



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS
INFRAESTRUTURAS E RECURSOS
NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 41/CAD-INAC/2026

Regulamento de Aviação Civil de São Tomé
e Príncipe - RACSTP Parte 310.04 - Transporte
Aéreo Comercial Internacional - Helicóptero

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS****Instituto Nacional de Aviação Civil****Deliberação n.º 41/CAD-INAC/2026**

Ao Abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º dos Estatutos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 44/98 de 30 de Dezembro conjugado com o previsto no artigo 3.º do anexo ao Decreto n.º 38/2011 de 16 de Novembro que aprovou o regime para elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação Civil bem como seus apêndices, anexos ao presente diploma e que dele faz parte integrante, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

**Artigo 1.º
Aprovação**

É aprovado o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - **RACSTP Parte 310.04 Transporte Aéreo Comercial Internacional - Helicóptero**.

**Artigo 2.º
Revogação**

São revogadas todas as disposições que contrariem a presente deliberação

**Artigo 3.º
Entrada em Vigor**

A presente deliberação entra imediatamente em vigor.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 25 de Maio de 2026.- O Presidente do Conselho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*; A Vogal Técnica, *Dr.ª Celmira Maria da Cruz Fernandes Trindade*; O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erli-ney Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*.

**Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe****RACSTP Parte 310.04 Transporte Aéreo Comer-
cial Internacional - Helicóptero****Preâmbulo**

Agindo em conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e particularmente com as disposições dos seus artigos 37, 54 e 90, procedemos com a Emendas (22,23,24,25,26,27) do anexo 6 parte III. Os Padrões e Práticas Recomendadas para a Operação de Aeronaves foram inicialmente adotados pelo Conselho, de acordo com as disposições do artigo 37,54 e 90 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago 1944), em 10 de dezembro de 1948 para Transporte Aéreo Internacional e em 2 de dezembro de 1968 para Aviação Geral Internacional. Os documentos que contêm estes as Normas e Práticas Recomendadas são agora designadas como Anexo 6, Partes I e II, respetivamente, da Convenção. No geral, as Partes I e II tratam das operações de aviões; nenhuma parte é especificamente aplicável a operações de helicópteros.

Portanto, a Parte III foi introduzida como um meio de incluir disposições para operações de helicópteros. Inicialmente, disposições relacionadas a gravadores de dados de voo e gravadores de voz da cabine de comando para helicópteros foram desenvolvidas pela Comissão de Navegação Aérea seguindo a Recomendação 10/1 da Reunião de Prevenção e Investigação de Acidentes AIG (1979) e adotada pelo Conselho em 14 de março de 1986. Entraram em vigor em 27 de julho de 1986 e aplicáveis em 20 de novembro de 1986. Posteriormente, propostas de Padrões e Práticas Recomendadas abrangentes cobrindo outros aspectos das operações de helicópteros foram desenvolvido com o auxílio do Painel de Operações de Helicópteros; essas disposições, incorporadas na Alteração 1, foram adoptada pelo Conselho em 21 de Março de 1990. A alteração entrou em vigor em 30 de Julho de 1990 e era aplicável em 15 de novembro de 1990.

SUBPARTE 310-04. A.100 – GENERALIDADES**310-04.A.105 Aplicabilidade**

- (1) Esta Parte deve aplicar-se a :
 - (a) Helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial dentro de São Tomé e Príncipe;

- (b) Helicópteros registados em São Tomé e Príncipe e envolvidos em operações comerciais de transporte aéreo comercial internacional;
- (c) Pessoas que agem como membros da tripulação de helicópteros registados em São Tomé e Príncipe; e
- (d) Pessoas à bordo de um helicóptero operado de acordo com RACSTP Parte 310-04.

(2) Para a efeitos desta Parte, um helicóptero registado em outro Estado e operado pelo proprietário de um Certificado de Operador Aéreo emitido em São Tomé e Príncipe, deve ser considerado como registado em São Tomé e Príncipe.

(3) As disposições do RACSTP Parte 91 devem aplicar-se “mutatis mutandis” a qualquer helicóptero operado nos termos deste Regulamento.

310-04.A.110 Definições

Os seguintes termos têm o significado específico nesta parte. Os termos não incluídos nesta subsecção estão definidos no RACSTP Parte 1- Políticas, Procedimentos Gerais e Definições ou nas legislações aplicáveis nos anexos da convenção:

Atos de interferência ilícita. São atos ou tentativas de atos que ponham em risco a segurança da aviação civil, incluindo, entre outros:

- a) Apreensão ilegal de aeronaves,
- b) Destruição de uma aeronave em serviço,
- c) Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos,
- d) Intrusão forçada a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou nas instalações de uma instalação aeronáutica,
- e) Introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de uma arma, dispositivo ou material perigoso destinado a fins criminosos,
- f) utilização de uma aeronave em serviço com o objetivo de causar a morte, lesões corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao ambiente,
- g) comunicação de informações falsas que ponham em perigo a segurança de uma aeronave em voo ou no

solo, de passageiros, tripulantes, pessoal de terra ou do público em geral, num aeroporto ou nas instalações de uma instalação de aviação civil.

-Aeronave avançada. Uma aeronave com equipamento adicional ao exigido de uma aeronave básica para uma determinada operação de descolagem, aproximação ou aterragem.

Análise de dados de voo. Um processo de análise de dados de voo gravados para melhorar a segurança das operações de voo.

Trabalho aéreo. Operação aeronáutica em que uma aeronave é utilizada para serviços especializados, tais como agricultura, construção, fotografia, levantamento topográfico, observação e patrulha, busca e salvamento, publicidade aérea, etc.

Aeródromo. Área definida em terra ou água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentação em superfície de aeronaves.

Resumo do acordo. Quando uma aeronave opera ao abrigo de um acordo ao abrigo do artigo 83 bis entre o Estado de registo e outro Estado, o resumo do acordo é um documento transmitido juntamente com o acordo ao abrigo do artigo 83 bis registado no Conselho da ICAO que identifica de forma sucinta e clara quais as funções e deveres transferidos pelo Estado de registo para esse outro Estado.

Nota.— O outro Estado na definição acima refere-se ao Estado do Operador para operações de transporte aéreo comercial.

Aeronave. Qualquer máquina que possa obter sustentação na atmosfera a partir das reações do ar, exceto as reações do ar contra a superfície da Terra.

- Manual de operação da aeronave. Um manual, contendo procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros materiais relevantes para a operação da aeronave.

Nota.— O manual de operação da aeronave faz parte do manual de operações.

Certificado de operador aéreo (AOC). Certificado que autoriza um operador a realizar operações específicas de transporte aéreo comercial.

Serviço de tráfego aéreo (ATS). Um termo genérico que significa, de forma variada, serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço de consultoria de tráfego aéreo, serviço de controlo de tráfego aéreo (serviço de controlo de área, serviço de controlo de aproximação ou serviço de controlo de aeródromo).

Aeronavegável. O estado de uma aeronave, motor, hélice ou peça quando está em conformidade com o seu projeto aprovado e em condições de operação segura.

Heliporto alternativo. Um heliporto para o qual um helicóptero pode dirigir-se quando se torna impossível ou desaconselhável prosseguir ou aterrar no heliporto de aterragem pretendido, onde os serviços e instalações necessários estão disponíveis, onde os requisitos de desempenho da aeronave podem ser cumpridos e que está operacional na hora prevista para a sua utilização. Os heliportos alternativos incluem os seguintes:

Um heliporto alternativo no qual um helicóptero poderia aterrar caso isso se tornasse necessário logo após a descolagem e não fosse possível utilizar o heliporto de partida.

Alternativa em rota. Um heliporto alternativo no qual um helicóptero poderia pousar caso fosse necessário desviar a rota durante o voo.

Destino alternativo. Um heliporto alternativo no qual um helicóptero poderia pousar caso fosse impossível ou desaconselhável pousar no heliporto de destino previsto.

Nota.— O heliporto de partida de um voo pode ser um heliporto alternativo em rota ou de destino para esse voo.

Fase de aproximação e aterragem — helicópteros. A parte do voo a partir de 300 m (1 000 pés) acima da elevação da FATO, se o voo estiver planeado para exceder esta altura, ou a partir do início da descida nos outros casos, até à aterragem ou ao ponto de aterragem abortada.

Requisitos de aeronavegabilidade adequados. Os códigos de aeronavegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adotados ou aceites por um Estado

Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em questão.

Autoridade ATS competente. A autoridade relevante designada pelo Estado responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em questão.

Navegação por área (RNAV). Um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura de auxílios à navegação terrestres ou espaciais ou dentro dos limites da capacidade de auxílios autónomos, ou uma combinação destes.

Nota.— A navegação por área inclui a navegação baseada no desempenho, bem como outras operações que não se enquadram na definição de navegação baseada no desempenho.

Aeronave básica. Uma aeronave que possui o equipamento mínimo necessário para realizar a operação de descolagem, aproximação ou aterragem pretendida.

Membro da tripulação de cabine. Membro da tripulação que desempenha, no interesse da segurança dos passageiros, funções atribuídas pelo operador ou pelo piloto comandante da aeronave, mas que não atua como membro da tripulação de voo.

COMAT. Material do operador transportado na aeronave do operador para fins próprios.

Sistema de visão combinada (CVS). Um sistema para exibir imagens a partir de uma combinação de um sistema de visão aprimorado (EVS) e um sistema de visão sintética (SVS).

Operação de transporte aéreo comercial. Operação de aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou aluquer.

Lista de desvios de configuração (CDL). Uma lista estabelecida pela organização responsável pelo projeto do tipo, com a aprovação do Estado de Projeto, que identifica quaisquer peças externas de um tipo de aeronave que possam estar em falta no início de um voo e que contém, quando necessário, quaisquer informações sobre limitações operacionais associadas e correção de desempenho.

Área congestionada. Em relação a uma cidade, vila ou povoação, qualquer área que seja substancialmente usada para fins residenciais, comerciais ou recreativos.

Ambiente hostil congestionado. Um ambiente hostil dentro de uma área congestionada.

Aeronavegabilidade contínua. O conjunto de processos pelos quais uma aeronave, motor, rotor ou peça cumpre os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e permanece em condições de operação segura ao longo de toda a sua vida útil.

Registos de aeronavegabilidade contínua. Registos relacionados com o estado de aeronavegabilidade contínua de uma aeronave, motor, rotor ou peça associada.

Aproximação final em descida contínua (CDFA). Técnica, consistente com os procedimentos de aproximação estabilizada, para voar o segmento de aproximação final (FAS) de um procedimento de aproximação não precisa por instrumentos (NPA) como uma descida contínua, sem nivelamento, a partir de uma altitude/altura igual ou superior à altitude/altura do ponto de aproximação final até um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima do limiar da pista de aterragem ou do ponto onde começa a manobra de flare para o tipo de aeronave voada; para o FAS de um procedimento NPA seguido de uma aproximação em círculo, a técnica CDFA aplica-se até serem atingidos os mínimos de aproximação em círculo (OCA/H em círculo) ou a altitude/altura de manobra de voo visual.

Membro da tripulação. Uma pessoa designada por um operador para o serviço numa aeronave durante um período de serviço de voo.

Mercadorias perigosas. Artigos ou substâncias que podem representar um risco para a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente e que constam da lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas ou que são classificadas de acordo com essas Instruções.

Nota.— As mercadorias perigosas estão classificadas no Anexo 18, Capítulo 3.

Altitude de decisão (DA) ou altura de decisão (DH). Altitude ou altura especificada numa operação de aproximação por instrumentos tridimensional (3D) na qual uma aproximação frustrada deve ser iniciada se a referência visual necessária para continuar a aproximação não tiver sido estabelecida.

Nota 1.— A altitude de decisão (DA) é referenciada ao nível médio do mar e a altura de decisão (DH) é referenciada à elevação do limiar.

Período de serviço. Um período que começa quando um membro da tripulação de voo ou de cabine é solicitado por um operador para se apresentar ou iniciar um serviço e termina quando essa pessoa está livre de todas as obrigações.

Ponto definido após a decolagem (DPATO). O ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero para continuar o voo em segurança, com um motor inoperacional, não é assegurada e pode ser necessária uma aterragem forçada.

Nota 1.— A altitude de decisão (DA) é referenciada ao nível médio do mar e a altura de decisão (DH) é referenciada à elevação do limiar.

Nota 2.— A referência visual exigida significa a secção dos auxílios visuais ou da área de aproximação que deveria ter estado à vista durante tempo suficiente para que o piloto pudesse avaliar a posição da aeronave e a taxa de variação da posição, em relação à trajetória de voo desejada. Nas operações de categoria III com altura de decisão, a referência visual exigida é a especificada para o procedimento e operação específicos.

Nota 3.— Por conveniência, quando ambas as expressões forem utilizadas, podem ser escritas na forma «altitude/altura de decisão» e abreviadas como «DA/H».

Ponto definido após a decolagem (DPATO). O ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero para continuar o voo em segurança, com um motor inoperacional, não é assegurada e pode ser necessária uma aterragem forçada.

Nota.— Os pontos definidos aplicam-se apenas a helicópteros que operam na classe de desempenho 2.

Dever. Qualquer tarefa que os membros da tripulação de voo ou de cabine sejam obrigados a realizar pelo operador, incluindo serviço de voo, trabalho administrativo, formação, posicionamento e disponibilidade, quando tal possa induzir fadiga.

Período de serviço. Um período que começa quando um membro da tripulação de voo ou de cabine é

solicitado por um operador a apresentar-se ou a iniciar um serviço e termina quando essa pessoa está livre de todas as suas funções.

Mala de voo eletrónica (EFB). Um sistema de informação eletrónico, composto por equipamentos e aplicações para a tripulação de voo, que permite o armazenamento, atualização, exibição e processamento de funções EFB para apoiar as operações ou tarefas de voo.

Ponto definido após a decolagem (DPATO). O ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero de continuar o voo com segurança, com um motor inoperante, não é garantida e uma aterragem forçada pode ser necessária.

Ponto definido antes da aterragem (DPBL). O ponto, dentro da fase de aproximação e aterragem, após o qual a capacidade do helicóptero de continuar o voo com segurança, com um motor inoperante, não é garantida e uma aterragem forçada pode ser necessária.

Nota: Os pontos definidos aplicam-se a helicópteros operando no desempenho de Classe 2 apenas.

Heliporto elevado. Um heliporto localizado em uma estrutura elevada em terra.

Transmissor localizador de emergência (ELT). Um termo genérico que descreve equipamentos que transmitem sinais distintos em frequências designadas e, dependendo da aplicação, podem ser ativados automaticamente por impacto ou manualmente. Um ELT pode ser qualquer um dos seguintes:

ELT fixo automático (ELT(AF)). Um ELT ativado automaticamente que está permanentemente fixado a uma aeronave.

ELT portátil automático (ELT(AP)). Um ELT ativado automaticamente que está fixado de forma rígida a uma aeronave, mas que pode ser facilmente removido da mesma.

ELT de implantação automática (ELT(AD)). Um ELT que está rigidamente fixado a uma aeronave e que é automaticamente implantado e ativado por impacto e, em alguns casos, também por sensores hidrostáticos. Também é possível a implantação manual.

ELT de sobrevivência (ELT(S)). Um ELT que pode ser removido de uma aeronave, armazenado de forma a

facilitar o seu uso imediato em caso de emergência e ativado manualmente pelos sobreviventes.

Motor. Uma unidade utilizada ou destinada a ser utilizada para a propulsão de aeronaves. É composta, no mínimo, pelos componentes e equipamentos necessários ao seu funcionamento e controlo, excluindo as hélices/rotores (se aplicável).

Sistema de visão melhorada (EVS). Um sistema para exibir imagens eletrónicas em tempo real da cena externa, obtidas através da utilização de sensores de imagem. Nota: O EVS não inclui sistemas de imagem de visão noturna (NVIS).

Fase de rota. A parte do voo desde o final da fase inicial de decolagem e subida até ao início da fase de aproximação e aterragem.

Nota: Onde o afastamento de obstáculos adequado não pode ser garantido visualmente, os voos devem ser planeados para garantir que os obstáculos possam ser ultrapassados por uma margem apropriada. No caso de falha do motor crítico, os operadores podem precisar adotar procedimentos alternativos.

Fadiga. Um estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico resultante da perda de sono, vigília prolongada, fase circadiana e/ou carga de trabalho (atividade mental e/ou física) que pode prejudicar o estado de alerta e a capacidade de uma pessoa para desempenhar tarefas operacionais relacionadas com a segurança.

Sistema de Gestão de Risco de Fadiga (FRMS). Um meio baseado em dados para monitorizar e gerir continuamente os riscos de segurança relacionados com a fadiga, com base em princípios e conhecimentos científicos, bem como na experiência operacional, que visa garantir que o pessoal relevante esteja a desempenhar as suas funções com níveis adequados de atenção.

Plano de voo arquivado (FPL ou eFPL). O plano de voo mais recente, conforme apresentado pelo piloto, operador ou representante designado para utilização pelas unidades ATS.

Nota.— O FPL designa um plano de voo arquivado trocado utilizando o serviço aeronáutico fixo, enquanto o eFPL designa um plano de voo arquivado trocado utilizando os serviços de informação de voo e fluxo para um ambiente colaborativo (FF-ICE). O eFPL permite a troca de informações adicionais não contidas no FPL.

Área de Aproximação final e de decolagem (FATO). Área definida sobre a qual é concluída a fase final da manobra de aproximação para pairar ou aterrar a partir da qual é iniciada a manobra de decolagem. Quando a FATO for autorizada por helicópteros que operam na Classe de desempenho 1, a área definida inclui a área de decolagem rejeitada disponível.

Segmento de aproximação final (FAS). O segmento de um procedimento de aproximação por instrumentos no qual o alinhamento e a descida para a aterragem são realizados.

Membro da tripulação de voo. Um membro da tripulação licenciado encarregado de tarefas essenciais para a operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo.

Período de serviço de voo. Um período que começa quando um membro da tripulação de voo ou de cabine é obrigado a apresentar-se ao serviço que inclui um voo ou uma série de voos e que termina quando a aeronave finalmente pára e os motores são desligados no final do último voo em que ele/ela é membro da tripulação.

Manual de voo. Um manual, associado ao certificado de aeronavegabilidade, contendo limitações dentro das quais a aeronave deve ser considerada aeronavegável, e instruções e informações necessárias aos membros da tripulação de voo para a operação segura da aeronave.

Oficial de operações de voo/despachante de voo. Uma pessoa designada pelo operador para se envolver no controlo e supervisão das operações de voo, com ou sem licença, devidamente qualificada de acordo com o Anexo 1, que apoia, informa e/ou auxilia o piloto comandante na condução segura do voo.

Plano de voo. Informações específicas relativas a um voo previsto ou parte de um voo de uma aeronave.

Nota 1.— O termo «plano de voo» pode ser precedido pelas palavras «preliminar», «apresentado», «atual» ou «operacional» para indicar o contexto e as diferentes fases de um voo.

Nota 2.— Quando a palavra «mensagem» é utilizada como sufixo deste termo, denota o conteúdo e o formato dos dados do plano de voo tal como transmitidos.

Gravador de voo. Qualquer tipo de gravador instalado na aeronave com o objetivo de complementar a investigação de acidentes/incidentes. Gravador de voo com implantação automática (ADFR). Um gravador de voo combinado instalado na aeronave, capaz de ser implantado automaticamente a partir da aeronave.

Sistema de documentos de segurança de voo. Conjunto de documentos inter-relacionados estabelecidos pelo operador, compilando e organizando as informações necessárias para as operações de voo e em terra, e compreendendo, no mínimo, o manual de operações e o manual de controlo de manutenção do operador.

Dispositivo de treino de simulação de voo. Qualquer um dos três tipos de aparelhos seguintes, nos quais as condições de voo são simuladas em terra:

Um simulador de voo, que fornece uma representação precisa da cabine de comando de um determinado tipo de aeronave, na medida em que as funções de controlo dos sistemas mecânicos, elétricos, eletrónicos, etc. da aeronave, o ambiente normal dos membros da tripulação de voo e o desempenho e as características de voo desse tipo de aeronave são simulados de forma realista;

Um simulador de procedimentos de voo, que proporciona um ambiente realista de cabine de comando e simula respostas de instrumentos, funções simples de controlo de sistemas mecânicos, elétricos, eletrónicos, etc. de aeronaves, bem como o desempenho e as características de voo de aeronaves de uma determinada classe;

Um simulador básico de voo por instrumentos, equipado com instrumentos adequados, que simula o ambiente da cabine de comando de uma aeronave em voo em condições de voo por instrumentos.

Tempo de voo — helicópteros. O tempo total desde o momento em que as pás do rotor do helicóptero começam a girar até o momento em que o helicóptero finalmente pára no final do voo e as pás do rotor são desligadas.

Operação de aviação geral. Uma operação de aeronave que não seja uma operação de transporte aéreo comercial ou uma operação de trabalho aéreo.

Assistência em escala. Serviços necessários para a chegada e partida de uma aeronave num aeroporto, com exceção dos serviços de tráfego aéreo.

Head-up display (HUD). Um sistema de exibição que apresenta informações de voo no campo de visão externo frontal do piloto.

Helicóptero. Aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo principalmente pelas reações do ar em um ou mais rotores acionados por motor em eixos substancialmente verticais.

Nota.— Alguns Estados utilizam o termo «aeronave de asas rotativas» como alternativa a «helicóptero».

Helideck. Um heliporto localizado numa estrutura offshore flutuante ou fixa.

Heliporto. Um aeródromo ou uma área definida numa estrutura destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentação em superfície de helicópteros.

Nota 1.— Ao longo desta Parte, quando o termo «heliporto» é utilizado, pretende-se que o termo também se aplique a aeródromos destinados principalmente à utilização de aviões.

Nota 2.— Os helicópteros podem ser operados de e para áreas que não sejam heliportos.

Mínima operação do heliporto. Os limites de usabilidade de um heliporto para:

a) Decolagem, expressa em termos de alcance visual e / ou visibilidade da pista e, se necessário, condições de nuvens;

b) Pouso em operações de aproximação por instrumentos 2D, expresso em termos de visibilidade e / ou alcance visual da pista, altitude / altura mínima de descida (MDA / H) e, se necessário, condições de nuvens; e

c) Pouso em operações de aproximação por instrumentos 3D, expressas em termos de visibilidade e / ou alcance visual da pista e altitude / altura de decisão (DA / H) conforme apropriado para o tipo e / ou categoria da operação.

Ambiente hostil. Um ambiente no qual:

a) Uma aterrissagem forçada segura não pode ser realizada porque a superfície e o ambiente circundante são inadequados; ou

b) Os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos das intempéries; ou

c) A resposta / capacidade de busca e salvamento não é fornecida de acordo com a exposição prevista; ou

d) Existe um risco inaceitável de pôr em perigo pessoas ou bens no terreno.

Princípios dos fatores humanos. Princípios que se aplicam ao projeto aeronáutico, certificação, formação, operações e manutenção e que buscam uma interface segura entre o ser humano e outros componentes do sistema, levando em consideração o desempenho humano.

Desempenho humano. Capacidades e limitações humanas que têm impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas.

Operações de aproximação por instrumentos. Uma aproximação e aterragem utilizando instrumentos para orientação de navegação com base num procedimento de aproximação por instrumentos. Existem dois métodos para executar operações de aproximação por instrumentos:

a) Uma operação de aproximação por instrumentos bidimensional (2D), utilizando apenas orientação de navegação lateral; e

b) Uma operação de aproximação por instrumentos tridimensional (3D), utilizando orientação de navegação lateral e vertical.

Nota.— A orientação lateral e vertical de navegação refere-se à orientação fornecida por:

a) um auxílio à navegação por rádio baseado em terra; ou

b) **computer-generated navigation data from ground-based, space-based, self-contained navigation aids or a combination of these.** dados de navegação gerados por computador a partir de ajudas à navegação terrestres, espaciais, autónomas ou uma combinação destas.

Procedimento de aproximação por instrumentos (IAP). Uma série de manobras pré-determinadas com referência a instrumentos de voo, com proteção específica contra obstáculos desde o ponto de aproximação inicial ou, quando aplicável, desde o início de uma rota de chegada definida até um ponto a partir do qual a

aterragem pode ser concluída e, posteriormente, se a aterragem não for concluída, até uma posição na qual se aplicam os critérios de espera ou de afastamento de obstáculos em rota. Os procedimentos de aproximação por instrumentos são classificados da seguinte forma:

Procedimento de aproximação não precisa (NPA). Um procedimento de aproximação por instrumentos concebido para operações de aproximação por instrumentos 2D Tipo A.

Nota.— Os procedimentos de aproximação não precisos podem ser executados utilizando uma técnica de aproximação final em descida contínua (CDFA). As CDFAs com orientação VNAV consultiva calculada por equipamento de bordo são consideradas operações de aproximação por instrumentos 3D. As CDFAs com cálculo manual da taxa de descida necessária são consideradas operações de aproximação por instrumentos 2D. Para mais informações sobre CDFAs, consulte PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Parte II, Secção 5.

Procedimento de aproximação com orientação vertical (APV). Um procedimento de aproximação por instrumentos baseado no desempenho (PBN) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D Tipo A.

Procedimento de aproximação de precisão (PA). Um procedimento de aproximação por instrumentos baseado em sistemas de navegação (ILS, MLS, GLS e SBAS CAT I) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D do tipo A ou B.

Nota.— Consulte a Secção II, Capítulo 22D, 2.2.8.3 para os tipos de operações de aproximação por instrumentos.

Condições meteorológicas instrumentais (IMC). Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância da nuvem e teto*, inferiores aos mínimos especificados para condições meteorológicas visuais.

Nota.— Os mínimos especificados para condições meteorológicas visuais estão contidos no Capítulo 4 do Anexo 2.

Fato de sobrevivência integrado. Um traje de sobrevivência que atende aos requisitos combinados de traje de sobrevivência e colete salva-vidas.

Ponto de decisão de aterragem (LDP). O ponto utilizado para determinar o desempenho de aterragem a

partir do qual, caso ocorra uma falha do motor neste ponto, a aterragem pode ser continuada em segurança ou pode ser iniciada uma aterragem abortada.

Nota.— O LDP aplica-se apenas a helicópteros que operam na classe de desempenho 1.

Operações com baixa visibilidade (LVO). Operações de aproximação com RVR inferior a 550 m e/ou com DH inferior a 60 m (200 pés) ou operações de descolagem com RVR inferior a 400 m.

Manutenção. A execução de tarefas numa aeronave, motor, hélice ou peça associada necessárias para garantir a aeronavegabilidade contínua de uma aeronave, motor, hélice ou peça associada, incluindo qualquer uma ou combinação de revisão, inspeção, substituição, correção de defeitos e a incorporação de uma modificação ou reparação.

Manual de procedimentos da organização de manutenção. Um documento aprovado pelo diretor da organização de manutenção que detalha a estrutura e as responsabilidades de gestão da organização de manutenção, o âmbito do trabalho, a descrição das instalações, os procedimentos de manutenção e os sistemas de garantia de qualidade ou inspeção.

Programa de manutenção. Um documento que descreve as tarefas específicas de manutenção programada e sua frequência de conclusão, bem como procedimentos relacionados, como um programa de confiabilidade, necessários para a operação segura das aeronaves às quais se aplica.

manutenção de release / certidão de aptidão para serviço. Um documento que contém uma certificação confirmando que o trabalho de manutenção a que se refere foi concluído de forma satisfatória, em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade apropriados.

Lista de equipamento mínimo obrigatório (MMEL). Lista estabelecida para um determinado tipo de aeronave pela organização responsável pela concepção do tipo, com a aprovação do Estado de Concepção, contendo itens, um ou mais dos quais podem estar inoperacionais no início de um voo. A MMEL pode estar associada a condições operacionais, limitações ou procedimentos especiais.

Massa máxima. Massa máxima certificada para descolagem.

Altitude mínima de descida (MDA) ou altura mínima de descida (MDH). Altitude ou altura especificada numa operação de aproximação por instrumentos com combustível ou numa operação de aproximação circular abaixo da qual não se deve descer sem a referência visual necessária.

Nota 1.— A altitude mínima de descida (MDA) é referenciada ao nível médio do mar e a altura mínima de descida (MDH) é referenciada à elevação do aeródromo ou à elevação do limiar, se esta for mais de 2 m (7 pés) abaixo da elevação do aeródromo. A altura mínima de descida para uma aproximação em círculo é referenciada à elevação do aeródromo.

Nota 2.— A referência visual necessária significa a secção dos auxílios visuais ou da área de aproximação que deveria ter estado à vista durante tempo suficiente para que o piloto pudesse avaliar a posição da aeronave e a taxa de variação da posição, em relação à trajetória de voo desejada. No caso de uma aproximação em círculo, a referência visual necessária é o ambiente da pista.

Nota 3.— Por conveniência, quando ambas as expressões forem utilizadas, podem ser escritas na forma «altitude/altura mínima de descida» e abreviadas «MDA/H».

Lista mínima de equipamentos (MEL). Uma lista que prevê a operação de aeronaves, sujeitas a condições específicas, com equipamentos específicos inoperantes, preparada por um operador em conformidade ou mais restritiva do que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave.

Modificação. Uma alteração ao design original de uma aeronave, motor, hélice ou rotor.

Nota.— Uma modificação também pode incluir a incorporação da modificação que é uma tarefa de manutenção sujeita a uma autorização de manutenção. Mais orientações sobre manutenção, modificação e reparação de aeronaves estão contidas no Manual de Aeronegabilidade (Doc 9760).

Especificação de navegação. Um conjunto de requisitos relativos à aeronave e à tripulação necessários para apoiar operações de navegação baseadas no desempenho dentro de um espaço aéreo definido. Existem dois tipos de especificações de navegação:

Especificação de desempenho de navegação exigido (RNP). Uma especificação de navegação baseada na

navegação por área que inclui o requisito de monitorização e alerta de desempenho, designada pelo prefixo RNP, por exemplo, RNP 4, RNP APCH.

Especificação de navegação por área (RNAV). Uma especificação de navegação baseada na navegação por área que não inclui o requisito de monitorização e alerta de desempenho, designada pelo prefixo RNAV, por exemplo, RNAV 5, RNAV 1.

Nota 1.— O Manual de Navegação Baseada no Desempenho (PBN) (Doc 9613), Volume II, contém orientações detalhadas sobre especificações de navegação.

Nota 2.— O termo RNP, anteriormente definido como «uma declaração do desempenho de navegação necessário para a operação dentro de um espaço aéreo definido», foi removido deste anexo, uma vez que o conceito de RNP foi substituído pelo conceito de PBN. O termo RNP neste anexo é agora utilizado exclusivamente no contexto das especificações de navegação que exigem monitorização e alerta do desempenho, por exemplo, RNP 4 refere-se aos requisitos da aeronave e de operação, incluindo um desempenho lateral de 4 NM com monitorização e alerta do desempenho a bordo, que são detalhados no Doc 9613.

Noite. As horas entre o fim do crepúsculo civil da noite e o início do crepúsculo civil da manhã ou outro período entre o pôr do sol e o nascer do sol, conforme prescrito pela autoridade competente.

Nota.— O crepúsculo civil termina à noite, quando o centro do disco solar está 6 graus abaixo do horizonte, e começa pela manhã, quando o centro do disco solar está 6 graus abaixo do horizonte.

Ambiente hostil não congestionado. Um ambiente hostil fora de uma área congestionada.

Ambiente não hostil. Um ambiente no qual:

a) uma aterragem forçada segura pode ser realizada porque a superfície e o ambiente circundante são adequados;

b) os ocupantes do helicóptero podem ser adequadamente protegidos das intempéries;

c) a resposta / capacidade de busca e salvamento é fornecida de acordo com a exposição prevista; e

d) o risco avaliado de colocar em perigo pessoas ou bens no terreno é aceitável.

Nota: As partes de uma área congestionada que satisfaçam os requisitos acima são consideradas não hostis.

Altitude de franquia de obstáculos (OCA) ou altura de franquia de obstáculos (OCH). A altitude mais baixa ou a altura mais baixa acima da elevação do limiar da pista relevante ou da elevação do aeródromo, conforme aplicável, utilizada para determinar a conformidade com os critérios adequados de franquia de obstáculos.

Nota 1.— A altitude de franquia de obstáculos é referenciada ao nível médio do mar e a altura de franquia de obstáculos é referenciada à elevação do limiar ou, no caso de procedimentos de aproximação não precisos, à elevação do aeródromo ou à elevação do limiar, se esta for mais de 2 m (7 pés) abaixo da elevação do aeródromo. A altura de franquia de obstáculos para um procedimento de aproximação em círculo é referenciada à elevação do aeródromo.

Nota 2.— Por conveniência, quando ambas as expressões forem utilizadas, podem ser escritas na forma «altitude/altura livre de obstáculos» e abreviadas «OCA/H».

Operações offshore. Operações que rotineiramente têm uma proporção substancial do voo conduzida sobre áreas marítimas de ou para locais offshore. Essas operações incluem, mas não estão limitadas a, suporte de exploração offshore de petróleo, gás e mineral e transferência de piloto marítimo.

Operação. Uma atividade ou grupo de atividades que estão sujeitas aos mesmos perigos ou semelhantes e que requerem a especificação de um conjunto de equipamentos, ou a obtenção e manutenção de um conjunto de competências de piloto, para eliminar ou mitigar o risco de tais perigos.

Nota: Tais atividades podem incluir, mas não se limitam a, operações offshore, operações de heli-talha ou serviço médico de emergência.

Operações em desempenho Classe 1. **Operações com desempenho tal que, em caso de falha crítica no motor, o desempenho esteja disponível para permitir que o helicóptero continue o voo com segurança até uma área de pouso apropriada, a menos que a falha ocorra antes de alcançar o ponto de decisão de decolagem (TDP) ou após passar pelo ponto de decisão de pouso (LDP), caso em que o helicóptero deve**

ser capaz de pousar dentro da área de decolagem ou pouso rejeitada.

Controlo operacional. O exercício de autoridade sobre o início, continuação, desvio ou término de um voo, no interesse da segurança da aeronave e da regularidade e eficiência do voo.

Crédito operacional. Um crédito autorizado para operações com aeronaves avançadas, permitindo um mínimo operacional de aeródromo inferior ao que seria normalmente autorizado para uma aeronave básica, com base no desempenho de sistemas avançados de aeronaves que utilizam a infraestrutura externa disponível.

Plano de voo operacional. O plano do operador para a realização segura do voo com base em considerações relativas ao desempenho do helicóptero, outras limitações operacionais e condições relevantes previstas na rota a seguir e nos heliportos em questão.

Operações em desempenho de Classe 1. Operações com desempenho tal que, em caso de falha crítica do motor, desempenho está disponível para permitir que o helicóptero continue o voo com segurança para uma área de pouso apropriada, a menos que a falha ocorra antes de chegar à decolagem ponto de decisão (TDP) ou depois de passar o ponto de decisão de pouso (LDP), em que casos o helicóptero deve ser capaz de pousar dentro da área de decolagem ou pouso rejeitada.

Operações em desempenho Classe 2. Operações com performance tal que, em caso de falha crítica do motor, performance está disponível para permitir que o helicóptero continue o voo com segurança para uma área de pouso apropriada, exceto quando a falha ocorrer no início da manobra de decolagem ou tarde na manobra de pouso, casos em que pode ser necessária uma aterragem forçada.

Operações em performance Classe 3. Operações com performance tal que, em caso de falha do motor a qualquer momento durante o voo, será necessária uma aterragem forçada.

Manual de operações. Um manual contendo procedimentos, instruções e orientações para uso pelo pessoal operacional no desempenho das suas funções.

Especificações operacionais. As autorizações, incluindo aprovações específicas, condições e limitações associadas ao certificado de operador aéreo e sujeitas às condições do manual de operações.

Operador. A pessoa, organização ou empresa envolvida ou que se propõe a envolver-se na operação de aeronaves. Manual de controlo de manutenção do operador. Um documento que descreve os procedimentos do operador necessários para garantir que toda a manutenção programada e não programada seja realizada nas aeronaves do operador dentro do prazo e de forma controlada e satisfatória.

Mínimo operacional do aeródromo baseado no desempenho (PBAOM). Um mínimo operacional do aeródromo inferior, para uma determinada operação de descolagem, aproximação ou aterragem, do que o disponível quando se utiliza uma aeronave básica.

Nota 1.— O PBAOM é calculado considerando as capacidades combinadas da aeronave e das instalações terrestres disponíveis. Material de orientação adicional sobre o PBAOM pode ser encontrado no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc 9365).

Nota 2.— O PBAOM pode basear-se em créditos operacionais.

Nota 3.— As PBAOM não se limitam às operações PBN.

Comunicação baseada no desempenho (PBC). Comunicação baseada nas especificações de desempenho aplicadas à prestação de serviços de tráfego aéreo.

Nota.— Uma especificação RCP inclui requisitos de desempenho de comunicação que são atribuídos aos componentes do sistema em termos da comunicação a ser fornecida e do tempo de transação associado, continuidade, disponibilidade, integridade, segurança e funcionalidade necessários para a operação proposta no contexto de um conceito específico de espaço aéreo.

Navegação baseada no desempenho (PBN). Navegação de área baseada nos requisitos de desempenho para aeronaves que operam ao longo de uma rota ATS, num procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado.

Note.— Performance requirements are expressed in navigation specifications (RNAV specification, RNP specification) in terms of accuracy, integrity, continuity, availability and functionality needed for the proposed operation in the context of a particular airspace concept. *Nota.— Os requisitos de desempenho são expressos nas especificações de navegação (especificação RNAV, especificação RNP) em termos*

de precisão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade necessárias para a operação proposta no contexto de um conceito específico de espaço aéreo.

Vigilância baseada no desempenho (PBS). Vigilância baseada em especificações de desempenho aplicadas à prestação de serviços de tráfego aéreo.

Nota.— Uma especificação RSP inclui requisitos de desempenho de vigilância que são atribuídos aos componentes do sistema em termos da vigilância a ser fornecida e do tempo de entrega dos dados associados, continuidade, disponibilidade, integridade, precisão dos dados de vigilância, segurança e funcionalidade necessárias para a operação proposta no contexto de um conceito específico de espaço aéreo.

Navegação de área. Um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura dos auxílios à navegação terrestres ou espaciais ou dentro dos limites da capacidade dos auxílios autónomos, ou uma combinação de ambos.

Piloto comandante. O piloto designado pelo operador ou, no caso da aviação geral, pelo proprietário, como estando no comando e responsável pela condução segura de um voo.

Ponto sem retorno. O último ponto geográfico possível em que uma aeronave pode prosseguir para o aeródromo de destino, bem como para um aeródromo alternativo disponível em rota para um determinado voo.

Plano de voo preliminar (PFP). As informações relacionadas com um voo apresentadas por um operador ou um representante designado para realizar o planeamento colaborativo de um voo, antes da apresentação de um plano de voo.

Substâncias psicoativas. Álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinógenos e solventes voláteis, excluindo café e tabaco.

Reparação. A restauração de uma aeronave, motor ou peça associada para um estado de aeronavegabilidade, de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade apropriados, após ter sido danificada ou sujeita a desgaste.

Especificação de desempenho de comunicação exigido (RCP). Um conjunto de requisitos para a presta-

ção de serviços de tráfego aéreo e equipamentos terrestres associados, capacidade das aeronaves e operações necessárias para apoiar a comunicação baseada no desempenho.

Especificação do desempenho de vigilância exigido (RSP). Um conjunto de requisitos para a prestação de serviços de tráfego aéreo e equipamentos terrestres associados, capacidade das aeronaves e operações necessárias para apoiar a vigilância baseada no desempenho.

Período de descanso. Um período de tempo contínuo e definido, subsequente e/ou anterior ao serviço, durante o qual os membros da tripulação de voo ou de cabine estão livres de todas as suas funções.

Visibilidade na pista (RVR). O alcance ao longo do qual o piloto de uma aeronave na linha central de uma pista consegue ver as marcações da superfície da pista ou as luzes que delineiam a pista ou identificam a sua linha central.

Aterragem forçada segura. Aterragem ou amargem inevitável com uma expectativa razoável de que não haja feridos nas pessoas a bordo da aeronave ou na superfície.

Sistema de gestão da segurança (SMS). Uma abordagem sistemática para gerir a segurança, incluindo as estruturas organizacionais necessárias, responsabilidades, políticas e procedimentos.

Série de voos. Série de voos são voos consecutivos que:

- a) Começar e terminar em um período de 24 horas; e
- b) São todas conduzidas pelo mesmo piloto em comando.

Decolagem e fase inicial de subida. A parte do voo desde o início da decolagem até 300 m (1 000 pés) acima da elevação do FATO, se o voo estiver planeado para ultrapassar esta altura, ou até ao final da subida nos restantes casos.

Specific approval. A specific approval is an approval which is documented in the operations specifications for commercial air transport operations or in the list of specific approvals for non-commercial operations.

Note.— The terms authorization, specific approval, approval and acceptance are further described in Attachment D.

State of Registry. The State on whose register the aircraft is entered.

Note.— In the case of the registration of aircraft of an international operating agency on other than a national basis, the States constituting the agency are jointly and severally bound to assume the obligations which, under the Chicago Convention, attach to a State of Registry. See, in this regard, the Council Resolution of 14 December 1967 on Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies which can be found in Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

State of the Aerodrome. The State in whose territory the aerodrome is located.

Note.— State of the Aerodrome includes heliports and landing locations.

State of the Operator. The State in which the operator's principal place of business is located or, if there is no such place of business, the operator's permanent residence.

State of the principal location of a general aviation operator. The State in which the operator of a general aviation aircraft has its principal place of business or, if there is no such place of business, its permanent residence.

Note.— Guidance concerning the options for the principal location of a general aviation operator is contained in the Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

Synthetic vision system (SVS). A system to display data-derived synthetic images of the external scene from the perspective of the flight deck.

Take-off and initial climb phase. That part of the flight from the start of take-off to 300 m (1 000 ft) above the elevation of the FATO, if the flight is planned to exceed this height, or to the end of the climb in the other cases.

Ponto de decisão de decolagem (TDP). O ponto usado para determinar o desempenho da decolagem a partir do qual, uma falha de motor ocorrendo neste ponto, uma decolagem rejeitada pode ser feita ou uma decolagem continuada com segurança.

Nota: TDP aplica-se apenas a helicópteros operando na classe de desempenho 1.

Condições meteorológicas visuais (VMC). Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto,* iguais ou melhores que os mínimos especificados.

Nota.— Os mínimos especificados estão contidos no Capítulo 4 do Anexo 2.

VTSS. A velocidade mínima na qual a subida deve ser alcançada com o motor crítico inoperante, os motores restantes operando dentro dos limites operacionais aprovados.

Nota: A velocidade referida acima pode ser medida por indicações de instrumentos ou alcançada por um procedimento especificado no manual de voo.

310-04.A.115 Acrónimos e abreviaturas

Os seguintes acrónimos e abreviaturas são usados nesta Parte:

AGL	Above Ground Level;
COA	Certificado do Operador Aéreo;
CVR	Gravador de Voz no Cockpit;
DR	Distância de Rotação;
COMAT	Operator material
ELT	Transmissor de Localização de Emergência;
FATO	Area Final de Aproximação a Descolagem;
FDR	Gravador de Dados de Voo;
ft	Pêis;
HEA	High elevation aerodromes
hpa	Hectopascal ;
IFR	Regras de Voo por Instrumentos;
IGE	In-ground effect
ILS	Sistema de Aterragem por Instrumentos;
IMC	Condições Meteorologica em Voo por Instrumentos;
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil;
LDP	Ponto Decisivo de Aterragem;
MLS	Sistema de Aterragem por Microondas ;
OEI	One engine inoperative
OGE	Out of ground effect
PNR	Ponto de Não Retorno;
RACSTP	Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe;
VFR	Regras de Voo Visual;
VHF	Frequência muito Alta;
VMC	Condições Meteorologicas em Voo Visual;
VTSS	Velocidade Mínima.

310-04.A.120 Isenções

(1) A Autoridade Aeronáutica pode isentar qualquer helicóptero ou pessoa envolvida em operações de emergência das disposições deste Regulamento, das condições tal como descritas RACSTP Parte 310-04 neste regulamento.

(2) Qualquer candidatura para isenções deve ser feita de acordo com as disposições do RACSTP Parte 1.

310-04.A.125 Admissão ao cockpit

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que nenhuma pessoa é admitida, ou transportada na cabine do piloto do helicóptero a menos que tal pessoa seja:

(a) Um membro da tripulação de cabine indicado para o voo;

(b) Um agente autorizado, inspetor ou pessoa autorizada;ou

(c) Permitido por, e transportado de acordo com as instruções contidas no manual de operações.

(2) A decisão final relacionada com a admissão de qualquer pessoa a cabine do piloto deve ser responsabilidade do piloto-comandante .

(3) A admissão de qualquer pessoa a cabine não deve interferir com as operações do helicóptero.

(4) Qualquer pessoa transportada no cockpit deve se familiarizar com os procedimentos aplicáveis.

310-04.A.130 Embriaguêz

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve permitir a entrada ou permanência no helicóptero qualquer pessoa quando sob influência de álcool ou de droga com efeito narcótico, na medida em que a segurança do helicóptero ou seus ocupantes pode estar em perigo.

(2) O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer pessoa referida no parágrafo (1) seja:

(a) Recusada embarcar; ou

(b) Caso tal pessoa esteja a bordo, seja restringida ou desembarcada.

310-04.A.135 Dry lease-in de helicóptero de transporte aéreo Comercial

(1) Qualquer operador que pretenda alugar um helicóptero registado no estrangeiro para efeitos de transporte aéreo comercial deve:

(a) Garantir que esse helicóptero pode ser operado e é operado de acordo com os requisitos prescritos neste Regulamento; e

(b) Obter aprovação prévia da Autoridade Aeronáutica para operar esse helicóptero.

(2) A aprovação referida no parágrafo (1)(b) deve ser sujeita às condições que a Autoridade Aeronáutica pode determinar, ser emitida se o helicóptero for:

(a) Do tipo certificado de acordo com os requisitos prescritos no RACSTP Parte 21;

(b) Mantido de acordo com o calendário de manutenção do helicóptero referido na —subsecção 310-04.I.110; e

(c) Operado à luz do Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador referido no parágrafo(1).

(3) As condições de aprovação referidas no parágrafo (2) deve fazer parte integrante do acordo de dry-lease entre o operador referido no parágrafo (1) e o operador para quem o helicóptero registado no estrangeiro é alugado.

310-04.A.140 Wet lease-in de helicóptero de transporte Comercial

(1) Qualquer operador que pretenda fazer o wet-lease-in de um helicóptero registado no estrangeiro para efeitos de transporte aéreo comercial deve obter autorização prévia da Autoridade Aeronáutica para operar tal helicóptero.

(2) A duração do acordo de aluguer em alusão deve ser limitado a um período máximo de seis meses de calendário em um ano.

(3) A aprovação referida no parágrafo(1) deve, ser sujeita às condições que a Autoridade Aeronáutica determinar, a ser emitida caso o helicóptero:

(a) Seja wet-leased-in para um operador que seja proprietário de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma Autoridade competente;

(b) Tenha certificação de tipo emitido por Autoridade competente;

(c) Seja proprietário de um certificado de aeronavegabilidade válido ou de um documento similar emitido por Autoridade apropriada;

(d) Seja mantido e operado de acordo com os padrões de segurança pelo menos equivalentes aos padrões de segurança referidos neste Regulamento; e

(e) Seja operado nos termos do Certificado de Operador Aéreo em poder do operador referido no parágrafo (1).

(4) O operador referido no parágrafo(1) deve:

(a) Confirmar a Autoridade Aeronáutica que os padrões de segurança do cedente não são inferiores aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e

(b) garantir que qualquer lei aplicável ao helicóptero alugado a manutenção ou operações consequentes, estão em conformidade.

(5) O número total de helicópteros wet-leased-in deve ser tal que o operador referido no parágrafo (1) não seja predominantemente dependente de helicópteros registados no estrangeiro.

(6) As condições de aprovação referidas no parágrafo(2) devem ser parte integrante do acordo de aluguer entre o operador referido no parágrafo(1) e o operador para o qual o helicóptero registado no estrangeiro é alugado.

310-04.A.145 Dry lease-out de helicóptero de transporte aéreo Comercial

(1) Sujeito às disposições desta subsecção alugar por (2), o operador de um helicóptero registado em São Tomé e Príncipe pode fazer dry-lease-out do helicóptero para qualquer operador do Estado contratante.

(2) Sob solicitação do operador do helicóptero registado em São Tomé e Príncipe, a Autoridade Aeronáutica pode excluir operador das disposições aplicáveis neste Regulamento e remover o helicóptero do Certificado de Operador Aéreo propriedade de Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador, desde que:

(a) A Autoridade competente do Estado do operador a quem o helicóptero é alugado, aceite por escrito, a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações do helicóptero; e

(b) O helicóptero seja mantido de acordo com um programa de manutenção aprovado.

310-04.A.150 Wet lease-out do helicóptero

O operador de um helicóptero registado em São Tomé e Príncipe que pretenda alugar o helicóptero para outro operador, diferente do operador do Estado contratante, deve, para os efeitos da subsecção 310-04.A.130, permanecer como operador do helicóptero e a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações desse helicóptero não devem ser transferidas para a autoridade competente do Estado do operador para o qual o helicóptero é alugado.

310-04.A.155 “Leasing” de helicóptero entre dois operadores de São Tomé e Príncipe

(1) Um operador em São Tomé e Príncipe que pretenda alugar um helicóptero e completar a tripulação para outro operador São Tomé e Príncipe, deve permanecer como operador do helicóptero e deve manter as funções e responsabilidades prescritas na subsecção 310-04.A.130.

(2) Um operador São Tomé e Príncipe, com intenção de utilizar um helicóptero alugado, ou a alugar de, outro operador São Tomé e Príncipe, deve obter aprovação prévia da Autoridade Aeronáutica para a operação, e as condições de aprovação devem ser parte integrante do acordo de aluguer entre os operadores.

(3) Os termos de um acordo de aluguer, para além do acordo nos termos dos quais um helicóptero em conjunto com a tripulação do helicóptero é alugada, e onde não há intenção de se proceder a transferência de funções e de responsabilidades, deve incluir:

(a) O arranjo concernente ao Certificado de Operador Aéreo nos termos do qual devem ser operados os voos do helicóptero alugado; e

(b) Qualquer inobservância do Certificado de Operador Aéreo nos termos a partir dos quais devem ser operados os voos do helicóptero alugado.

310-04.A.160 Subfretamento

(1) Em circunstâncias excepcionais, tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04, um operador pode sub-alugar um helicóptero e tripulação de qualquer operador portador de um Certificado de Operador Aéreo válido para o helicóptero, emitido por uma autoridade competente, desde que:

(a) O período de sub-fretamento não exceda cinco dias consecutivos; e

(b) O operador do helicóptero sub-alugar, informe a Autoridade Aeronáutica, dentro de 24 horas, desse sub-aluguer.

(2) As disposições das secções 310-04.A.125(1)(a)(2), 310-04.A.130(3)(4)(b) e 310-04.A.145(1)(3) devem ser aplicação relevante com as mudanças necessárias para qualquer sub-fretamento referidos neste regulamento.

310-04.A.165 Preservação de documentos

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial que se pretende que faça a retenção de qualquer um dos documentos por um período específico referido na subsecção 310-04.A.120, deve reter tais documentos por período especificado independentemente do facto de tal operador, antes de espirar esse período específico, deixar de ser o proprietário ou transportador do helicóptero em alusão.

310-04.A.170 Segurança do compartimento da tripulação de Voo

(1) Em todos os helicópteros equipados com uma porta do compartimento da tripulação de voo, esta porta deve ser capaz de permanecer fechada. Ela apenas deve ser fechada por dentro da cabine.

(2) O operador deve assegurar a existência à bordo de uma lista de verificação de procedimentos a serem seguidos quando à procura de bombas ou em caso de suspeita de sabotagem. A lista de verificação deve ser suportada por directrizes sobre o curso das acções a seguir caso se encontre uma bomba ou objectos suspeitos e informação sobre localização específica de bombas para a aeronave.

(3) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação que permite aos membros da tripulação agir de maneira mais adequada para minimizar as

consequências dos actos de interferência ilegal nos espaços aéreos doméstico e estrangeiro.

(4) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação para conferir aos trabalhadores indicados medidas preventivas e técnicas em relação a passageiros, bagagem, carga, correspondência, equipamento, bens e alimentos com intenção de transportar num helicóptero pois eles contribuem para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilegal.

(5) Subsequentemente a qualquer acto de interferência ilegal o piloto-comandante deve submeter, sem demora, um relatório desse acto às autoridades locais designadas.

(6) Quando o operador aceita fazer o transporte de armas retiradas de passageiros, o helicóptero deve ter disposições de armazenamento de tais armas em local em que as mesmas se tornem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo e em conformidade com os regulamentos para Transporte de Mercadorias Perigosas por Vias Aéreas RACSTP Parte 92 e Programa Nacional de Segurança Aérea Nacional (PNSAC).

SUBPARTE 310-04.B.100– TRIPULAÇÃO DE VOO

310-04.B.105 Composição da tripulação de voo

(1) O número mínimo e composição da tripulação de voo não deve ser inferior ao número mínimo e inferior a composição especificada no manual de voo do helicóptero referido o RACSTP Parte 91.B.140.

(2) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve alocar membros adicionais de tripulação de voo quando assim se solicitar pelo tipo de operações, e o número de tais membros adicionais de tripulação de voo não deve ser inferior ao número especificado no manual de operações.

(3) O operador deve assegurar que os membros da tripulação de voo:

(a) Sejam competentes para realizar as tarefas à eles indicadas; e

(b) Detém as devidas licenças e qualificações válidas, onde for aplicável.

(4) A tripulação do voo deve incluir pelo menos um membro que seja portador de uma licença válida de operador de rádio-telefone ou de documento equivalente emitido por uma autoridade competente, autorizando ao membro a operar o tipo de equipamento de rádio transmissão a ser usado.

(5) Sempre que se julgar necessário para a realização segura do voo, a tripulação do voo deve incluir pelo menos um membro que seja capaz de navegar sobre a rota a sobrevoar.

(6) O operador deve assegurar que:

(a) No caso de operações *IFR* ou à noite num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde sejam transportados mais de nove passageiros; ou

(b) No caso de qualquer operação num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde são transportados mais de 19 passageiros, o mínimo de membros de tripulação para esse helicóptero seja de dois pilotos.

(7) Um helicóptero, diferente do helicóptero referido no parágrafo(6), pode ser operado por um piloto: Desde que os requisitos referidos no parágrafo(8) não estejam em conformidade com o número mínimo de membros da tripulação de voo deve ser de dois pilotos.

(8) Um helicóptero referido no parágrafo (7) pode ser operado por um único piloto sob *IFR* ou à noite caso se conforme com os seguintes requisitos:

(a) O helicóptero deve estar certificado para operações *IFR* de piloto único ou operações nocturnas;

(b) O operador deve incluir, no manual de operações, um programa de formação de conversão e regular para pilotos que incluam os requisitos adicionais para uma operação de piloto único;

(c) Os procedimentos de *cockpit* devem incluir:

(i) Gestão do motor e tratamento de emergência;

(ii) Uso de lista de verificação normal, anormal e de emergência;

(iii) Comunicação de serviço de tráfego aéreo;

(iv) Procedimentos de partida e de aproximação;

(v) Estabilidade de intensificação ou gestão do controlo automático do voo; e

(vi) Documentação simplificada em voo.

(d) As supervisões regulares prescritas na 310-04.B.115, devem ser levadas à cabo no papel de piloto-único no tipo ou classe de helicóptero num ambiente representativo da operação;

(e) O piloto em alusão deve ter um mínimo de 50 horas de voo no tipo ou classe específica de helicóptero sob *IFR* das quais 10 horas devem ser de comandante piloto; e

(f) A experiência mínima requerida para um piloto envolvido em operações de piloto-único sob *IFR* ou à noite deve:

(i) sob *IFR*:

(aa) Ter executado pelo menos duas aproximações actuais/reais com referência apenas em instrumentos de aproximação; ou

(bb) Ter executado pelo menos duas aproximações quer sob condições actuais/reais ou simuladas com referência apenas em instrumentos de aproximação.

(ii) A noite quando estão sendo transportados passageiros: não menos de cinco circuitos (incluindo aterragem e descolagem) à noite em helicóptero da mesma categoria daqueles em que se fará o transporte de passageiros; ou

(iii) Aprovado no teste de aptidão tal como prescrito no RACSTP Parte 320.02.

(9) O operador deve designar para cada voo um piloto entre a tripulação de voo para actuar como piloto-comandante de um helicóptero de transporte aéreo comercial e o piloto-comandante pode delegar a condução do voo a outro piloto qualificado.

310-04.B.110 Tarefas de emergência da tripulação de voo

(1) O operador, onde for apropriado, o piloto-comandante de um helicóptero para transporte aéreo comercial, operado por uma tripulação múltipla, deve indicar para cada membro da tripulação em alusão, as funções necessárias a serem desempenhadas em casos

de emergência ou em situação que careça de evacuação.

(2) As funções referidas no parágrafo(1) devem ser tais que visem garantir que qualquer emergência razoavelmente antecipada pode ser suficientemente acordado e deve ter em consideração a possível incapacitação dos membros individuais da tripulação.

(3) O operador deve provar para satisfação da Autoridade Aeronáutica que os membros da tripulação são competentes para realizar tais funções, por meio de uma demonstração de evacuação de emergência levada à cabo de acordo com os requisitos prescritos no documento RACSTP Parte 310-04.

(4) O operador deve levar à cabo a demonstração de evacuação de emergência referida no parágrafo(3) quando o tipo ou variante do helicóptero ou nova configuração de um helicóptero existente é introduzido para uso.

(5) O membro da tripulação de cabine não deve aceitar uma atribuição de funções de emergência a menos que tal membro da tripulação tenha sido treinado para realizar funções de emergência de acordo com os requisitos prescritos na 310-04.B.115.

310-04.B.115 Recência, rota e qualificações de heliportos

(1) O piloto não deve agir como piloto-comandante de um helicóptero para transporte aéreo comercial operado num serviço programado de transporte aéreo público, a menos que o piloto tenha dentro dos 12 meses precedentes demonstrado ao operador desse helicóptero um conhecimento adequado sobre:

(a) A rota a sobrevoar,

(b) Os heliportos a usar;

(c) Os procedimentos aplicáveis para trajectos de voos sobre áreas densamente habitadas e áreas de grande densidade de tráfego; e

(d) Obstruções, plano físico, iluminação, ajuda à aproximação e aterragem, terra e procedimentos de instrumentos de aproximação incluindo operações mínimas.

(2) Caso a rota requiera um tipo específico de qualificação de navegação, o piloto-comandante deve, dentro de 12 meses imediatamente precedentes ao voo

nessa rota, demonstrar a sua habilidade ao operador do helicóptero de transporte aéreo comercial através de:

(a) Voo sobre a rota como piloto-comandante usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação; ou

(b) Voo sobre a rota sob supervisão de um piloto qualificado usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação.

310-04.B.120 Equilíbrio da tripulação de cabine

(1) Se o certificado de aeronavegabilidade do helicóptero de transporte aéreo comercial exigir o transporte de um ou mais membros de tripulação, o operador do helicóptero não deve, quando transporte um ou mais passageiros, operar tal helicóptero sem transportar o número mínimo de tripulantes de cabine como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04.

(2) Membros da tripulação de cabine são transportados para efeitos de realização de tarefas relacionadas com a segurança dos passageiros e de outras tarefas indicadas pelo operador ou pelo piloto-comandante.

(3) Em circunstâncias imprevisíveis, o operador pode reduzir o número mínimo de tripulantes de cabine. Desde que:

(a) O número de passageiros seja reduzido de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações; e

(b) Um relatório seja submetido a Autoridade Aero-náutica após o término do voo.

310-04.B.125 Operação em mais do que um tipo ou variante por tripulante de cabine

(1) Um membro da tripulação de cabine não deve operar em mais do que três tipos de helicóptero. A Autoridade Aeronáutica pode aprovar a operação o quarto tipo de helicóptero caso o equipamento e procedimentos de emergência e de segurança para pelo menos dois dos tipos de helicóptero sejam similares.

(2) Os tipos de helicóptero similares no que respeita a equipamentos procedimentos de emergência e de segurança devem ser alistados no documento RACSTP Parte 310-04.

310-04.B.130 Tripulação de cabine senior

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve indicar um membro de tripulação senior sempre que mais do que um membro de tripulação é transportado a bordo do helicóptero.

(2) O membro senior da tripulação de cabine deve responsabilizar o piloto-comandante pela condução das operações de cabine e pela coordenação e desempenho das tarefas da tripulação de cabine.

(3) O operador deve estabelecer procedimentos para seleccionar o mais próximo e mais qualificado membro da tripulação de cabine para operar como membro senior de tripulação de cabine nos casos em que o membro sénior indicado como tripulante de cabine não se encontra em condições de operar.

310-04.B.135 Estações de evacuação de emergência da tripulação de cabine

Um membro da tripulação de cabine indicado para realizar tarefas de evacuação em helicópteros de transporte aéreo comercial deve, no interesse da segurança, ocupar o assento a ele destinado durante a descolagem e aterragem ou quando assim instruído pelo comandante-piloto.

310-04.B.140 Assentos da tripulação de cabine durante o voo

Durante a descolagem e aterragem, e sempre que se julgar necessário pelo comandante piloto e no interesse da segurança, a tripulação de cabine deve sentar-se nas estações ou assentos a eles indicados.

310-04.B.145 Tempo de voo e períodos de actividades

(1) O operador de helicópteros de transporte aéreo comercial deve:

(a) Estabelecer um plano para a regulação do tempo de voo e dos períodos de actividade para cada membro da tripulação;

(b) Incluir o plano referido no parágrafo(1)(a) no manual de operações;

(c) Garantir que cada membro da tripulação se conforma com as disposições do plano referido no parágrafo(1)(a);

(d) Não causar ou permitir a nenhum membro da tripulação voar no helicóptero se tal operador sabe ou está consciente de que tal membro da tripulação:

(i) Irá exceder o tempo de voo e período de actividades prescrito no parágrafo(1)(a) enquanto estiver em tarefas de voo; ou

(ii) Sofre de ou, tendo consciência das circunstâncias em que vai se realizar o voo, é provável que sofra de fadiga passível de perigar a segurança do helicóptero ou dos seus tripulantes e passageiros; e

(e) não escalar um membro da tripulação para tarefas activas de voo por um período que exceda as oito horas consecutivas durante qualquer dado tempo de voo e período de actividades a menos que devidamente autorizado no plano referido no parágrafo(1)(a).

(2) Excepto com aprovação da Autoridade Aeronáutica, o plano de voo do operador não deve estar em conflito com as disposições da subsecção do RACSTP Parte 91.D.

(3) As disposições a incluir no plano de voo e de tarefas referido no parágrafo(1) devem ser como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04.

SUB-PARTE 310-04.C.100 – FORMAÇÃO E SUPERVISÃO DIVISÃO UM: DISPOSIÇÕES GERAIS

310-04.C.105 Formação dos membros da tripulação de voo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer e manter, na sua empresa, um programa de formação para os membros da tripulação de voo e assistentes de terra.

(2) O operador deve garantir que:

(a) cada membro da tripulação de voo recebe formação, de acordo com esta subsecção e do curriculum adequado tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04;

(b) a formação apenas deve ser dada pelo proprietário de uma organização aprovada de formação em aviação nos termos do RACSTP Parte 145; e

(c) cada membro da tripulação de voo deve ser aprovado num exame escrito relacionado com todas as ma-

térias do programa de formação referido no parágrafo (2)(a).

(3) As disposições desta Subsecção devem aplicar-se aos membros de tripulação de cabine empregues a tempo inteiro assim como em tempo parcial.

4. PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE MEMBROS DA TRIPULAÇÃO

4.1 O operador deverá estabelecer e manter um programa de treinamento em solo e em voo, aprovado pelo Estado do Operador, que assegure que todos os membros da tripulação estejam adequadamente treinados para desempenhar suas funções atribuídas. O programa de treinamento deverá:

a) Incluir instalações de treinamento em solo e em voo e instrutores devidamente qualificados, conforme determinado pelo Estado do Operador;

b) Consistir em treinamento em solo e em voo para o(s) tipo(s) de helicóptero em que o membro da tripulação atua;

c) Incluir coordenação adequada da tripulação e treinamento para todos os tipos de situações ou procedimentos de emergência e anormais causados por mau funcionamento do motor, transmissão, rotor, estrutura ou sistemas, incêndio ou outras anormalidades;

d) Incluir treinamento em conhecimento e habilidades relacionados aos procedimentos de voo visual e por instrumentos para a área de operação pretendida, desempenho humano e gerenciamento de ameaças e erros, transporte de mercadorias perigosas e, quando aplicável, procedimentos específicos do ambiente em que o helicóptero será operado;

e) Garantir que todos os membros da tripulação de voo conheçam as funções pelas quais são responsáveis e a relação dessas funções com as funções dos outros membros da tripulação, particularmente no que diz respeito a procedimentos anormais ou de emergência;

f) Incluir treinamento em conhecimento e habilidades relacionados ao uso operacional do visor de informações projetadas no para-brisa (HUD) e/ou sistemas de visão aprimorada para os helicópteros equipados com tais sistemas; e

g) Ser ministrado de forma recorrente, conforme determinado pelo Estado do Operador, e incluir uma avaliação de competência.

Nota 1: O parágrafo proíbe a simulação em voo de situações de emergência ou anormais quando passageiros ou carga estiverem sendo transportados.

Nota 2: O treinamento de voo pode, na medida em que for considerado apropriado pelo Estado do Operador, ser ministrado em dispositivos de treinamento de simulação de voo aprovados pelo Estado para esse fim.

Nota 3: O escopo do treinamento recorrente exigido pelos itens pode ser variado e não precisa ser tão extenso quanto o treinamento inicial ministrado em um determinado tipo de helicóptero.

Nota 4.— O uso de cursos por correspondência e exames escritos, bem como outros meios, pode, na medida em que for considerado viável pelo Estado do Operador, ser utilizado para atender aos requisitos de treinamento periódico em solo.

Nota 5.— Para obter mais informações sobre os requisitos operacionais de mercadorias perigosas, consulte o Capítulo 12 do anexo 6 parte III.

Nota 6.— Material de orientação para o desenvolvimento de programas de treinamento para aprimorar conhecimentos e habilidades em desempenho humano pode ser encontrado no Manual de Treinamento de Fatores Humanos (Doc 9683).

Nota 7.— Informações para pilotos e pessoal de operações de voo sobre parâmetros de procedimentos de voo e procedimentos operacionais estão contidas no PANS-OPS (Doc 8168), Volume I. Os critérios para a elaboração de procedimentos de voo visual e por instrumentos estão contidos no PANS-OPS (Doc 8168), Volume II. Os critérios e procedimentos de afastamento de obstáculos utilizados em certos Estados podem diferir do PANS-OPS, e o conhecimento dessas diferenças é importante por razões de segurança.

Nota 8.— O material de orientação para o desenvolvimento de programas de treinamento de tripulantes de voo pode ser encontrado no Manual de Treinamento Baseado em Evidências (Doc 9995).

Nota 9.— O material de orientação sobre os diferentes meios utilizados para avaliar a competência pode ser encontrado no Anexo ao Capítulo 2 dos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea — Treinamento (PANS-TRG, Doc 9868).

h) O requisito de treinamento de voo recorrente em um determinado tipo de helicóptero será considerado cumprido por:

a) O uso, na medida em que for considerado viável pelo Estado do Operador, de dispositivos de treinamento de simulação de voo aprovados por esse Estado para esse fim; ou

b) A conclusão, dentro do período apropriado, da verificação de proficiência exigida por nesse tipo de helicóptero.

310-04.C.110 Formação inicial dos membros da tripulação de voo

Um membro da tripulação de voo empregue pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve ter terminado com sucesso a formação inicial e os testes de aptidão tal como prescrito na no RACSTP Partes 320.02 e 320.03, dependendo dos casos.

DIVISÃO DOIS: FORMAÇÃO DE PILOTOS

310-04.C.115 Formação de conversão

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) Um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos no RACSTP Parte 320.02 quando muda de um tipo de helicóptero para outro tipo ou classe para a qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária;

(b) Um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo antes de iniciar um voo operacional sem supervisão:

(i) Quando muda para um helicóptero para o qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária; ou

(ii) Quando admitido como empregado desse operador.

(c) Formação de conversão do tipo é dirigida por uma pessoa competente de acordo com os detalhes do programa do curso inclusos no Manual de Operações, e tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04;

(d) A quantidade de formação requerida pelo curso de conversão do tipo do operador é determinada depois de terem sido tomadas as devidas notas sobre as anteriores formações da tripulação de voo tal como registado nos processos de formação referidos na subsecção 310-04.D.125;

(e) Os padrões mínimos de qualificação e de experiência requeridos dos membros da tripulação de voo antes de levar à cabo a formação de conversão do tipo são especificados no manual de operações;

(f) Cada membro da tripulação de voo leva à cabo as supervisões prescritas na subsecção 310-04.C.135(2) e a formação e supervisões prescritas na subsecção 310-04.C.135(6) antes de iniciar a operação de voo sob supervisão;

(g) Após o término da operação de voo sob supervisão, a supervisão prescrita na subsecção 310-04.C.135(4) é levada à cabo;

(h) No caso de operações de tripulação-múltipla, a formação em gestão da tripulação tal como prescrita no documento RACSTP Parte 310-04 é incorporada no curso de conversão.

(2) No caso de mudança do tipo ou classe de helicóptero, a supervisão prescrita na subsecção 310-04.C.135(2) pode ser combinada com o teste e/ou avaliação de aptidão do tipo ou classe prescritos no RACSTP Parte 320.02.

(3) O curso de conversão e/ou avaliação do tipo ou classe do operador prescrito no RACSTP Parte 320.02 podem ser combinados.

(4) O curso de conversão do tipo do operador deve incluir os itens, e deve ser devidamente conduzido, tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04.

(5) Quando um membro da tripulação de voo não tiver previamente terminado um curso de conversão do tipo do operador, o operador deve garantir que, paralelamente ao parágrafo(4), o membro da tripulação de voo leva à cabo uma formação geral sobre primeiros socorros e, se aplicável, formação de procedimentos de flutuação com uso de equipamento adequado para a água.

310-04.C.120 Formação de diferenças e formação de familiarização

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que o membro da tripulação de voo conclua a formação de diferenças quando:

(a) Opera outra variante de helicóptero do mesmo tipo ou de outro tipo da mesma classe actualmente operada; ou

(b) Uma mudança do equipamento ou procedimentos nos tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicionais.

(2) O operador deve assegurar que o membro da tripulação de voo conclua a formação de familiarização quando.

(a) Opera outro helicóptero do mesmo tipo ou variante; ou

(b) Uma mudança do equipamento ou procedimentos sobre tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicionais.

(3) O operador deve especificar no manual de operações quando há necessidade de realizar formação de diferenças ou formação de familiarização.

310-04.C.125 Promoção para piloto-comandante

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que, para uma promoção de co-piloto para piloto-comandante, e para um piloto unificado como comandante piloto:

(a) um nível mínimo de experiência especificado no manual de operações; e

(b) para operações de multi-tripulação, o co-piloto ou piloto, dependendo do caso, conclua um curso de comando adequado.

(2) O curso de comando referido no parágrafo(1)(b) deve ser especificado no manual de operações, e deve incluir:

(a) Se para o propósito aprovado for disponibilizado um simulador de voo, formação nesse simulador, incluindo formação operacional de voo, ou formação de voo sobre helicóptero;

(b) Uma supervisão da proficiência do operador operando como comandante-piloto;

(c) Responsabilidades do piloto-comandante;

(d) Formação operacional no comando sob supervisão: Dado que um mínimo de 10 sectores é requerido para pilotos já qualificados o tipo de helicóptero;

(e) Conclusão da supervisão operacional do comandante-piloto prescrita na subsecção.310-04.C.135(4);

(f) No caso de operações de serviço aéreo regulares, a recência, rota e qualificações de heliporto prescritas na subsecção 310-04.B.115; e

(g) No caso de operações de multi-tripulação, formação em gestão de recursos de cabine tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04.

310-04.C.130 Piloto-comandante portador de uma licença de piloto comercial

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) O portador de uma licença de piloto comercial (helicóptero) não opera como piloto-comandante de um helicóptero certificado no manual de voo referido no RACSTP Parte 91.D para operações de piloto único a menos que:

(i) Quando realizando operações de transporte de passageiros sob *VFR* fora do raio de 50 milhas náuticas de um heliporto de partida, o piloto tem um mínimo de 300 horas de tempo total de voo em helicóptero ou portador de um instrumento válido de avaliação; ou

(ii) Quando operando sob *IFR*, o piloto tem um mínimo de 400 horas do tempo total de voo em helicóptero que inclui 200 horas como piloto-comandante das 100 horas tenham sido sob *IFR*: Dado que 200 horas como piloto-comandante pode ser substituído por horas operando como co-piloto na base de duas horas como co-piloto seja equivalente a uma hora como piloto-comandante, dado que essas horas foram feitas dentro do sistema de tripulação multi-piloto estabelecido e prescrito no manual de operações.

(2) paralelamente ao parágrafo (a)(ii), quando operando sob *IFR* como piloto único, os requisitos prescri-

tos na subsecção 310-04.B.105(8) estão em conformidade;

(3) Em operações de tripulação multi-piloto, e antes do piloto operar como piloto-comandante, deve concluir o curso de comando prescrito na secção subsecção 310-04.C.125(1)(b).

310-04.C.135 Formação e supervisão regulares

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) Cada membro da tripulação de voo leva a cabo formações e supervisões regulares e que todas essas formações e supervisões se mostrem relevantes para o tipo ou variante do helicóptero no qual o membro da tripulação é licenciado para operar;

(b) Um programa de formação e de supervisão regular é incluso no manual de operações;

(c) A formação regular é realizada por:

(i) Uma pessoa competente, o caso de formação em terra e de reciclagens;

(ii) Um instructor avaliador do tipo, no caso de helicóptero ou formação de simulador de voo;

(iii) Pessoal competente no caso de emergência e formação em equipamento de segurança e supervisão; ou

(iv) Pessoal competente, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação;

(d) A supervisão recorrente é realizada por:

(i) Um examinador no caso de supervisão da proficiência do operador; e

(ii) Um piloto-comandante designado pelo operador no caso de supervisão operacional; e

(e) Cada membro do convés de voo realize supervisões de habilidade do operador a cada seis meses de calendário como parte do equilíbrio normal da tripulação de voo.

(2) O operador deve assegurar que, no caso de uma supervisão da sua capacidade referida no parágrafo(1)(e):

(a) Cada membro da tripulação de voo se submeta a tais supervisões para demonstrar a sua competência na realização de procedimentos normais, anormais e de emergência; e

(b) Tal supervisão é conduzida sem referência visual externa quando seja solicitado que o membro da tripulação de voo opere sob *IFR*.

(3) Após o término com sucesso da supervisão da capacidade do operador referida no parágrafo(1)(e), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado pode ser válido por um período de seis meses calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual o certificado é emitido.

(4) O operador deve assegurar que, no caso de uma supervisão operacional, cada membro da tripulação de voo leva à cabo a supervisão operacional no helicóptero para demonstrar a sua competência na realização de operações normais especificadas no manual de operações.

(5) Após o término com sucesso da supervisão operacional referida no parágrafo(4), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação em alusão, cujo certificado terá a validade de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual tal certificado é emitido.

(6) O operador deve garantir que, no caso de formação em equipamento de emergência e de segurança e supervisão, cada membro da tripulação de voo se submeta à formação e supervisão sobre a localização e uso de todos os equipamentos de emergência e de segurança transportados.

(7) Após o término com sucesso da supervisão sobre a localização dos equipamentos de emergência e de segurança referido no parágrafo(6), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado deve ser válido por um período de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual o certificado é emitido.

(8) O operador deve garantir que, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação, cada membro da tripulação se submeta a tal formação como parte da formação regular tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04.

(9) O operador deve garantir que, no caso de formação em terra e de reciclagem, cada membro da tripulação de voo se submeta a tal formação em cada 12 meses de calendário.

310-04.C.140 Qualificação do piloto para operar no assento do piloto

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que:

(a) Um piloto a ser indicado para operar mesmo no assento do piloto, conclua a formação e supervisão devida; e

(b) O programa de formação e supervisão seja:

(i) Especificado no manual de operações ; e

(ii) Levado à cabo de acordo com os currículos adequados tal como prescrito neste regulamento.

310-04.C.145 Programa avançado de qualificação

(1) O período e validade para a formação referida na subsecção 310-04.C.135 pode ser estendido se a Autoridade Aeronáutica tiver aprovado um programa avançado de qualificação estabelecido pelo operador.

(2) O programa avançado de qualificação deve conter formação e supervisão que estabelece e mantém uma proficiência que não seja inferior à proficiência referida nas subsecção 310-04.C.115(4), 310-04.C.120, 310-04.C.125, 310-04.C.130 e 310-04.C.135.

DIVISÃO TRÊS: FORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE CABINE

310-04.C.150.10 Formação inicial

1. O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine termine com sucesso a formação inicial, prescrita no RACSTP Parte 310-04 antes de levar à cabo a formação do tipo e de diferenças.

2. TREINAMENTO

A operadora deverá estabelecer e manter um programa de treinamento, aprovado pelo Estado da Operadora, a ser concluído por todas as pessoas antes de serem designadas como membros da tripulação de cabine. Os membros da tripulação de cabine deverão

concluir um programa de treinamento recorrente anualmente. Esses programas de treinamento deverão garantir que cada pessoa seja:

a) Competente para executar as funções e tarefas de segurança que lhe forem atribuídas em caso de emergência ou em uma situação que exija evacuação de emergência;

b) Treinado e capacitado no uso de equipamentos de emergência e salvamento obrigatórios, como coletes salva-vidas, balsas salva-vidas, escorregadores de evacuação, saídas de emergência, extintores de incêndio portáteis, equipamentos de oxigênio, kits de primeiros socorros e de precaução universal, e desfibriladores externos automáticos;

c) Quando em serviço em helicópteros operados acima de 3.000 m (10.000 pés), ter conhecimento sobre os efeitos da falta de oxigênio e, no caso de helicópteros pressurizados, sobre os fenômenos fisiológicos que acompanham a perda de pressurização;

d) Estar ciente das atribuições e funções dos demais membros da tripulação em caso de emergência, na medida necessária para o cumprimento das próprias funções;

e) Estar ciente dos tipos de mercadorias perigosas que podem e não podem ser transportadas na cabine de passageiros; e

f) Ter conhecimento sobre o desempenho humano relacionado às funções de segurança na cabine de passageiros, incluindo a coordenação entre a tripulação de voo e a tripulação de cabine.

Nota 1 — Os requisitos para o treinamento de tripulantes de cabine no transporte de mercadorias perigosas estão incluídos no Programa de Treinamento de Mercadorias Perigosas contido no Anexo 18 — O Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea e nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

Nota 2 — Para obter mais informações sobre os requisitos operacionais de mercadorias perigosas, consulte o Capítulo 12.

Nota 3 — Material de orientação para elaborar programas de treinamento para desenvolver conhecimentos e habilidades em desempenho humano pode ser

encontrado no Manual de Treinamento de Segurança da Tripulação de Cabine (Doc 10002).

310-04.C.155 Formação do tipo e de diferenças

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que o membro da tripulação de cabine tenha terminado a formação do tipo ou formação de diferenças, especificadas no manual de operações antes de levar à cabo as tarefas a ele indicadas.

(2) Um membro da tripulação de cabine deve terminar um curso de formação tipo quando:

(a) Empregado pelo operador como membro da tripulação de cabine; ou

(b) Indicado para agir como um membro da tripulação de cabine num tipo de helicóptero.

(3) Um membro da tripulação de cabine deve concluir um curso de formação de diferenças quando actua como um membro da tripulação de cabine:

(a) Numa variante do tipo do helicóptero habitual; ou

(b) Num tipo de helicóptero com equipamento, localização de equipamento, ou procedimentos de segurança que diferem do actual tipo ou variante do helicóptero.

(4) O operador deve determinar o conteúdo do tipo ou curso de formação de diferenças tendo em conta a formação anterior dos membros da tripulação da cabine tal e qual conste dos registos de formação dos membros de tripulação de cabine prescrito na subsecção 310-04.D.125.

(5) O operador deve garantir que:

(a) A formação tipo é conduzida de maneira estruturada, de acordo com os requisitos tal como prescrito no RACSTP Parte 310-04;

(b) Formação de diferenças é conduzida de maneira estruturada; e

(c) Formação tipo e formação de diferenças incluem o uso de todos equipamentos de emergência e de salvamento e todos os procedimentos de emergência aplicáveis ao tipo ou variante de helicóptero e envolve

formação e prática quer com instrumento representativo de formação ou no helicóptero real.

310-04.C.160 Voos de familiarização

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que após o término da formação do tipo ou formação de diferenças, cada membro da tripulação de voo leva à cabo voos de familiarização antes de agir como um dos integrantes do número mínimo de tripulantes de cabine prescritos na subsecção 310-04.B.120.

310-04.C.165 Formação regular

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine se submete a formação regular, cobrindo as acções indicadas para cada membro da tripulação de cabine na evacuação e outro procedimento normal e de emergência adequado e de manobras relevantes para o tipo ou variante do helicóptero, de acordo com os requisitos como prescrito no RACSTP Parte 310-04.

(2) O operador deve garantir que a formação regular e programa de supervisão inclui a instrução teórica e prática, assim como prática individual, tal como prescrito no RACSTP Parte 310-04.

(3) Após o término com sucesso da formação e supervisão regulares, o operador deve emitir um certificado de competência ao membro de tripulação de cabine em alusão, cujo certificado deve ser válido por um período de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário em que o certificado é emitido.

310-04.C.170 Reciclagem

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine que tenha estado ausente de todas as tarefas de voo por mais de seis meses faça uma reciclagem especificada no manual de operações, tal como prescrito no RACSTP Parte 310-04.

(2) O operador deve garantir que um membro da tripulação de cabine que não tenha estado ausente de todas as tarefas de voo, mas que não tenha actuado como membro da tripulação de voo num tipo particular de helicóptero por um período de seis meses, antes de levar à cabo tarefas nesse tipo de helicóptero, conclua:

(a) Reciclagem nesse tipo de helicóptero; ou

(b) Em dois sectores de familiarização durante operações comerciais nesse tipo de helicóptero.

310-04.C.175 Supervisão

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que durante ou após o término da formação prescrita nos regulamentos 310-04.C.150, 310-04.C.155 e 310-04.C.160 cada membro da tripulação de cabine se submeta a uma supervisão cobrindo a formação recebida por forma a verificar a sua proficiência na realização de tarefas de segurança e de emergência.

(2) As supervisões referidas no parágrafo (1) devem ser realizadas por pessoal competente.

(3) O operador deve assegurar que cada membro da tripulação de cabine se submeta a supervisões dos itens para formação inicial, de tipo, de diferenças e regular, tal como prescrito neste RACSTP Parte 310-04.

DIVISÃO QUATRO: FORMAÇÃO DE OUTRO VOO

310-04.C.180 Formação do Membro de Tripulação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve disponibilizar um curso de formação inicial, regular e de reciclagem para um:

(a) Manuseador de carga;

(b) Operador de guincho/manivela;

(c) Navegador; ou

(d) Outro membro de tripulação essencial para a segurança das operações, se o operador tiver tal pessoal de operações na sua empresa.

(2) O curso de formação referido no parágrafo (1) deve ser especificado no manual de operações.

310-04.C.185 Oficiais de Operações de Voo/ Despachante de Voo

(1) Um oficial de operações de voo/despachante de voo, quando empregue em conjunto com um método aprovado de supervisão de voo requerendo os serviços de oficiais licenciados de operações de voo/despachantes de voo deve ser licenciado de acordo com as disposições no RACSTP Parte 320.02, deve:

a) Auxiliar o piloto em comando na preparação do voo e fornecer as informações relevantes;

b) Auxiliar o piloto em comando na preparação do plano de voo operacional e do plano de voo a ser arquivado;

c) Quando aplicável, auxiliar o piloto em comando na preparação do plano de voo preliminar e submetê-lo a uma unidade designada pela autoridade ats competente;

d) Assinar, quando aplicável, e arquivar o plano de voo em uma unidade designada pela autoridade ats competente; e

e) Fornecer ao piloto em comando, durante o voo, por meios apropriados, as informações que possam ser necessárias para a condução segura do voo.

Nota 1: Os requisitos para planos de voo estão contidos no Anexo 2 — Regras do Ar e os procedimentos relativos a planos de voo e serviços associados estão contidos nos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea — Gerenciamento de Tráfego Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444).

Nota 2: Orientações detalhadas sobre o uso dos serviços FF-ICE, incluindo o uso de um plano de voo preliminar, podem ser encontradas no Manual de Voo e Fluxo — Informações para um Ambiente Colaborativo (FF-ICE) (Doc 9965).

(2) Um agente de operações de voo/despachante de voo não deve ser indicado para exercer tarefas a menos que tal agente tenha:

(a) Demonstrado ao operador conhecimento sobre:

(i) Os conteúdos do manual de operações;

(ii) O rácio do equipamento usado nos helicópteros; e

(iii) O equipamento de navegação usado nos helicópteros; e

(b) Demonstrado ao operador conhecimento sobre detalhes que se seguem relacionados com operações para as quais o agente é responsável e as áreas nas quais esse indivíduo é autorizado a exercer a supervisão do voo:

(i) As condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

(ii) Os efeitos das condições meteorológicas nos receptores rádio usados nos helicópteros;

(iii) As peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação usado pela operação; e

(iv) As instruções de carga do helicóptero.

(3) O agente de operações de voo/despachante de voo indicado para a tarefa deve ter familiarização completa com todas as características da operação pertinentes para tais tarefas.

(4) Um agente de operações de voo/despachante de voo não deve ser indicado para exercer tarefas depois de 12 meses consecutivos de ausência, a menos que esteja em conformidade com as disposições do parágrafo(2).

SUBPARTE 310-04.D.100 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS

310-04.D.105 Documentos a reter em terra

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial envolvido num serviço público regular de transporte aéreo, deve garantir que:

(a) Uma cópia das partes relevantes do fólio do voo;

(b) A folha de carga e de acondicionamento;

(c) A lista de passageiros e manifesto de carga;

(d) A notificação especial de carga, se aplicável;

(e) A libertação da manutenção; e

(f) Uma declaração geral para cada voo realizado no caso de um helicóptero envolvido em voos internacionais deve ser mantida num local seguro no primeiro ponto de partida.

(2) Os documentos referidos no parágrafo(1) devem ser mantidos por um período de pelo menos 90 dias.

310-04.D.110 Manual de operações

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve conceber um manual de operações contendo todas as informações requeridas por esta Par-

te e definir a maneira em que ele irá operar o serviço aéreo para o qual tenha sido licenciado nos termos das disposições das Leis que regem a Aviação Civil.

(2) O operador deve submeter as disposições do manual de operações em modelo duplicado para aprovação do Autoridade Aeronáutica.

(3) Se o Autoridade Aeronáutica certificar que o operador :

(a) Estará em conformidade com as disposições da subsecção 310-04.F.135; e

(b) Não irá operar o serviço aéreo em causa de forma contrária a qualquer das disposições das Leis da Aviação Civil, a Autoridade Aeronáutica deve certificar por escrito em ambas as cópias do manual de operações de que esse manual já foi aprovado, e deve devolver uma cópia do manual de operações aprovado ao operador.

(4) O operador deve submeter uma alteração do manual de operações em duplicado para aprovação do Autoridade Aeronáutica.

(5) Se o Autoridade Aeronáutica estiver confiante de que o operador irá se conformar com as disposições do parágrafo(3)(a)e(b), a Autoridade Aeronáutica deve certificar aprovando por escrito em ambas as cópias dessa alteração, e deve retornar uma cópia da alteração aprovada ao operador.

(6) O operador deve a todo o momento operar o helicóptero de transporte aéreo comercial de acordo com o manual de operações aprovado.

(7) O operador deve:

(a) Garantir que todo o pessoal de operações está em condições de compreender a língua usada nessas secções do manual de operações relevantes para as suas tarefas;

(b) Garantir que todos os voos são feitos de acordo com o manual de operações e que essas partes do manual de operações necessárias para a realização do voo são facilmente acessíveis para os membros da tripulação à bordo;

(c) Tornar o manual de operações acessível para o uso e orientação do pessoal de operações;

(d) Disponibilizar aos membros da tripulação de voo as cópias das secções do manual de operações relevantes para as tarefas a eles indicadas;

(e) Manter o manual de operações actualizado; e

(f) Manter o manual de operações em local seguro.

(8) Os conteúdos do manual de operações não devem entrar em contradição com as condições contidas no Certificado de Operador Aéreo emitido para o operador nos termos da subsecção 310-04.E.115.

(9) A estrutura e conteúdo do manual de operações referido no parágrafo (1) devem ser como descrito no RACSTP Parte 310-04.

310-04.D.115 Registos do tempo de voo e períodos de actividade

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve:

(a) Manter um registo actualizado do tempo de voo e período de actividades de todos os membros na companhia do operador; e

(b) Manter os registos de tempo de voo e períodos de actividade por um período de 15 meses de calendário a partir da data do último voo de cada membro da tripulação.

(2) Um membro da tripulação de voo empregado em tempo parcial por um operador deve manter os seus próprios registos de tempo de voo e de períodos de actividade e deve consequentemente disponibilizar cópias ao operador para lhe permitir garantir que tal membro da tripulação de voo não exceda os limites prescritos na escala de voo e de tarefas do operador referidos na subsecção 310-04.B.145.

310-04.D.120 Registos do equipamento de emergência e de Salvamento

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve compilar uma lista de todos os equipamentos de salvamento e de emergência a transportar no helicóptero de transporte aéreo comercial e deve tornar esta lista disponível a todo momento para comunicação imediata aos centros de coordenação de busca e salvamento.

(2) A lista de equipamento de salvamento e de emergência deve estar inclusa no manual de operações.

(3) O formato e informação mínima a ser incluída na lista de equipamento de salvamento e de emergência devem ser como descrito no RACSTP Parte 310-04.

310-04.D.125 Registos de formação dos membros da tripulação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve manter os registos de todas as formações e supervisões de capacidades levadas à cabo pelos membros da tripulação ao seu serviço, e tais registos devem incorporar certificados indicando o término com sucesso de tais formações e supervisão de proficiência.

(2) O operador deve manter o registo de cada membro da tripulação de voo por um período de pelo menos três anos e o registo de cada membro da tripulação de cabine por um período de pelo menos 12 meses a partir da data em que o membro da tripulação em causa tenha abandonado o emprego desse operador.

(4) Os certificados referidos no parágrafo(1) devem ser disponibilizados pelo operador e à pedido do membro da tripulação em causa.

310-04.D.130 Folha de Carga e de acondicionamento

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com a configuração máxima aprovada de passageiros sentados de mais de nove assentos:

(a) registado em São Tomé e Príncipe e operado em/dentro de São Tomé e Príncipe sob uma licença emitida nos termos das Leis da Aviação Civil; ou

(b) registado num Estado estrangeiro e operado, dentro ou para São Tomé e Príncipe sob uma licença emitida nos termos das Leis da Aviação Civil, deve assegurar que nenhum voo seja realizado pelo helicóptero a menos que a pessoa que superintende o processo de carregamento de tal helicóptero tenha terminado e certificado uma folha de carga e de acondicionamento.

(2) Uma folha de carga e de acondicionamento deve ser preenchida em duplicado, e uma cópia deve ser mantida de acordo com as disposições da subsecção 310-04.04.105.

(3) A folha de carga e de acondicionamento deve ser mantida pelo operador por um período de pelo menos 90 dias calculados a partir da data em que o voo é realizado.

(4) Os conteúdos mínimos da folha de carga e de devem ser como prescrito no RACSTP Parte 310-04.

310-04.D.135 (Reservado)

310-04.D.140 Registo de gravadores de voo

Um operador deve garantir, para a extensão possível, no caso de uma das suas aeronaves se envolver num acidente, a preservação de todos os registos relacionados com o voo, e se necessário os registos de voo associados, e a sua manutenção sob custódia segura a sua disposição como determinado nos termos da Legislação de São Tomé e Príncipe sobre a investigação de acidentes.

SUBPARTE 310-04.E.100 - INSTRUMENTOS/EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO

310-04.E.105 Aprovação de instrumentos e de equipamentos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que o voo não comesse a menos que os instrumentos e equipamentos requeridos à luz desta Subparte, ou de outro modo instalados no helicóptero, estejam:

(a) Sujeitos às disposições do parágrafo (2), aprovados e instalados de acordo com os requisitos, incluindo requisitos de aeronavegabilidade, aplicáveis para esses instrumentos e equipamentos; e

(b) Em condições para operação segura do tipo a realizar, excepto como disposto na Lista de Equipamento Mínimo.

(2) O operador não deve ser solicitado a obter aprovação para:

(a) Fusos referidos na secção 91.04.2 Subsecção do RACSTP Parte ;

(b) Tochas eléctricas intrinsicamente seguras referidas o regulamento 91.04.3(1)(d) no RACSTP Parte;

(c) Relógio certo referido nos regulamentos 91.04.4 e 91.04.5 no RACSTP Partes;

(d) Equipamento de primeiros-socorros referido na secção 91.04.16 ubsecção do RACSTP Parte;

(e) Megafones referidos na secção 91.04.24; subsecção do RACSTP Parte;

(f) Equipamento de salvamento referido na secção 91.04.29; subsecção do RACSTP Parte; e

(g) Âncoras de mar e equipamento para amaragem/ ancoragem de helicópteros anfíbios referidos na secção 91.04.30 subsecção do RACSTP Parte.

(c) Helicópteros equipados com sistemas de pouso automático, hud (head-up display) ou displays equivalentes, sistemas de visão aprimorada (EVS), sistemas de visão sintética (SVS) e/ou sistemas de visão combinados (CVS)

(1) Não obstante o disposto no Capítulo 2, 2.2.8.1.2 a 2.2.8.1.3, do anexo 6 parte III, quando os helicópteros estiverem equipados com sistemas de pouso automático, HUD ou displays equivalentes, EVS, SVS ou CVS, ou qualquer combinação desses sistemas em um sistema híbrido, os critérios para o uso de tais sistemas para a operação segura de um helicóptero serão estabelecidos pelo Estado do Operador.

Nota 1.— Informações sobre sistemas de pouso automático, HUD ou displays equivalentes, EVS, SVS ou CVS, estão contidas no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc 9365).

Nota 2.— Sistema de pouso automático — helicóptero é uma aproximação automática que utiliza sistemas embarcados que fornecem controle automático da trajetória de voo até um ponto alinhado com a superfície de pouso, a partir do qual o piloto pode realizar um pouso seguro por meio da visão natural, sem o uso de controle automático.

310-04.E.110 Voo, navegação e equipamento associado para helicópteros operados sob VFR

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero em VFR, a menos que tal helicóptero esteja equipado com:

- (a) Uma bússola magnética;
- (b) Relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;
- (c) Um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascas, ajustável para um instrumento de pressão barométrica possível de se encontrar durante o voo;

(d) Um indicador de velocidade aérea;

(e) Um indicador de velocidade vertical;

(f) Um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação incorporando num indicador de deslocamento;

(g) Um indicador de atitude;

(h) Um indicador de estabilização de direcção; e

(i) Um meio de indicação no cockpit da temperatura exterior em graus Celsius: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2.730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo(1)(g) e (h).

(2) caso dois pilotos forem solicitados a operar um helicóptero de transporte aéreo comercial, a estação do segundo piloto deve estar equipada com:

(a) Um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascas, ajustável para um instrumento de pressão barométrica provável de se encontrar durante o voo;

(b) Um indicador de velocidade aérea;

(c) Um indicador de velocidade vertical;

(d) Um indicador de rotação e deslocação ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(e) Um indicador de atitude;

(f) Um indicador de estabilização de direcção: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2.730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo (2)(e) e (f).

310-04.E.115 Voo, navegação e equipamento associado para aeronaves operadas sob IFR

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero em IFR, a menos que o helicóptero seja equipado com:

- (a) Uma bússola magnética;
- (b) Relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

(c) Um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascals, ajustável para um instrumento de pressão barométrica possível de se encontrar durante o voo;

(d) No caso de um helicóptero operado num serviço público de transporte aéreo regular ou não-regular e com um peso máximo certificado de mais de 5.700 quilogramas, um rádio altímetro com um alerta áudio operando abaixo de uma altura predeterminada e um alerta visual capaz de operar numa altura seleccionada pelo piloto;

(e) Um sistema de indicador de velocidade aérea com tubo piloto aquecido ou meio equivalente para prevenção do mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação, incluindo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;

(f) Um indicador de velocidade-vertical;

(g) Um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(h) Um indicador de atitude;

(i) Um indicador único de atitude em standby, capaz de ser usado a partir inclusive das estações de pilotos que:

(i) Seja continuamente mecanizado durante a operação normal e, depois da falha total do sistema eléctrico normal seja mecanizado a partir da sua fonte independente do sistema eléctrico normal;

(ii) Disponibilize operações confiáveis para um mínimo de 30 minutos depois da falha do sistema eléctrico normal, tendo em conta outras fontes de fornecimento de energia de emergência e procedimentos operacionais;

(iii) Opere independentemente de outro sistema indicador de atitude;

(iv) É automaticamente operado depois da falha total do sistema eléctrico normal; e

(v) Seja adequadamente iluminado durante todas as fases da operação;

Se o sistema de instrumento de atitude em standby for capaz de ser usado através de alti-

tudes de voo de 360 graus de inclinação e rotação, os indicadores de rotação e de deslocamento podem ser substituídos por indicadores de deslocamento;

(j) Um indicador de estabilização de direcção;

(k) Um meio de indicação no compartimento da tripulação de voo da temperatura exterior em graus Celsius; e

(l) Uma fonte alternativa de pressão estática para o altímetro e os indicadores de velocidade aérea e velocidade vertical.

(2) Se dois pilotos são solicitados a operar um helicóptero de transporte aéreo comercial, a estação do segundo piloto deve estar equipada com:

(a) Um altímetro de pressão sensível com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascals, ajustável por qualquer instrumento barométrico de pressão possível de se encontrar durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros necessários nos termos do parágrafo(1)(c);

(b) Um sistema indicador de aerovelocidade com tubo piloto aquecido ou meio equivalente para prevenção de mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação incluindo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;

(c) Um indicador de velocidade-vertical;

(d) Um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;

(e) Um indicador de altitude; e

(f) Um indicador de estabilização de direcção.

(3) Ao se conformar com as disposições do parágrafo(1)(i) deve estar claramente evidente para os membros da tripulação de voo quando o indicador de standby de altitude estiver sendo operado por motor de emergência.

(4) Quando o indicador de standby de altitude referido no parágrafo(1)(i) tiver a sua própria fonte de energia, deve existir um indicador associado, quer no instrumento ou painel de instrumentos, quando essa fonte de energia estiver em uso.

Nota: Os procedimentos para realizar observações meteorológicas a bordo de aeronaves em voo, bem como para registrá-las e comunicá-las, estão contidos no Anexo 3 do PANS-ATM (Doc 4444), no PANS-MET (Doc 10157) e nos Procedimentos Suplementares Regionais apropriados (Doc 7030).

310-04.E.120 Equipamento radar de condições atmosféricas de aviação

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração máxima de passageiros sentados superior a nove assentos envolvido num serviço de transporte aéreo público regular ou não-regular, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero esteja equipado com equipamento radar de condições atmosféricas de aviação sempre que tal helicóptero estiver a ser operado por à noite ou em *IMC* em áreas onde tempestades ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, observadas como detectáveis com radares de condições atmosféricas de aviação, com probabilidade de existir ao longo da rota.

310-04.E.125 Sistema intercomunicador da tripulação de cabine

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial no qual se requeira mais do que um membro de tripulação de cabine, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero seja equipado com um equipamento intercomunicador de tripulação de cabine, incluindo auscultadores e microfones, não do tipo manual, para uso de todos os membros da tripulação de cabine.

310-04.E.130 Sistema de interfone para os membros da tripulação de cockpit

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração máxima aprovada superior a 19 assentos não deve operar este helicóptero a menos que o mesmo esteja equipado com um sistema intercomunicador para os membros da tripulação de cabine.

(2) O sistema intercomunicador para membros da tripulação de cabine deve:

(a) operar independentemente do sistema público referido na subsecção 310-04.E.135 excepto para receptores, microfones, botões de selecção e planos de sinais de alerta;

(b) Disponibilizar um meio de comunicação em dois sentidos entre a cabine e o compartimento de cada passageiro;

(c) Ser facilmente acessível para uso em cada uma das estações da tripulação do cockpit;

(d) Ser facilmente acessível para uso nas estações de tripulação de cabine próximas de cada nível separado ou cada par de níveis de saídas de emergência;

(e) Ter um sistema de alerta incorporando sinais áudio ou visual para uso dos membros da tripulação de cabine para alertar a tripulação de cabine e para uso da tripulação de cabine para alertar a tripulação do cockpit;

(f) Possuir um meio de recepção de chamadas que permite determinar se é uma chamada normal ou de emergência; e

(g) Disponibilizar, em terra, um meio de comunicação em dois sentidos entre o pessoal em terra e pelo menos dois membros da tripulação do cockpit, caso a concepção do helicóptero requeira esse interfone de comunicação.

310-04.E.135 Sistema público de comunicação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração máxima aprovada de mais de nove assentos, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero esteja equipado com um sistema público de comunicação.

(2) O sistema público de comunicação deve:

(a) operar independentemente dos sistemas de interfone referidos nos regulamentos subsecções 310-04.E.125 e 310-04.E.130, excepto para auscultadores, microfones, botões de selecções e planos de sinais de alerta;

(b) Estar prontamente acessível para uso imediato da estação de cada membro da tripulação de cockpit;

(c) Estar prontamente acessível para uso de pelo menos a estação da tripulação de cabine na cabine;

(d) No caso de sistema de comunicação microfone público projectado para uso da tripulação de cabine, estar posicionado adjacente ao assento da tripulação de cabine localizado próximo de cada saída de emergência ao nível do chão no compartimento do passageiro;

(e) Ser capaz de ser operado dentro de 10 segundos por parte do membro da tripulação de cabine em cada uma dessas estações no compartimento a partir das quais o uso desse sistema de comunicação público é acessível;

(f) Ser audível e inteligível em todas as fases do voo em todos os assentos de passageiros, lavabos e assentos e estações da tripulação de cabine;

(g) Ser continuamente mecanizado durante a operação normal; e

(h) Disponibilizar operações consistentes de pelo menos 10 minutos, a seguir a uma falha total de um sistema normal de produção eléctrica.

310-04.E.140 Helicópteros certificados para operar na água

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial certificado para operar em água, não deve operar o helicóptero na água a menos que tal helicóptero esteja equipado com:

(a) Uma âncora marinha e outro equipamento necessário para facilitar a segurança, ancoramento ou manobras desse helicóptero em água, apropriado para o seu tamanho, peso e características; e

(b) Equipamento para fazer, onde for aplicável, o sinal de som prescrito nos Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar.

310-04.E.150 Colete salva-vidas

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero para além de 10 minutos do tempo de voo em velocidade normal de cruzeiro a partir da terra quando o relatório de condições atmosféricas ou as previsões em poder do piloto-comandante indiquem que:

(a) A temperatura da água será inferior a 100°C durante o voo; ou

(b) O tempo estimado de resgate excede o tempo de salvamento calculado, a menos que cada pessoa à bordo esteja vestida de um colete salva-vidas.

310-04.E.155 Equipamento de comunicação

(1) Um helicóptero deve estar equipado com um equipamento de comunicação rádio capaz de:

(a) Realizar comunicações em dois sentidos para efeitos de controlo do heliporto;

(b) Receber informação meteorológica a qualquer altura durante o voo; e

(c) Realizar comunicações em dois sentidos a qualquer altura durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e com outras estações aeronáuticas e nessas frequências tal como pode ser prescrito por autoridade apropriada.

310-04.E.160 Equipamento de navegação

(1) Um helicóptero deve estar equipado com equipamento de navegação que o permita proceder:

(a) De acordo com o plano operacional de voo;

(b) De acordo com os tipos de RNP prescritos; e

(c) De acordo com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

(2) O helicóptero deve estar suficientemente equipado com equipamentos de navegação para garantir que, no caso de falha de um item do equipamento em qualquer estágio do voo, o equipamento remanescente permita ao helicóptero navegar de acordo com o parágrafo(1).

(3) Em voos em que se pretenda aterrar em condições meteorológicas de instrumentos, um helicóptero deve estar equipado com um equipamento radio capaz de receber sinais que disponibilizam direcção para um ponto a partir do qual uma aterragem visual pode ser efectuada. Este equipamento deve ser capaz de fornecer essa orientação em cada heliporto no qual se pretenda aterrar em condições meteorológicas de instrumentos e em quaisquer heliportos alternantes designados.

310-04.E.165 Instalação de Equipamentos de Navegação/ /Comunicações

A instalação de equipamento deve ser tal que a falha de uma simples unidade necessária quer para efeitos de comunicações ou de navegação ou de ambos não irá resultar na falha de outra unidade necessária para efeitos quer de comunicações ou de navegação.

310.04.E.170 Gravadores de voo FDR-CVR

Nota 1: Os gravadores de voo compreendem dois sistemas um gravador de dados de voo e gravador de vozes do cockpit.

Nota 2: Esta secção inclui os requisitos de registo de voo para helicópteros envolvidos em operações gerais de aviação internacional assim como para aqueles envolvidos em operações internacionais de transporte aéreo comercial.

(1) Tipos de gravadores de dados de voo:

(a) Um gravador de dados de voo do Tipo A deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajetória de voo do helicóptero, velocidade, altitude, potência do motor e operações;

(b) Gravador de dados de voo do Tipo V deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajetória de voo do helicóptero, velocidade, altitude e potência do motor;

(c) O uso de gravadores de dados de voo de folha metálica de gravação não é permitido.

(2) Gravadores de dados de voo dos Tipos IV e V devem ser capazes de manter a informação registada durante, pelo menos, as últimas dez horas do seu funcionamento.

(3) Gravadores de dados de voo do helicóptero para o qual o certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez ou depois de 1 de Janeiro de 1989:

(a) Todos os helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de mais de 7.000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo IV;

(b) Todos helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de 2.700 kg e mais incluindo 7.000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo V.

(4) Quando envolvidos em operações internacionais de transporte aéreo comercial, todos os helicópteros com peso máximo à descolagem certificado de 2.700 kg e mais incluindo 7.000 kg devem estar equipados com um gravador de voz de cockpit, cujo objectivo é proceder a gravação do ambiente áudio no convés do voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não

equipados com um gravador de dados de voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada na cassette do gravador de voz do cockpit.

(5) Quando envolvidos em operações internacionais gerais de aviação, todos os helicópteros com máximo de peso à descolagem certificado de 2.700 kg, e mais incluindo 7.000 kg, devem estar equipados com um gravador de registo de vozes de cockpit, cujo objectivo é de registar o ambiente audio do convés de voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não equipados com um gravador de dados do voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada numa cassette do gravador de vozes do cockpit.

(6) Duração da gravação de vozes do cockpit:

(a) Um gravador de vozes do cockpit deve ser capaz de reter a informação registada, durante, pelo menos os últimos 30 minutos do seu funcionamento; e

(b) Um gravador de vozes do cockpit, instalado em helicópteros para os quais o certificado de aeronavegabilidade tenha sido pela primeira vez emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1990, deve ser capaz de reter informação registada durante pelo menos duas últimas horas do seu funcionamento.

(7) Gravadores de voo não devem ser desligados durante o tempo de voo.

310-04.E.175 Extintores Portáteis de Fogo

(1) Um helicóptero deve estar equipado com extintores portáteis de fogo de um tipo que, quando descarregado, não causará contaminação perigosa do ar dentro do helicóptero. Pelo menos deve estar localizado no:

(a) No compartimento dos pilotos; e

(b) Compartimento de cada passageiro que seja separado do compartimento do piloto e não é facilmente acessível ao membro da tripulação de voo.

310-04.E.180 Couraças de Segurança

(1) Um helicóptero deve ser equipado com:

(a) Um assento ou berço para cada pessoa que tenha completado o seu segundo aniversário;

(b) Um cinto de segurança para cada assento e cinto restritivos para cada berço; e

(c) Uma couraça de segurança para cada assento da tripulação de voo. A couraça de segurança para cada assento para pilotos deve incorporar um mecanismo que automaticamente restringe o tronco do ocupante em caso de uma rápida desaceleração.

Nota: Couraças de segurança incluem protectores dos ombros e um cinto de segurança que pode ser independentemente usado.

310-04.E.185 Transmissor locator de emergência (ELT)

(1) Todos os helicópteros com desempenho da Classe 1 e 2 operando em voos sobre o mar, devem estar equipados com, pelo menos um *ELT* transportado flutuando na corrente mas não serão necessários mais do que um total de dois *ELT*.

(2) Helicópteros em voos sobre áreas de terra firme designadas tal como descritas como áreas dispersas definidas devem ser equipados com pelo menos um *ELT*.

(3) Todos os helicópteros devem conter um *ELT* automaticamente activado.

(4) O equipamento *ELT* transportado para satisfazer os requisitos de (1), (2), e (3) deve operar de acordo com as disposições relevantes do Anexo 10, Volume III da ICAO.

(5) Quando um helicóptero de 5.700 kg de peso máximo à descolagem ou menos transportar passageiros num voo para o qual se requer um *ELT*, um anúncio prontamente visível ou meio equivalente deve ser instalado em cada cabine de passageiros indicando a localização e operação do *ELT*.

(6) Excepto quando de outra forma definido, os requisitos que se seguem aplicam-se ao tipo F, AF, AP de instalações de *ELT* em helicópteros:

(a) Quando instalado num helicóptero, o *ELT* deve ser montado com o seu ponto de eixo sensitivo na direcção do voo;

(b) Quando instalado num helicóptero, o *ELT* deve ser montado com o seu eixo sensitivo a aproximadamente 45 graus abaixo a partir da direcção normal à frente do voo;

(c) O *ELT* deve estar instalado para resistir as forças de inércia final de 10g para cima, 22.5g para baixo, 45g para frente e 7.5g ao lado;

(d) A localização escolhida para o *ELT* deve estar suficientemente livre de vibrações por forma a prevenir a activação involuntária do transmissor;

(e) O *ELT* deve estar localizado e montado de tal forma que minimize a probabilidade de danificar o transmissor e a antena por fogo ou de a esmagar como resultado de uma colisão; e

(f) O *ELT* deve estar acessível para activação e desactivação manual.

(7) Caso esteja equipado com uma antena para operação portátil, o *ELT* deve ser facilmente detectável a partir do interior da aeronave:

(a) A superfície externa da aeronave deve ser marcada para indicar a localização do *ELT*; e

(b) O *ELT* não deve usar a antena de outro sistema aviónico.

(8) A localização da antena externa deve ser escolhida tendo em consideração os seguintes factores:

(a) A antena *ELT* deve ser montada o mais afastado possível de outras antenas Frequência Muito Alta (*VHF*);

(b) A distância entre o transmissor e a antena deve estar em concordância com as instruções de instalação do *ELT* do fabricante ou de outros dados aprovados;

(c) A posição da antena deve ser tal que garanta as características essenciais de radiação omnidireccional quando a aeronave está na sua superfície ou altitude de água;

(d) A antena deve ser montada o mais afastado para trás possível;

(e) A antena *ELT* não deve obstruir as outras antenas no voo; e

(f) O *ELT* deve ser sujeito a um teste operacional.

(9) Nenhum *ELT* com bateria de lítio ou de magnésio deve ser empacotada dentro de uma balsa salva-vidas na aeronave.

(10) Onde o sistema *ELT* inclui um sistema de remoto controlo para activar e desactivar o transmissor, devem ser feitas disposições para prevenir operações inadvertidas do remoto controlo e um placard mostrando o alerta que se segue deve estar localizado próximo de cada remoto controlo:

“APENAS PARA USO DE EMERGÊNCIA DE AVIAÇÃO. OPERAÇÕES PROIBIDAS E NÃO-AUTORIZADAS.”

(11) Quando as baterias do *ELT* poderem ser carregadas durante o voo, devem ser feitas disposições para:

(a) Indicar à tripulação de voo que o carregamento está em curso; e

(b) Prevenir descargas da bateria resultantes da montagem de instalações eléctricas de curto-circuito ocorridas durante serviços normais de manutenções ou de colisões destruidoras.

310-04.E.190 Uso de *ELT*- transmissor locator de emergência (isenções)

(1) Quando um helicóptero for obrigado a estar equipado com um *ELT* em conformidade com subsecção 310-04.E.160, a aeronave pode ser operada sem um *ELT* operacional:

(a) Quando uma lista de equipamento mínimo tenha sido aprovada pela Autoridade Aeronáutica para o operador, aeronave é operada de acordo com a lista de equipamento mínimo, ou

(b) Quando uma lista de equipamento mínima não tenha sido aprovada pela Autoridade Aeronáutica respeitante ao operador da aeronave, o operador deve:

(i) Proceder à reparação ou remoção do *ELT* no primeiro aeródromo no qual a reparação ou remoção pode ser consumada,

(ii) Proceder à remoção do *ELT* da aeronave, e enviá-lo *ELT* para o serviço de manutenção;

(iii) dispôr de um aviso prontamente visível dentro do cockpit da aeronave, pelo período de remoção do *ELT* da aeronave, informando que o *ELT* foi removido e indicar a data da remoção; e

(iv) Re-equipar a aeronave com um *ELT* funcional dentro de 30 dias depois da data da remoção.

310-04.E.195 Helicópteros em voos de grandes altitudes

Nota. Altitude aproximada na Atmosfera Padrão Correspondente ao valor da pressão absoluta usada neste texto é a que se segue:

Pressão absoluta	Metros	Ft
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(1) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é inferior a 700 hPa nos compartimentos pessoais deve ser equipado com locais para armazenagem de oxigénio e aparatos de dispensa capazes de armazenar e dispensar o fornecimento de energia.

(2) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é inferior a 700 hPa mas que é disponibilizada com meios de manutenção de pressão superior a 700 hPa em compartimentos pessoais deve ser equipado com locais para armazenagem de oxigénio e aparatos de dispensa capazes de armazenar e dispensar o fornecimento de energia.

(3) Um helicóptero que se pretenda operar em altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica é superior a 376 hPa o qual não pode descer em segurança dentro de quatro minutos para uma altitude de voo na qual a pressão atmosférica é igual a 620 hPa, e para o qual o certificado individual de aeronavegação foi emitido em ou depois de 9 de Novembro de 1998, deve estar equipado com um equipamento e oxigénio automaticamente desdobráveis. O número total de unidades dispensadas de oxigénio pode exceder o número de passageiros e de assentos de assistentes de cabine em pelo menos 10 por cento.

310-04.E.200 Helicópteros transportando assentos de passageiros e de assistentes de cabine

(1) Todos os helicópteros devem estar equipados com um assento virado para frente ou para trás (dentro de 15 do eixo longitudinal do helicóptero), fixado com uma couraça de bordo de segurança para uso de cada

assistente de cabine e um assento e cinto de segurança deve ser disponibilizado para o uso de cada assistente de cabine adicional.

(2) Assentos para assistente de cabine devem estar localizados próximo do nível do chão das saídas de emergência tal como recomendado para facilitar a evacuação de emergência.

Nota: A couraça de segurança de bordo inclui uma presilha para os ombros e um cinto de segurança que pode ser usado de forma independente.

310-04.E.205 Transponders que reportam a pressão-altitude

Salvo devidamente isentado pela Autoridade Aero-náutica, todos os helicópteros devem ser equipados com um transponder de reporte de pressão-altitude para voar em espaços aéreos designados.

310-04.E.210 Equipamento de flutuação de emergência

(1) Todos helicópteros que se pretenderem voar sobre a água devem estar equipados com um meio rápido e desdobrável de flutuação permanente ou rápido por forma a garantir a navegação segura do helicóptero quando:

(a) Voar sobre a água numa distância a partir da terra correspondente a mais de 10 minutos em velocidade normal de cruzeiro no caso de helicópteros com desempenho de Classe 1 ou 2; ou

(b) Voar sobre água para além do auto rotacional or distância de aterragem forçada segura a partir da terra no caso de helicópteros de desempenho de Classe 3.

(2) Helicópteros com desempenho de Classe 1 e 2, operando de acordo com as disposições de (1) devem estar equipados com:

(a) Um colete salva-vidas, ou instrumento individual de flutuação equivalente, para cada pessoa à bordo, armazenado numa posição facilmente acessível a partir do assento ou berço da pessoa para quem o colete é disponibilizado;

(b) Barcas salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas à bordo, armazenadas de forma a facilitar o seu pronto uso em emergências, dado que esse equipamento de salva-vidas inclui meios

de sustentação da vida uma vez ser adequados para a realização do voo; e

(c) Equipamento para fazer sinais pirotécnicos de socorro.

(3) Cada colete salva-vidas e instrumento individual equivalente de flutuação, quando transportado de acordo com esta secção deve ser equipado com um meio de iluminação eléctrica para efeitos de facilitação da localização das pessoas.

(4) Helicópteros com desempenho da Classe 3 quando operando para além da distância auto rotacional a partir da terra devem ser equipados com um colete salva-vidas, ou instrumento individual de flutuação equivalente, para cada pessoa à bordo, armazenado em posição facilmente acessível a partir do assento ou berço da pessoa para quem o uso é destinado.

(5) No caso de helicópteros com desempenho de Classe 2 e Class 3, quando descolam ou aterram em heliportos onde, na opinião do Operador, a descolagem ou trajectória de aproximação é muito inclinada para a água que no caso de uma avaria ou acidente de pequena dimensão pode existir a probabilidade de infiltração de água, deve ser transportado, pelo menos o equipamento exigido em parágrafo (2) (a).

310-04.E.215 Helicóptero operado sob um acordo do Artigo 83 bis

1. Um helicóptero, quando operando sob um acordo do Artigo 83 bis celebrado entre o Estado de Registro e o Estado do Operador, deve portar uma cópia autenticada do resumo do acordo, em formato eletrónico ou impresso. Quando o resumo for emitido em um idioma diferente do inglês, uma tradução para o inglês deverá ser incluída.

Nota: As orientações relativas ao resumo do acordo constam do Doc 10059.

2. O resumo de um acordo do Artigo 83 bis deve ser acessível a um inspetor de segurança da aviação civil, para determinar quais funções e deveres são transferidos pelo Estado de Registro para o Estado do Operador ao abrigo do acordo, quando realiza atividades de vigilância, como verificações de rampa.

Nota: As orientações para o inspetor de segurança da aviação civil que realiza uma inspeção de uma aeronave operada ao abrigo de um acordo do Artigo 83 bis constam do Manual de Procedimentos para Inspe-

ção de Operações, Certificação e Vigilância Contínua (Doc 8335).

3. Resumo do acordo deve ser transmitido à OACI juntamente com o Acordo do Artigo 83 bis para registo junto do Conselho da OACI pelo Estado de Registro ou pelo Estado do Operador.

Nota: O resumo do acordo transmitido com o acordo do Artigo 83 bis registrado no Conselho da OACI contém a lista de todas as aeronaves afetadas pelo acordo. No entanto, a cópia autenticada a ser transportada a bordo, conforme 2) e 3), deverá listar apenas a aeronave específica que transporta a cópia.

Nota: Orientações sobre a transferência de responsabilidades do Estado de Registro para o Estado do Operador, de acordo com o Artigo 83 bis, constam do Manual de Implementação do Artigo 83 bis da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Doc 10059).

Anexo 6: Operação de Aeronaves Parte III/11/22 II-4-2

310.04.E.220 GESTÃO DA SEGURANÇA

Nota: O Anexo 19 inclui disposições de gestão da segurança para os operadores aéreos. Orientações adicionais podem ser encontradas no Manual de Gestão da Segurança (Doc. 9859).

1. Recomendação: O operador de um helicóptero com uma massa de descolagem certificada superior a 7.000 kg, ou com uma configuração de assentos para passageiros superior a 9, e equipado com um gravador de dados de voo, deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.

Nota: O operador pode contratar a exploração de um programa de análise de dados de voo a terceiros, mantendo a responsabilidade geral pela manutenção de tal programa.

2. Até 22 de novembro de 2028, um programa de análise de dados de voo deverá conter salvaguardas adequadas para proteger a(s) fonte(s) dos dados, de acordo com o Apêndice 3 do Anexo 19.

3. A partir de 23 de novembro de 2028, um programa de análise de dados de voo deverá incluir proteções contra a divulgação e utilização dos dados de segurança e informações de segurança, bem como proteções

para indivíduos e organizações relacionadas, de acordo com o Anexo 19.

Nota: As orientações sobre o estabelecimento de programas de análise de dados de voo estão incluídas no Manual sobre Programas de Análise de Dados de Voo (FDAP) (Doc 10000).

4. Até 22 de novembro de 2028, os Estados não permitirão a utilização de gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A para fins que não a investigação de um acidente ou incidente, conforme o Anexo 13, exceto quando as gravações ou transcrições forem:

a) Relacionadas com um evento relacionado com a segurança identificado no contexto de um sistema de gestão da segurança; forem restritas às partes relevantes de uma transcrição anonimizada da gravação; e estão sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19;

b) Solicitadas para utilização em processos criminais não relacionados com um evento que envolva uma investigação de acidente ou incidente e estejam sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19; ou

c) Utilizadas para inspeções de sistemas de gravadores de voo, conforme previsto na Secção 6 do Anexo 4.

Nota: As disposições relativas à proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas constam do Anexo 3 do Anexo 19. Quando for instaurada uma investigação nos termos do Anexo 13, os registos da investigação estarão sujeitos às proteções concedidas pelo Anexo 13.

5. Até 22 de novembro de 2028, os Estados não permitirão a utilização de gravações ou transcrições de FDR, ADRS, AIR de Classe B e C e AIR de Classe B e C para outros fins que não a investigação de um acidente ou incidente, conforme o Anexo 13, exceto quando as gravações ou transcrições estão sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19 e são:

a) Utilizadas pelo operador para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;

b) Utilizadas pelo operador na operação de um programa de análise de dados de voo, conforme previsto na Secção II do presente Anexo;

c) Solicitadas para utilização em processos não relacionados com um evento que envolva uma investigação de acidente ou incidente;

d) Desidentificados; ou

e) Divulgados ao abrigo de procedimentos seguros.

Nota: As disposições relativas à proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas constam do Anexo 3 do Anexo 19.

6. O operador deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte do seu sistema de gestão de segurança.

Nota: As orientações sobre o desenvolvimento e a organização de um sistema de documentos de segurança de voo são fornecidas no Anexo D.

310.04.E.225 PROTEÇÃO DE GRAVAÇÕES E TRANSCRIÇÕES

Aplicável a partir de 23 de novembro de 2028.

1. Os Estados não devem permitir a utilização de gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A, exceto quando as gravações ou transcrições forem:

a) Utilizadas na investigação de um acidente ou incidente instaurado nos termos do Anexo 13;

b) Utilizadas na avaliação de um evento relacionado com a segurança identificado no contexto de um sistema de gestão da segurança; caso em que tal utilização se restringe às partes relevantes de uma transcrição desidentificada da gravação; e estão sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19;

c) Solicitadas para utilização em processos criminais não relacionados com um evento que envolva um acidente ou incidente do Anexo 13, caso em que tal utilização se restringe às partes relevantes divulgadas ao abrigo de salvaguardas autorizadas; ou

d) Utilizados para inspeções de sistemas de gravadores de voo, conforme previsto na Secção 6 do Anexo 4.

Nota 1: Quando é instaurada uma investigação ao abrigo do Anexo 13, a protecção concedida aos registos de acidentes e investigações, incluindo gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A, é determinado de acordo com o Anexo 13. As disposições relativas à proteção dos dados de segurança e das informações de segurança recolhidos para

fins de manutenção ou melhoria da segurança, bem como fontes relacionadas, contêm-se no Anexo 19.

Nota 2: As salvaguardas autorizadas incluem limitações ou restrições legais, tais como ordens de proteção, processos confidenciais, revisão em segredo de justiça e desidentificação de dados para a utilização ou divulgação de informação de segurança em processos-crime.

2. Os Estados não devem permitir a utilização de gravações ou transcrições de FDR, ADRS, AIR de Classe B e C e AIRS de Classe B e C para outros fins que não a investigação de um acidente ou incidente, conforme o Anexo 13, exceto quando as gravações ou transcrições estejam sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19 e sejam:

a) Utilizadas na investigação de um acidente ou incidente instaurada nos termos do Anexo 13;

b) Utilizadas pelo operador para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;

c) Utilizadas pelo operador na operação de um programa de análise de dados de voo, conforme previsto na Secção II do presente Anexo; ou

d) Solicitadas para utilização em processos não relacionados com um evento que envolva uma investigação de acidente ou incidente.

Nota: As disposições sobre a proteção dos dados de segurança e das informações de segurança recolhidas para fins de manutenção ou melhoria da segurança, bem como as fontes relacionadas, constam do Anexo 19.

310.04.E.230 GESTÃO DA FADIGA

Nota: As orientações sobre o desenvolvimento e implementação de regulamentos de gestão da fadiga constam do Manual para a Supervisão das Abordagens de Gestão da Fadiga (Doc 9966).

(1) O Estado do Operador deverá estabelecer regulamentos com o objetivo de gerir a fadiga. Esses regulamentos deverão basear-se em princípios científicos, conhecimento e experiência operacional, visando assegurar que os tripulantes de voo e de cabine estejam a desempenhar as suas funções com um nível de alerta adequado. Consequentemente, o Estado deverá estabelecer:

a) Regulamentos prescritivos para o tempo de voo, período de serviço de voo e limitações do período de serviço e requisitos de período de repouso; e

b) Quando autorizar um operador a utilizar um sistema de gestão do risco de fadiga (FRMS), os regulamentos do FRMS de acordo com o Apêndice 6.

(2) O Estado do Operador deverá exigir que o operador, em conformidade com ponto (1) e para efeitos de gestão dos seus riscos de segurança relacionados com a fadiga, estabeleça um dos seguintes:

a) Tempo de voo, período de serviço de voo, limitações do período de serviço e requisitos de período de descanso que estejam dentro dos regulamentos prescritivos de gestão da fadiga estabelecidos pelo Estado do Operador; ou

b) Um FRMS em conformidade com os regulamentos estabelecidos pelo Estado do Operador para todas as operações; ou

c) Um FRMS em conformidade com os regulamentos estabelecidos pelo Estado do Operador para uma parte definida das suas operações com o resto das suas operações em conformidade com os regulamentos prescritivos de gestão da fadiga estabelecidos pelo Estado do Operador.

Nota: O cumprimento das normas prescritivas de gestão da fadiga não desresponsabiliza o operador da responsabilidade de gerir os seus riscos, incluindo os riscos relacionados com a fadiga, utilizando o seu sistema de gestão da segurança (SGS) de acordo com as disposições do Anexo 19.

(3) O operador deve manter registos do tempo de voo, períodos de serviço de voo, períodos de serviço e períodos de descanso de todos os seus membros da tripulação de voo e de cabine durante um período de tempo especificado pelo Estado do Operador.

(4) Quando o operador cumpre as normas prescritivas de gestão da fadiga na prestação de parte ou da totalidade dos seus serviços, o Estado do Operador:

a) Deve exigir que o operador familiarize o pessoal envolvido na gestão da fadiga com as suas responsabilidades e com os princípios da gestão da fadiga;

b) Pode aprovar, em circunstâncias excepcionais, alterações a estas normas com base numa avaliação de risco fornecida pelo operador. As alterações aprovadas

devem proporcionar um nível de segurança equivalente ou superior ao alcançado através das normas prescritivas de gestão da fadiga.

(5) Quando o operador implementar um FRMS para gerir os riscos de segurança relacionados com a fadiga na prestação de parte ou da totalidade dos seus serviços, o Estado do Operador deverá:

a) Exigir que o operador possua processos para integrar as funções do FRMS com as suas outras funções de gestão de segurança;

b) Exigir que o operador estabeleça valores máximos para os tempos de voo, períodos de serviço de voo e períodos de serviço, e valores mínimos para os períodos de descanso; e

c) Aprovar o FRMS do operador antes de este poder substituir qualquer ou todas as regulamentações prescritivas de gestão da fadiga. Um FRMS aprovado deverá proporcionar um nível de segurança equivalente ou superior ao das regulamentações prescritivas de gestão da fadiga.

310.04.E.235 GRAVADORES DE VOO

Nota 1: Os gravadores de voo protegidos contra impactos compreendem um ou mais dos seguintes:

- Um gravador de dados de voo (FDR),
- Um gravador de voz da cabine (CVR),
- Um gravador de imagens a bordo (AIR),
- Um gravador de ligação de dados (DLR)

De acordo com o Anexo 4, as informações de imagem e de ligação de dados podem ser gravadas tanto no CVR como no FDR.

Nota 2: Os gravadores combinados (FDR/CVR) podem ser utilizados para satisfazer os requisitos de equipamento de gravador de voo neste Anexo.

Nota 3. — Os requisitos detalhados para os gravadores de voo constam do Anexo 4.

Nota 4. — Os gravadores de voo ligeiros compreendem um ou mais dos seguintes:

- Um sistema de registo de dados da aeronave (ADRS),

— Um sistema de gravação áudio da cabine (CARS),

— Um sistema de gravação de imagens aéreas (AIRS),

— Um sistema de gravação de ligação de dados (DLRS)

De acordo com o Anexo 4, a informação de imagem e de ligação de dados pode ser gravada no CARS ou no ADRS.

Nota 5. — Para os helicópteros para os quais o pedido de certificação de tipo foi submetido a um Estado Contratante antes de 1 de janeiro de 2016, as especificações aplicáveis aos gravadores de voo à prova de colisão podem ser consultadas no EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Especificação de Desempenho Operacional Mínimo (MOPS) ou documentos equivalentes anteriores.

Nota 6. — Para os helicópteros cujo pedido de certificação de tipo seja submetido a um Estado Contratante em ou após 1 de janeiro de 2016, as especificações aplicáveis aos gravadores de voo protegidos contra impactos podem ser encontradas no EUROCAE ED-112A, Especificação Mínima de Desempenho Operacional (MOPS), ou documentos equivalentes.

Nota 7. — As especificações aplicáveis aos gravadores de voo ligeiros encontram-se no EUROCAE ED-155, Especificação Mínima de Desempenho Operacional (MOPS), ou documentos equivalentes.

Nota 8. — O Capítulo 1 contém requisitos para os Estados relativos à utilização de gravações de voz, imagem e/ou dados e transcrições.

1. Gravadores de dados de voo e sistemas de gravação de dados da aeronave

Nota: Os parâmetros a gravar estão listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

- (i) Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg, para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade seja emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2016, deverão estar equipados com um registador de dados de voo (FDR) que deverá registar pelo menos os primeiros 48 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

- (ii) Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 7.000 kg, ou com uma configuração de assentos para passageiros superior a dezanove, para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade seja emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 1989, deverão estar equipados com um registador de dados de voo (FDR) que deverá registar pelo menos os primeiros 30 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

- (iii) Recomendação — Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg, até e incluindo 7.000 kg, para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1989, devem estar equipados com um FDR que registe pelo menos os primeiros 15 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

- (iv) Todos os helicópteros com motor de turbina com massa máxima certificada à descolagem superior a 2.250 kg, até e incluindo 3.175 kg, relativamente aos quais o pedido de certificação de tipo tenha sido submetido a um Estado Contratante em ou após 1 de janeiro de 2018, devem estar equipados com:

a) Um FDR que registe pelo menos os primeiros 48 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4; ou

b) Um AIR ou AIRS Classe C que deverá registar, pelo menos, os parâmetros de trajetória de voo e de velocidade exibidos ao(s) piloto(s), conforme definido no Anexo 4, Tabela A4-3; ou

c) Um ADRS que deverá registar os primeiros 7 parâmetros listados na Tabela A4-3 do Anexo 4.

Nota: A expressão “o pedido de certificação de tipo foi submetido a um Estado Contratante” refere-se à data de pedido do Certificado de Tipo original para o tipo de helicóptero, e não à data de certificação de variantes específicas de helicóptero ou modelos derivados.

- (v) Recomendação: Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem de 3.175 kg ou menos, para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual seja emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2018, devem estar equipados com:

a) Um FDR que deverá registar, pelo menos, os primeiros 48 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4; ou

b) Um AIR ou AIRS de Classe C que deve registar, pelo menos, os parâmetros de trajetória de voo e de velocidade exibidos ao(s) piloto(s), conforme definido no Anexo 4, Tabela A4-3; ou

c) Um ADRS que deve registar os primeiros 7 parâmetros listados na Tabela A4-3 do Anexo 4.

Nota: A classificação AIR ou AIRS está definida em 4.1 do Anexo 4.

(vi) Todos os helicópteros com massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg para os quais o pedido de certificado de tipo for submetido a um Estado Contratante em ou após 1 de Janeiro de 2023 deverão estar equipados com um FDR capaz de registar pelo menos os primeiros 53 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

(vii) Recomendação — Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg, para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade for emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 2023, devem estar equipados com um FDR capaz de registar pelo menos os primeiros 53 parâmetros listados na Tabela A4-1 do Anexo 4.

2. Tecnologia de gravação Os FDR, ADRS, AIR ou AIRS não devem utilizar folha metálica de gravação, modulação de frequência (FM), filme fotográfico ou fita magnética.

3. Duração

Todos os FDR devem conservar a informação registada durante pelo menos as últimas 10 horas da sua operação.

310.04.E.240 Gravadores de voz da cabine e sistemas de gravação de áudio da cabine

1. Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 7.000 kg devem estar equipados com um gravador de voz da cabine (CVR). Para helicópteros não equipados com um registador de dados de voo (FDR), pelo menos a velocidade do rotor principal deve ser registada no CVR.

2. Recomendação — Todos os helicópteros com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual foi emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 1987 devem estar equipados com um CVR. Para helicópteros não equipados com um registador de dados de voo (FDR), pelo menos a velocidade do rotor principal deve ser registada no CVR.

3. Tecnologia de gravação

Os CVR e os sistemas de gravação de áudio da cabine (CARS) não devem utilizar fita magnética ou fio.

4. Duração

Todos os helicópteros que devem estar equipados com um CVR devem estar equipados com um CVR que conserve a informação gravadas durante, pelo menos, as últimas duas horas da sua operação.

310.04.E.245 Gravadores de ligação de dados

1. Todos os helicópteros para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade seja emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2016, que utilizem qualquer uma das aplicações de comunicação por ligação de dados referidas em 5.1.2 do Anexo 4 e que sejam obrigados a transportar um CVR, devem gravar as mensagens de comunicação por ligação de dados num gravador de voo à prova de colisão.

2. Todos os helicópteros para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2016 que são obrigados a transportar um CVR e que foram modificados em ou após 1 de janeiro de 2016 para utilizar qualquer uma das comunicações de ligação de dados referido em 5.1.2 do Anexo 4, devem gravar as mensagens de comunicação de ligação de dados num gravador de voo à prova de colisão a menos que o equipamento de comunicação de ligação de dados instalado esteja em conformidade com um projeto de tipo ou modificação de aeronave aprovada pela primeira vez antes de 1 de Janeiro de 2016.

Nota 1: Consulte a Tabela F-3 no Anexo F para obter exemplos de requisitos de gravação da comunicação de ligação de dados.

Nota 2: Um AIR de Classe B pode ser um meio para gravar mensagens de aplicações de comunicação de ligação de dados de e para os helicópteros quando não for prático ou for proibitivamente caro gravar estas

mensagens a partir de aplicações de comunicação de ligação de dados em FDR ou CVR.

Nota 3. — As “modificações da aeronave” referem-se às modificações para instalar o equipamento de comunicação de ligação de dados na aeronave (por exemplo, estrutural, cablagem).

Recomendação.— Todos os helicópteros para os quais o certificado individual de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2016, que são obrigados a transportar um CVR e que foram modificados em ou após 1 de janeiro de 2016 para utilizar qualquer uma das aplicações de comunicação de ligação de dados referido em 5.1.2 do Anexo 4, devem gravar as mensagens de comunicação de ligação de dados em um gravador de voo à prova de colisão.

3. Duração

A duração mínima da gravação deve ser igual à duração do CVR.

4. Correlação

A gravação do enlace de dados deve poder ser correlacionada com o áudio gravado a partir da cabine.

310.04.E.250 4.3.4 Gravadores de voo — geral

(1) Construção e instalação Os gravadores de voo devem ser construídos, localizados e instalados de forma a proporcionar a máxima proteção prática para as gravações, de modo a que a informação gravada possa ser preservada, recuperada e transcrita. Os gravadores de voo devem cumprir as especificações prescritas de resistência ao impacto e proteção contra incêndio.

(2) Os gravadores de voo não devem ser desligados durante o tempo de voo.

(3) Para preservar os registos dos gravadores de voo, estes devem ser desativados após o término do tempo de voo, após um acidente ou incidente. Os gravadores de voo não devem ser reativados antes do seu destino, conforme determinado de acordo com o Anexo 13.

Nota 1: A necessidade de remoção dos registos dos gravadores de voo da aeronave será determinada pela autoridade de investigação no Estado que conduz a investigação, tendo em conta a gravidade da ocorrência e as circunstâncias, incluindo o impacto na operação.

Nota 2. — As responsabilidades do operador em relação à conservação dos registos do gravador de voo constam do Secção II, Capítulo 9, 9.6.

4. Funcionamento contínuo

Devem ser realizadas verificações e avaliações operacionais das gravações dos sistemas de gravadores de voo para garantir o funcionamento contínuo dos gravadores.

Nota. — Os procedimentos para as inspeções dos sistemas de gravadores de voo são apresentados no Apêndice 4.

5. Documentação eletrónica dos gravadores de voo

Recomendação: A documentação relativa aos parâmetros do gravador de voo fornecida pelos operadores às autoridades de investigação de acidentes deve estar em formato eletrónico e ter em conta as especificações do setor.

Nota: As especificações do setor para a documentação relativa aos parâmetros do gravador de voo podem ser consultadas no ARINC 647A, Electronic Flight Recorder Documentation, ou documento equivalente.

310.04.E.255 4.4 INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTO PARA VOOS OPERADOS EM CONDIÇÕES VFR E IFR — DE DIA E DE NOITE

Nota: Os requisitos dos instrumentos de voo em pontos (1), (2) e (3) podem ser cumpridos por combinações de instrumentos ou por visores eletrónicos.

(1) Todos os helicópteros, quando operam de acordo com as regras de voo visual (VFR) durante o dia, devem estar equipados com:

a) Uma bússola magnética;

b) Um relógio preciso que indique o tempo em horas, minutos e segundos;

c) Um altímetro de pressão sensível;

d) Um indicador de velocidade aerodinâmica; e) quaisquer instrumentos ou equipamentos adicionais que possam ser prescritos pela autoridade competente.

(2) Todos os helicópteros, quando operam de acordo com as regras de voo visual (VFR) durante a noite, devem estar equipados com:

- (i) O equipamento especificado em ponto (1);
- (ii) Um indicador de atitude (horizonte artificial) para cada piloto necessário e um indicador de atitude adicional;
- (iii) Um indicador de derrapagem;
- (iv) Um indicador de rumo (giroscópio direcional);
- (v) Um indicador de taxa de subida e descida;
- (vi) Quaisquer instrumentos ou equipamentos adicionais que possam ser prescritos pela autoridade competente; e as seguintes luzes:
- (vii) As luzes exigidas pelo Anexo 2 para aeronaves em voo ou a operar na área de circulação de um heliporto;
- (v) Um indicador de derrapagem;
- (vi) Um indicador de atitude (horizonte artificial) para cada piloto necessário e um indicador de atitude adicional;
- (vii) Um indicador de rumo (giroscópio direcional);
- (viii) Um meio de indicar se a alimentação do giroscópio é adequada;
- (ix) Um meio de indicar na cabine de pilotagem a temperatura do ar exterior;
- (x) Um indicador de taxa de subida e descida;
- (xi) Um sistema de estabilização, a menos que tenha sido demonstrado à autoridade certificadora que o helicóptero possui, por natureza do seu design, uma estabilidade adequada sem tal sistema;

Nota: As características gerais das luzes estão especificadas no Anexo 8.

- (viii) Duas luzes de aterragem;
- (ix) Iluminação para todos os instrumentos e equipamentos indispensáveis à operação segura do helicóptero que sejam utilizados pela tripulação de voo;
- (x) Luzes em todos os habitáculos; e
- (xi) Uma lanterna por cada posto de trabalho do tripulante.

Recomendação — Uma das luzes de aterragem deve ser direcionável, pelo menos no plano vertical.

(3) Todos os helicópteros, quando operam de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR), ou quando o helicóptero não pode ser mantido na atitude desejada sem referência a um ou mais instrumentos de voo, devem estar equipados com:

- (i) Uma bússola magnética;
- (ii) Um relógio preciso indicando o tempo em horas, minutos e segundos;
- (iii) Dois altímetros de pressão sensíveis;
- (iv) Um sistema indicador de velocidade com meios para evitar avarias devido à condensação ou formação de gelo;

- (xii) Quaisquer instrumentos ou equipamentos adicionais que possam ser prescritos pela autoridade competente; e
- (xiii) Se operar durante a noite, as luzes especificadas em ponto (2)(ix)(xi)

(4) Todos os helicópteros, quando operam de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR), devem estar equipados com uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de geração de energia elétrica, com o objetivo de operar e iluminar, por um período mínimo de 30 minutos, um instrumento indicador de atitude (horizonte artificial), bem visível para o piloto comandante. A fonte de alimentação de emergência deve ser acionada automaticamente após a falha total do sistema principal de geração de energia elétrica e uma indicação clara deve ser dada no painel de instrumentos de que o(s) indicador(es) de atitude está(ão) a ser operado(s) por energia de emergência.

Recomendação — Um helicóptero, quando opera de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR) e que tenha uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3.175 kg, ou uma configuração máxima de lugares para passageiros superior a 9, deve ser equipado com um sistema de alerta de proximidade ao solo que tenha uma função de prevenção de colisão frontal com o terreno.

SUBPARTE 310-04.F.100 – CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO**310-04.F.105 Requisitos para ser portador de um Certificado de Operador Aéreo**

Nenhuma pessoa deve operar um serviço de helicóptero comercial ao menos que a pessoa seja portadora de um Certificado de Operador Aéreo e que esteja em conformidade com as disposições aplicáveis.

310-04.F.110 Candidatura para obtenção de um Certificado de Operador Aéreo e especificação de operações

(1) Uma candidatura para obtenção de um Certificado de Operador ou especificação de operações, deve ser dirigida a Autoridade Aeronáutica em modelo apropriado tal como prescrito no RACSTP Parte 310-04 e deve estar acompanhado dos devidos encargos tal como prescrito no RACSTP Parte 310.01.

(2) Cada candidatura submetida à luz do parágrafo (1) deve demonstrar que o candidato:

(a) Possui equipamento adequado, serviços e pessoal para operar o helicóptero para transporte aéreo comercial proposto;

(b) Possui uma estrutura de gestão organizacional aprovada capaz de disponibilizar a supervisão adequada ao pessoal operacional;

(c) Publicou num Manual de Operações um sistema de políticas e procedimentos que norteiam todas as actividades propostas;

(d) Possui um programa de segurança aprovado e adequado para a operação em curso; e

(e) É capaz de conduzir a operação de transporte aéreo de maneira segura e adequada e em completa conformidade com todas as regras e princípios aplicáveis.

(3) A submissão de uma candidatura à luz desta subparte não impõe nenhuma obrigação sobre a Autoridade Aeronáutica de emitir um Certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações até que lhe seja dado tempo razoável para rever a candidatura; e a candidatura tenha sido adjudicada de acordo com subsecção 310-04.F.115 destes regulamentos.

(4) Em conformidade com o parágrafo (2)(b), a estrutura de gestão deve consistir das seguintes posições

tal como aplicáveis ao tipo de operações propostas, devendo os incumbentes das mesmas ser aprovadas pela Autoridade Aeronáutica:

(a) Gestor de operações ou Director-Geral de Operações de Voo (DO ou DFO);

(b) Piloto Chefe;

(c) Supervisor dos Pilotos da Companhia;

(d) Director-Geral de Segurança;

(e) Director-Geral de Manutenção; e

(f) Director-Geral de Serviços de Cabine (onde aplicável).

(5) Onde são usados outros títulos de gestão para além daqueles indicados no parágrafo (4), o operador deve indicar nos seus manuais operacionais, onde os títulos da companhia correspondem as posições aqui referidas.

(6) A autoridade Aeronáutica pode aprovar as posições dos incumbentes nos proprietários de COA existentes e nomear incumbentes para novas candidaturas de COA, ou incumbentes recentemente indicados, desde que:

(a) O operador faça uma nomeação oficial para cada incumbente;

(b) O incumbente descarrega as suas responsabilidades para um nível satisfatório para o a Autoridade Aeronáutica;

(c) O incumbente indica através da assinatura do formulário de nomeação, a sua aceitação da responsabilidade indicada para a posição;

(d) a companhia, por meio de assinatura da nomeação, certifica a sua delegação ao nomeado, a autoridade para executar as responsabilidades associadas à posição; e

(e) A Autoridade Aeronáutica após revisão da nomeação estiver confiante de que o incumbente tem experiência, antecedentes e conhecimentos necessários para a posição a que é indicado.

310-04.F.115 Adjudicação da candidatura para um Certificado de Operador Aéreo

(1) Na consideração de uma candidatura referida na subsecção 310-04.F.110 a Autoridade Aeronáutica pode conduzir a investigação que julgar necessárias.

(2) Uma candidatura pode ser aprovada e o Certificado de Operador Aéreo emitido quando a Autoridade Aeronáutica for de opinião que todas as regras aplicáveis e padrões foram satisfeitos e que a emissão do Certificado de Operador Aéreo será no interesse do público.

(3) Se após revisão da candidatura a Autoridade Aeronáutica for de opinião que o candidato não reúne os requisitos, ele deve notificar o candidato sobre a sua decisão de não emitir o Certificado de Operador Aéreo, explanando:

(a) suas razões para a recusa;

(b) as acções correctivas e/ou, documentação suplementar para suporte adicional da candidatura; e

(c) o período de tempo que a Autoridade Aeronáutica tiver estabelecido para finalizar a candidatura, depois do qual a Autoridade Aeronáutica deve aprovar ou recusar a candidatura com base em qualquer nova informação recebida até a data da revisão.

(4) Um Certificado de Operador Aéreo deve ser emitido em formato apropriado tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04, sob condições sobre as quais a Autoridade Aeronáutica pode determinar.

(5) Quando a Autoridade Aeronáutica decidir recusar uma candidatura à luz do parágrafo(3) qualquer taxa paga para efeitos de candidatura pode ou não ser reembolsada por discrição da Autoridade Aeronáutica.

310-04.F.120 (Reservado)**310-04.F.125 Auditoria de certificação e regulamentar**

1. Uma candidatura para emissão de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir que um oficial autorizado realize inspecções e auditorias de segurança necessárias para verificar a validade da candidatura feita nos termos das subsecções 310-04.F.110 ou 310-04.F.115.

2. O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir a um oficial autorizado realizar as inspecções e auditorias de segurança que podem ser necessárias para determinar a observância dos requisitos necessários prescritos nesta Parte neste Regulamento.

310-04.F.130 Observância do Certificado de Operador Aéreo

(1) O detentor de um certificado de Operador Aéreo deve :

(a) Notificar a Autoridade Aeronáutica na forma prescrita no RACSTP Parte 310-04, antes de efectuar qualquer mudança aos aspectos particulares do certificado de Operador Aéreo;

(b) Exibir o Certificado de Operador Aéreo em local proeminente na base principal das operações e reproduzir tal Certificado de Operador Aéreo para e sob solicitação de qualquer inspector do INAC; e

(c) Não oferecer qualquer serviço excepto quando devidamente autorizado no COA ou Especificações Operacionais.

310-04.F.135 Registo de Certificados de Operador Aéreo

(1) A Autoridade Aeronáutica pode manter um registo de todos os certificados de Operador Aéreo emitidos nos termos das secções deste Regulamento.

(2) O registo deve conter os seguintes aspectos particulares:

(a) O nome completo e, se existir algum, o nome comercial do detentor do Certificado de operador Aéreo;

(b) O endereço postal do detentor de Certificado de Operador Aéreo;

(c) O número do certificado de Operador Aéreo emitido ao proprietário;

(d) Aspectos particulares do tipo de serviço aéreo para o qual o certificado de Operador Aéreo foi emitido;

(e) Aspectos particulares da categoria de helicóptero para o qual o Certificado de Operador Aéreo foi emitido; e

(f) A data na qual o Certificado de Operador Aéreo foi emitido.

(3) Os aspectos particulares referidos no parágrafo(2) devem ser guardados no registo dentro de sete dias a partir da data da emissão do Certificado de Operador Aéreo pela Autoridade Aeronáutica.

(4) O registo deve ser mantido em local seguro no gabinete da Autoridade Aeronáutica.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida pela Autoridade Aeronáutica, no acto de pagamento da taxa devida tal como prescrito no RACSTP Parte 119, a qualquer pessoa que tenha solicitado a cópia.

310-04.F.140 Conteúdo de um certificado de Operador Aéreo

(1) Cada certificado de operador aéreo deve conter a seguinte informação:

- (a) O número do Certificado de Operador Aéreo,
 - (b) O nome legal do operador aéreo e o endereço do negócio;
 - (c) A data e local da emissão do Certificado de Operador Aéreo, e uma declaração do período de validade de acordo com o a subsecção 310-04.F.120(1);
 - (d) As condições gerais anexas ao Certificado de Operador Aéreo; e
 - (e) As especificações operacionais que estabelecem a natureza, condições e limitações da operação de transporte aéreo proposta.
- (2) Cada Especificações Operacionais constituem anexo ao Certificado de Operador Aéreo e devem ter em conta, pelo menos os seguintes padrões técnicos operacionais e áreas de manutenção:
- (a) O endereço empresarial e número de telefone do operador aéreo;
 - (b) A localização específica do endereço físico do operador aéreo;
 - (c) A organização de operações de voo incluindo incumbentes aprovados;
 - (d) A organização de manutenção e de produção incluindo os incumbentes aprovados;

(e) As datas de aprovação dos manuais operacionais e técnicos;

(f) As categorias dos helicópteros de transporte aéreo comercial autorizados;

(g) As regiões de operações de voo;

(h) As regras de voo aplicáveis para a operação,

(i) As formas autorizadas de helicópteros de transporte aéreo comercial,

(j) Os tipos aprovados de helicópteros;

(k) As especificações de manutenção de cada helicóptero,

(l) A lista de helicópteros; e

(m) Qualquer outra autorização, restrição, limitação, desvios, ou isenção da Autoridade Aeronáutica determina a relevância da emissão do Certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 310-04.G.100 – OPERAÇÕES DE VOO

310-04.G.105 Rotas e áreas de operação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que a escala de serviço de operações de transporte aéreo público seja apenas realizadas nas rotas para as quais:

- (a) facilidades e serviços de terra, incluindo serviços meteorológicos, sejam fornecidos como adequados para a operação planeada;
 - (b) mapas e cartas apropriadas estão disponíveis; e
 - (c) quando um helicóptero mono-motor é usado, estão disponíveis superfícies que permitem a execução de uma segura descolagem forçada.
- (2) O operador deve garantir que as operações apenas são realizadas dentro dessas áreas e ao longo dessas rotas para as quais tenha sido obtido autorização e aprovação, ou rotas para as quais a autorização tenha sido dada.
- (3) O operador deve garantir que:

(a) O desempenho do helicóptero a usar, é adequado para se conformar com os requisitos de altitude mínima de voo; e

(b) O equipamento do helicóptero a usar, se conforma com os requisitos mínimos para a operação planeada.

(4) Antes de iniciar um voo, o piloto comandante deve estar familiarizado com todas as informações meteorológicas disponíveis relevantes para o voo pretendido.

(5) A preparação para um voo fora da vizinhança do local de partida e para todos os voos sob IFR, o piloto comandante deve proceder:

a) Um estudo dos boletins meteorológicos e previsões atuais disponíveis; e

b) O planeamento de um curso de ação alternativo para prever a eventualidade de o voo não poder ser concluído conforme planeado devido às condições meteorológicas.

Nota: Os requisitos relativos aos planos de voo constam dos parágrafos 91.F.100 do RACSTP Parte 91 e 421.3.3 do RACSTP Parte 421.

310-04.G.110 Estabelecimento de procedimentos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve:

(a) Estabelecer procedimentos e instruções, para cada tipo de helicóptero, contendo tarefas para o pessoal de terra e dos membros da tripulação para todos os tipos de operações quer em terra como em voo;

(b) Estabelecer um sistema de lista de verificação a ser usado pelos membros da tripulação de voo para todas as fases da operação sob condições normais, anormais e de emergência, para garantir que os procedimentos operativos do manual de operações são seguidos; e

(c) Garantir que os membros da tripulação de voo não realizem qualquer outra actividade durante as fases críticas do voo para além daquelas requeridas para a operação segura do helicóptero.

310-04.G.115 Controlo e supervisão operacionais

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve exercer o controlo operacional e esta-

belecer, manter um método aprovado de supervisão das operações de voo.

310-04.G.120 Competência do pessoal de operações

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que todo o pessoal indicado para, ou directamente envolvido, operações em terra e em voo, são correctamente instruídos, tenham demonstrado as suas capacidades nas suas tarefas particulares e estão conscientes das suas responsabilidades e o relacionamento dessas tarefas para a operação como um todo.

310-04.G.125 Uso dos serviços de tráfego aéreo

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que os serviços de tráfego aéreo são usados para todos os voos onde quer que eles estejam disponíveis.

310-04.G.130 Altitudes mínimas de voo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer altitudes mínimas de voo para todas as operações levadas à cabo de acordo com IFR e todas as escalas públicas de serviços de operações de transporte aéreo, assim como dos métodos para determinar essas altitudes mínimas de voo para todos os segmentos de rotas a sobrevoar que disponibilizam as necessárias licenças terrestres, tendo em conta as limitações operacionais referidas na secção 310-04.H.00

(2) O operador deve ter em conta, quando estabelece as altitudes mínimas de voo:

(a) A exatidão com a qual se pode determinar a posição do helicóptero;

(b) A probabilidade e imprecisões na indicação dos altímetros usados;

(c) As características do terreno ao longo das rotas nas áreas onde serão realizadas as operações;

(d) A probabilidade de encontrar condições meteorológicas desfavoráveis; e

(e) Possíveis imprecisões em cartas aeronáuticas.

(3) Ao se conformar com as disposições do parágrafo (2) o operador deve considerar:

(a) Correções para variações de temperatura e de pressão de valores padrão;

(b) Os requisitos de controlo de tráfego aéreo; e

(c) Quaisquer contingências passíveis de ocorrer ao longo da rota planeada.

310-04.G.135 Operações mínimas de heliportos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer operações mínimas de heliportos de acordo com as disposições dos parágrafos (2) e (3) e em conjunto com as cartas de aproximação por instrumento e de aterragem para cada heliporto e aeródromo a ser usado quer como de destino assim como alternante.

(2) O operador deve estabelecer operações mínimas de heliportos para cada heliporto e aeródromo a ser usado, o qual não deve ser inferior do que os valores tal como prescrito no documento RACSTP Partes 310-04 neste regulamento.

(3) As operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador não devem ser inferiores às de quaisquer operações mínimas de heliportos estabelecidas pela autoridade do Estado no qual o heliporto em alusão está localizado: Dado que essa autoridade aprova essas baixas operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador, devem ser aplicadas as baixas operações mínimas de heliporto.

(4) Mínimos operacionais do heliporto ou local de pouso.

(a) O Estado do Operador deverá exigir que o operador estabeleça mínimos operacionais para cada heliporto ou local de pouso a ser utilizado nas operações e deverá aprovar o método de determinação de tais mínimos. Tais mínimos não deverão ser inferiores a quaisquer mínimos que possam ser estabelecidos para tais heliportos ou locais de pouso pelo Estado do Aeródromo, exceto quando especificamente aprovados por esse Estado.

Nota: Esta Norma não exige que o Estado do Aeródromo estabeleça mínimos operacionais.

(b) O Estado do Operador deverá autorizar crédito(s) operacional(is) para operações com aeronaves avançadas. Quando o crédito operacional se referir a operações com baixa visibilidade, o Estado do Operador deverá emitir uma aprovação específica. Tais autoriza-

ções não deverão afetar a classificação do procedimento de aproximação por instrumentos.

Nota 1: O crédito operacional inclui:

a) Para fins de proibição de aproximação (310-04.G.135) ou considerações de despacho, um mínimo abaixo dos mínimos operacionais do heliporto ou local de pouso;

b) Redução ou satisfação dos requisitos de visibilidade; ou

c) Exigir menos instalações terrestres, compensadas por capacidades aéreas.

Nota 2 — Orientações sobre crédito operacional e como expressá-lo nas especificações operacionais da aeronave estão contidas no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc. 9365).

Nota 3 — Informações sobre um HUD ou displays equivalentes, incluindo referências aos documentos da RTCA e da EUROCAE, estão contidas no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc. 9365).

Nota 4 — Sistema de pouso automático — helicóptero é uma aproximação automática que utiliza sistemas embarcados que fornecem controle automático da trajetória de voo até um ponto alinhado com a superfície de pouso, a partir do qual o piloto pode fazer a transição para um pouso seguro por meio da visão natural, sem o uso do controle automático.

(c) Ao emitir uma aprovação específica para o crédito operacional, o Estado do Operador deve garantir que:

a) A aeronave atenda aos requisitos de certificação de aeronavegabilidade apropriados;

b) As informações necessárias para o desempenho eficaz das tarefas da tripulação durante a operação estejam devidamente disponíveis para ambos os pilotos; quando o número de tripulantes especificado no manual de operações for superior a um;

c) O operador tenha realizado uma avaliação de risco de segurança das operações suportadas pelo equipamento;

d) O operador tenha estabelecido e documentado os procedimentos normais e anormais e a MEL (Lista de Equipamentos Mínimos);

e) O operador estabeleceu um programa de treinamento para os membros da tripulação de voo e pessoal relevante envolvido na preparação do voo;

f) O operador estabeleceu um sistema para coleta de dados, avaliação e monitoramento de tendências para operações de baixa visibilidade para as quais haja crédito operacional; e

g) O operador instituiu procedimentos apropriados em relação à manutenção da aeronavegabilidade (manutenção e reparo) práticas e programas.

Nota 1.— As orientações sobre avaliações de risco de segurança estão contidas no Manual de Gerenciamento de Segurança (Doc 9859).

Nota 2.— As orientações sobre aprovações operacionais estão contidas no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc 9365).

(d) Para operações com crédito operacional com mínimos acima daqueles relacionados a operações de baixa visibilidade, o Estado do Operador deverá estabelecer critérios para a operação segura da aeronave.

Nota.— As orientações sobre crédito operacional para operações com mínimos acima daqueles relacionados a operações de baixa visibilidade estão contidas no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc 9365). 2.2.8.2 O Estado do Operador deverá exigir que, ao estabelecer os mínimos operacionais para cada heliporto ou local de pouso que se aplicarão a qualquer operação específica, o operador leve em consideração:

a) O tipo, o desempenho e as características de manuseio do helicóptero e quaisquer condições ou limitações indicadas no manual de voo;

b) A composição da tripulação de voo, sua competência e experiência;

c) As características físicas do heliporto e a direção de aproximação;

d) A adequação e o desempenho dos auxílios visuais e não visuais disponíveis no solo;

e) O equipamento disponível no helicóptero para fins de navegação, aquisição de referências visuais e/ou controle da trajetória de voo durante a aproximação, pouso e arremetida;

f) Os obstáculos nas áreas de aproximação e arremetida e a altitude/altura de segurança para os procedimentos de aproximação por instrumentos;

g) Os meios utilizados para determinar e relatar as condições meteorológicas;

h) Os obstáculos nas áreas de subida e as margens de segurança necessárias;

i) As condições prescritas nas especificações operacionais; e

j) Quaisquer mínimos que possam ser promulgados pelo Estado do Aeródromo.

(e) As operações de aproximação por instrumentos devem ser classificadas com base nos mínimos operacionais mais baixos projetados, abaixo dos quais uma operação de aproximação só deve ser continuada com a referência visual necessária, conforme segue:

a) Tipo A: uma altura mínima de descida ou altura de decisão igual ou superior a 75 m (250 pés); e

b) Tipo B: altura de decisão inferior a 75 m (250 pés). As operações de aproximação por instrumentos do Tipo B são categorizadas como:

1) Categoria I (CAT I): altura de decisão não inferior a 60 m (200 pés) e com visibilidade não inferior a 800 m ou alcance visual da pista não inferior a 550 m;

2) Categoria II (CAT II): altura de decisão inferior a 60 m (200 pés), mas não inferior a 30 m (100 pés) e alcance visual da pista não inferior a 300 m; e

3) Categoria III (CAT III): altura de decisão inferior a 30 m (100 pés) ou sem altura de decisão e alcance visual da pista inferior a 300 m ou sem limitações de alcance visual da pista.

Nota 1.— Quando a altura de decisão (DH) e o alcance visual da pista (RVR) se enquadram em diferentes categorias de operação, a operação de aproximação por instrumentos será conduzida de acordo com os requisitos da categoria mais exigente (por exemplo, uma operação com DH na faixa da CAT III, mas com RVR na faixa da CAT II, seria considerada uma opera-

ção CAT III ou uma operação com DH na faixa da CAT II, mas com RVR na faixa da CAT I, seria considerada uma operação CAT II). Isso não se aplica se o RVR e/ou a DH tiverem sido aprovados como créditos operacionais.

Nota 2.— A referência visual necessária significa que uma seção dos auxílios visuais ou da área de aproximação deve ter estado visível por tempo suficiente para que o piloto tenha feito uma avaliação da posição da aeronave e da taxa de mudança de posição, em relação à trajetória de voo desejada. No caso de uma operação de aproximação circular, a referência visual necessária é o ambiente da pista.

Nota 3.— As orientações sobre a classificação de aproximação, no que se refere às operações de aproximação por instrumentos, procedimentos, pistas e sistemas de navegação, estão contidas no Manual de Operações em Condições Meteorológicas (Doc 9365).

(f) O Estado do Operador deverá emitir uma aprovação específica para operações de aproximação por instrumentos em baixa visibilidade,

que só poderão ser realizadas quando as informações de RVR forem fornecidas.

Nota.— As orientações sobre operações em baixa visibilidade estão contidas no Manual de Operações em Condições Meteorológicas (Doc 9365).

(g) Para decolagem em baixa visibilidade, o Estado do Operador deverá emitir uma aprovação específica para o RVR mínimo de decolagem.

Nota.— Em geral, a visibilidade para decolagem é definida em termos de RVR. Uma visibilidade horizontal equivalente também pode ser usada.

(h) Recomendação — Para operações de aproximação por instrumentos, os mínimos operacionais do heliporto ou local de pouso abaixo de 800 m de visibilidade não devem ser autorizados, a menos que sejam fornecidas informações de RVR ou uma medição ou observação precisa da visibilidade.

Nota — Orientações sobre a precisão operacionalmente desejável e atualmente alcançável de medição ou observação são fornecidas no Anexo 3, Anexo B.

(i) se necessário, condições de nuvens.

Nota.— Para orientações sobre a aplicação de uma técnica de voo de aproximação final de descida conti-

nua (CDFA) em procedimentos de aproximação de não precisão, consulte o PANS-OPS (Doc 8168) Volume I, Parte II, Seção 5.

(j) Os mínimos operacionais para operações de aproximação por instrumentos 3D usando procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser determinados estabelecendo uma altitude de decisão (DA) ou altura de decisão (DH) e a visibilidade mínima ou RVR.

310-04.G.140 Operações no alto mar

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que, no caso de voos sobre água:

(a) Seja mantido contacto por rádio com a sua base em terra ou outra estação de monitoramento de voo;

(b) Um complemento total da tripulação para operar o helicóptero e o seu equipamento de segurança sob condições normais e de emergência; e

(c) O helicóptero seja equipado para voos sob água nos termos destes regulamentos.

(2) No caso de um helicóptero de motor de movimento alternativo simples:

(a) Os voos devem ser limitados a cinco milhas náuticas em direcção ao mar para a base e terra;

(b) Não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC, e nenhum voo deve iniciar se o mesmo não pode ser finalizado pelo menos uma hora antes da última luz; e

(c) Um helicóptero de retaguarda ou uma aeronave de resgate, que é correctamente operada e equipada para operações de resgate no ar e no mar e que é totalmente operacional, deve ficar em stand-by na base em terra com equipamentos de sobrevivência e de resgate à bordo, adequado para o esgate de passageiros e da tripulação do helicóptero para a qual está em standby.

(3) No caso de um helicóptero mono-motor turbina-

(a) Os voos devem ser limitados a 50 milhas náuticas em direcção ao mar a partir da base em terra;

(b) Não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC;

(c) Para voos sobre água a partir das cinco até as 15 milhas náuticas, transportam-se pequenos barcos a remos suficientes para sobrevivência por forma a que sejam instantaneamente acessíveis à altura da corrente de água; e

(d) Para voos sobre água superiores à 15 milhas náuticas um helicóptero de retaguarda ou aeronave de resgate, tal como prescrito no parágrafo (2)(c) deve estar a disposição para efeitos de busca e salvamento.

(4) No caso de helicópteros multi-motor, o operador deve se conformar com as disposições do parágrafo(1) e paralelamente, se o voo tiver que ser feito à noite ou sob IMC deve assegurar que:

(a) O helicóptero seja equipado para operações IFR; e

(b) Disponibilidade de áreas funcionais ou sinais de ajuda à navegação à bordo.

(5) Para efeitos deste regulamento ‘base em terra’ deve significar o local a partir do qual o voo sobre água começou ou é suportado.

310-04.G.145 Fumar no helicóptero

Nenhuma pessoa deve fumar à bordo de um helicóptero registrado em território de São Tomé e Príncipe.

310-04.G.150 Política de abastecimento de combustível

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer uma política de abastecimento para efeitos de planificação do voo e de re-planificação em voo tendo em vista garantir que todos os voos levam combustível suficiente para a operação planeada e reserve de combustível para cobrir possíveis desvios da operação planeada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação do voo é somente baseada em:

(a) Procedimentos, tabelas ou gráficos que contêm ou derivam de manuais de operações ou dados específicos e actualizados do helicóptero; e

(b) As condições operacionais sob as quais o voo será realizado, incluindo:

(i) dados realísticos do consumo de combustível do helicóptero;

(ii) massas antecipadas;

(iii) condições meteorológicas esperadas; e

(iv) procedimentos e restrições ao serviço de tráfego aéreo.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo do combustível usado necessário para o voo desse helicóptero inclui:

(a) combustível para taxiamiento;

(b) combustível para viagem;

(c) reserva de combustível consistindo de:

(i) Combustível de contingência tal como prescrito no documento RACSTP Parte 310-04;

(ii) combustível alternante, caso se requeira um destino alternante;

(iii) reserva final de combustível; e

(iv) combustível adicional, caso assim seja solicitado pelo tipo de operação; e

(d) Combustível extra, se assim for solicitado pelo piloto-comandante.

(4) O operador deve assegurar que procedimentos de replanificarão em voos para o cálculo do combustível usado quando o voo tem que proceder ao longo duma rota ou para qualquer outro destino diferente do originalmente planeado inclui:

(a) Combustível de viagem para o resto do voo;

(b) Combustível de reserva consistindo de:

(i) Combustível de contingência;

(ii) Combustível alternante, caso se requeira um destino alternante, incluindo a selecção do heliporto de partida como destino alternante;

(iii) Reserva final de combustível; e

(iv) Combustível adicional, se assim for solicitado pelo tipo de operação; e

(c) Combustível extra, caso assim seja solicitado pelo piloto-comandante.

310-04.G.155 Abastecimento de combustível e de óleo**Abastecimento de Combustível e óleo**

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer que é levado à cabo um procedimento para garantir que seja realizado em voo a verificação e gestão do combustível.

(2) É proibido o abastecimento de helicópteros aquecidos/quentes.

(3) Todos os helicópteros. Um voo não deve ser iniciado a menos que, tendo em conta as condições meteorológicas e quaisquer atrasos previstos durante o voo, o helicóptero transporta combustível e óleo suficientes para garantir que pode concluir o voo em segurança. Além disso, deve ser mantida uma reserva para contingências.

(4) Operações VFR. O combustível e o óleo transportados para cumprir o disposto em ponto (3) devem, no caso de operações VFR, ser, pelo menos, a quantidade necessária para permitir que o helicóptero:

a) Voar até ao local de aterragem para o qual o voo está planeado;

b) Disponha de combustível de reserva final para voar posteriormente por um período de 20 minutos à velocidade de melhor alcance; e

c) Disponha de uma quantidade adicional de combustível para suprir o aumento do consumo na ocorrência de qualquer uma das potenciais contingências especificadas no manual de operações pelo operador.

(4) Operações IFR. O combustível e o óleo transportados para cumprir o disposto em ponto (3) devem, no caso de operações IFR, ser: no mínimo a quantidade necessária para permitir que o helicóptero:

(i) Quando não for necessário um aeroporto alternativo, nos termos de voar e executar uma aproximação no heliporto ou local de aterragem para o qual o voo está planeado e, posteriormente, tenha:

a) Combustível de reserva final para voar 30 minutos à velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima do heliporto ou local de aterragem de destino em condições de temperatura pa-

drão, e para realizar a aproximação e a aterragem; e

b) Uma quantidade adicional de combustível para suprir o aumento do consumo na ocorrência de qualquer das possíveis contingências especificadas no manual de operações pelo operador.

(ii) Quando for necessário um aeródromo alternativo, voar e executar uma aproximação, e uma arremetida, no heliporto ou local de aterragem para o qual o voo está planeado, e posteriormente:

a) Voar e executar uma aproximação no aeródromo alternativo especificado no plano de voo; e depois

b) Ter combustível de reserva final para voar durante 30 minutos à velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima do aeródromo alternativo em condições padrão de temperatura, e realizar a aproximação e a aterragem; e

c) Dispor de uma quantidade adicional de combustível para suprir o aumento do consumo na ocorrência de qualquer uma das potenciais contingências especificadas no manual de operações pelo operador.

(iii) Quando não exista heliporto ou local de aterragem alternativo disponível, (por exemplo, se o destino for isolado), o helicóptero deverá transportar combustível suficiente para voar até ao destino planeado e posteriormente, por um período que, com base em considerações geográficas e ambientais, permita uma aterragem segura.

(6) No cálculo do combustível e do óleo necessários em ponto (3), devem ser considerados, no mínimo, os seguintes fatores:

a) Previsão das condições meteorológicas;

b) Rotas de controlo de tráfego aéreo e atrasos previstos;

c) Para voo IFR, uma aproximação por instrumentos no heliporto de destino, incluindo uma arremetida;

d) Os procedimentos prescritos no manual de operações para a perda de pressurização, quando aplicável, ou falha de um motor durante o voo; e

e) Quaisquer outras condições que possam atrasar a aterragem do helicóptero ou aumentar o consumo de combustível e/ou óleo.

Nota: Nada em 310.04G.155 impede a alteração de um plano de voo em voo para replanear o voo para outro heliporto, desde que os requisitos de 310.04.G.155 possam ser cumpridos a partir do ponto em que o voo foi replaneado.

(7) Utilização de combustível após o início do voo para fins diferentes dos originalmente previstos durante o planeamento pré-voo exigirá uma reanálise e, se aplicável, um ajuste da operação planeada.

Reabastecimento com passageiros a bordo ou rotores rotativos

Nota: Exceto quando indicado de outra forma, todas as disposições relativas ao reabastecimento de helicópteros referem-se a operações que utilizam combustíveis de aviação. Consulte ponto (12), para obter restrições específicas para AVGAS/combustíveis de corte largo.

(8) Um helicóptero não deve ser reabastecido, com os rotores parados ou a rodar, quando:

a) Os passageiros estiverem a embarcar ou a desembarcar; ou

b) Quando o oxigénio estiver a ser repostado.

(9) Quando o helicóptero for reabastecido com passageiros a bordo, com os rotores parados ou a rodar, deverá ser devidamente servido por pessoal qualificado em número suficiente, pronto a iniciar e dirigir uma evacuação do helicóptero pelos meios mais práticos, seguros e rápidos disponíveis. Para isso:

a) A tripulação de voo deverá garantir que os passageiros são informados sobre as ações a tomar caso ocorra um incidente durante o reabastecimento;

b) Uma comunicação bidirecional constante deverá ser mantida pelo sistema de intercomunicação do helicóptero ou outro meio adequado entre a equipa de terra que supervisiona o reabastecimento e o pessoal qualificado a bordo do helicóptero; e

Nota: Deve-se ter cuidado ao utilizar rádios para este fim devido ao potencial de correntes parasitas e tensões induzidas por rádio.

c) Durante um procedimento de paragem de emergência, a tripulação de voo deve garantir que qualquer pessoa ou passageiro fora do helicóptero esteja fora da área do rotor.

(10) O operador deve estabelecer procedimentos e especificar as condições em que tal reabastecimento pode ser efectuado.

(11) Recomendação — Para além dos requisitos do ponto (9), os procedimentos operacionais devem especificar que, pelo menos, sejam tomadas as seguintes precauções:

a) As portas do lado do helicóptero destinado ao reabastecimento permaneçam fechadas sempre que possível, a menos que sejam as únicas saídas adequadas;

b) As portas do lado oposto ao reabastecimento permaneçam abertas, se o tempo o permitir, a menos que seja especificado de outra forma pelo RFM;

c) Os equipamentos de combate a incêndios de escala apropriada estejam posicionados de forma a estarem imediatamente disponíveis em caso de incêndio;

d) Se for detetada a presença de vapor de combustível no interior do helicóptero, ou se surgir qualquer outro risco durante o reabastecimento, o reabastecimento deve ser interrompido imediatamente;

e) A área do solo ou do convés sob as saídas destinadas à evacuação de emergência deve ser mantida desimpedida;

f) Os cintos de segurança devem ser desatados para facilitar a saída rápida; e

g) Com os rotores a rodar, apenas os passageiros em movimento devem permanecer a bordo.

(12) Um helicóptero não deve ser reabastecido com AVGAS (gasolina de aviação) ou combustível de corte largo ou uma mistura destes tipos de combustível, quando a bordo existam passageiros.

(13) Um helicóptero não deve ser desabastecido em qualquer momento quando:

a) Houver passageiros a bordo; ou

b) Os passageiros estiverem a embarcar ou a desembarcar; ou

c) O oxigénio estiver a ser reabastecido.

Nota 1. — As disposições relativas ao reabastecimento de aeronaves constam do Anexo 14, Volume I, e as orientações sobre práticas seguras de reabastecimento constam do Manual de Serviços Aeroportuários (Doc 9137), Partes 1 e 8.

Nota 2. — São necessárias precauções adicionais ao reabastecer com outros combustíveis que não o querosene de aviação ou quando o reabastecimento resulta numa mistura de querosene de aviação com outros combustíveis de turbinas de aviação, ou quando é utilizada uma linha aberta.

310-04.G.160 Aproximação por instrumentos e procedimentos de partida

(1) O operador do helicóptero de transporte aéreo comercial pode implementar outros procedimentos de aproximação por instrumentos de partida e para além dos procedimentos de aproximação por instrumentos e de partida referidos na subsecção 91.H.655 se solicitado: desde que esses procedimentos tenham sido aprovados:

(a) Pela Autoridade do Estado no qual o heliporto ou aerodromo a usar, é localizado; e

(b) Pela Autoridade Aeronáutica.

310-04.G.165 Procedimentos para eliminação de barulho

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos operativos para eliminação do barulho.

(2) Procedimentos de subida de descolagem para supressão do barulho especificado pelo operador para qualquer um dos tipos de helicóptero deve ser o mesmo para todos os heliportos e aeródromos.

310-04.G.170 Transporte de crianças e de infantes

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que um bebé apenas é transportado quando devidamente protegido por um mecanismo restritivo para crianças ou nos braços ou na aba de um passageiro adulto ou num berço aéreo de criança: desde que, no caso de um berço de criança, o mesmo é:

(a) Preso por forma a prevenir que o mesmo se movimente como resultado das máximas acelerações que se esperam durante o voo; e

(b) Fixo com um mecanismo restritivo por forma a garantir que o bebé não seja cuspidado do seu berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(2) Um operador deve assegurar que são tomadas todas as precauções para garantir que, no momento em que se exigir o aperto do cinto de segurança durante o voo, o bebé transportado no berço estará protegido por um mecanismo restritivo por forma a que não seja cuspidado do berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(3) Os bebés não devem estar sentados a frente de saídas.

(4) Bebés não devem ser transportados por trás de uma divisória a menos que um mecanismo restritivo para crianças esteja sendo usado durante as fases críticas do voo e durante turbulências.

(5) Berços para crianças não devem ser usados durante as fases críticas do voo.

(6) Berços para crianças não devem estar posicionados de forma a que previnam ou obstruam o movimento de passageiros adjacentes ou bloqueiam as saídas.

(7) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba de um passageiro, onde se exige o uso de cinto de segurança, deve ser apertado em redor do passageiro que transporta o bebé e não em volta do bebé.

(8) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba do passageiro, o nome do bebé deve constar, entre parênteses, na lista de passageiros com o nome do passageiro que o acompanha ou assiste.

(9) Qualquer bebé pode se sentar num assento do tipo carrinho para bebé, aprovado para uso em helicóptero, desde que seja protegido pelo assento do helicóptero.

(10) Um assento do tipo carrinho para bebé referido no subregulamento (9) não deve estar localizado na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo a saída de emergência.

310-04.G.175 Transporte de pessoas portadoras de deficiência

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos, incluindo de identificação, posição do assento e de tratamento em caso de emergência, para o transporte de pessoas portadoras de deficiência.

(2) O operador deve garantir que:

(a) o piloto-comandante do helicóptero é notificado quando uma pessoa portadora de deficiência é transportada à bordo;

(b) a pessoa portadora de deficiência não se senta no helicóptero na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo de uma saída de emergência;

(c) demonstrações e explicações individuais sobre os procedimentos de segurança são dados a pessoas portadoras de deficiência e para sua assistência, adequados às necessidades especiais dessa pessoa; e

(d) a pessoa que dá as explicações deve averiguar sobre a melhor maneira de assistir a pessoa portadora de deficiência por forma a evitar pô-lo em pânico ou ofender ao passageiro.

(3) No caso de transporte de um passageiro em maca no helicóptero:

(a) a maca deve ser protegida nesse helicóptero por forma a evitar que a mesma se movimente como resultado das máximas acelerações passíveis de ocorrer no voo e num incêndio de emergência ou em correntezas;

(b) o paciente deve ser protegido por um compartimento aprovado para a maca ou estrutura do helicóptero; e

(c) um assistente deve acompanhar cada paciente em maca.

(4) não podem ser transportados no helicóptero pessoas com distúrbios mentais ao menos que:

(a) acompanhadas por um assistente; e

(b) tenha sido emitido um certificado médico por um médico certificando a capacidade dessa pessoa com distúrbios mentais de ser aero-transportada, e confirmando a não existência de risco de violência por parte dessa pessoa.

(5) O operador apenas deve levar à cabo o transporte de pessoas portadoras de doenças mentais, que, de acordo com o seu historial médico pode se tornar violento, depois de obter permissão especial da Autoridade Aeronáutica por parte do operador.

(6) O passageiro com perna engessada ou prótese pode viajar desacompanhado desde que estejam em condições de cuidar de si próprio.

(7) A prótese afectada ou meios de ajuda (próteses) do passageiro referido no parágrafo (6), não devem obstruir nenhum corredor ou mesmo saídas ou equipamento de emergência.

(8) Se o passageiro com perna engessada ou prótese não pode cuidar de si próprio, então, ele deve estar acompanhado por um assistente.

310-04.G.180 Limitações no transporte de infantes, crianças e pessoas portadoras de deficiência

(1) O número máximo de pessoas portadoras de deficiência, menores desacompanhado ou a combinação de pessoas portadoras de deficiência e menores não-acompanhados que podem ser transportados pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial, é limitado a um para uma capacidade de 20 unidades.

(2) Pelo menos um assistente deve ser transportado para todos os passageiros portadores de deficiência ou menores não acompanhados e esse assistente deve ser responsável pela segurança desses menores.

(3) O operador pode estabelecer outros procedimentos para além dos referidos nos parágrafos (1)(2), para o transporte de bebés, crianças e pessoas portadoras de deficiência dado que esses procedimentos:

(a) não põem em perigo a segurança da aviação; e

(b) são aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

310-04.G.185 Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou prisioneiros

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos para o transporte de pessoas inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia como forma de garantir a segurança do helicóptero e dos seus ocupantes.

(2) O piloto-comandante do helicóptero deve ser notificado pelo operador antes da partida, do transporte

intencionado e as razões do transporte, de qualquer pessoa referida no parágrafo (1).

(3) Para efeitos deste regulamento, “passageiros inadmissíveis” significa qualquer pessoa que não é elegível para entrar à bordo de um helicóptero e inclui aquelas pessoas que não estão em poder de um bilhete de passagem válido, passaporte ou visto.

310-04.G.190 Transporte de bagagem

(1) O operador de helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos adequados para garantir que apenas essas bagagem de mão é transportada dentro da cabine de passageiros uma vez poder ser armazenada de forma adequada e segura.

(2) Os requisitos mínimos para os procedimentos referidos no parágrafo (1) devem ser tal como os prescritos no RACSTP Parte 310-04.

310-04.G.195 Protecção da cabine de passageiros e da cozinha/galé

(1) Antes da decolagem e da aterragem e onde se mostrar necessário no interesse da segurança, o piloto-comandante de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que:

(a) todo o equipamento, bagagem e artigos soltos na cabine do helicóptero, incluindo itens para serviços de atendimento quer dos membros da tripulação como dos passageiros assim como os seus pertences, são correctamente protegidos e armazenados por forma a evitar a possibilidade de injúria as pessoas ou a destruição do helicóptero em consequência do movimento desses artigos causados por turbulências durante o voo de acelerações ou manobras pouco usuais; e

(b) todos os corredores, vias de passagem saídas e trajetórias de escape estão livres de obstruções.

(2) Todos os artigos sólidos devem ser guardados em áreas aprovadas para armazenamento no helicóptero, a todo o momento que o sinal de apertar cinto de segurança estiver acesso ou quando assim instruído pelo piloto-comandante desse helicóptero.

(3) Para os propósitos do parágrafo(2), “áreas aprovadas de armazenamento” significa armazenamento:

(a) so o assento do passageiro; ou

(b) em local trancado, sob a cabeça ou outro, de acordo com a indicação de limitação de peso do compartimento.

(4) Nenhuma decolagem ou aterragem deve ser iniciada pelo piloto-comandante do helicóptero, ao menos que este tenha sido informado sobre as condições de segurança da cabine.

310-04.G.200 Serviços ao passageiro

(1) Excepto quando em uso, todos os itens disponíveis para serviço ao passageiro, incluindo recipientes para comida, garrafas térmicas e bandejas, devem ser transportadas nas respectivas embalagens e protegidas de possíveis movimentos passíveis de causar dano a pessoas ou estragos no helicóptero de transporte aéreo comercial.

(2) Todos os itens referidos no parágrafo (1) devem ser armazenados durante a decolagem e aterragem ou durante situações de emergência assim como sob orientação directa do piloto-comandante do helicóptero.

(3) Nenhum item referidos no parágrafo (1) que não possam ser acomodados nos locais de armazenamento referidos no parágrafo (1), devem ser admitidos na cabine do helicóptero.

(4) Protecção da cabine devem ser finalizadas pela tripulação de cabine antes de iniciar a aproximação para aterragem do helicóptero.

(5) Se os serviços ao passageiro forem disponibilizados enquanto o helicóptero estiver em terra, nenhum equipamento de serviço de passageiro deve obstruir os corredores ou saídas do helicóptero.

310.04.G.205 Incidentes e imperfeições

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer inspecções e procedimentos de prestação de contas adequados para garantir que os equipamentos com imperfeições são reportados ao piloto-comandante do helicóptero antes da decolagem.

(2) Os procedimentos referidos no parágrafo (1) devem incluir o relatório para a divisão de segurança do operador de todos os incidentes ou as limitações excessivas passíveis de ocorrer enquanto a tripulação embarca no helicóptero e quando se encontrar equipamentos com defeitos à bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no parágrafo (2), a divisão de segurança do operador irá compor um relatório e submetê-lo, mensalmente, à Autoridade Aeronáutica.

310.04.G.210 Procedimentos em voo

(1) Operação mínima de heliporto:

(a) Um voo não deve continuar na direcção do heliporto em que pretende aterrar, ao menos que a última e mais recente informação disponível indicar que a hora prevista de chegada, pode ser efectuada uma aterragem nesse heliporto, ou pelo menos num heliporto alternante, em conformidade com as operações mínimas estabelecidas; e

(b) Excepto no caso de emergência, um helicóptero não deve continuar a sua aproximação para aterragem em qualquer heliporto para além do ponto no qual os limites das operações mínimas especificadas para esse poderão ser infringidas.

(2) Quaisquer outras condições perigosas de voo encontradas, para além daquelas associadas às condições meteorológicas, devem ser reportadas, o mais rapidamente possível, às estações aeronáuticas adequadas. Os relatórios daí resultantes devem fornecer esses detalhes uma vez serem pertinentes para a segurança de outras aeronaves.

(3) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem estar nas suas estações durante a descolagem e a aterragem.

(4) Em rota:

(a) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem permanecer nas suas estações excepto quando a sua ausência é necessária para o desempenho de tarefas relacionadas com a operação do helicóptero ou para necessidades fisiológicas;

(b) Todos os membros das tripulações de cabine devem manter os seus cintos apertados enquanto estiverem nas suas estações; e

(c) Qualquer membro da tripulação de cabine ocupando a assento do piloto, deve manter a armadura de segurança apertada durante as fases de descolagem e de aterragem; todos os outros membros da tripulação devem manter as suas armaduras de segurança apertadas durante as fases de descolagem e de aterragem ao me-

nos que a presilha para os membros interfira com o desempenho das suas tarefas, devendo, nestes casos, desapertar a presilha, mas manter o cinto de segurança apertado.

310.04.G.215 Preparação do voo

(1) O voo não deve iniciar até que os formulários de preparação de voo tenham sido preenchidos, certificando de que o piloto-comandante confirmou que:

(a) O helicóptero está apto a voar com segurança;

(b) Os instrumentos e equipamentos prescritos na secção 310-04.E.000, para o tipo particular da operação a levar à cabo, estão instalados e são suficientes para o voo;

(c) Uma liberação de manutenção tal como prescrito na secção 310-04.D.000 foi emitida respeitante ao helicóptero;

(d) O peso do helicóptero e a localização do centro de gravidade são tais que o voo pode ser realizado com segurança, tendo em conta as condições esperadas de voo;

(e) Qualquer carga transportada é correctamente distribuída e protegida com segurança;

(f) Foi feita uma supervisão, verificando as limitações operativas; e

(g) Foi finalizado um plano operacional de voo para o voo intencionado. O plano operacional de voo deve ser aprovado e assinado pelo piloto-comandante e, onde for aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo/ despachante de voo, e uma cópia deve ser arquivada com o operador ou um agente designado, ou, se esses procedimentos não forem possíveis, a cópia deve ser deixada com a autoridade do heliporto ou em registo em local adequado no ponto de partida.

(2) Para o voo a realizar de acordo com as regras de instrumento de voo, pelo menos um alternante adequado deve ser especificado no plano operacional de voo e no plano de voo, a menos que:

(a) A duração do voo e as condições meteorológicas prevalecentes são tais que existe uma certeza razoável de que, no horário estimado para a chegada no heliporto da aterragem pretendida, e por um período razoável antes e depois desse tempo, a aproximação e aterragem

pode ser feita sob condições meteorológicas visuais tal como prescrito pelo Estado do Operador; ou

(b) O heliporto da aterragem pretendida esteja isolado e nenhum alternante está disponível. Deve ser determinado um ponto de não retorno (PNR).

(c) Podem ser definidos alternantes fora da costa sujeitos ao seguinte:

(i) Os alternantes “fora da costa” apenas devem ser usados depois do ponto de não retorno (PNR). Antes de PNR alternantes “na costa” devem ser usados;

(ii) Aptidão mecânica de sistemas críticos de controlo e componentes críticos devem ser considerados e tomados em conta quando determinando a aptidão dos alternantes;

(iii) um motor de capacidade de desempenho inoperativo deve ser obtido antes da chegada no alternante;

(iv) a acessibilidade do convés deve garantida; e

(v) a informações sobre as condições climáticas deve ser fiável e precisa.

Nota: A técnica de aterragem especificada no manual de voo, seguindo a falha do sistema de controlo pode desqualificar a nomeação de certos helidecks como heliportos alternantes.

(3) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras visuais de voo não deve iniciar ao menos que os relatórios meteorológicos actualizados ou uma combinação de relatórios e previsões actualizadas indicam que as condições meteorológicas ao longo da rota ou que parte da rota a sobrevoar sob as regras visuais de voo irão, na altura apropriada, ser tais que o voo a realizar pode ser em conformidade com VFR.

(4) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo sob instrumentos não deve iniciar ao menos que exista uma informação que indica que as condições no heliporto da aterragem intencionada ou, quando se requer um heliporto alternante, pelo menos um heliporto alternante irá, à altura estimada do voo, estar à ou acima dos mínimos de operações de heliporto.

(5) Um voo a operar em condições conhecidas ou esperadas de congelamento intenso não deve iniciar ao

menos que o helicóptero é certificado e equipado para lidar com essas condições.

(6) Um voo não deve iniciar ao menos que, tendo em conta ambas, condições meteorológicas e qualquer atraso esperado no voo, o helicóptero transporta combustível e óleo suficiente para garantir que pode ser seguro terminar o voo. Paralelamente, deve ser levada uma reserva para contingências de acordo com o parágrafo (7).

(7) As regras de operações de voos visuais (VFR). O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com o parágrafo (6) deve, no caso de operações VFR, ser, pelo menos a quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

(a) Voar para o heliporto para o qual o voo é planeado;

(b) Voar, subsequentemente, por um período de 20 minutos numa velocidade média mais 10 por cento do tempo planeado de voo; e

(c) Ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o consumo crescente no caso de ocorrência de qualquer potencial contingência especificada.

(8) O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com parágrafo (7) deve, no caso de operações IFR, ser, pelo menos, em quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

(a) Quando não se requer um alternante, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado, e subsequentemente:

(i) Voar 30 minutos em velocidade de espera a 450 m (1 500 ft) acima do heliporto de destino sob condições padrão de temperatura e de aproximação e de terra firme; e

(ii) Ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o crescente consumo em caso de ocorrência de qualquer potencial contingência especificada; e

(b) Quando se requer um alternante, para voar e executar uma aproximação, e aproximação falhada, no heliporto no qual o voo é planeado, e subsequentemente:

(i) Voar o alternante especificado no plano de voo; e depois

(ii) Voar por 30 minutos numa velocidade de espera a 450 m (1 500 ft) acima do alternante sob condições de temperatura padrão, e aproximação e terra firme; e

(iii) Ter uma quantidade adicional de combustível suficiente para disponibilizar para para o crescente consumo sobre ocorrência de qualquer potencial contigência especificada.

(9) Quando não existem alternantes adequados disponíveis, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado e, subsequentemente, por um período de duas horas em espera.

(10) No cálculo do combustível e do óleo necessário, dever-se-á, pelo menos, considerar os seguintes aspectos:

(a) Previsão das condições meteorológicas;

(b) Indicação da rota a seguir e controlo de tráfego aéreo esperada e atrasos de tráfego;

(c) Para voos IFR, um instrumento de aproximação no heliporto de destino, incluindo a aproximação falhada;

(d) Os procedimentos descritos no manual operacional para perda de pressurização, onde for aplicável, ou falha de uma unidade motora enquanto em rota; e

(e) Quaisquer outras condições passeis de trazer a aterragem do helicóptero ou aumentar o consumo de combustível/ ou consumo de óleo.

310.04.G.220 Simulação de situações de emergência

Ninguém deve, onde existirem passageiros à bordo da aeronave, simular situações de emergência, passíveis de afectar as características da aeronave.

310.04.G.225 Voo VFR requisitos para retirada de Obstáculos - espaço aéreo controlado

(1) Excepto quando ao realizar uma descolagem ou aterragem, ninguém deve operar o helicóptero em voo VFR:

(a) A noite, a menos de 1.000 ft a feet acima do mais elevado obstáculo localizado dentro de uma distância horizontal de três milhas a partir da rota a sobrevoar; ou

(b) Durante o dia, a menos de 500 ft AGL ou a uma distância horizontal de menos de 500 ft de qualquer obstáculo.

310.04.G.230 Voo VFR – Visibilidade mínima de voo – espaço aéreo não controlado

(1) Um helicóptero pode operar em voo VFR de dia dentro de um espaço aéreo não controlado a menos de 700 ft AGL desde que:

(a) Visibilidade não seja inferior a uma milha; e

(b) O operador seja autorizado a assim proceder pelo Autoridade Aeronáutica.

310.04.G.235 Voo VFR – Condições climatéricas

Ninguém pode iniciar um voo VFR ao menos que os relatórios e previsões actualizados sobre as condições climatéricas, se obtíveis, indicam que as condições climatéricas ao longo da rota a sobrevoar no aeródromo de destino serão tais que o voo pode ser realizado em conformidade com VFR.

310.04.G.240 Descolagem mínima

(1) Sujeito a sucção 310-04.B.000 nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem num helicóptero em IMC onde as condições climatéricas estão a ou acima da descolagem mínima, mas abaixo da aterragem mínima, para a pista a ser usada ao menos que assim seja autorizado no Certificado de Operador Aéreo.

(2) Uma pessoa pode realizar uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão em ou acima a descolagem mínima, mas abaixo da descolagem mínima, para a pista a ser usada, se as condições climatéricas não são acima da aterragem mínima para outra pista adequada nesse aeródromo, tendo em conta as limitações operacionais de desempenho da aeronave.

(3) Uma pessoa pode realizar uma descolagem numa aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão abaixo da descolagem mínima especificada no procedimento de aproximação por instrumentos, se a pessoa é autorizada a assim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

(4) Para os propósitos desta Secção, a aterragem mínima representa a mais elevada decisão ou a altitude descendente mínima e a visibilidade publicada para uma aproximação.

310.04.G.245 Voo IFR – Sem aeródromo alternante

1. Uma pessoa pode realizar um voo IFR onde um aeródromo alternante não tenha sido designado no plano de voo IFR ou no itinerário de voo do IFR, se a pessoa é autorizada a assim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

2. Para operações de aproximação por instrumentos, mínimos operacionais de visibilidade abaixo de 800 m em heliportos ou locais de pouso não devem ser autorizados, a menos que sejam fornecidas informações de RVR (alcance visual real) ou uma medição ou observação precisa da visibilidade.

Nota: Orientações sobre a precisão operacionalmente desejável e atualmente alcançável de medição ou observação são fornecidas no PANS-MET (Doc 10157), Anexo A.

310.04.G.250 Rotas no espaço aéreo não controlado

Ninguém deve, no espaço aéreo não controlado, realizar um voo IFR ou um voo noturno em VFR em outras rotas para além da rota aérea ao menos que o operador aéreo estabelece a rota de acordo com a Designação do Espaço Aéreo em São Tomé e Príncipe.

310.04.G.255 Controlo de peso e equilíbrio

(1) Ninguém deve operar um helicóptero ao menos que, durante cada fase do voo, as restrições de carga, peso ou centro de gravidade da aeronave se conformam com as limitações especificadas constantes do manual de operações do voo.

(2) Um operador aéreo deve ter um sistema de controlo de peso e equilíbrio que se conforma com os requisitos do RACSTP Parte 91.

(3) Um operador aéreo deve especificar no seu manual de operações da companhia o sistema de controlo de peso e de equilíbrio e instruções para trabalhadores relacionados com a preparação e preenchimento dos modelos de peso e de equilíbrio.

310.04.G.260 Instruções aos Passageiros

(1) O piloto-comandante deve assegurar que os passageiros recebem uma descrição das instruções de segurança de acordo com RACSTP Parte 310.02.

(2) Onde as instruções de segurança referidas na secção 310.04.A.100 é insuficiente para um passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou de compreensão do passageiro ou porque esse passageiro é responsável por outra pessoa à bordo da aeronave, o piloto-comandante deve assegurar que o passageiro recebe instruções individuais de segurança adequada para as necessidades do passageiro.

(3) O piloto-comandante deve assegurar que, no caso de ocorrência de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias permitem, todos os passageiros recebem instruções de segurança de acordo com RACSTP Parte 310.02.

(4) O piloto-comandante deve assegurar que cada passageiro que esteja sentado próximo de uma saída de emergência é consciencializado sobre como operar essa saída.

310.04.G.265 Cartazes com Instruções de Segurança

O operador aéreo deve pôr à disposição de cada passageiro, no assento do passageiro, um cartaz com a descrição de instruções de segurança, em modelo pictográfico, devendo uma das línguas ser o Inglês e o Português.

310.04.G.270 Operações Certificadas de carga externa

Operações externas de carga devem ser feitas em conformidade com o RACSTP Parte 310-04 do Certificado de Operador Aéreo.

310.04.G.275 Relatórios e previsões meteorológicas

Antes de iniciar um voo, o piloto em comando deve estar familiarizado com todas as informações meteorológicas disponíveis e apropriadas para o voo pretendido. O preparo para um voo para longe das proximidades do local de partida, e para todo voo sob regras de voo por instrumentos (IFR), deve incluir:

1) Um estudo dos relatórios e previsões meteorológicas atuais disponíveis; e 2) o planeamento de um

curso de ação alternativo para o caso de o voo não poder ser concluído conforme planejado devido às condições meteorológicas.

Nota 1: Os requisitos para planos de voo estão contidos no Anexo 2 - Regras do Ar e os procedimentos relativos a planos de voo e serviços associados estão contidos nos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Gestão de Tráfego Aéreo (PANS-ATM, (Doc 4444).

Nota 2 — Orientações detalhadas sobre o uso dos serviços FF-ICE, incluindo o uso de um plano de voo preliminar, podem ser encontradas no Manual de Voo e Fluxo - Informações para um Ambiente Colaborativo (FF-ICE) (Doc 9965).

310.04.G.280 Heliporto alternativo de destino offshore

(1) O Estado do Operador deverá emitir uma aprovação específica para o uso operacional de heliportos alternativos de destino offshore.

(2) Um heliponto pode ser especificado como heliporto alternativo de destino offshore quando o heliponto alternativo em terra mais próximo não estiver dentro do alcance do helicóptero. A especificação está sujeita às seguintes condições:

a) Um heliponto só poderá ser usado como heliporto alternativo de destino offshore após o PNR e quando um aeródromo em terra não estiver geograficamente disponível. Antes do PNR, um aeródromo alternativo em terra deverá ser usado;

b) O operador deverá ter um processo de avaliação de risco detalhado no manual de operações para a utilização de helipontos como heliportos alternativos de destino offshore e realizar tal avaliação antes de sua seleção e uso;

c) O operador deverá ter estabelecido procedimentos específicos e programas de treinamento apropriados no manual de operações para operações de helipontos alternativos de destino offshore;

d) O operador deverá ter realizado um levantamento prévio e avaliado a adequação de qualquer heliponto destinado a ser utilizado como heliporto alternativo de destino offshore, com as informações publicadas de forma apropriada no manual de operações (incluindo a orientação do heliponto);

e) O helicóptero deverá ter capacidade de pouso com um motor inoperante (OEI) no heliporto alternativo offshore; e

f) A MEL deverá conter disposições específicas para este tipo de operação.

(3) O uso de um heliporto alternativo offshore deve ser restrito a helicópteros que possam atingir o voo pairado com um motor inoperante em efeito solo (IGE) com uma potência adequada no heliporto alternativo offshore.

(4) Quando a superfície do heliponto, ou as condições predominantes (especialmente a velocidade do vento), impedirem um pouso pairado com um motor inoperante em efeito solo (OEI IGE), o desempenho de voo pairado com um motor inoperante fora do efeito solo (OEI OGE) com uma potência adequada deverá ser usado para calcular a massa de pouso.

(5) A massa de pouso deve ser calculada a partir dos gráficos fornecidos no manual de operações. Ao calcular essa massa de pouso, deve-se levar em consideração a configuração do helicóptero, as condições ambientais e a operação de sistemas que tenham um efeito adverso no desempenho.

(6) A massa de pouso planejada do helicóptero, incluindo tripulação, passageiros, bagagem, carga e combustível de reserva final para 30 minutos, não deve exceder a massa de pouso OEI no momento da aproximação ao heliporto alternativo offshore.

(7) O processo de avaliação de risco do operador deve levar em consideração, no mínimo, o seguinte:

a) O tipo e as circunstâncias da operação;

b) A área sobre a qual a operação está sendo conduzida, incluindo as condições do mar, a capacidade de sobrevivência e as instalações de busca e salvamento;

c) A disponibilidade e a adequação do heliponto para uso como heliporto alternativo de destino offshore, incluindo as características físicas, dimensões, configuração e distância de obstáculos, o efeito da direção, intensidade e turbulência do vento;

d) O tipo de helicóptero(s) utilizado(s);

e) A confiabilidade mecânica dos motores do helicóptero e dos sistemas e componentes de controle críticos;

f) Os procedimentos de treinamento e operacionais, incluindo a mitigação das consequências de falhas técnicas do helicóptero;

g) Medidas específicas de mitigação;

h) Equipamentos do helicóptero;

i) Capacidade de carga útil de reserva para o transporte de combustível adicional;

j) condições meteorológicas mínimas, levando em consideração a precisão e a confiabilidade das informações meteorológicas; e

k) Instalações de comunicação e rastreamento de aeronaves.

Nota 1: A técnica de pouso especificada no manual de voo após falha do sistema de controle pode impedir a nomeação de certos heliportos como heliportos alternativos.

Nota 2: Medidas específicas de mitigação podem incluir melhorias nos equipamentos, como um padrão de certificação do estado do mar, equipamentos de segurança e equipamentos de rastreamento.

(8) Os programas de formação devem garantir o cumprimento dos requisitos do Capítulo 7, 7.4.2.2, incluindo, entre outros, qualificação de rota, preparação de voo, conceito de operações com alternativas offshore e critérios para seu uso. O programa de formação refere-se ao 8.2 formação para pilotos e outros funcionários relevantes (incluindo, quando necessário, observadores meteorológicos e pessoal do heliporto) envolvidos nessas operações.

(9) Quando o uso de um heliporto alternativo offshore for planejado, as observações meteorológicas, tanto no destino offshore quanto no heliporto alternativo offshore, devem ser feitas por um observador aceitável para a autoridade meteorológica designada.

Nota — Estações meteorológicas automáticas apropriadas podem atender a este requisito.

(10) Alternativas offshore não devem ser usadas para aumento da carga útil.

(11) Para demonstrar a confiabilidade mecânica dos sistemas de controle críticos e dos componentes críticos do helicóptero, o operador.

(12) Para demonstrar a confiabilidade mecânica dos sistemas de controle críticos e dos componentes críticos do helicóptero, o operador deve instalar e utilizar um sistema de monitoramento de saúde e uso com critérios específicos para esse tipo de operação.

(13) Os mínimos operacionais do heliporto para o destino offshore e o heliporto alternativo de destino offshore exigidos em 2.2.8.2 devem levar em consideração a disponibilidade e a confiabilidade das informações meteorológicas e o ambiente geográfico.

(14) O operador deve especificar os critérios de teto de nuvens e visibilidade relevantes para a elevação e a localização do heliporto.

(15) Para usar um heliporto alternativo de destino offshore, deve-se garantir que, dentro de 60 NM do heliporto de destino e do heliporto alternativo, não haja neblina nem previsão de neblina durante o período que começa uma hora antes e termina uma hora depois do horário previsto de chegada ao destino offshore ou ao heliporto alternativo.

(16) Um heliporto alternativo em alto-mar deve estar a mais de 30 milhas náuticas do destino original para reduzir a probabilidade de um evento meteorológico localizado impedir pousos tanto no destino quanto no alternativo.

(17) O operador deve garantir que, antes de passar o PNR, as seguintes ações tenham sido concluídas:

a) Confirmação de que a navegação para o destino e o heliporto alternativo em alto-mar está assegurada;

b) Contato via rádio com o destino e o heliporto alternativo em alto-mar (ou estação mestra) esteja estabelecido;

c) A previsão de pouso no destino e no heliporto alternativo em alto-mar seja obtida e confirmada como estando igual ou acima dos mínimos exigidos;

d) Os requisitos para pouso com motor em movimento (OEI) sejam verificados em relação às últimas condições meteorológicas relatadas para garantir que possam ser atendidos;

e) Na medida do possível, tendo em conta as informações sobre a utilização atual e prevista do heliporto alternativo de destino offshore e as condições prevalentes, a disponibilidade do heliporto alternativo offshore será garantida pelo fornecedor do heliporto até

que a aterragem no destino, ou no heliporto alternativo de destino offshore, seja efetuada.

310.04.G.285 MERCADORIAS PERIGOSAS

1. APLICABILIDADE GERAL

Nota 1: O Anexo 18 - O Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea inclui amplas disposições para o transporte internacional de mercadorias perigosas por via aérea, que são detalhadas nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc. 9284, Instruções Técnicas). O Capítulo 2 do Anexo 18 inclui disposições que isentam as mercadorias perigosas, sob certas condições, do Anexo 18. Estas são detalhadas nas Partes 1.1 e 1.2 das Instruções Técnicas.

Nota 2: Devido às diferenças no tipo de operações realizadas por helicópteros, em comparação com as realizadas por aviões, algumas considerações adicionais devem ser feitas quando mercadorias perigosas são transportadas por helicóptero, conforme descrito na Parte 7.7 das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc. 9284, Instruções Técnicas).

2. RESPONSABILIDADES DO ESTADO

Nota 1: O Anexo 18 - Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, Capítulo 2, contém os requisitos para que cada Estado tome as medidas necessárias para alcançar a conformidade com as disposições detalhadas contidas nas Instruções Técnicas.

Nota 2: As responsabilidades do operador pelo transporte de mercadorias perigosas estão contidas nos Capítulos 8, 9 e 10 do Anexo 18. A Parte 7 das Instruções Técnicas contém as responsabilidades do operador e os requisitos para a notificação de incidentes e acidentes.

Nota 3: O Capítulo 11 do Anexo 18 contém os requisitos para que cada Estado Contratante estabeleça procedimentos de supervisão para todas as entidades (incluindo embaladores, expedidores, agentes de serviços de solo e operadores) que desempenham funções relacionadas a mercadorias perigosas.

Nota 4: Os requisitos relativos aos tripulantes ou passageiros que transportam mercadorias perigosas em aeronaves estão estabelecidos na Parte 8.1 das Instruções Técnicas.

Nota 5: O material do operador (COMAT) que atenda aos critérios de classificação das Instruções Técnicas para mercadorias perigosas é considerado carga e deve ser transportado de acordo com a Parte 1.2; 2.2 das Instruções Técnicas (por exemplo, peças de aeronaves, como geradores químicos de oxigênio, unidades de controle de combustível, extintores de incêndio, óleos, lubrificantes e produtos de limpeza).

3. OPERADORES SEM APROVAÇÃO ESPECÍFICA PARA

O TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS COMO CARGA

O Estado do Operador deve garantir que os operadores sem aprovação específica para transportar mercadorias perigosas tenham:

a) Estabelecido um programa de treinamento em mercadorias perigosas que atenda aos requisitos do Anexo 18, aos requisitos aplicáveis das Instruções Técnicas, Parte 1.4 e aos requisitos dos regulamentos do Estado, conforme apropriado. Os detalhes do programa de treinamento em mercadorias perigosas devem ser incluídos nos manuais de operações dos operadores; e

b) Estabeleceram políticas e procedimentos para mercadorias perigosas em seus manuais de operações para atender, no mínimo, aos requisitos do Anexo 18, das Instruções Técnicas e dos regulamentos do Estado, a fim de permitir que o pessoal do operador:

1) Identifique e rejeite mercadorias perigosas não declaradas, incluindo COMAT classificadas como mercadorias perigosas; e

2) Relate às autoridades competentes do Estado do Operador e do Estado em que ocorreu, quaisquer:

i) Ocasões em que mercadorias perigosas não declaradas forem descobertas em cargas ou correspondências; e

ii) Acidentes e incidentes com mercadorias perigosas.

4. OPERADORES COM APROVAÇÃO ESPECÍFICA PARA

O TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS COMO CARGA

12.4.1 Visão Geral

O Estado do Operador deve emitir uma aprovação específica para o transporte de mercadorias perigosas e garantir que o operador:

a) Estabeleça um programa de treinamento em mercadorias perigosas que atenda aos requisitos das Instruções Técnicas, Parte 1;4, e aos requisitos dos regulamentos do Estado, conforme apropriado. Os detalhes do programa de treinamento em mercadorias perigosas devem ser incluídos nos manuais de operação do operador;

b) Estabelece políticas e procedimentos relativos a mercadorias perigosas em seu manual de operações para atender, no mínimo, aos requisitos do Anexo 18, das Instruções Técnicas e dos regulamentos do Estado, a fim de permitir que o pessoal do operador:

1) Identifique e rejeite mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas incorretamente em cargas ou correspondências, incluindo COMAT classificadas como mercadorias perigosas;

2) Relate às autoridades competentes do Estado do Operador e do Estado em que ocorreu, quaisquer:

i) Ocasões em que mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas incorretamente sejam descobertas em cargas ou correspondências; e

ii) Acidentes e incidentes com mercadorias perigosas;

3) Relate às autoridades competentes do Estado do Operador quaisquer ocasiões em que se descubra que mercadorias perigosas foram transportadas:

i) Quando não carregadas, segregadas, separadas ou fixadas de acordo com as Instruções Técnicas, Parte 7;2; e

ii) Sem que a informação tenha sido fornecida ao piloto em comando;

4) Aceitar, manusear, armazenar, transportar, carregar e descarregar mercadorias perigosas, incluindo

COMAT classificadas como mercadorias perigosas, como carga a bordo de uma aeronave; e

5) Fornecer ao piloto em comando informações escritas ou impressas precisas e legíveis sobre as mercadorias perigosas que serão transportadas como carga;

i) Para operações com helicópteros, com a aprovação do Estado do Operador, as informações fornecidas ao piloto em comando podem ser abreviadas ou resumidas por outros meios (por exemplo, comunicação via rádio, como parte da documentação de voo de trabalho, como um diário de bordo ou plano de voo operacional) quando as circunstâncias tornarem impraticável a produção de informações escritas ou impressas ou um formulário específico (ver Parte S-7;4.8 do Suplemento às Instruções Técnicas).

5. Carregamento e fixação de mercadorias perigosas

Pacotes ou sobre embalagens de mercadorias perigosas com a etiqueta “somente para aeronaves de carga” devem ser carregados em um helicóptero que realize operações somente de carga de acordo com a Parte 7, Capítulo 2, Seção 4.1 das Instruções Técnicas.

6. Dispensação ou liberação de mercadorias perigosas a partir de helicópteros

Nota: Estas disposições referem-se a operações em que mercadorias perigosas são transportadas em helicópteros com a intenção de dispensá-las em voo (por exemplo, para fins de controle de avalanches).

7. Cada operador deve preparar e manter atualizado um manual contendo diretrizes operacionais e procedimentos de manuseio para uso e orientação do pessoal de voo, manutenção e solo envolvido na dispensação ou liberação de mercadorias perigosas.

8. Nenhuma pessoa, além de um membro da tripulação de voo obrigatório ou pessoa necessária para o manuseio ou dispensação das mercadorias perigosas, deve ser transportada na aeronave.

9. O operador da aeronave deve obter autorização prévia dos proprietários de qualquer aeroporto a ser utilizado para a dispensação ou liberação de mercadorias perigosas.

10. FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES

O operador deve assegurar que todo o pessoal, incluindo pessoal de terceiros, envolvido na aceitação, manuseio, carregamento e descarregamento da carga seja informado sobre a aprovação e as limitações específicas do operador em relação ao transporte de mercadorias perigosas.

11. OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL DOMÉSTICO

Recomendação: As Normas Internacionais e as Práticas Recomendadas estabelecidas neste capítulo devem ser aplicadas por todos os Estados Contratantes, inclusive no caso de operações de transporte aéreo comercial doméstico.

Nota: O Anexo 18 contém uma disposição semelhante a este respeito.

310.04G.290 Condições meteorológicas

1. Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo por instrumentos (IFR) não deve ser iniciado a menos que existam informações disponíveis que indiquem que as condições em pelo menos um heliporto alternativo ou, quando não é necessário nenhum heliporto alternativo, no heliporto de destino ou local de aterragem, serão, à hora estimada de chegada, iguais ou superiores aos mínimos operacionais do heliporto.

2. Para garantir que é observada uma margem de segurança adequada ao determinar se uma aproximação e aterragem podem ou não ser realizadas em segurança em cada heliporto alternativo ou local de aterragem, o operador deve especificar valores incrementais apropriados para a altura da base das nuvens e visibilidade, a serem adicionados aos mínimos operacionais estabelecidos pelo operador para o heliporto ou local de aterragem.

SUBPARTE 310-04.H.100 – LIMITAÇÕES OPERACIONAIS NO DESEMPENHO DE AERONAVES

310.04.H.105 Classificação

(1) A classificação de helicópteros para efeitos de limitações de desempenho é prescrita na subsecção 91.G.220.

(2) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) Um helicóptero da Classe 1 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Um na Subsecção 310.04.H.115;

(b) Um helicóptero da Classe 2 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Dois na Subsecção 310.04.H.130; e

(c) Um helicóptero da Classe 3 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Três na Subsecção 310.04.H.145.

(3) Quando as características específicas de concepção de um helicóptero estão em conformidade com os regulamentos da Divisão Um, Dois ou Três na Subsecção 310.04.H.115, 310.04.H.130 e 310.04.H.145, o operador deve, apesar das disposições do parágrafo (2), garantir que o helicóptero é operado e mantido de acordo com os padrões que um nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito nesta Subsecção.

(4) Os helicópteros devem ser operados de acordo com um código de desempenho estabelecido pelo Estado do operador, em conformidade com as normas aplicáveis deste capítulo.

Nota 1: O código de desempenho reflete, para a condução das operações, tanto as várias fases do voo quanto o ambiente operacional. O Manual de Desenvolvimento do Código de Desempenho de Helicópteros (Doc 10110) fornece orientações para auxiliar os Estados no estabelecimento de um código de desempenho.

Nota 2: Com relação à conformidade com os códigos de desempenho, o Capítulo 1 desta Seção exige que os operadores cumpram as leis, regulamentos e procedimentos dos Estados nos quais seus helicópteros são operados. O Artigo 11 da Convenção constitui a base para este requisito.

(5) Em condições em que a continuação segura do voo não seja garantida em caso de falha crítica do motor, as operações com helicópteros devem ser conduzidas em condições meteorológicas e de luminosidade adequadas, e sobre rotas e desvios que permitam a execução de um pouso forçado seguro.

(6) Não obstante o disposto em ponto 5, o Estado do Operador poderá, com base no resultado de uma avaliação de risco, permitir a inclusão de variações sem pouso forçado seguro no Código de Desempenho estabelecido de acordo com o disposto em ponto 4. A ava-

liação de risco deverá levar em consideração, no mínimo, o seguinte:

- a) O tipo e as circunstâncias da operação;
- b) A área/terreno sobre o qual a operação está sendo realizada;
- c) A probabilidade e a duração da exposição a uma falha crítica do motor e a tolerabilidade de tal evento;
- d) Os procedimentos e sistemas para monitoramento e manutenção da confiabilidade do(s) motor(es);
- e) Os procedimentos de treinamento e operacionais para mitigar as consequências da falha crítica do motor; e
- f) O equipamento do helicóptero.

Nota: As orientações sobre a condução da avaliação de risco para permitir variações na necessidade de um pouso forçado seguro, incluindo estratégias de mitigação para reduzir o risco, estão contidas no Doc 10110.

(3) Quando o Estado do Operador permitir operações IMC na Classe de desempenho 3, tais operações deverão ser conduzidas de acordo com as disposições de 3.4 do anexo 6 parte III.

Recomendação: Para helicópteros para os quais a Parte IV do Anexo 8 não se aplica devido à isenção prevista no Artigo 41 da Convenção, o Estado do Operador deverá assegurar que o nível de desempenho especificado em 3.2 do anexo 6 parte III seja atendido na medida do possível.

310.04.H.110 Disposições gerais para todas as classes de helicópteros

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(a) O peso do helicóptero, à altura da decolagem, não maior do que a massa na qual os requisitos prescritos na subsecção adequada pode ser conformada para a realização do voo, permitindo a redução esperada na massa à medida que o voo procede; e

(b) Os dados de desempenho aprovados contidos no manual de voo do helicóptero referido na secção 320.02.D é usado para determinar a conformidade com os requisitos prescritos na subsecção adequada, suple-

mentada como necessária com outros dados aprovados prescritos na divisão apropriada.

(2) Ao se conformar com as disposições do parágrafo (1), o operador deve ter em conta a configuração da estrutura aérea, condições ambientais e a operação de sistemas que tenham um efeito no desempenho.

DIVISÃO UM: HELICÓPTERO DA CLASSE 1

310.04.H.115 Aplicabilidade

Helicópteros de transporte aéreo comercial primeiramente emitidos com um certificado de aeronavegação em ou depois de 1 de Janeiro de 1978 e antes de 1 de Abril de 2002 e a operar para helidecks são isentadas das disposições do regulamento 310-04.H.120(3) e 310-04.H.135(3)(b) até 31 de Dezembro de 2009: desde que esses helicópteros são operados de acordo com os procedimentos aprovados.

310.04.H.120 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe I deve assegurar que o peso à decolagem do helicóptero não excede o peso máximo à decolagem certificado para pressão de altitude e temperatura ambiente no local de partida.

(2) O peso à decolagem referido no parágrafo (1) deve ser tal que no caso de falha crítica de uma unidade motora, o operador seja capaz de:

(a) No ou antes do ponto de decisão da decolagem, abortar a decolagem e parar dentro da área disponível da decolagem abortada; ou

(b) No ou antes do ponto de decisão da decolagem, para continuar a decolagem ou subida, retirada de todos os obstáculos ao longo da trajetória de voo através de uma margem vertical de pelo menos 35 ft até que o helicóptero esteja numa posição para se conformar com o subsecção 310.04.H.130.

(3) A área de decolagem rejeitada referida no parágrafo(2)(b) deve, para heliportos e helidecks proeminentes, significa o heliporto ou helideck proeminente.

(4) Ao se conformar com as disposições do parágrafo (2), deve-se tomar em conta:

(a) A altitude pressão do local;

(b) A temperatura ambiente;

(c) A técnica de descolagem a ser usada; e

(d) Não mais do que 50 por cento da componente cabeça-de-vento reportada ou, se esses dados são disponibilizados, não menos do que 150 por cento da componente extremidade-vento: Dado que, se é usado um equipamento aprovado de medição do vento, a componente cabeça-vento pode ser actorada por 80 por cento.

(5) A parte da descolagem anterior ao ponto de decisão de descolagem específica deve ser, portanto, realizada com vista da superfície que a descolagem rejeitada pode ser levada à cabo.

310.04.H.125 Trajectória de descolagem de voo

(1) O operador de um helicóptero de Classe 1 deve assegurar que a trajectória de descolagem de voo elimina todos os obstáculos através da margem vertical, margem de pelo menos 35 ft em VFR e pelo menos 35 ft mais 0.01 DR em IFR, onde DR é a distância horizontal que o helicóptero viajou a partir do final da distância de descolagem disponível.

(2) Um obstáculo não precisa ser considerado se a sua margem lateral a partir do ponto adjacente na superfície abaixo da trajectória de voo intencionada excede 30 m ou 1.5 tempos o cumprimento ou extensão media do helicóptero, seja qual for o melhor, mais:

(a) 0.15 DR para operações VFR; ou

(b) 0.30 DR para operações IFR.

(3) Obstáculos podem ser ignorados e eles estiverem situados para além de:

(a) 7R para operações diurnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através de referências para sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida; onde “R” significa o raio de rotação;

(b) 10R para operações nocturnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através da referência à sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida;

(c) 300 metros se o piloto for capaz de manter a necessária precisão da navegação através dos sinais de ajuda à navegação; e

(d) 900 metros em todos os outros casos.

(4) Onde é feita uma mudança de direcção de mais de 15 graus, requisitos de retirada de obstáculos verticais são incrementados através de 15 ft a partir do ponto no qual se inicia a rotação: Dado que essa rotação não deve ser iniciada antes de alcançar uma altura de 100 ft acima da superfície de descolagem.

(5) Ao se conformar com a disposições deste regulamento deve se tomar em conta:

(a) A massa do helicóptero no início da descolagem;

(b) A altitude-pressão do local;

(c) a temperatura ambiente; e

(d) Não mais de 50 por cento da componente cabeça-vento reportado ou menos de 150 por cento da componente vento-extremidade ao menos que de outro modo aprovado.

DIVISÃO DOIS: HELICÓPTERO DA CLASSE 2

310.04.H.130 Em rota com um ou mais motores inoperativos

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve assegurar que uma trajectória de voo com um motor inoperativo em rota, apropriado para as condições meteorológicas esperadas para o voo se conforma com os regulamentos em todos os pontos ao longo da rota.

(2) Quando se pretende que o voo seja feito:

(a) A qualquer hora fora do alcance da superfície, o peso do helicóptero deve permitir uma taxa de subida de pelo menos 50 ft por minuto com um motor inoperativo a uma altitude de pelo menos 1.000 ft ou 2.000 ft nas áreas montanhosas, acima de todos os obstáculos ao longo da rota dentro de 18.5 km em ambos os lados da trajectória em causa; e

(b) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstáculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(3) O operador deve assegurar que:

(a) A trajectória de voo deve permitir que o helicóptero continue com o voo a partir da altitude cruzeira para uma altura de 1.000 ft acima do heliporto onde a

aterragem pode ser feita de acordo com a subsecção 310-04.J.160;

(b) A trajectória de voo remove verticalmente, pelo menos 1.000 ft ou 2.000 ft nas áreas montanhosas, todos os obstáculos ao longo da rota dentro de 18,5 quilómetros em cada lado da trajectória em causa;

(c) Assume-se que o motor falhe no ponto mais crítico ao longo da rota; e

(d) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstáculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(4) Deve-se tomar atenção aos efeitos do vento sobre a trajectória do voo.

(5) Ao observar as disposições deste regulamento a largura das margens dos parágrafos (2) e (3) pode ser reduzida para 9.3 quilómetros, caso se possa alcançar a necessária precisão de navegação.

310.04.H.135 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve garantir que o peso da aterragem do helicóptero à hora estimada da aterragem não excede o peso máximo especificado para efeitos de pressão de altitude e temperatura ambiente esperados para a hora estimada de aterragem no heliporto onde se pretende aterrar, e no heliporto alternante, que pode permitir ao helicóptero, no caso de a unidade central de energia se tornar inoperativa antes do ponto da decisão de aterragem depois de clarificar todas as trajectórias de aproximação por uma margem segura para aterragem e paragem dentro da área de toque disponível ou abortar uma aterragem e remover todos os obstáculos na trajectória de voo por uma margem de 35 ft.

(2) Desde que a unidade crítica de energia se torna operativo depois do ponto de decisão de aterragem especificado possa forçar o helicóptero a aterrar, este deve somente ser operado de acordo com as condições atmosféricas do voo e naquelas rotas que permitem executar uma aterragem forçada segura em caso de falha de motor.

(3) Ao determinar o peso de aterragem para heliportos elevados, o peso de aterragem deve ser tal que o helicóptero seja capaz de:

(a) Aterrar num heliporto elevado; ou

(b) Rejeitar a aterragem no heliporto elevado, continuando, subsequentemente o voo ou realizar uma aterragem forçada.

(4) Ao observar as disposições do parágrafo(3)(b), dever-se-à tomar em conta:

(a) A pressão de altitude do heliporto elevado;

(b) A temperatura aérea esperada no heliporto elevado;

(c) A técnica de aterragem a utilizar;

(d) Não mais que 50 por cento da previsão da componente de vento frontal salvo se de outro modo aprovado; e

(e) Qualquer variação esperada no peso de helicóptero durante o voo.

310.04.H.140 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que:

(a) Não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;

(b) A distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível;

(c) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e

(d) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstáculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 ft) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstáculo é considerado se a sua distância lateral a partir do ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais:

(a) 0.10 DR para operações VFR diurnas, 0.30 DR para operações IFR sem orientação electrónica,

0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;

(b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS; excepto obstáculos que podem ser menos-prezados se estiverem além de:

(c) 7 R” para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(d) 10 R” para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e

(f) 900 m noutros casos.

(3) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOS se as condições seguintes forem satisfeita:

(a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstáculos localizados no heliporto elevado ou helideck, 4.5 m (15 ft) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e

(b) A remoção vertical acima de todos os obstáculos não localizados no heliporto elevado ou helideck for pelo menos igual àquela especificada em subsecção 310-04.H.140(1).

DIVISÃO TRÊS: HELICÓPTERO DA CLASSE 3

310.04.H.145 Operações Gerais: Operações de Transporte Aéreo Helicópteros

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que as operações sejam somente feitas nas condições de tempo e luz, e a partir daqueles heliportos e em rotas que permitem executar aterragens forçadas seguras em caso de falha de uma unidade de energia.

(2) Um helicóptero da Classe 3 não deve ser permitido operar a partir de heliportos elevados nas áreas urbanas com muitas construções.

310.04.H.150 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso à descolagem do helicóptero não excede o peso máximo à descolagem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo com todas as unidades de energia em funcionamento à pressão de altitude e temperatura ambiente no local de descolagem.

(2) O helicóptero deve ser capaz, com todos os motores a funcionar, clarear todos os obstáculos ao longo do seu itinerário do voo por uma margem de 35 ft até que se encontre na posição de observar o subsecção 310.04.H.155.

310-04.H.155 Em rota

O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o helicóptero é capaz, com todas as fontes de energia a funcionar, continuar sua ao longo da sua rota ou uma diversão planeada sem voar em qualquer ponto abaixo da altitude de voo mínima apropriada.

310.04.H.160 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso de aterragem do helicóptero ao tempo calculado de aterragem não excede o peso máximo de aterragem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo, qualquer que seja o seu tamanho, com toda as unidades de energia a funcionar à força de descolagem à pressão da altitude e à temperatura ambiente esperada ao tempo estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante, se necessário.

(2) Para efeitos deste regulamento, as informações da sustentação interna do efeito do solo devem incluir responsabilidade pelo vento de 17 nós.

(3) Com todos os motores a funcionar, o helicóptero deve, no destino ou em qualquer alternante, depois de clarear todos os obstáculos no caminho de aproximação por uma margem segura, ser capaz de aterrar e parar dentro da área disponível de toque ou abortar uma aterragem e clarear todos os obstáculos no caminho de voo por uma margem de 35 ft.

310-04.H.165 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que:

(a) Não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;

(b) A distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível;

(c) Em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e

(d) Em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstáculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 ft) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstáculo é considerado se a sua distância lateral a partir do ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais:

(a) 0.10 DR para operações VFR diúrnas, 0.30 DR para operações IFR sem orientação electrónica, 0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;

(b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS; excepto obstáculos que podem ser menos-prezados se estiverem além de:

(c) 7 R” para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(d) 10 R” para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;

(e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e

(f) 900 m noutros casos.

310.04.H.170 Aterragem em heliporto elevado ou helideck

(1) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da

altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOSS se as condições seguintes forem satisfazidas:

(a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstáculos localizados no heliporto elevado ou helideck, 4.5 m (15 ft) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e

(b) A remoção vertical acima de todos os obstáculos não localizados no heliporto elevado ou helideck for pelo menos igual àquela especificada em subsecção 310-04.H.165(1).

SUBPARTE 310-04.I.100 – MANUTENÇÃO

310-04.I.105 Generalidades

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero salvo se o helicóptero estiver a ser mantido de acordo com RACSTP Parte 330.02.

(2) Um operador não deve operar uma aeronave salvo se esta estiver a ser mantida e largada para o serviço por uma organização aprovada nos termos da RACSTP Parte 330.01.

310.04.I.110 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O operador deve fornecer, para uso e orientação do pessoal operacional e de manutenção visado, um manual de controlo de manutenção, aceite pela Autoridade Aeronáutica como preenchendo os requisitos dos RACSTP Parte 310.04.

(2) O operador deve garantir que o Manual de Controlo de Manutenção seja emendado conforme necessário para actualizada a informação nele contida.

(3) As cópias de todas as emendas ao Manual de Controlo de Manutenção devem ser fornecidas prontamente a todas as ou pessoas a quem o manual tenha sido distribuído.

(4) O operador deve fornecer a Autoridade Aeronáutica uma cópia do seu Manual de Controlo de Manutenção juntamente com todas emendas e/ou revisões que hajam sido feitas.

310.04.I.115 Plano de manutenção do helicóptero

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que o helicóptero seja mantido de acordo com um plano de manutenção do helicóptero estabelecido pelo operador, baseado no programa de manutenção recomendado pelo fabricante.

(2) O programa deve conter detalhes, incluindo frequências, de toda a manutenção que seja necessária fazer no helicóptero.

(3) O programa deve incluir um programa de segurança se a Autoridade Aeronáutica assim o determinar.

(4) Para helicóptero de transporte aéreo comercial certificado para a Categoria de Transporte, o programa de manutenção referido no parágrafo (1) e qualquer emenda subsequente devem ser aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

310.04.I.120 Manutenção contratada a uma organização aprovada de manutenção de aeronaves

Se a manutenção num helicóptero de transporte aéreo comercial for levada a cabo pelo proprietário de uma organização de manutenção de aeronaves aprovada com as qualificações adequadas emitidas nos termos da do RACSTP Parte 145, o operador do helicóptero assegurará que toda a manutenção contratada é levada a cabo de acordo com os regulamentos do RACSTP Parte 330.02.

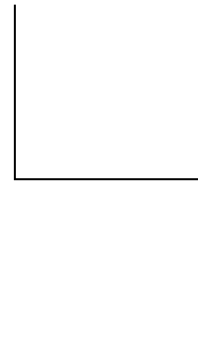
310.04.I.125 Informação sobre aeronavegabilidade contínua

(1) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de transporte deve monitorar e avaliar a experiência de manutenção e operacional relacionada com a com a aeronavegabilidade contínua e deve fornecer a informação como prescrito no RACSTP Parte 310-04.

(2) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de Transporte deve obter e avaliar a informação de aeronavegabilidade contínua e recomendações disponíveis a partir da organização responsável pelo desenho do tipo e deve implementar acções resultantes consideradas necessárias de acordo com o procedimento especificado nos RACSTP Parte 310-04.

310-04.I.130 Programa de Segurança

(1) Quando um Programa de Segurança for julgado necessário pela Autoridade Aeronáutica de acordo com subsecção 310-04.I.115(3), o Operador fornecerá ao INAC a informação de manutenção de segurança da aeronave.

**DIÁRIO DA REPÚBLICA****AVISO**

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Assuntos Parlamentares e Direitos da Mulher – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia@hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.