão emitido por instituição de formação.

2. O averbamento da qualificação de pilotagem de aeronaves bilugares menciona a classe de aeronave de voo livre em que as respectivas competências podem ser exercidas.

SECÇÃO I
Qualificação de Instrutor de Voo Livre

ARTIGO 92.º
(Pré-requisitos)

Os candidatos à frequência de um curso de formação de instrutores de voo livre devem reunir os seguintes requisitos:

- a) Ser maior de idade;
- b) Ser titular de uma licença de piloto de voo livre válida, há pelo menos dois anos;

- c) Ter realizado um mínimo de 20 horas de voo e 100 voos como piloto comandante em cada classe ou tipo em que é ministrado a instrução, incluindo:
- i) Pelo menos cinco horas em ascendente dinâmica e cinco horas em ascendente térmica para instrutores da classe parapente; ou
 - ii) Pelo menos duas horas em ascendente dinâmica e duas horas em ascendente térmica para instrutores da classe asa delta.

ARTIGO 93.^º

(Curso de formação para instrutor de voo livre)

O curso de formação para instrutor de voo livre deve obedecer aos seguintes requisitos:

- a) Contemplar um mínimo de 25 horas de instrução teórica, de acordo com o programa seguinte:
 - i) O processo de aprendizagem;
 - ii) Elementos de pedagogia;
 - iii) Avaliação dos alunos, efectuação de provas escritas e orais;
 - iv) Elaboração de programas de formação;
 - v) Planeamento de lições;
 - vi) Técnicas de instrução teórica;
 - vii) Técnicas de instrução prática;
 - viii) Noções de primeiros socorros;
 - ix) Conhecimentos aeronáuticos, incluindo legislação aérea e procedimentos ATC, conhecimento geral de aeronaves de voo livre, comportamentos e limitações humanas, meteorologia, procedimentos operacionais e princípios de voo.
- b) Conter um programa de instrução prática que inclua:
 - i) Um mínimo de 15 horas de voo;
 - ii) A condução de uma palestra antes ou depois de cada sessão de treino de voo;
 - iii) Situações de emergência.

ARTIGO 94.^º

(Emissão da qualificação de instrutor de voo livre)

1. A qualificação de instrutor de voo livre é emitida ao candidato titular de uma licença de piloto de voo livre que cumpra com os seguintes requisitos:

- a) Ter frequentado com aproveitamento a respectiva formação, numa instituição reconhecida pelo INAVIC;
- b) Superar uma prova de avaliação que inclui:
 - i) Aula teórica sobre tema a determinar pelo INAVIC;
 - ii) Questionário oral sobre as matérias do programa de pilotagem;
 - iii) Condução de palestra antes ou depois.

ARTIGO 95.^º

(Autorização de examinador)

A nomeação de examinadores é determinada pelo INAVIC.

ARTIGO 96.^º

(Instituições de formação)

1. As instituições que pretendam ministrar cursos de instrução de conhecimentos teóricos ou de voo, estão sujeitas a autorização e registo por parte do INAVIC.

2. Apenas clubes nacionais constituídos nos termos da legislação em vigor, podem requerer autorizações de formação.

3. O pedido de autorização a que se referem os números anteriores deve ser acompanhado de informação sobre instalações, instituição, programa dos cursos e equipa técnica.

SECÇÃO II

Operação das Aeronaves de Voo Livre

ARTIGO 97.^º

(Condições de operação)

1. Apenas é permitido às aeronaves de voo livre realizar voo visual diurno, abaixo do tecto de nuvens, devendo ser efectuado em espaço aéreo não controlado, de acordo com o Anexo 11 da ICAO.

2. As aeronaves de voo livre que, após prévia autorização, sejam operadas em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita ficam obrigadas ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.

3. As operações de descolagem e aterragem das aeronaves de voo livre e a sua circulação no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 2, estão sujeitas às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas na legislação.

SECÇÃO III

Operação de Aeronaves Estrangeiras

ARTIGO 98.^º

(Operação temporária)

As aeronaves estrangeiras das categorias de voo livre ou que se suponha, pelas características ou pelo tipo de certificação que possuem, enquadráveis nestas categorias, não podem operar em território nacional, sem expressa autorização do INAVIC.

ARTIGO 99.^º

(Equipamento obrigatório)

As aeronaves de voo livre possuem obrigatoriamente os seguintes equipamentos:

- a) Equipamento de navegação:
 - i) Altímetro barométrico;
 - ii) Bússola magnética ou equipamento equivalente quanto às funções.
- b) Equipamento de segurança:
 - i) Bolsa de primeiros socorros;
 - ii) Pára-quedas para cada um dos ocupantes.

ARTIGO 100.^º

(Responsabilidade)

1. O piloto comandante é responsável pela operação da aeronave de acordo com as regras do ar, esteja ou não a manipular;

2. O piloto é, igualmente, responsável pela segurança do voo e de qualquer outra pessoa a bordo.

3. A operação de uma aeronave de voo livre deve atender às seguintes restrições:

- a) É proibido o voo sobre aglomerados urbanos e sobre aglomerações de pessoas;
- b) É proibido o voo dentro de nuvens;
- c) É proibido o voo sobre instalações onde se encontram instalados órgãos de soberania, embaixadas e representações consulares, instalações militares, estabelecimentos prisionais e hospitalares;
- d) No interior de zonas de tráfego de aeródromo, zonas restritas, ou zonas perigosas, bem como em todo o espaço aéreo controlado, o voo livre apenas poderá ser realizado se autorizado pela entidade coordenadora e nas condições definidas;
- e) Piloto e ocupantes deverão usar capacete, luvas e calçado adequados.

SECÇÃO IV

Registo de Aeronaves de Voo Livre

ARTIGO 101.º

(Estabelecimento de processo)

1. Para o registo permanente de aeronaves de voo livre, o requerente deve apresentar os seguintes documentos:

- a) Requerimento a solicitar o registo e a atribuição de número de identificação;
- b) Certificado de origem da aeronave ou documento que o substitua, com indicação do número de série;
- c) Documento comprovativo da existência de seguro de responsabilidade civil;
- d) 2 fotografias da asa, na configuração de voo, sendo visível o número de identificação.

2. No caso de comprovada posse anterior a este Regulamento e impossibilidade de obter o certificado de origem a que se refere a alínea b) do n.º 1, deverá o processo ser instruído com uma declaração do requerente, atestando a sua propriedade e registando as seguintes características: marca, modelo, ano de fabrico, envergadura e número de série, se possuir.

3. As aeronaves de voo livre que tenham sido certificadas, anteriormente, em qualquer outro Estado contratante, ficam sujeitas, apenas, ao processo de registo.

CAPÍTULO XIII

Balonismo

ARTIGO 102.º

(Balanismo desportivo)

São considerados balões desportivos e de recreio, pelo presente Regulamento, os que cumulativamente verifiquem as seguintes condições:

- a) Sejam propriedade de um clube desportivo, associação desportiva ou pessoa singular;

- b) Que em condições ISA, tenham uma capacidade máxima de elevação de seis ocupantes e uma hora de combustível;
- c) Que não sejam utilizados em operações de trabalho aéreo.

SECÇÃO I

Certificação e Registo

ARTIGO 103.º

(Registo)

1. Os balões são obrigatoriamente inscritos no Registo Aeronáutico Nacional pelos respectivos proprietários e em nome dos mesmos.

2. O INAVIC pode dispensar alguns dos procedimentos definidos para o registo, em casos devidamente justificados pelo requerente.

SECÇÃO II

Estabelecimento de Processo

ARTIGO 104.º

(Certificação)

1. Para a certificação de balões, o requerente deve apresentar os seguintes documentos:

- a) Requerimento a solicitar a certificação, o registo e a atribuição de matrícula;
- b) Certificado de origem da aeronave ou documento que o substitua, com indicação do número de série;
- c) Documento alfandegário comprovativo da importação, quando aplicável;
- d) Documento comprovativo da existência de contrato de seguro de responsabilidade civil;
- e) Cópia do Manual de Voo e do Manual de Manutenção;
- f) 1 fotografia da aeronave, sendo visível a matrícula apostada nos termos do presente Regulamento.

2. Caso o balão tenha sido registado, anteriormente, em qualquer outro Estado contratante, cópias dos documentos referentes ao balão, em substituição do certificado de origem.

3. No caso de aeronave já usada, é incluída uma declaração do anterior proprietário que ateste que a aeronave foi operada e mantida de acordo com os requisitos regulamentares e instruções preconizadas pelo construtor e que reúne as necessárias condições de segurança.

4. A declaração do proprietário a que se refere o número anterior pode ser substituída por declaração emitida por estabelecimento de manutenção autorizada nos termos do Capítulo VIII.

ARTIGO 105.º

(Equipamentos obrigatórios)

1. Os balões desportivos possuem obrigatoriamente os seguintes equipamentos:

- a) Extintor;

- b) Altimetro com escala graduada e acerto altimétrico em hectopascal (hPa);
- c) Sistema de controlo de temperatura do envelope;
- d) Bolsa de primeiros socorros;
- e) Equipamentos de comunicação, para voos em espaço aéreo controlado:
 - i) Rádio VHF, banda aeronáutica, espaçamento 25Khz, no intervalo (118,00-136,975) Mhz;
 - ii) Transponder modo Charlie.
- f) Chapa de propriedade e matrícula, em material incombustível, contendo as marcas de nacionalidade e matrícula, nome do proprietário e morada.

CAPÍTULO XIV Operações Diversas

ARTIGO 106.^º (Aeromodelismo)

1. A operação de aeromodelismo, não carece de autorização.
2. Sem prejuízo no disposto no número anterior, devem ser comunicadas, previamente, ao INAVIC, as seguintes situações:
 - a) Identificação de locais onde se verifica regularidade de operação de tais aeronaves;
 - b) Realização de eventos que concentrem um número superior a dez aeronaves num mesmo local e data.
3. Preferencialmente, as comunicações a que se refere o número anterior, devem ser conduzidas por associação ou estabelecimento, formal ou informal, que exerce controlo ou fomenta tais actividades.
4. A prática desportiva de aeromodelismo é interdita:
 - a) A menores quando não acompanhados de um responsável adulto;
 - b) A uma distância inferior a 5.000 metros dos limites exteriores de qualquer infra-estrutura aeroporтуária ou espaço aéreo controlado ou restrito;

- c) No interior dos perímetros urbanos;
- d) A uma distância inferior a 5.000 metros e ao sobrevoo de instalações militares ou de órgãos de soberania.

5. As restrições constantes nas alíneas b) a d) do número anterior não se aplicam quando a prática desportiva ocorre no interior de edifícios.

6. Por motivos fundamentados e justificados, pode o INAVIC autorizar, excepcionalmente, a prática desta actividade, nos locais interditados constantes nas alíneas b) a c) do n.º 4.

ARTIGO 107.^º (Autorização específica)

1. As aeronaves não tripuladas, manobradas a partir de local exterior à própria aeronave ou através de meios mecânicos ou electrónicos, que excedam os limites definidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 2.^º, bem como as que se destinem a utilização não desportiva, carecem de autorização específica do INAVIC, para qualquer tipo de operação.

2. O INAVIC pode delegar em estabelecimento desportivo nacional, através de competente protocolo, o controlo total ou parcial desta modalidade.

CAPÍTULO XV Disposições Transitórias

ARTIGO 108.^º (Disposições transitórias)

As pessoas colectivas e privadas, cujo objecto estão abrangidas no presente Regulamento, têm noventa dias para conformar a sua actividade de acordo com o mesmo, sob pena de aplicação de sanções nos termos da legislação vigente.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu*.