



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

Normativo Técnico 10

Operações de Aeronaves

PARTE A: GENERALIDADES	8
10.001 APLICABILIDADE	8
10.003 DEFINIÇÕES.....	8
10.005 SIGLAS/ACRÓNIMOS.....	10
PARTE B: REQUISITOS DA AERONAVE	11
10.010 MARCAS DA MATRÍCULA	11
10.013 REQUISITO DE NOTIFICAÇÃO DA AERONAVE.....	11
10.015 AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVES CIVIS.....	11
10.017 RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	11
10.020 EQUIPAMENTO E INSTRUMENTOS DA AERONAVE	11
10.023 EQUIPAMENTO E INSTRUMENTOS INOPERACIONAIS.....	12
10.025 MANUAL DE VOO DE AERONAVES CIVIS, REQUISITOS PARA O <i>PLACARD</i> E PARA AS MARCAS.....	12
10.027 INSPECÇÕES NECESSÁRIAS À AERONAVE E RESPECTIVO EQUIPAMENTO	12
10.030 DOCUMENTOS A SER LEVADOS A BORDO DA AERONAVE: TODAS AS OPERAÇÕES	13
10.033 DOCUMENTOS ADICIONAIS APLICÁVEIS A VOOS INTERNACIONAIS	14
10.035 NECESSIDADE DE DOCUMENTAÇÃO ADICIONAL: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	14
PARTE C: REQUISITOS PARA OS TRIPULANTES DE VOO	14
10.040 COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VOO.....	14
10.043 AVIADORES: RESTRIÇÕES À UTILIZAÇÃO DOS SEUS SERVIÇOS.....	15
10.045 NECESSIDADE DE LICENCIAMENTO DA TRIPULAÇÃO DE VOO.....	15
10.047 NOTIFICAÇÃO DA ALTERAÇÃO DE MORADA DA LICENÇA.....	15
10.050 LICENÇA DE OPERADOR DE RÁDIO	16
10.053 NECESSIDADE DO CERTIFICADO MÉDICO	16
10.055 QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO	16
10.057 REQUISITOS DE QUALIFICAÇÕES DE CATEGORIA, CLASSE E TIPO	17
10.060 CASOS EM QUE É NECESSÁRIA UMA QUALIFICAÇÃO DE TIPO	17
10.063 CASOS EM QUE É NECESSÁRIA UMA QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS	18
10.065 AUTORIZAÇÃO ESPECIAL REQUERIDA PARA OPERAÇÕES DE CATEGORIA II/III	18
10.067 TREINOS ADICIONAIS EXIGIDOS PARA COMANDANTES (PIC)	18
10.070 CADERNETAS DE PILOTO	19
10.073 CONTEÚDO DA CADERNETA DE PILOTO	19
10.075 REGISTO DO TEMPO DE TREINO E DE VOO	20
10.077 ACTUALIZAÇÃO DO PIC: DESCOLAGENS E ATERRAGENS	21
10.080 ACTUALIZAÇÃO DO PILOTO: OPERAÇÕES IFR	22
10.083 ACTUALIZAÇÃO DO PILOTO: OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL.....	22



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

10.085 QUALIFICAÇÕES ADICIONAIS PARA O TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	22
10.087 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO PILOTO	22
10.090 PRORROGATIVAS DO PILOTO DE LINHA AÉREA.....	22
10.093 PRORROGATIVAS DO PILOTO COMERCIAL	23
10.095 PRORROGATIVAS DA QUALIFICAÇÃO INSTRUMENTOS.....	23
10.097 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO PILOTO PARTICULAR ENQUANTO TRIPULANTE NECESSÁRIO.....	24
10.100 ALUNO-PILOTO – LIMITAÇÕES GERAIS.....	24
10.103 LIMITAÇÕES DO VOO SOLO PARA ALUNOS-PILOTO	25
10.105 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO INSTRUTOR DE VOO.....	25
10.107 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO ENGENHEIRO DE VOO	26
10.108 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO NAVEGADOR AERONÁUTICO	26
PARTE D: DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS TRIPULANTES.....	26
10.110 AUTORIDADE E RESPONSABILIDADE DO COMANDANTE (PIC)	26
10.113 DESIGNAÇÃO DE COMANDANTE PARA TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	27
10.115 CONFORMIDADE COM OS REGULAMENTOS LOCAIS.....	27
10.117 CONDIÇÃO FÍSICA DOS TRIPULANTES DE VOO.....	27
10.120 UTILIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOACTIVAS.....	27
10.123 UTILIZAÇÃO DOS CINTOS DE SEGURANÇA PELOS TRIPULANTES.....	28
10.125 TRIPULANTES DE VOO NO SEU POSTO DE TRABALHO	28
10.127 EQUIPAMENTO NECESSÁRIO PARA OS TRIPULANTES	28
10.130 REQUISITOS PARA O USO DE LENTES CORRECTIVAS	29
10.133 CONFORMIDADE COM <i>CHECKLISTS</i>	29
10.135 INFORMAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO	29
10.137 ELABORAÇÃO DE DOCUMENTAÇÃO DE VOO E DA AERONAVE	29
10.140 TRANCAGEM DA PORTA DO <i>COCKPIT</i> : TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	29
10.143 AUTORIZAÇÃO DE ENTRADA NO <i>COCKPIT</i> : TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	30
10.145 AUTORIZAÇÃO PARA O INSPECTOR ENTRAR NO <i>COCKPIT</i>	30
10.147 FUNÇÕES DURANTE AS FASES CRÍTICAS DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	30
10.150 COMUNICAÇÕES NO <i>COCKPIT</i>	30
10.153 MANIPULAÇÃO DOS CONTROLOS: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	30
10.155 RESPONSABILIDADE PELOS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS	31
10.157 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO TÉCNICO DA AERONAVE: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	31
10.160 COMUNICAÇÃO DE IRREGULARIDADES MECÂNICAS	31
10.163 COMUNICAÇÃO DE AJUDAS À NAVEGAÇÃO OU INSTRUMENTOS INADEQUADOS	31
10.165 COMUNICAÇÃO DE CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS E DE CONDIÇÕES ADVERSAMENTE PERIGOSAS	31
10.167 COMUNICAÇÃO DE INCIDENTES	31
10.170 NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE.....	32
10.173 OPERAÇÃO DOS GRAVADORES DE VOZ DO <i>COCKPIT</i> E DE DADOS DE VOO	32
10.175 TRIPULANTE: FORNECIMENTO E CONSUMO MÍNIMO DE OXIGÉNIO	32
10.177 DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS PORTÁTEIS	33
10.180 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS	33



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

PARTE E: TODAS AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	33
10.190 APLICABILIDADE	33
10.193 CONDUTA INACEITÁVEL	33
10.195 REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL COM PASSAGEIROS A BORDO	34
10.197 SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS	34
10.200 INFORMAÇÃO AOS PASSAGEIROS	34
10.203 INSTRUÇÕES DE EMERGÊNCIA EM VOO	35
10.205 OXIGÉNIO PARA PASSAGEIROS: FORNECIMENTO E CONSUMO MÍNIMO	35
10.207 ÁLCOOL OU DROGAS	35
PARTE F: PLANOS DE VOO	35
10.210 APRESENTAÇÃO DE UM PLANO DE VOO	35
10.213 PLANO DE VOO DE CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	36
10.215 CONTEÚDO DE UM PLANO DE VOO	36
10.217 RENOVAÇÃO PLANEADA DA AUTORIZAÇÃO	37
10.220 ALTERAÇÕES AO PLANO DE VOO	37
10.123 ENCERRAMENTO DO PLANO DE VOO	37
PARTE G: PLANEAMENTO E PREPARAÇÃO DO VOO	38
10.230 AERONAVEGABILIDADE E MEDIDAS DE SEGURANÇA	38
10.233 ADEQUAÇÃO DAS INSTALAÇÕES OPERACIONAIS	38
10.235 SELECÇÃO DE MARCOS TERRESTRES PARA VFR	38
10.237 INFORMAÇÕES E PREVISÕES METEOROLÓGICAS	38
10.240 LIMITAÇÕES PARA VOOS VFR EM FUNÇÃO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	39
10.243 AERÓDROMOS DE DESTINO PARA IFR	39
10.245 REQUISITOS PARA DESTINOS IFR ALTERNATIVOS	39
10.247 CRITÉRIOS DE SELECÇÃO PARA O AERÓDROMO ALTERNATIVO	40
10.250 ALTERNATIVAS PARA AS OPERAÇÕES AO LARGO DA COSTA COM HELICÓPTEROS	40
10.253 OUTROS AERÓDROMOS ALTERNATIVOS: OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	41
10.255 DISTÂNCIA MÁXIMA DE UM AERÓDROMO ADEQUADO SEM A APROVAÇÃO DE ETOPS	41
10.257 OPERAÇÕES DE ALCANCE PROLONGADO COM AVIÕES BIMOTOR	41
10.260 AERÓDROMOS ALTERNATIVOS EM ROTA: OPERAÇÕES ETOPS	42
10.263 PLANIFICAÇÃO DE COMBUSTÍVEL, ÓLEO E OXIGÉNIO E FACTORES DE CONTINGÊNCIA	42
10.265 ABASTECIMENTO MÍNIMO DE COMBUSTÍVEL PARA VOOS EM REGIME VFR	42
10.267 ABASTECIMENTO MÍNIMO DE COMBUSTÍVEL PARA VOOS EM REGIME IFR	43
10.270 [RESERVADO]	43
10.273 CARREGAMENTO DA AERONAVE, PESO E CENTRAGEM	43
10.275 LIMITAÇÕES NA PERFORMANCE DA AERONAVE	44
10.277 NECESSIDADE DE UMA AUTORIZAÇÃO DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	44
10.280 PLANO OPERACIONAL DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	45
10.283 DISTRIBUIÇÃO E RETENÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO DE PLANEAMENTO DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	45
PARTE H: REGRAS DE VOO PARA TODAS AS OPERAÇÕES	45



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

10.290 APLICABILIDADE	45
10.293 OPERAÇÕES NEGLIGENTES OU DESCUIDADAS DA AERONAVE.....	46
10.295 CONFORMIDADE COM AS LEIS LOCAIS.....	46
10.297 OPERAÇÃO DA AERONAVE NO SOLO	46
10.300 REGRAS DE PRIORIDADE: MOVIMENTAÇÕES DE SUPERFÍCIE NO AERÓDROMO	46
10.303 REGRAS DE PRIORIDADE: OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA	47
10.305 OPERAÇÕES NOCTURNAS.....	47
10.307 USO DAS LUZES DAS AERONAVES.....	47
10.310 INSPECÇÕES PRÉ-DESCOLAGEM	48
10.313 DESCOLAGEM E ATERRAGEM	48
10.315 CONDIÇÕES DE DESCOLAGEM	49
10.317 MÍNIMOS OPERACIONAIS PARA O AERÓDROMO	49
10.320 REDUÇÃO DO RUÍDO	50
10.323 VOO COM GELO OU COM PREVISÃO DE GELO	50
10.325 LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DA AERONAVE	50
10.327 OPERAÇÃO PERTO DE OUTRA AERONAVE	50
10.330 REGRAS DE PRIORIDADE: AERONAVE EM VOO.....	50
10.333 AJUSTE DO ALTÍMETRO.....	52
10.335 ALTITUDES MÍNIMAS DE SEGURANÇA: GENERALIDADES	52
10.337 ALTITUDES VFR MÍNIMAS DE SEGURANÇA: OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	52
10.340 VELOCIDADES AÉREAS MÁXIMAS.....	53
10.343 MÍNIMOS OPERACIONAIS PARA UMA APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS	53
10.345 DECISÃO DE DESVIO.....	53
10.347 VOO POR INSTRUMENTOS SIMULADO.....	53
10.350 SIMULAÇÃO EM VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	54
10.353 LARGADAS, PULVERIZAÇÕES, REBOQUES.....	54
10.355 VOO ACROBÁTICO	54
10.357 ÁREAS PARA TESTES DE VOO	54
10.360 ÁREAS PROIBIDAS E ÁREAS RESTRITAS	55
10.363 OPERAÇÕES DE ESPAÇO AÉREO DO TIPO RNP, MNPS OU RVSM	55
10.365 OPERAÇÕES EM AERÓDROMOS OU PRÓXIMAS DE AERÓDROMOS	55
10.367 OPERAÇÕES EM DETERMINADO ESPAÇO AÉREO	55
10.370 ALTITUDES PARA O TRÁFEGO-PADRÃO DE UM AERÓDROMO: AVIÃO DE GRANDE PORTE OU TURBO-JACTO.....	55
10.373 CONFORMIDADE COM LADEIRAS VISUAIS E ELECTRÓNICAS	56
10.375 APROXIMAÇÃO FINAL ESTABILIZADA	56
10.377 RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	56
10.383 INTERCEPÇÃO	56
10.385 OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS SOBRE ÁGUA	56
PARTE I: OPERAÇÕES EM VOO CONTROLADO	57
10.390 APLICABILIDADE	57
10.393 AUTORIZAÇÕES DO ATC	57
10.395 ADESÃO ÀS AUTORIZAÇÕES DO ATC	57



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

10.397 COMUNICAÇÕES	58
10.400 ROTA A SER VOADA	58
10.403 ALTERAÇÕES INADVERTIDAS	58
10.405 AUTORIZAÇÃO ATC: PEDIDOS DE ALTERAÇÃO.....	59
10.407 COMUNICAÇÃO DA POSIÇÃO.	59
10.410 VOOS EM FORMAÇÃO	59
10.413 OPERAÇÕES DENTRO OU PRÓXIMAS DE UM AERÓDROMO CONTROLADO	60
10.415 TERMO DO CONTROLO	60
10.417 INTERFERÊNCIA ILEGAL	60
10.420 VERIFICAÇÕES DO TEMPO	60
10.423 SINAIS UNIVERSAIS	61
PARTE J: REGRAS DE VOO VFR	61
10.430 APLICABILIDADE	61
10.433 CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS VISUAIS.....	61
10.435 MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DE VFR PARA DESCOLAGEM E ATERRAGEM	61
10.437 OPERAÇÕES VFR ESPECIAIS.....	62
10.440 LIMITAÇÃO À NAVEGAÇÃO VFR POR REFERÊNCIA VISUAL	62
10.443 ALTITUDES DE CRUZEIRO VFR.....	62
10.445 AUTORIZAÇÕES ATC PARA VOOS VFR.....	62
10.447 VOOS VFR QUE REQUEREM AUTORIZAÇÃO ATC	62
10.450 Voo VFR NÃO AUTORIZADO EM ESPAÇO AÉREO RVSM	63
10.453 DEGRADAÇÃO DAS CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS ABAIXO DE VMC	63
10.455 MUDAR DE VFR PARA IFR	63
10.457 FALHA NA COMUNICAÇÃO DE RÁDIO DE DUAS VIAS EM VFR	63
PARTE K: REGRAS DE VOO IFR	63
10.460 APLICABILIDADE	63
10.463 IFR EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO.....	64
10.465 VOOS IFR FORA DO ESPAÇO AÉREO CONTROLADO	64
10.467 MÍNIMOS DE DESCOLAGEM STANDARD EM REGIME IFR	64
10.470 ALTITUDE DE CRUZEIRO IFR OU NÍVEL DE VOO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO	64
10.473 ALTITUDE DE CRUZEIRO IFR OU NÍVEL DE VOO EM ESPAÇO AÉREO NÃO CONTROLADO	64
10.475 ALTITUDES MÍNIMAS PARA OPERAÇÕES IFR	65
10.477 ALTITUDES MÍNIMAS PARA A UTILIZAÇÃO DO PILOTO AUTOMÁTICO.....	65
10.480 OPERAÇÕES EM REGIME IFR EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO: RELATÓRIOS DE AVARIAS	66
10.483 CONTINUAÇÃO DO Voo IFR EM DIRECÇÃO AO DESTINO	66
10.485 APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS A AERÓDROMOS	66
10.487 MÍNIMOS DE ALCANCE VISUAL DA PISTA (RVR).....	67
10.490 APROVAÇÃO NECESSÁRIA: APROXIMAÇÕES DE CATEGORIA II OU III	67
10.493 INÍCIO DE UMA APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.....	67
10.495 OPERAÇÕES ABAIXO DE DH OU MDA	68
10.497 ATERRAGEM EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS INSTRUMENTOS	68



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

10.500 EXECUÇÃO DE UM PROCEDIMENTO DE “BORREGO”	68
10.503 MUDANÇA DE VOO EM REGIME IFR PARA VOO EM REGIME VFR	69
10.505 FALHA DE COMUNICAÇÕES AR-TERRA EM REGIME IFR	69
ANEXOS	71
ANEXO 1 DE 10.023: INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERACIONAIS	71
ANEXO 1 DE 10.105: REGISTOS DO INSTRUTOR DE VOO	71
ANEXO 2 DE 10.105: LIMITAÇÕES E QUALIFICAÇÕES DO INSTRUTOR DE VOO	72
ANEXO 1 DE 10.120: UTILIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOACTIVAS	73
ANEXO 1 A 10.125: TRIPULANTES DE VOO EM POSTOS DE TRABALHO	73
ANEXO 1 DE 10.257: DETERMINAÇÃO DA VELOCIDADE NO PLANO DE VOO – ETOPS	73
ANEXO 1 DE 10.260: PLANEAMENTO ALTERNATIVO PARA ETOPS	74
ANEXO 1 DE 10.433: ESPAÇO AÉREO E MÍNIMOS VMC	76



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

Esta página foi intencionalmente deixada em branco



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

PARTE A: GENERALIDADES

10.001 APLICABILIDADE

- a) Este Normativo Técnico define os princípios da República de Angola para:
 - (1) Operações desenvolvidas por pessoal aeronáutico certificado em Angola enquanto a operar aeronaves registadas em Angola;
 - (2) Operações desenvolvidas por Operadores com COA angolano enquanto a operar aeronaves registadas no estrangeiro;
 - (3) Operações desenvolvidas por pessoal aeronáutico ou Operadores com COA estrangeiro enquanto a operar aeronaves no espaço aéreo angolano.
- b) Este Normativo Técnico aplica-se a operadores aeronáuticos na actividade de:
 - (1) Trabalho aeronáutico;
 - (2) Transporte Aéreo Comercial;
 - (3) Aviação em geral.
- c) Este Normativo Técnico aplica-se a pilotos e outras pessoas no exercício de funções abrangidas por Normativos Técnicos do INAVIC.
- d) No caso de operações desenvolvidas fora de Angola, todos os pilotos e operadores angolanos deverão estar em conformidade com estes requisitos, salvo se tal conformidade resultar em violação das leis do estado estrangeiro no qual as operações se estão a desenvolver.
- e) Nos casos em que um qualquer requisito seja aplicável apenas a um determinado segmento de operações aeronáuticas, tal será identificado pela referência a esse mesmo segmento em particular, tal como “Transporte Aéreo Comercial” ou “aviões a turbo-jacto”.

10.003 DEFINIÇÕES

- a) No que diz respeito a este Normativo Técnico, aplicam-se as seguintes definições:

Nota: Mais itens relacionados com a Aviação estão definidos no Normativo Técnico 1 deste Regulamento.

- (1) **Aeródromo.** Uma área definida de terreno ou de água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) destinada a ser utilizada, total ou parcialmente, para efeitos de chegadas, partidas e movimentação à superfície de uma qualquer aeronave.
- (2) **Aeronave.** Qualquer máquina cuja sustentação no ar decorra de reacções do ar em que se não incluem as reacções do ar contra a superfície terrestre.
- (3) **Avião.** Uma aeronave Mais-Pesada-do-que-Ar e com propulsão própria, cuja sustentação no ar decorre fundamentalmente de reacções aerodinâmicas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo.
- (4) **Comandante (PIC).** O piloto nomeado pelo Operador ou, no caso da Aviação Geral, o proprietário, que está no comando da aeronave e que é responsável pela condução do voo em segurança.
- (5) **Condições Meteorológicas Instrumentos (IMC).** As condições meteorológicas expressas em visibilidade, distância das nuvens e tecto com valores inferiores aos mínimos definidos para as Condições Meteorológicas Visuais (VMC).
- (6) **Condições Meteorológicas Visuais (VMC).** As condições meteorológicas expressas em visibilidade, distância das nuvens e tecto com valores iguais ou superiores aos mínimos definidos.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (7) **Curso de Refrescamento de Voo.** Um processo de refrescamento dos conhecimentos e aptidões aeronáuticas apropriadas para uma licença de piloto e respectivas qualificações, liderado por um instrutor licenciado e levado a cabo em ambiente de instrução.
- (8) **Dia de Calendário.** Tomando como referência a Hora Local ou o Tempo Universal, o lapso de tempo que medeia entre as 0:00 horas de um dia e as 24:00 horas do mesmo dia.
- (9) **Heliporto.** Um aeródromo ou área definida em estrutura destinada a ser utilizada, total ou parcialmente, para efeitos de chegadas, partidas e movimentação à superfície de helicópteros.
- (10) **Operação de Aviação Geral.** Qualquer operação com aeronaves que não seja considerada Transporte Aéreo Comercial nem trabalho aéreo.
- (11) **Operação de Categoria I (CAT I).** Uma aproximação e aterragem efectuadas com o recurso a instrumentos de precisão, com uma Altitude de Decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés) e com visibilidade não inferior a 800 m ou com um Alcance Visual sobre a Pista (RVR) não inferior a 550 m.
- (12) **Operação de Categoria II (CAT II).** Uma aproximação e aterragem efectuadas com o recurso a instrumentos de precisão, com uma Altitude de Decisão (DH) entre 30 e 60 m (entre 100 e 200 pés) e com um Alcance Visual sobre a Pista (RVR) não inferior a 350 m.
- (13) **Operação de Categoria IIIA (CAT IIIA).** Uma aproximação e aterragem efectuadas com o recurso a instrumentos de precisão, cumulativamente, com:
 - (i) Uma Altitude de Decisão (DH) inferior a 30 m (100 pés) ou inexistente;
 - (ii) Um Alcance Visual sobre a Pista (RVR) não inferior a 200 m.
- (14) **Operações de Categoria IIIB (CAT IIIB).** Uma aproximação e aterragem efectuadas com o recurso a instrumentos de precisão, cumulativamente, com:
 - (i) Uma Altitude de Decisão (DH) inferior a 15 m (100 pés) ou inexistente;
 - (ii) Um Alcance Visual sobre a Pista (RVR) entre 50 e 200 m.
- (15) **Operação de Categoria IIIC (CAT IIIC).** Uma aproximação e aterragem efectuadas com o recurso a instrumentos de precisão e sem limites para a Altitude de Decisão (DH) nem para o Alcance Visual sobre a Pista (RVR).
- (16) **Operação de Transporte Aéreo Comercial.** Uma operação com aeronave que implique o transporte de passageiros, carga ou correio, contra remuneração ou contrato.
- (17) **Operador.** Pessoa, Organização ou Empresa que desempenha ou promove uma operação com aeronave.
- (18) **Posse Individual.** Esta expressão aplica-se às situações em que se considera que um documento, manual ou equipamento, está disponível para alguém no exercício das prerrogativas da licença de que seja titular, seja porque está imediatamente ao alcance físico, seja porque está acessível na base do tripulante em causa.
- (19) **Tecto.** A altitude relativa a que se encontra a camada inferior de nuvens que estejam abaixo dos 6.000 m (20.000 pés) e que cubram mais de metade do céu.
- (20) **Tripulante.** Qualquer pessoa com funções a desempenhar numa aeronave em voo ao serviço de um Operador.
- (21) **Tripulante de Voo.** Um tripulante que desempenha funções essenciais à operação de uma aeronave em voo e a quem para o efeito foi outorgada uma licença.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

(22) Voo Controlado. Qualquer voo que esteja sujeito a uma autorização do Controlo de Tráfego Aéreo.

10.005 SIGLAS/ACRÓNIMOS

- a) Neste Normativo Técnico são utilizadas as seguintes siglas e acrónimos:
- (1) AFM – Manual de Voo da Aeronave (derivada do original em Inglês Aircraft Flight Manual)
 - (2) AGL – Acima do Nível do Solo (derivada do original em Inglês Above Ground Level)
 - (3) AOM – Manual Operacional da Aeronave (derivada do original em Inglês Aircraft Operational Manual)
 - (4) ATC – Controlo de Tráfego Aéreo (derivada do original em Inglês Air Traffic Control)
 - (5) ATS – Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (derivada do original em Inglês Air Traffic Service)
 - (6) CAT – Categoria
 - (7) C.G. – Centro de Gravidade
 - (8) COA – Certificado de Operador Aéreo
 - (9) DH – Altitude de Decisão (derivado do original em Inglês Decision Height)
 - (10) ETA – Hora Estimada para a Chegada (derivada do original em Inglês Estimated Time of Arrival)
 - (11) ETOPS – Operações Prolongadas com Bimotores (derivado do original em Inglês Extended Twin-engine Operations)
 - (12) FL – Nível do Voo (derivada do original em Inglês Flight Level)
 - (13) ICAO – Organização Internacional da Aviação Civil (derivado do Inglês International Civil Aviation Organization)
 - (14) IFR – Regras de Voo por Instrumentos (derivada do original em Inglês Instrument Flight Rules)
 - (15) IMC – Condições Meteorológicas Instrumentos (derivada do original em Inglês Instrument Meteorological Conditions)
 - (16) LOC – Localizador (radiofarol)
 - (17) LVTO – Descolagem com Baixa Visibilidade (derivada do Inglês Low Visibility Take Off)
 - (18) MDA – Altitude Mínima Aceitável (derivada do Inglês Minimum Decent Altitude)
 - (19) MEA – Altitude Mínima em Rota (derivada do Inglês Minimum En Route Altitude)
 - (20) MEL – Lista de Equipamento Mínimo - LEM (derivado do Inglês Minimum Equipment List)
 - (21) MMEL – Lista Geral de Equipamento Mínimo – LGEM (derivado do Inglês Master Minimum Equipment List)
 - (22) MNPSA – Especificações Mínimas para a Navegação Eficiente no Espaço Aéreo (derivada do Inglês Minimum Navigation Performance Specifications Airspace)
 - (23) MOCA – Altitude Mínima de Confirmação de Desobstrução (derivado do Inglês Minimum Obstruction Clearance Altitude)
 - (24) MSL – Nível Médio do Mar (derivada do Inglês Mean Sea Level)
 - (25) nm – Milha Náutica (1852 m) (derivada do Inglês Nautical Mile)
 - (26) NOTAM – Aviso à Navegação Aeronáutica (derivado do Inglês Notice to Airmen)
 - (27) PBE – Equipamento Auxiliar da Respiração (derivada do Inglês Protective Breathing Equipment)
 - (28) PIC – Comandante (derivado do original em Inglês Pilot in Command)
 - (29) RFM – Manual de Voo de Aeronave com Rotores (derivada do Inglês Rotorcraft Flight Manual)
 - (30) RVR – Alcance Visual da Pista (derivada do Inglês Runway Visibility Range)
 - (31) RVSM – Mínimos de Separação Vertical Reduzida (derivada do Inglês Reduced Vertical Separation Minimum)
 - (32) SCA – Tripulante de Cabine Sénior (derivado do original em Inglês Senior Cabin Attendant)
 - (33) SIC – Co-piloto (derivado do original em Inglês Second in Command)
 - (34) sm – Milha Terrestre (1609 m) (derivada do Inglês Statute Mile)



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

(35) VFR – Regras de Voo Visual (derivada do original em Inglês Visual Flight Rules)

(36) VMC – Condições Meteorológicas Visuais (derivada do Inglês Visual Meteorological Conditions)

PARTE B: REQUISITOS DA AERONAVE

10.010 MARCAS DA MATRÍCULA

- a) Uma aeronave registada em Angola só pode ser utilizada operacionalmente se exibir as marcas nos termos descritos no Normativo Técnico 2.
- b) Uma aeronave só pode ser utilizada operacionalmente em Angola se exibir as marcas da matrícula em conformidade com as disposições do Anexo 7 da ICAO.

10.013 REQUISITO DE NOTIFICAÇÃO DA AERONAVE

- a) No espaço aéreo angolano só se pode operar com uma aeronave registada no estrangeiro se, cumulativamente:
 - (1) For prestada ao INAVIC, por escrito, a seguinte informação:
 - (i) Matrícula da aeronave;
 - (ii) Série, Modelo e Versão da aeronave;
 - (iii) Número de Série da aeronave;
 - (iv) Aeródromo que seja considerado como base da aeronave;
 - (v) Designação do Operador, morada, número de telefone e restantes contactos;
 - (vi) Cópia dos papéis actualizados de seguro da aeronave.
 - (2) O INAVIC tiver emitido uma licença que permita ao Operador operar nestas condições.

10.015 AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVES CIVIS

- a) Só se pode operar com aeronaves civis se estas estiverem em boas condições de aeronavegabilidade.
- b) Cabe ao PIC determinar, antes da descolagem, se a aeronave está em condições para voar em segurança.
- c) No caso de surgir um problema mecânico, eléctrico ou estrutural que afecte a aeronavegabilidade da aeronave, o PIC deverá interromper o voo logo que possível.

10.017 RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

- a) Só se pode operar com uma aeronave nos termos do Certificado de Aeronavegabilidade ou documento equivalente que tenha sido emitido pelo País de Registo.
- b) Só se pode operar com uma aeronave à qual tenha sido atribuído um Certificado Especial de Aeronavegabilidade, se se respeitarem as restrições constantes desse Certificado Especial.

10.020 EQUIPAMENTO E INSTRUMENTOS DA AERONAVE

- a) Só se pode operar com uma aeronave que esteja provida de instrumentos e equipamentos em conformidade com as disposições do Normativo Técnico 6 adequadas para o tipo de operação a ser executada e para a rota a seguir.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.023 EQUIPAMENTO E INSTRUMENTOS INOPERACIONAIS

- a) Só se pode descolar com uma aeronave cujos instrumentos e equipamentos estejam inoperacionais se tal estiver previamente autorizado pelo INAVIC.
- b) Só se pode descolar com uma aeronave multi-motor cujos instrumentos e equipamentos estejam inoperacionais se se verificarem as seguintes condições:
 - (1) Existir uma MEL aprovada para a aeronave;
 - (2) *No caso de operações de Transporte Aéreo Comercial*, o INAVIC aprovou a MEL especificamente para a aeronave e o titular de COA em causa;
 - (3) A MEL terá de:
 - (i) Ter sido preparada em conformidade com as limitações expostas na alínea c);
 - (ii) Garantir a operacionalidade da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condições inoperacionais;
 - (4) O piloto deverá ter acesso aos registos que identificam os instrumentos e equipamentos que se encontram inoperacionais;
 - (5) A aeronave opera nas condições e limitações constantes da MEL.
- c) Os seguintes equipamentos e instrumentos não podem constar da MEL:
 - (1) Instrumentos e equipamentos considerados como requisitos para a aeronavegabilidade da aeronave em função do tipo de certificado e que sejam essenciais para uma operação segura em todas as condições operacionais;
 - (2) Instrumentos e equipamentos que, segundo os requisitos de uma directiva de aeronavegabilidade, tenham de estar em condições operacionais.
 - (3) Instrumentos e equipamentos que constituam requisitos para operações específicas nos termos dos Normativos Técnicos 7, 11 e/ou 12.
- d) Uma aeronave com instrumentos e equipamentos que constem dos requisitos e que estejam inoperacionais, só pode operar se o INAVIC, ao abrigo do Normativo Técnico 4, para o efeito emitir uma autorização especial.

Nota: Ver o Anexo 1 de 10.023 para limitações específicas para instrumentos e equipamentos inoperacionais.

10.025 MANUAL DE VOO DE AERONAVES CIVIS, REQUISITOS PARA O PLACARD E PARA AS MARCAS

- a) Só se pode operar com uma aeronave civil se na aeronave estiverem presentes, alternativamente:
 - (1) Um AFM ou RFM (consoante o caso) actualizado e aprovado;
 - (2) Um AOM aprovado pelo INAVIC para o Operador;
 - (3) Manuais aprovados, marcas e placards ou qualquer combinação destes que permita ao PIC saber quais as limitações aplicáveis para uma operação em segurança.
- b) Esta informação pode ser exibida na aeronave sob a forma de placards, listas, marcas nos instrumentos ou qualquer combinação destes que apresente visivelmente as limitações prescritas pela entidade certificadora do País de Registo da aeronave.
- c) Quem quer que opere com uma aeronave civil deverá actualizar o AFM ou RFM (consoante o caso) com quaisquer alterações impostas pelo País de Registo.

10.027 INSPECÇÕES NECESSÁRIAS À AERONAVE E RESPECTIVO EQUIPAMENTO



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Excepto nos casos aprovados pelo INAVIC, só se pode operar com uma aeronave civil em Angola se aquela foi objecto das inspecções que se seguem e se a prova de que essas inspecções foram efectuadas estiver a bordo da aeronave:
- (1) Inspeção anual efectuada nos últimos 12 meses de calendário;
 - (2) Nos casos de operações contra remuneração ou contrato, uma inspeção de 100 horas;
 - (3) Nos casos de operações IFR, uma inspeção ao altímetro e ao sistema *pitot-static* efectuada nos últimos 24 meses de calendário;
 - (4) Nos casos de aeronaves equipadas com *transponder*, uma verificação do mesmo efectuada nos últimos 12 meses de calendários;
 - (5) Nos casos de aeronaves equipadas com ELT, uma verificação do mesmo efectuada nos últimos 12 meses de calendário;
 - (6) Nos casos de aeronaves IFR, uma verificação do receptor VOR efectuada nos últimos 30 dias e segundo o método prescrito pelo INAVIC.

Nota: As aeronaves IFR sujeitas a um programa de manutenção contínua terão um requisito diferente dos 30 dias.

- (7) Nos casos de aeronaves equipadas com gravadores de voz para o voo e no *cockpit*, deverão ser efectuadas verificações operacionais e avaliações das gravações com intervalos de tempo determinados pelo INAVIC.

Nota: Os requisitos para estas inspecções estão descritos no Normativo Técnico 4.

- b) As aeronaves cuja manutenção seja efectuada no âmbito de um programa alternativo de manutenção e inspeção aprovado pelo INAVIC nos termos do Normativo Técnico 4, não poderão registar inspecções anuais nem de 100 horas nos seus registos actuais de manutenção.

Nota: Um "programa alternativo de manutenção e inspeção" pode incluir um programa recomendado pelo fabricante, instruções para a aeronavegabilidade continuada ou um programa desenhado pelo operador e aprovado pelo INAVIC.

10.030 DOCUMENTOS A SER LEVADOS A BORDO DA AERONAVE: TODAS AS OPERAÇÕES

- a) Só se pode operar com uma aeronave civil se, a bordo, estiverem todos os seguintes documentos válidos e aprovados e que são apropriados para levar a cabo as operações em causa:
- (1) Certificado de registo exibido claramente e passado em nome do proprietário;
 - (2) Certificado de Aeronavegabilidade exibido claramente;
 - (3) AFM ou RFM (consoante o caso);
 - (4) *Checklists* normais, de excepção e de emergência;
 - (5) Manual Operacional do Piloto (ou Manual Operacional da Aeronave);
 - (6) Tabelas e gráficos de performance, peso e centragem;
 - (7) Mapas actuais e adequados para:
 - (i) Rota do voo proposto;
 - (ii) Todas as rotas para as quais é expectável que a aeronave possa ser desviada;
 - (8) Sinalização ar-terra para busca e salvamento;
 - (9) Certificado de seguro contra terceiros.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.033 DOCUMENTOS ADICIONAIS APLICÁVEIS A VOOS INTERNACIONAIS

- a) Só se pode operar com uma aeronave civil em voos que cruzem fronteiras internacionais se, a bordo, estiver toda a documentação necessária para o efeito, nomeadamente:
- (1) Uma Declaração genérica para efeitos aduaneiros;
 - (2) Se aplicável, uma lista com os nomes dos passageiros com os respectivos pontos de embarque e destinos;
 - (3) Uma licença de rádio para a aeronave;
 - (4) Os procedimentos e sinalização relacionados com a intercepção da aeronave;
 - (5) Uma versão em Inglês do Certificado de Ruído;
 - (6) Qualquer outra documentação que possa ser requerida pela(s) entidade(s) ou país(es) envolvidos no voo proposto.

Nota: O Certificado de Ruído deverá estar em conformidade com os standards expostos no Anexo 6 do Volume 1 da ICAO. A Declaração poderá estar incluída em qualquer documento levado a bordo e aprovado pelo INAVIC.

10.035 NECESSIDADE DE DOCUMENTAÇÃO ADICIONAL: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Só se pode operar com uma aeronave civil em Transporte Aéreo Comercial se, a bordo, estiverem todos os seguintes documentos válidos e aprovados e que são apropriados para levar a cabo as operações em causa:
- (1) Diário de Bordo da aeronave;
 - (2) Diário Técnico da aeronave;
 - (3) Manifesto de Carga da aeronave;
 - (4) Plano Operacional de Voo;
 - (5) Documentação relativa a NOTAMS;
 - (6) Informação Meteorológica;
 - (7) Registo do Plano de Voo do ATC;
 - (8) Capítulos do Manual Operacional do Operador que sejam relevantes para as operações em causa;
 - (9) Manual Operacional da Aeronave aceite pelo país do Operador;
 - (10) MEL aprovada pelo país do Operador;
 - (11) Versão em Inglês do COA e respectivas autorizações, condições e restrições para a frota de aeronaves operadas;
 - (12) *Checklist* de busca de engenhos explosivos;
 - (13) Instruções para a localização de menor risco no caso de ser encontrado um engenho explosivo a bordo;
 - (14) Formulários de *reporting* conformes com os requisitos do INAVIC e do Operador.

PARTE C: REQUISITOS PARA OS TRIPULANTES DE VOO

10.040 COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VOO

- a) O número de elementos e a composição da tripulação de voo não pode ser inferior ao estipulado no manual de voo ou outra documentação associada ao Certificado de Aeronavegabilidade.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) É necessário um SIC para operações de Transporte Aéreo Comercial em regime IFR, salvo se o INAVIC tiver emitido uma autorização excepcional.
- c) A composição das tripulações de voo deverá incluir elementos adicionais em relação aos mínimos estabelecidos pelo Manual de Voo ou outra documentação associada ao Certificado de Navegabilidade, sempre que tal seja necessário por força de circunstâncias relacionadas com o tipo de avião utilizado, o tipo de operações em causa e consequentes funções a executar, e ainda com a duração do voo entre os pontos onde as tripulações sejam substituídas.
- d) A tripulação de voo deverá incluir pelo menos um elemento titular de uma licença de Navegador Aeronáutico válida para todas as operações onde, segundo o INAVIC, a navegação aeronáutica necessária para a condução do voo em segurança não possa ser assegurada adequadamente pelos pilotos da estação aeronáutica.

10.043 AVIADORES: RESTRIÇÕES À UTILIZAÇÃO DOS SEUS SERVIÇOS

- a) Só se pode operar uma aeronave civil em trabalho aéreo se a pessoa encarregada de a operar estiver qualificada para o tipo de aeronave e a para as operações em causa.
- b) Em Transporte Aéreo Comercial, só se pode funcionar na qualidade de aviador e só se pode utilizar os serviços de um aviador, se este estiver qualificado para as operações a executar em conformidade com as disposições do Normativo Técnico 14.

10.045 NECESSIDADE DE LICENCIAMENTO DA TRIPULAÇÃO DE VOO

- a) Não se pode agir na qualidade de PIC ou qualquer outra função de uma tripulação de voo de uma aeronave civil que esteja:
 - (1) Registada em Angola, salvo se o tripulante em causa for portador de uma licença válida apropriada para a posição e tipo de aeronave em causa e de certificado médico válido.
 - (2) Registada no estrangeiro, salvo se o tripulante em causa for portador de uma licença, emitida pelo País de Registo da aeronave, válida e actualizada para o tipo de aeronave em causa.
- b) Um cidadão angolano só pode agir na qualidade de tripulante de voo em aeronave registada no estrangeiro e a operar em espaço aéreo angolano se for titular de uma licença de piloto, emitida em Angola e válida para a categoria, classe e tipo de aeronave a operar.
- c) Só se pode agir na qualidade de tripulante de voo em aeronave registada no estrangeiro e operada por um Operador angolano se se for titular de uma licença angolana válida para a categoria, classe e tipo de aeronave a operar.
- d) O PIC de uma aeronave equipada com um sistema de evitação de colisão a bordo (ACAS II), deverá assegurar-se de que todos os tripulantes de voo foram devidamente treinados na utilização do equipamento ACAS II e na evitação de colisões.

10.047 NOTIFICAÇÃO DA ALTERAÇÃO DE MORADA DA LICENÇA

- a) Não se pode exercer as prerrogativas de uma licença aeronáutica emitida em Angola para além de 30 dias após se ter mudado de endereço postal oficial, salvo se se tiver notificado o INAVIC, por escrito, prestando a seguinte informação:
 - (1) Nome completo;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) Referência do certificado de piloto;
- (3) Endereço postal;
- (4) País do endereço postal;
- (5) Número de telefone (incluindo eventuais indicativos).

10.050 LICENÇA DE OPERADOR DE RÁDIO

- a) No caso de operações internacionais, a tripulação de voo deverá incluir pelo menos um membro portador de uma licença de operador de rádio válida ou uma recomendação, emitida ou validada pelo País de Registo, autorizando o titular a operar com o tipo de equipamento de rádio a utilizar.

10.053 NECESSIDADE DO CERTIFICADO MÉDICO

- a) As funções que se seguem obrigam os respectivos titulares a serem detentores de um certificado médico válido sempre que pretendam exercer as prerrogativas das respectivas licenças aeronáuticas:
 - (1) Pilotos;
 - (2) Engenheiros de Voo;
 - (3) Navegadores Aeronáuticos.
- b) Não se pode prestar serviço em Aviação sem que se seja portador de um certificado médico aeronáutico válido.
- c) O período de validade de uma avaliação médica deverá iniciar-se na data em que se proceda ao exame médico e deverá terminar num último dia de mês.
- d) A duração do prazo de validade deverá estar em conformidade com as prerrogativas específicas da licença a exercer e por períodos que não excedam:
 - (1) 60 meses para uma licença de Piloto Particular;
 - (2) 12 meses para uma licença de Piloto Comercial;
 - (3) 12 meses para uma licença de Piloto de aeronave de tripulação múltipla – avião;
 - (4) 12 meses para uma licença de Piloto de Linha Aérea;
 - (5) 12 meses para uma licença de Navegador Aeronáutico;
 - (6) 12 meses para uma licença de Engenheiro de Voo.
- e) Em função da idade do candidato à data da avaliação médica, o período de validade deverá ser reduzido da seguinte forma:
 - (1) Em 6 meses, após o 40º aniversário, nos casos de Pilotos de Linha Aérea e Pilotos Comerciais que exerçam as prerrogativas das respectivas licenças em serviços de Transporte Aéreo Comercial de passageiros;
 - (2) Em 6 meses, após o 60º aniversário, nos casos de Pilotos de Linha Aérea e Pilotos Comerciais que continuem a exercer as prerrogativas das respectivas licenças em serviços de Transporte Aéreo Comercial;
 - (3) Em 24 meses, após o 40º aniversário, nos casos de Pilotos Particulares;
 - (4) Em 12 meses, após o 50º aniversário, nos casos de Pilotos Particulares.

10.055 QUALIFICAÇÕES DOS TRIPULANTES DE VOO



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) O PIC e o Operador (se aplicável) dever-se-ão assegurar de que as licenças de todos os tripulantes de voo foram emitidas e validadas pelo País de Registo, que contêm as qualificações de categoria, classe e tipo apropriadas e dever-se-ão ainda assegurar de que todos os tripulantes de voo estão em conformidade no que respeita ao cumprimento dos requisitos de experiência recente dispostos por este Normativo Técnico.

Nota: As qualificações de Categoria e Classe estão identificadas no Normativo Técnico 7, Parágrafo 7.025.

- b) Não se pode operar com uma aeronave civil nem nela exercer funções que requeiram o licenciamento da aeronave, salvo se a licença que cubra o exercício das prerrogativas durante as operações tiver sido emitida de acordo com as especificações do Normativo Técnico 7 e, quando aplicáveis, os *Standards* do Anexo 1 da ICAO.

10.057 REQUISITOS DE QUALIFICAÇÕES DE CATEGORIA, CLASSE E TIPO

- a) Só se pode agir na qualidade de PIC de uma aeronave se se tiver obtido as qualificações de categoria, classe e tipo (caso estas duas últimas sejam necessárias) apropriadas para a aeronave em causa, salvo se o piloto for o único ocupante da aeronave ou se, alternativamente:
- (1) Estiver a receber treino para efeitos de obtenção de uma licença ou qualificação adicional apropriada para a aeronave e se estiver a ser supervisionado por um instrutor autorizado;
 - (2) Já tiver recebido o treino requerido pelos Normativos Técnicos e apropriado para a categoria, classe e tipo (caso estas duas últimas sejam necessárias) de aeronave em causa e já tiver recebido também as devidas recomendações passadas por um instrutor autorizado.
- b) Só se pode agir como PIC de uma aeronave que transporte passageiro(s) ou que esteja a ser operada contra remuneração ou contrato, se se for um piloto titular de qualificações de categoria, classe e tipo (caso estas duas últimas sejam necessárias) aplicáveis à aeronave em causa.

10.060 CASOS EM QUE É NECESSÁRIA UMA QUALIFICAÇÃO DE TIPO

- a) Exceptuando os casos descritos na alínea b), só se pode operar como PIC das aeronaves que se seguem se se for titular de uma licença que cubra o respectivo tipo de aeronave:
- (1) Aeronaves de grande porte que não sejam mais-leves-do-que-ar;
 - (2) Pequenos aviões com propulsão turbo-jacto;
 - (3) Pequenos helicópteros que requeiram um certificado de transporte de Linha Aérea;
 - (4) Aeronaves certificadas para operação com um mínimo de dois pilotos;
 - (5) Qualquer outro tipo de aeronave que o INAVIC considere.
- b) O INAVIC pode autorizar um piloto não qualificado a operar uma aeronave que exija uma qualificação de tipo por um período não superior a 60 dias, desde que se observem todas as seguintes condições:
- (1) O INAVIC tenha determinado que se obtém um nível de segurança equivalente ao operar a aeronave na estrita observação das restrições impostas pela autorização emitida;
 - (2) O candidato demonstre que não é exequível estar em permanente conformidade com as disposições desta alínea durante todo o voo ou série de voos a efectuar;
 - (3) As operações desenrolar-se-ão nas seguintes condições:
 - (i) Envolvendo apenas voos de entrega da aeronave, de treino, de teste ou de exame prático para uma licença de piloto ou respectiva qualificação;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (ii) Em espaço aéreo angolano, salvo se, mediante acordo prévio do INAVIC, a aeronave voe para um país adjacente (e membro da ICAO) para efeitos de manutenção;
 - (iii) Sem ser contra compensação ou contrato, salvo se tais implicarem o pagamento da aeronave para efeitos de treino ou exame prático;
 - (iv) Envolvendo apenas o transporte de tripulantes de voo considerados essenciais para o voo.
- (4) Se o propósito para o qual a autorização citada nesta alínea foi solicitada não puder ser terminado dentro do prazo máximo antes estipulado, o INAVIC poderá autorizar um período adicional não superior a 60 dias.

10.063 CASOS EM QUE É NECESSÁRIA UMA QUALIFICAÇÃO DE INSTRUMENTOS

- a) Só se pode operar como Comandante (PIC) de uma aeronave civil, desde que se seja titular de uma licença de piloto obtida com uma qualificação de instrumentos ou um piloto de linha aérea (não limitado pela VFR) emitida com categoria, classe e, se necessário, tipo de aeronave, nas seguintes situações:
 - (1) Em condições de voo em que a proximidade das nuvens e a visibilidade mínima é inferior àquela definida pelas Regras de Voo Visual (VFR),
 - (2) Em Condições Meteorológicas Instrumentos (IMC),
 - (3) Em conformidade com a ATS autorização para operações sob Regras de Voo por Instrumentos (IFR),
 - (4) Operações nocturnas de Condução Especial com Regras de Voo Visual (VFR) no Espaço Aéreo de Classe G.
- b) Só se podem exercer as funções de Co-piloto em qualquer das situações descritas na alínea a) em que é requerido um Co-piloto, desde que se seja titular de uma licença de piloto obtida com uma qualificação de instrumentos emitida com a categoria da aeronave.

10.065 AUTORIZAÇÃO ESPECIAL REQUERIDA PARA OPERAÇÕES DE CATEGORIA II/III

- a) À excepção do descrito na alínea b), só se pode operar como piloto de uma aeronave civil numa Operação de Categoria II/III, nas seguintes condições:
 - (1) No caso de PIC, se detiver um documento de autorização para Categoria II e III para aquele tipo de aeronave;
 - (2) No caso de SIC, se estiver autorizado pelo País de Registo a agir como SIC naquela aeronave em Operações de Categoria II/III.
- b) Não é necessário nenhum documento de autorização para pilotos de Operadores com aprovação específica para Operações de Categoria II ou III, no entanto, todos os pilotos devem reunir as qualificações apropriadas para Operações de Categoria II ou III.

10.067 TREINOS ADICIONAIS EXIGIDOS PARA COMANDANTES (PIC)



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) *Aeronave Complexa*. Só se pode operar como Comandante de um avião complexo, avião de elevada performance, ou uma aeronave pressurizada com capacidade de voo acima dos 7500 m (25000 pés) MSL, ou de uma aeronave para a qual o INAVIC tenha determinado a necessidade de treino específico, nas seguintes condições:
- (1) Ter recebido e registado um treino de voo solo, por parte de um instrutor autorizado para aquele tipo específico de avião, num simulador de voo certificado ou num dispositivo certificado de treino de voo que seja representativo e que tenha sido considerado eficiente nas operações e sistemas daquele avião;
 - (2) Ter recebido uma recomendação única na caderneta de piloto por parte de um instrutor autorizado que certifique o indivíduo como capacitado para operar com aquela aeronave.
- b) *Treino adicional exigido para operar com aviões com roda de cauda*. Só se pode operar como Comandante de um avião com roda de cauda, nas seguintes condições:
- (1) Ter recebido e registado um treino de voo por parte de um instrutor autorizado num avião com roda de cauda nas manobras e procedimentos descritos na alínea b), ponto (2);
 - (2) Ter recebido uma recomendação, registada na sua caderneta, por parte de um instrutor autorizado que certifique o indivíduo como capacitado para operar com um avião com roda de cauda, que inclua, pelo menos, descolagens e aterragens normais e com ventos cruzados, aterragens sobre a roda (excepto quando não recomendadas pelo fabricante), e “borregos”.

10.070 CADERNETAS DE PILOTO

- a) Todos os pilotos deverão demonstrar o treino aeronáutico e a experiência usados para preencher os requisitos para a uma licença, qualificação ou demonstração de experiência recente, através de um registo fiável.
- b) Cada Comandante deverá ser portador da sua caderneta em todos os voos internacionais.
- c) O aluno-piloto deverá ser portador da sua caderneta, incluindo as autorizações de voo apropriadas, em todos os voos de viagem solo.
- d) Perante solicitação por parte de um membro do INAVIC ou qualquer seu representante, o piloto deverá apresentar-lhe a sua caderneta.

10.073 CONTEÚDO DA CADERNETA DE PILOTO

- a) Para cada voo ou lição, dever-se-á registar a seguinte informação:
- (1) Geral:
 - (i) Data.
 - (ii) Tempo total de voo.
 - (iii) Locais de partida e chegada da aeronave, ou em caso de lições tidas num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo certificados, o local onde ocorreu essa lição.
 - (iv) Tipo e identificação da aeronave, simulador de voo certificado, ou dispositivo de treino de voo certificado, consoante o caso.
 - (v) O nome do piloto de segurança, se exigido.
 - (2) Tipo de experiência ou treino do piloto:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (i) Solo.
 - (ii) PIC.
 - (iii) SIC.
 - (iv) Treino de voo e teórico recebido por parte de um instrutor autorizado.
 - (v) Treino recebido, em simulador de voo ou dispositivo de treino de voo certificados, por parte de um instrutor autorizado.
- (3) Condições de voo:
- (i) Dia ou noite.
 - (ii) Por Instrumentos.
 - (iii) Condições de voo por instrumentos simuladas em simulador de voo certificado, ou em dispositivo de treino de voo certificado.

10.075 REGISTO DO TEMPO DE TREINO E DE VOO

- a) *Registo de horas como piloto.* O tempo do piloto descrito nesta alínea pode ser usado para:
 - (1) Candidatar-se a uma licença ou qualificação descritas na Normativo Técnico 7;
 - (2) Preencher os requisitos para a experiência recente de voo dos Normativos Técnicos 10, 11 e 14.
- b) *Registo das horas de voo solo.* Exceptuando um aluno-piloto agindo como PIC de uma aeronave que requer mais do que um tripulante de voo, o piloto pode registar como horas de voo solo apenas aquelas durante as quais o piloto é o único ocupante da aeronave.
- c) *Registo de horas de voo como PIC:*
 - (1) Um Piloto Particular ou comercial pode registar apenas o tempo de voo em que:
 - (i) Seja o único manipulador dos controlos de uma aeronave para a qual o piloto está qualificado;
 - (ii) Aja na qualidade de PIC de uma aeronave na qual é requerida a presença de mais do que um piloto com o tipo de certificação para essa aeronave ou os requisitos a que o voo está sujeito;
 - (iii) Realizar as funções de PIC sob a supervisão de um inspector designado pelo INAVIC;
 - (iv) Seja o único ocupante.
 - (2) Um Piloto de Linha Aérea, pode registar como tempo de PIC todo o tempo de voo enquanto comandante de uma operação que requeira uma licença de Piloto de Linha Aérea.
 - (3) Um instrutor autorizado pode registar como tempo de PIC todo o tempo de voo realizado enquanto instrutor autorizado.
 - (4) Um aluno-piloto pode registar tempo de PIC nas seguintes condições:
 - (i) É o único ocupante da aeronave ou está a desempenhar as funções de PIC de uma aeronave que requer mais do que um tripulante de voo;
 - (ii) É detentor de uma recomendação de voo individual;
 - (iii) Está em formação para obter uma licença ou qualificação de piloto.
- d) *Registo de horas de voo do SIC.* Pode-se registar as horas de voo como SIC apenas durante o tempo de voo em que:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) Se esteja qualificado de acordo com os requisitos deste Normativo Técnico como SIC e se ocupe um lugar de tripulante de voo numa aeronave cujo certificado de tipo requeira mais do que um piloto;
 - (2) Se está qualificado para a categoria e a classe de aeronave e se é detentor da qualificação Instrumentos (se esta for exigida para o voo), adequadamente para operações que requeiram um SIC.
 - (3) Se conduz operações de tripulação múltipla que tenham sido aprovadas pelo INAVIC.
- e) *Registo de horas de voo por instrumentos.*
- (1) Um indivíduo pode registar as horas de voo por instrumentos, apenas para aquele tempo de voo em que opera a aeronave tendo apenas como referência os instrumentos, sob condições de voo reais ou simuladas;
 - (2) Um instrutor autorizado pode registar o tempo de voo por instrumentos quando orientar a instrução de voo por instrumentos em condições reais.
 - (3) Para que o registo das horas de voo por instrumentos esteja de acordo com os requisitos de experiência recente em voo por instrumentos, a informação que se segue deve ser registada na caderneta do indivíduo:
 - (i) O local e o tipo de cada aproximação por instrumentos efectuada com sucesso;
 - (ii) O nome do piloto de segurança, se este for exigido.
 - (4) Um simulador de voo ou dispositivo de treino de voo certificados podem ser usados pelo indivíduo para registar as horas de voo por instrumentos, desde que um instrutor autorizado esteja presente durante o voo simulado.
- f) *Registo do tempo de treino.*
- (1) Pode-se registar o tempo de treino recebido por parte de um instrutor autorizado numa aeronave, num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo certificados;
 - (2) O tempo de treino deve ser registado na caderneta e terá que:
 - (i) Ser registado de forma legível pelo instrutor responsável;
 - (ii) Incluir uma descrição do treino ministrado, a duração da lição de treino, a assinatura do instrutor, o número da licença e a data em que expira.

10.077 ACTUALIZAÇÃO DO PIC: DESCOLAGENS E ATERRAGENS

- a) Só pode operar como PIC de uma aeronave de passageiros, ou de uma aeronave certificada para mais do que um piloto, quem tiver reunido as seguintes condições nos últimos 90 dias de calendário:
 - (1) Tenha realizado 3 descolagens e aterragens como único piloto dos controlos de voo numa aeronave da mesma categoria, classe e tipo (neste último caso, se a respectiva qualificação for exigida).
 - (2) *Para um avião com roda de cauda:* tenha realizado 3 descolagens e aterragens num avião com roda de cauda e com imobilização total do avião em cada aterragem.
 - (3) *Em operações nocturnas:* tenha realizado 3 descolagens e aterragens nocturnas nos termos do ponto (1) da alínea a).
- b) Um piloto que não tenha, comprovadamente, adquirido a experiência necessária em descolagens e aterragens deverá requalificar-se curricularmente de forma aceitável pelo INAVIC.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- c) Os requisitos referidos em a) e b), acima, podem ser preenchidos através de um simulador aprovado pelo INAVIC.

10.080 ACTUALIZAÇÃO DO PILOTO: OPERAÇÕES IFR

- a) Só pode agir como PIC sob IFR, ou IMC, quem tiver, nos últimos 6 meses de calendário:
- (1) Registado pelo menos 6 horas de voo por instrumentos, incluindo pelo menos 3 horas em voo na categoria de aeronave;
 - (2) Completado, no mínimo, 6 aproximações por instrumentos.
- b) Um piloto que tenha obtido aprovação num exame de instrumentos por parte de um representante do INAVIC mantém a qualificação para operações IFR durante os 6 meses seguintes ao exame.

10.083 ACTUALIZAÇÃO DO PILOTO: OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL

- a) Só se pode agir como PIC de uma aeronave certificada para mais do que um piloto se, nos últimos 12 meses, se tiver ficado aprovado numa verificação de proficiência realizada numa aeronave que requiera mais do que um piloto e na presença de um representante do INAVIC.
- b) Só se pode agir como PIC de uma aeronave certificada para mais do que um piloto se, nos últimos 24 meses, se tiver ficado aprovado numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave a ser operada.
- c) Só se pode agir como PIC de uma aeronave certificada para um só piloto se, nos últimos 24 meses, se tiver ficado aprovado numa acção de refrescamento de voo com um instrutor de voo credenciado.
- d) A verificação de proficiência deverá consistir na realização das manobras descritas para o teste prático para a qualificação de tipo.
- e) Só se pode operar como SIC de uma aeronave certificada para mais do que um piloto se, nos últimos 12 meses, se tiver:
- (1) Familiarizado com os sistemas da aeronave, performance, procedimentos normais e de emergência;
 - (2) Registado 3 descolagens e aterragens como único manipulador dos controlos.

Nota: O parágrafo 10.083 não se aplica a pilotos envolvidos em operações de Transporte Aéreo Comercial. Esses requisitos estão descritos na Normativo Técnico 14.

10.085 QUALIFICAÇÕES ADICIONAIS PARA O TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Todo o pessoal envolvido no Transporte Aéreo Comercial deve estar em conformidade com:
- (1) Os requisitos qualificativos iniciais e de continuidade descritos no Normativo Técnico 14;
 - (2) Os requisitos descritos no Normativo Técnico 15 para os tempos máximo de serviço e de voo e para os períodos mínimos de descanso.

10.087 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO PILOTO

- a) Um piloto só pode realizar operações dentro das prerrogativas e restrições gerais do tipo de licença válida que tenha sido emitida pelo INAVIC.

10.090 PRORROGATIVAS DO PILOTO DE LINHA AÉREA



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Quando qualificado e actualizado para a categoria da aeronave, classe e tipo a operar, o titular de uma licença de Piloto de Linha Aérea pode:
- (1) Agir como PIC (ou SIC) de uma aeronave em operações de Transporte Aéreo Comercial depois de ter concluído os requisitos adicionais descritos no Normativo Técnico 14;
 - (2) Usufruir das prerrogativas atribuídas a um Piloto Comercial;
 - (3) Dar instrução de voo apenas se for titular de uma autorização específica concedida pelo INAVIC;
 - (4) A não ser que esteja limitado apenas às operações VFR, deve usufruir das prerrogativas concordantes com a qualificação de instrumentos para aquela categoria de aeronave;
 - (5) Quando for adequado, usufruir das prerrogativas atribuídas a um Piloto Particular.

10.093 PRORROGATIVAS DO PILOTO COMERCIAL

- a) Quando qualificado e actualizado para a categoria da aeronave, classe e tipo a operar, o titular de uma licença de Piloto Comercial pode:
- (1) Agir como PIC de um avião com um peso bruto máximo de 12500 lbs (aprox. 5700 kg) ou um helicóptero certificado para operações com um único piloto em transportes aéreos comerciais depois de concluídos os requisitos adicionais do Normativo Técnico 14.
 - (2) Agir como SIC de uma aeronave em Transporte Aéreo Comercial depois de concluídos os requisitos adicionais do Normativo Técnico 14.
 - (3) Agir como PIC (ou SIC) de uma aeronave em trabalho aéreo remunerado e com contrato;
 - (4) Dar instrução de voo apenas se for titular de uma licença e qualificação apropriada para Instrutor de Voo;
 - (5) Aceitar remuneração ou contrato, como PIC (ou SIC) de uma aeronave, com um indivíduo ou entidade que não seja titular de COA;
 - (6) Quando for adequado, usufruir das prerrogativas atribuídas a um Piloto Particular.
- b) O titular de uma licença de Piloto de tripulação múltipla deve agir como:
- (1) SIC de um avião que deva ser operado com um SIC.
 - (2) PIC com uma recomendação comercial na sua licença de Piloto de tripulação múltipla.

10.095 PRORROGATIVAS DA QUALIFICAÇÃO INSTRUMENTOS

- a) Quando qualificado e actualizado para operações IFR na categoria e classe da aeronave a ser operada, o detentor da qualificação de instrumentos pode agir como um piloto necessário para voos IFR em voos de:
- (1) Aviação em geral;
 - (2) Operações de trabalho aéreo;
 - (3) Transporte aéreo comercial como:
 - (i) PIC (ou SIC) de uma aeronave com um peso bruto máximo de 5700 kg, após ter concluído os requisitos adicionais do Normativo Técnico 14.
 - (ii) SIC de uma aeronave com um peso bruto máximo superior a 5700 kg, após ter concluído os requisitos adicionais do Normativo Técnico 14.
- b) O detentor de uma licença de piloto de tripulação múltipla pode usufruir das prerrogativas de uma qualificação instrumentos durante uma operação de voo com tripulação múltipla.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.097 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO PILOTO PARTICULAR ENQUANTO TRIPULANTE NECESSÁRIO

- a) Quando qualificado e actualizado para a categoria, classe e tipo de aeronave a ser operada ou, no caso de planadores, o método de lançamento, o titular de uma licença de Piloto Particular pode operar essa aeronave transportando passageiros ou bens tal como se descreve neste parágrafo.
- b) Um Piloto Particular não deve agir na qualidade de tripulante necessário de uma aeronave que transporta passageiros e bens contra compensação ou contrato, ou com o propósito de voo de instrução.
- c) Um Piloto Particular pode agir como tripulante necessário de uma aeronave em articulação com qualquer negócio ou emprego se:
 - (1) O piloto for detentor das qualificações necessárias para a categoria, classe e tipo;
 - (2) O voo for ocasional para o negócio ou emprego;
 - (3) O voo destina-se a Transporte Aéreo Comercial nos termos destes Normativos Técnicos.
- d) Um Piloto Particular pode receber remuneração ou compensação em valor pela simples partilha das despesas de um voo, garantindo que o Piloto Particular não pagará menos do que a justa parte das despesas operacionais de um voo com passageiros, garantindo que aquelas incluem apenas combustível, óleo, custas de aeródromo, ou valores de aluguer.
- e) Um Piloto Particular com qualificação na categoria de planador pode servir como PIC apenas durante os métodos de lançamento para os quais tem experiência operacional documentada.
- f) Um Piloto Particular com qualificação na categoria Mais-Leve-do-que-Ar pode servir como PIC apenas no tipo de balão para o qual tem experiência operacional documentada.
- g) O detentor de uma licença de Piloto de tripulação múltipla pode usufruir das prerrogativas de uma licença de Piloto Particular quando tiver adquirido a experiência e a competência adequadas descritas no Normativo Técnico 7, parágrafo 7.203.

10.100 ALUNO-PILOTO – LIMITAÇÕES GERAIS

- a) Um aluno-piloto não pode agir como PIC de uma aeronave quando, alternativamente:
 - (1) Transporta passageiros;
 - (2) Transporta bens contra remuneração ou contrato;
 - (3) A aeronave for operada contra remuneração ou contrato;
 - (4) Em acção promotora de qualquer negócio;
 - (5) Em voo internacional;
 - (6) A visibilidade sobre o solo for inferior a 9 km (5 milhas terrestres) durante o dia;
 - (7) O voo não pode realizar-se com referência visual ao solo;
 - (8) O voo se efectuar em condições que contrariam as restrições impostas por um instrutor autorizado e que estão registadas na caderneta do aluno-piloto.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Exceptuando as situações de treino de voo ministrado por um instrutor autorizado a bordo de uma aeronave e não existindo outro tripulante nessa aeronave, um aluno-piloto não pode agir como um tripulante de voo necessário em qualquer aeronave em que, segundo o certificado de tipo da aeronave ou o Normativo Técnico pelo qual o voo se rege, seja necessário haver mais do que um piloto.

10.103 LIMITAÇÕES DO VOO SOLO PARA ALUNOS-PILOTO

- a) Um aluno-piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, excepto se tiver obtido treino e tenha demonstrado satisfatoriamente ter a proficiência e os conhecimentos necessários constantes de:
- (1) Normativo Técnico 7, parágrafo 7.177 para o voo solo;
 - (2) Normativo Técnico 7, parágrafo 7.179 para voos de viagem solo.
 - (3) Caderneta de Aluno-piloto, através de recomendação por parte de um instrutor de voo.
- b) Um aluno-piloto não pode operar uma aeronave em voo solo excepto se tiver obtido, nos 90 dias de calendário imediatamente anteriores à data do voo, uma recomendação por parte de um instrutor autorizado para a versão ou modelo específicos da aeronave a operar e que esteja registada:
- (1) Na sua licença de Aluno-piloto;
 - (2) Na sua Caderneta de Aluno-piloto.
- c) Um aluno-piloto não pode operar uma aeronave em voo solo à noite.
- d) Um aluno-piloto não pode operar uma aeronave em voo de viagem solo com mais de 40 km (25 milhas terrestres), excepto se um instrutor de voo tiver revisto o plano de voo e a Caderneta do piloto contenha uma recomendação inscrita pelo instrutor para o(s) voo(s) tal como previsto no Normativo Técnico 7, parágrafo 7.179.

10.105 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO INSTRUTOR DE VOO

- a) Respeitando as limitações das licenças de Piloto e Instrutor de Voo e respectivas qualificações, um Instrutor de Voo está autorizado a ministrar treino e a inscrever as respectivas recomendações necessárias, relativamente a:
- (1) Licenças de Aluno-piloto;
 - (2) Licenças de Piloto;
 - (3) Licenças de Instrutor de Voo;
 - (4) Licenças de Instrutor Teórico;
 - (5) Qualificações para aeronave;
 - (6) Qualificações instrumentos;
 - (7) Refrescamentos de Voo, prerrogativas operacionais e Registos de Experiência Recente;
 - (8) Testes Práticos;
 - (9) Testes Teóricos.

Nota 1: Ver no Anexo 1 de 10.105 acerca dos registos dos requisitos a cumprir por parte dos Instrutores de Voo.

Nota 2: Ver no Anexo 2 de 10.105 as restrições impostas aos Instrutores de Voo.

- b) À excepção do que está descrito neste parágrafo, apenas o titular de uma licença de Instrutor de Voo com a qualificação apropriada, pode:
- (1) Dar o treino exigido para qualificar um indivíduo para voos solo e voos de viagem solo;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) Nos termos deste Normativo Técnico, emitir recomendações para candidatos às licenças ou qualificações de Piloto, Instrutor de Voo ou Instrutor Teórico;
 - (3) Inscrever recomendações na Caderneta de Voo do piloto, como prova do treino dado;
 - (4) Inscrever recomendações na licença do Aluno-piloto e respectiva Caderneta de Voo, com vista à concessão de prerrogativas operacionais solo.
- c) Os instrutores que se seguem não necessitam de ser titulares de uma licença de Instrutor de Voo:
- (1) Titulares de licenças de Piloto Comercial com uma qualificação na categoria de Mais-Leve-do-que-Ar, desde que o treino tenha sido dado numa aeronave Mais-Leve-do-que-Ar;
 - (2) Titulares de licenças de Piloto de Linha Aérea com as devidas qualificações, desde que o treino seja conduzido em concordância com um programa de treino aprovado e definido na Normativo Técnico 14;
 - (3) Indivíduos que estejam qualificados dentro dos parâmetros do Normativo Técnico 9, desde que o treino seja conduzido em concordância com um programa de treino aprovado;
 - (4) Titulares de licenças de Instrutor Teórico em concordância com as prerrogativas da licença.

10.107 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO ENGENHEIRO DE VOO

- a) Só se pode operar como Engenheiro de Voo numa aeronave civil registada em Angola, se se tiver uma licença de Engenheiro de Voo com as qualificações apropriadas;
- b) O titular de uma licença de Engenheiro de Voo com as qualificações apropriadas, está autorizado a desempenhar as suas funções em aeronaves que requeiram um Engenheiro de Voo em operações com aeronaves com esse tipo de certificado.
- c) Um Engenheiro de Voo em operações de Transporte Aéreo Comercial tem obrigatoriamente de estar qualificado e actualizado de acordo com os requisitos do Normativo Técnico 14.

10.108 PRORROGATIVAS E LIMITAÇÕES DO NAVEGADOR AERONÁUTICO

- a) Só se pode operar como Navegador Aeronáutico numa aeronave civil registada em Angola, se se tiver uma licença de Navegador Aeronáutico com as qualificações apropriadas;
- b) O titular de uma licença de Navegador Aeronáutico, com as qualificações apropriadas, está autorizado a desempenhar as suas funções em aeronaves que requeiram um Navegador Aeronáutico para a operação da aeronave.
- c) Um Navegador Aeronáutico em operações de Transporte Aéreo Comercial tem obrigatoriamente de estar qualificado e actualizado de acordo com os requisitos do Normativo Técnico 14.

PARTE D: DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS TRIPULANTES

10.110 AUTORIDADE E RESPONSABILIDADE DO COMANDANTE (PIC)

- a) O comandante será responsável pelas operações e segurança da aeronave e pela segurança de todas as pessoas e bens a bordo, quando:
 - (1) As portas estiverem fechadas, se houver portas;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) A aeronave estiver pronta a deslocar-se com o propósito de levantar voo e até ao momento em que termina a viagem, com o encerramento das unidades primárias de propulsão e da paragem total de hélices ou pás de rotor.
- b) O comandante de uma aeronave deverá ter a autoridade final na operação da aeronave que está a comandar.
- c) O comandante de uma aeronave deve, quer manipule ou não os controlos, ser responsável pela operacionalidade da aeronave de acordo com as regras aeronáuticas, a não ser que esse comandante possa afastar-se dessas regras em casos de emergência que tornem a partida absolutamente necessária no total interesse da segurança.

10.1.13 DESIGNAÇÃO DE COMANDANTE PARA TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Em cada operação de Transporte Aéreo Comercial, o Operador deve designar, por escrito, um piloto como PIC.

10.1.15 CONFORMIDADE COM OS REGULAMENTOS LOCAIS

- a) Todas as pessoas devem estar em conformidade com as leis, regulamentos e procedimentos relevantes dos países onde a aeronave estiver a operar.
- b) Se uma situação de emergência ameaçar a segurança da aeronave ou das pessoas e houver necessidade de tomar medidas que envolvam a violação dos regulamentos e procedimentos locais, o comandante deve:
- (1) Notificar imediatamente a autoridade local apropriada;
 - (2) Apresentar um relatório das circunstâncias, se requerido pelo país onde ocorrer o incidente;
 - (3) Apresentar uma cópia desse relatório ao INAVIC.
- c) Cada comandante deve apresentar ao INAVIC os relatórios especificados na alínea b), no prazo de 10 dias de calendário e sob a forma estabelecida.

10.1.17 CONDIÇÃO FÍSICA DOS TRIPULANTES DE VOO

- a) Não se pode agir na qualidade de PIC ou exercer qualquer outra função de tripulante de voo necessário, quando se está ciente de qualquer decréscimo na condição física que nos possa tornar incapacitados para garantir com segurança as prerrogativas da respectiva licença.
- b) O comandante será responsável por garantir que o voo não:
- (1) Se Inicia se algum tripulante de voo estiver incapacitado para realizar as suas funções devido a causas como: ferimentos, doença, fadiga, acção sob o efeito de álcool ou drogas;
 - (2) Continua para além do aeródromo adequado mais próximo, se um dos tripulantes de voo tiver as suas capacidades significativamente reduzidas devido a causas como: fadiga, doença ou falta de oxigénio.

10.1.20 UTILIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOACTIVAS

- a) Não pode, nem sequer tentar, agir como tripulante de uma aeronave civil quem esteja em uma ou mais das seguintes condições:
- (1) Tenha consumido bebidas alcoólicas nas últimas 8 horas;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) Esteja sob o efeito de álcool;
 - (3) Esteja sob o efeito de substâncias psicoactivas que possam torná-lo inapto para exercer as suas funções devidamente e em segurança.
- b) Um tripulante deve, em qualquer altura e sob solicitação de um representante da autoridade ou do INAVIC, anuir a um teste que confirme a presença de álcool ou substâncias psicoactivas no sangue:
- (1) Até 8 horas antes de iniciar o trabalho como tripulante;
 - (2) Imediatamente após tentar trabalhar como tripulante;
 - (3) Imediatamente após ter estado a trabalhar como tripulante.

Nota: Os limites prescritos para estes testes podem ser encontrados no Normativo Técnico 1.

- c) Nenhum tripulante de uma aeronave civil pode envolver-se no uso problemático de substâncias psicoactivas.

Nota: Ver Anexo 1 de 10.120 para os requisitos específicos relacionados com os testes ao consumo de álcool e/ou narcóticos.

10.123 UTILIZAÇÃO DOS CINTOS DE SEGURANÇA PELOS TRIPULANTES

- a) Todos os tripulantes devem ter os cintos de segurança devidamente colocados durante a descolagem e a aterragem e em todas as outras situações em que estiverem sentados no seu posto.
- b) Todos os tripulantes que ocupem um posto equipado com cinto de segurança transversal devem apertá-lo durante a descolagem e a aterragem.
- c) Todos os ocupantes de um lugar equipado com cintos de segurança combinados (cinto normal e cinto transversal), devem mantê-los devidamente colocados e fixados durante a descolagem e a aterragem, mantendo a possibilidade de executar as tarefas que lhes caibam.
- d) Para cada lugar vago, os cintos de segurança, se instalados, devem estar fixos para não interferirem no trabalho dos tripulantes, nem na rápida saída dos ocupantes em caso de emergência.

10.125 TRIPULANTES DE VOO NO SEU POSTO DE TRABALHO

- a) Todos os tripulantes de voo devem permanecer nos postos de trabalho que lhes foram destinados durante a descolagem e a aterragem, bem como em fases críticas do voo.
- b) Todos os tripulantes de voo devem permanecer nos respectivos postos de trabalho durante todas as outras fases do voo, a não ser que, alternativamente:
 - (1) A sua ausência seja necessária para o desempenho das suas funções em conjunto com a operação;
 - (2) A sua ausência seja forçada devido a necessidades de carácter psicológico, garantindo que um piloto qualificado permanece nos controlos durante todo o tempo;
 - (3) O tripulante de voo esteja em período de descanso e um tripulante substituto qualificado ocupe o seu posto de trabalho.

Nota: Ver Anexo 1 de 10.125 para os requisitos específicos relacionados com tripulantes substitutos qualificados.

10.127 EQUIPAMENTO NECESSÁRIO PARA OS TRIPULANTES

- a) Todos os tripulantes envolvidos em operações nocturnas devem ter uma lanterna no seu posto de trabalho.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Todos os pilotos devem ter no seu posto de trabalho um *checklist* da aeronave contendo os procedimentos para, pelo menos, pré-descolagem, pós-descolagem, pré-aterragem e emergências.
- c) Todos os pilotos devem ter no seu posto de trabalho cartas aeronáuticas actualizadas e adequadas que cubram o percurso previsto do voo e qualquer outra rota para a qual o voo seja passível de ser desviado.
- d) Todos os pilotos que usem óculos escuros deverão assegurar-se de que os que utilizam no exercício das suas prerrogativas são anti-reflexo e de uma cor cinza neutra.

10.130 REQUISITOS PARA O USO DE LENTES CORRECTIVAS

- a) Todos os tripulantes de voo que tenham uma licença que discrimine o uso de lentes correctivas, deverá usar essas lentes ou tê-las imediatamente disponíveis para uso, quando exercer a sua função de tripulante de voo.
- b) Todos os tripulantes de voo que tenham uma licença que discrimine o uso de lentes correctivas, deverá ter um par de óculos sobressalente e imediatamente disponível quando exercer a sua função de tripulante de voo em Transporte Aéreo Comercial.
- c) Se houver lugar a correcções oculares para a visão ao perto, para distâncias diferentes das que fizeram parte dos testes de certificação médica, para o desempenho de tarefas de *cockpit* relevantes para os tipos de aeronave em que o candidato irá potencialmente operar, o candidato deverá obter e usar essas lentes durante a avaliação médica.

10.133 CONFORMIDADE COM CHECKLISTS

- a) O PIC deve assegurar que a tripulação de voo cumpre os procedimentos aprovados no *checklist* ao mínimo detalhe.
- b) Todos os membros da tripulação de voo devem usar os *checklists* antes, durante e depois de todas as fases das operações e em emergências, para garantir a conformidade, alternativamente, com:
 - (1) Procedimentos operacionais constantes do Manual de Operações da aeronave e do Manual de Voo;
 - (2) Outros documentos associados ao Certificado de Aeronavegabilidade ou a outras partes do Manual de Operações.

10.135 INFORMAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO

- a) Para todos os voos internacionais, o PIC deve ter a bordo da aeronave a informação essencial relativa às entidades de busca e salvamento existentes nas áreas onde pretende operar a aeronave.
- b) Esta informação deve conter os sinais ar-terra para busca e salvamento.

10.137 ELABORAÇÃO DE DOCUMENTAÇÃO DE VOO E DA AERONAVE

- a) O PIC deve, dentro de um tempo razoável e após ter sido solicitado para tal por parte de uma pessoa autorizada pelo INAVIC, elaborar o documento solicitado e levá-lo a bordo da aeronave.

10.140 TRANCAGEM DA PORTA DO COCKPIT: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) O comandante deve garantir que a porta do *cockpit* (se instalada) está trancada, durante a tomada de passageiros nas operações de Transporte Aéreo Comercial, desde o tempo em que todas as portas estiverem fechadas, na sequência do embarque, até que qualquer porta seja aberta para o desembarque, excepto quando for necessário permitir o acesso a pessoas autorizadas e para a evacuação de emergência.

10.143 AUTORIZAÇÃO DE ENTRADA NO *COCKPIT*: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Só se pode autorizar alguém a entrar no *cockpit* de uma aeronave contratada para operações de Transporte Aéreo Comercial, se a pessoa, alternativamente, for:
- (1) Um tripulante operacional;
 - (2) Um representante da autoridade responsável pela certificação, licenciamento ou inspecção, isto se isso for requerido para o desempenho das suas obrigações oficiais;
 - (3) Alguém autorizado a tal nos termos do Manual de Operações da aeronave e proceder de acordo com as instruções nele contidas.
- c) O Comandante deve assegurar que:
- (1) No interesse da segurança, a autorização para entrar na *cockpit* não é factor de distração, nem de interferência, com as operações de voo;
 - (2) Todas as pessoas transportadas no *cockpit* estão familiarizadas com os procedimentos de segurança.

10.145 AUTORIZAÇÃO PARA O INSPECTOR ENTRAR NO *COCKPIT*

- a) Sempre que desempenhando as funções de condução de uma inspecção, um inspector do INAVIC apresentar ao comandante uma credencial de Inspector de Segurança da Aviação, emitida pelo INAVIC, o comandante deve conceder ao inspector livre acesso total ao *cockpit* da aeronave.

10.147 FUNÇÕES DURANTE AS FASES CRÍTICAS DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Durante as fases críticas do voo, todos os tripulantes de voo estão obrigados a desempenhar apenas as tarefas requeridas para a operacionalidade da aeronave.
- b) O Comandante deve proibir qualquer tripulante de voo de realizar actividades que possam distrair ou interferir com o desempenho das suas funções durante as fases críticas do voo.

10.150 COMUNICAÇÕES NO *COCKPIT*

- a) Todos os tripulantes de voo devem usar um microfone de mão ou *laringofone* para comunicarem entre si e com o ATS, abaixo da área de transição ou a 3000 m (10.000 pés), o que seja mais baixo.

10.153 MANIPULAÇÃO DOS CONTROLOS: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) No decurso de operações de Transporte Aéreo Comercial, o Comandante deve proibir qualquer indivíduo não qualificado de manipular os controlos da aeronave.
- b) No decurso de operações de Transporte Aéreo Comercial, só quem estiver qualificado para desempenhar as funções de tripulante aplicáveis e estiver para isso autorizado pelo Operador é que pode manipular os controlos de uma aeronave.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.155 RESPONSABILIDADE PELOS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

- a) O Comandante deve garantir que toda a documentação necessária para as operações de voo específicas dos parágrafos 10.050, 10.051 e/ou 10.055 é levada a bordo da aeronave.
- b) Em todos os voos internacionais, o PIC deve assegurar o cumprimento, guarda e entrega da Declaração Geral.

10.157 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO TÉCNICO DA AERONAVE: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) O PIC deve assegurar que todas as secções do Diário Técnico são completadas nos pontos apropriados antes, durante e depois das operações de voo.

10.160 COMUNICAÇÃO DE IRREGULARIDADES MECÂNICAS

- a) No final do voo, o PIC deve garantir que todos os defeitos conhecidos ou suspeitos descobertos durante o voo são:
 - (1) *Para as operações de aviação em geral*, comunicadas por escrito ao Operador da aeronave.
 - (2) *Para as operações de Transporte Aéreo Comercial*, registadas no Diário Técnico da aeronave.
- b) Antes do voo se iniciar, só se pode autorizar ou participar numa operação com uma aeronave quem conseguir devidamente corrigir ou diferir os defeitos nela encontrados de acordo com a MEL ou com a informação técnica do fabricante.

10.163 COMUNICAÇÃO DE AJUDAS À NAVEGAÇÃO OU INSTRUMENTOS INADEQUADOS

- a) Todos os tripulantes devem imediatamente comunicar ao respectivo responsável, qualquer inadequação ou irregularidade nos instrumentos ou ajudas à navegação aeronáutica observada no decurso das operações.

10.165 COMUNICAÇÃO DE CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS E DE CONDIÇÕES ADVERSAMENTE PERIGOSAS

- a) Ao efectuar um relatório meteorológico em voo, o piloto deve seguir os procedimentos de registo e divulgação de forma consistente.
- b) O PIC deve imediatamente relatar às instalações apropriadas do ATC, com detalhes pertinentes para a segurança de outras aeronaves, quaisquer condições de voo adversas descobertas na sua rota, incluindo aquelas provocadas por condições meteorológicas.

10.167 COMUNICAÇÃO DE INCIDENTES

- a) *Relatório de Tráfego Aéreo*. O PIC deve entregar, sem demora, um relatório de incidente de tráfego aéreo sempre que uma aeronave seja posta em perigo durante o voo, por:
 - (1) Uma quase colisão com outra aeronave ou objecto;
 - (2) Falhas nos procedimentos de tráfego aéreo ou falta de cumprimento dos procedimentos aplicados pelo ATC ou pela tripulação de voo;
 - (3) Uma falha nos meios do ATC.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) *Aves*. Na eventualidade de uma ave constituir perigo para o voo ou provocar efectivamente um embate, o PIC deve de imediato:
 - (1) Informar a estação terrestre adequada sempre que se verificar um potencial perigo envolvendo aves;
 - (2) Entregar, por escrito e após a aterragem, um relatório sobre embate de aves.
- c) *Mercadorias Perigosas*. O PIC deve informar as instalações apropriadas do ATC, se a situação o permitir, quando ocorrer uma emergência a bordo do voo envolvendo mercadorias perigosas.

10.170 NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE

- a) O PIC deve notificar rapidamente a autoridade mais próxima em caso de um acidente com a sua aeronave que resulte em danos pessoais graves ou mortes, ou danos substanciais para a aeronave ou propriedade alheia.
- b) O PIC deve entregar um relatório ao INAVIC em todos os casos de acidente ocorridos com voos da sua responsabilidade.

10.173 OPERAÇÃO DOS GRAVADORES DE VOZ DO COCKPITE DE DADOS DE VOO

- a) O PIC deve garantir que, sempre que uma aeronave tiver gravadores instalados, esses gravadores funcionam continuamente desde o momento em que:
 - (1) Para um gravador de parâmetros de voo, a aeronave inicia os procedimentos de descolagem até ter completado os procedimentos de aterragem;
 - (2) Para um gravador de voz do *cockpit*, o início do *checklist* pré-arranque até ao fim do *checklist* de segurança da aeronave.
- b) O PIC não deve permitir que um gravador de dados de voo ou de voz do *cockpit* seja inutilizado, desligado nem apagado durante o voo, a não ser que tal seja necessário para preservar informação relevante para a investigação de um acidente ou incidente.
- c) Na eventualidade de um acidente ou incidente, o PIC deve agir de forma a preservar os registos dos gravadores e garantir a sua guarda em segurança, disponibilizando-os, conforme o determinado pelo INAVIC.
- d) Os gravadores de voo não devem ser reactivados antes de tal facto ser determinado pelo INAVIC.

10.175 TRIPULANTE: FORNECIMENTO E CONSUMO MÍNIMO DE OXIGÉNIO

- a) O PIC deve assegurar que tanto oxigénio respirável como máscaras estão disponíveis para a tripulação em quantidade suficiente para todos os voos com altitudes em que a insuficiência de oxigénio possa provocar uma redução nas capacidades dos tripulantes.
- b) O fornecimento mínimo de oxigénio a bordo da aeronave nunca deverá ser inferior ao prescrito pelo INAVIC.

Nota: Os requisitos para o fornecimento e uso de oxigénio estão descritos na Normativo Técnico 6.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) O PIC deve assegurar que todos os tripulantes de voo, quando no desempenho de funções essenciais à operação segura de uma aeronave em voo, possam consumir continuamente oxigénio respirável nos casos em que a altitude exceda os 10000 pés por um período superior a 30 minutos ou sempre que a altitude exceda os 13000 pés.
- c) Um piloto aos controlos de uma aeronave pressurizada em voo deve transportar e usar uma máscara de oxigénio em:
 - (1) Operações de aviação em geral, em Níveis de Voo acima de 350, se não houver outro piloto no seu posto de trabalho;
 - (2) Operações de Transporte Aéreo Comercial, em Níveis de Voo acima de 250, se não houver outro piloto no seu posto de trabalho.

10.177 DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS PORTÁTEIS

- a) O PIC ou o SCA devem proibir todas as pessoas que usem ou queiram usar dispositivos electrónicos portáteis a bordo da aeronave que possam afectar de forma adversa o desempenho dos sistemas e equipamentos da aeronave, a não ser que, alternativamente:
 - (1) Em operações de IFR que não as de Transporte Aéreo Comercial, o PIC autorize esse tipo de equipamento antes da sua utilização;
 - (2) Em operações de Transporte Aéreo Comercial, o Operador determine quais os dispositivos aceitáveis e publique essa informação no Manual de Operações utilizado pela tripulação;
 - (3) O PIC informe os passageiros sobre quais os dispositivos autorizados.

10.180 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

- a) Ninguém pode carregar ou fazer carregar nenhuma mercadoria numa aeronave que a pessoa saiba ou deva saber ou suspeite que seja perigosa, a não ser que esteja em conformidade com os requisitos do Normativo Técnico 18 relativos ao transporte de Mercadorias Perigosas por via aérea.

PARTE E: TODAS AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

10.190 APLICABILIDADE

- a) Esta Parte aplica-se a todas as operações de transporte de passageiros em aeronaves comerciais.
- b) Os operadores de aeronaves com lotação para mais de 19 passageiros são também obrigados a dar cumprimento aos requisitos adicionais constantes do Normativo Técnico 13.

10.193 CONDUTA INACEITÁVEL

- a) Ninguém a bordo pode interferir com um tripulante enquanto este estiver a desempenhar as suas funções.
- b) Cada passageiro deverá apertar o seu cinto de segurança e mantê-lo apertado enquanto o sinal de cinto de segurança estiver aceso.
- c) Ninguém a bordo de uma aeronave deverá por imprudência ou negligência agir ou não agir de tal forma que coloque em perigo a aeronave ou as pessoas e os bens nela contidos.
- d) Ninguém pode esconder-se, nem esconder carga a bordo da aeronave.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- e) Ninguém pode fumar enquanto o sinal de Não Fumar estiver aceso.
- f) Ninguém pode fumar na casa-de-banho de nenhuma aeronave.
- g) Ninguém pode estragar, desligar ou destruir qualquer detector de fumo instalado na casa-de-banho de qualquer aeronave.

10.195 REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL COM PASSAGEIROS A BORDO

- a) Nenhum PIC deve permitir que a aeronave seja reabastecida de combustível quando os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar, a não ser que:
 - (1) A aeronave tenha pessoal qualificado pronto a iniciar e dirigir uma evacuação;
 - (2) Esteja a ser mantida comunicação bidireccional entre pessoal qualificado na aeronave e a equipa de terra que estiver a supervisionar o reabastecimento de combustível.
- b) *Helicópteros*. Excepto quando autorizado especificamente por parte do INAVIC, ninguém permitirá que um helicóptero seja reabastecido de combustível quando, alternativamente:
 - (1) Os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar;
 - (2) Os rotores estão em movimento.
- c) O PIC tomará precauções extraordinárias quando o combustível for diferente de querosene de aviação ou quando estiver a ser usada uma linha aberta.

10.197 SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS

- a) O PIC deve assegurar que cada pessoa a bordo ocupa um assento ou beliche aprovados, com os seus próprios cintos de segurança devidamente fixados durante as manobras no solo, na descolagem e na aterragem.
- b) Todos os passageiros deverão ter os seus cintos de segurança devidamente apertados em qualquer outro momento que o PIC determine ser necessário, por questões de segurança, principalmente durante turbulências ou emergências.
- c) Durante a descolagem e a aterragem, o cinto de segurança providenciado a um ocupante de um lugar não deverá ser utilizado por mais do que uma pessoa com idade superior a dois anos.
- d) Todas as bagagens de mão devem ser acondicionadas para a descolagem e a aterragem.
- e) Toda a carga transportada na cabine de passageiros deve ser acondicionada através do uso de fitas ou redes presas à estrutura da aeronave.

10.200 INFORMAÇÃO AOS PASSAGEIROS

- a) O PIC deverá assegurar que os tripulantes e os passageiros sejam familiarizados, através de informação oral ou outros meios, com a localização e o uso dos seguintes itens, se for apropriado:
 - (1) Cintos de segurança;
 - (2) Saídas de emergência;
 - (3) Coletes salva-vidas;
 - (4) Equipamento de fornecimento de oxigénio;
 - (5) Qualquer outro equipamento de emergência de uso individual, incluindo as folhas de informação ao passageiro sobre situações de emergência.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) O PIC deve assegurar que todas as pessoas a bordo conhecem os locais e o modo geral de uso do equipamento principal de emergência transportado para uso colectivo.

Nota: Em operações de Transporte Aéreo Comercial, a informação deverá conter todos os temas aprovados pelo INAVIC para as operações específicas levadas a cabo tal como referido no respectivo Manual de Operações.

Nota: Quando numa operação de Transporte Aéreo Comercial forem exigidos Assistentes de Bordo, o PIC pode delegar esta responsabilidade, mas deverá certificar-se de que a informação apropriada foi efectuada antes da descolagem.

10.203 INSTRUÇÕES DE EMERGÊNCIA EM VOO

- a) Numa emergência durante o voo, o PIC deverá assegurar que todas as pessoas a bordo são instruídas nas acções de emergência mais apropriadas face às circunstâncias.

Nota: Quando numa operação de Transporte Aéreo Comercial forem exigidos Assistentes de Bordo, o PIC pode delegar esta responsabilidade, mas deverá certificar-se de que a informação apropriada foi efectuada.

10.205 OXIGÉNIO PARA PASSAGEIROS: FORNECIMENTO E CONSUMO MÍNIMO

- a) O PIC deve assegurar que tanto oxigénio respirável como máscaras estão disponíveis para todos os passageiros em quantidade suficiente, para todos os voos com altitudes em que a insuficiência de oxigénio possa provocar um efeito nefasto nos passageiros.
- b) O PIC deverá assegurar que o fornecimento mínimo de oxigénio prescrito pelo INAVIC está a bordo da aeronave.

Nota: Os requisitos para armazenagem e fornecimento de oxigénio estão descritos no Normativo Técnico 6.

- c) O PIC deverá exigir aos passageiros o uso contínuo de oxigénio acima dos 14000 pés de altitude de cabine.

10.207 ÁLCOOL OU DROGAS

- a) Ninguém deverá permitir o embarque ou a prestação de serviço a alguém que aparente estar alcoolizado ou que demonstre, por indicações físicas ou comportamentais, estar sob a influência de drogas (excepto no caso de se tratar de um paciente médico em tratamento).

PARTE F: PLANOS DE VOO

10.210 APRESENTAÇÃO DE UM PLANO DE VOO

- a) A informação relativa a um voo planeado, ou parte de voo planeada, a ser fornecida às unidades de Serviço de Tráfego Aéreo deverá sê-lo sob a forma de um plano de voo.
- b) Antes de operar um dos seguintes, o piloto deverá preencher um plano de voo VFR ou IFR, conforme o aplicável a:
- (1) Qualquer voo (ou parcela) com o apoio de serviço de Controlo de Tráfego Aéreo.
 - (2) Qualquer voo em regime IFR dentro do espaço aéreo recomendado;
 - (3) Qualquer voo em ou para áreas designadas, ou em rotas designadas, quando requeridas pela autoridade apropriada de Controlo de Tráfego Aéreo (ATC), para facilitar o fornecimento de informação de voo, acerca de serviços de alerta e de busca e salvamento;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (4) Qualquer voo em ou para áreas designadas, ou em rotas designadas, quando requeridas pela autoridade apropriada de ATC para facilitar a coordenação com unidades militares ou serviços de ATC em países adjacentes, por forma a evitar a possível necessidade de intercepção para identificação;
- (5) Qualquer voo que ultrapasse fronteiras internacionais.
- c) O PIC deve entregar um plano de voo, antes da partida ou durante o voo, à autoridade apropriada de ATC, a não ser que tenha havido acordo quanto à entrega de planos de voo repetitivos.
- d) A não ser em casos previstos pela autoridade apropriada de ATC, o piloto deve entregar um plano de voo ao serviço de ATC, alternativamente:
 - (1) Pelo menos 60 minutos antes da partida;
 - (2) Se a entrega ocorrer durante o voo, a tempo de ser recebida nas instalações apropriadas de ATC pelo menos 10 minutos antes da aeronave atingir, alternativamente:
 - (i) O ponto de entrada numa área de controlo ou área recomendada;
 - (ii) O ponto de cruzamento com um corredor aéreo ou uma rota recomendada.

10.213 PLANO DE VOO DE CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Ninguém pode descolar com uma aeronave em Transporte Aéreo Comercial se um plano de voo de ATC não tiver sido preenchido, excepto se tal estiver autorizado pelo INAVIC.

10.215 CONTEÚDO DE UM PLANO DE VOO

- a) Quem preencher um plano de voo de IFR ou VFR deve nele incluir a seguinte informação:
 - (1) Identificação da aeronave;
 - (2) Regras de voo e tipo de voo;
 - (3) Número e tipo(s) de aeronave e categoria de vórtices (*wake turbulence*);
 - (4) Equipamento;
 - (5) Aeródromo de partida e alternativo (se requerido);
 - (6) Hora de saída estimada (ETD);
 - (7) Velocidades de cruzeiro;
 - (8) Níveis de cruzeiro;
 - (9) Rota a seguir;
 - (10) Aeródromos de destino e alternativo (se requerido);
 - (11) Duração do combustível;
 - (12) Número total de pessoas a bordo;
 - (13) Equipamento de emergência e sobrevivência;
 - (14) Outras informações.
- b) Seja qual for o propósito para o qual o plano de voo for entregue, este deve conter informação, se aplicável, acerca de itens relevantes actualizados, incluindo “aeródromos alternativos” para toda a rota de voo ou para a parte do plano de voo a entregar.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- c) Deverá ainda conter informação, se aplicável, acerca de todos os outros itens quando prescritos pela autoridade ATS apropriada, ou de outra forma for julgado necessário por parte da pessoa que apresentou o plano de voo.

10.217 RENOVAÇÃO PLANEADA DA AUTORIZAÇÃO

- a) Se, durante a planificação de voo a pessoa determinar que existe a possibilidade de, dependendo da eficácia do combustível, o voo poder mudar de destino e ainda assim respeitar o suplemento mínimo de combustível requerido, essa pessoa deve notificar a instalação de ATC apropriada acerca desta possibilidade aquando da entrega do plano de voo.

Nota: A intenção desta previsão é a de facilitar uma nova autorização para um destino alterado, em regra para além da área do aeródromo de destino.

- b) O Operador deve entregar a renovação do plano de voo ao INAVIC, para que este o analise e o possa aprovar nos termos do Normativo Técnico 12.

10.220 ALTERAÇÕES AO PLANO DE VOO

- a) Quando ocorre uma alteração ao plano de voo entregue para voo IFR ou VFR, enquanto voo controlado, o piloto deve informar dessa alteração as instalações de ATC assim que possível.
- b) Para voos VFR, a não ser em voos controlados, o PIC deve informar, logo que possível, os serviços de ATC, sobre todas as alterações significativas ao plano de voo.
- c) Quando a informação, entregue antes da partida e que se relacione com a duração do combustível ou o número total de passageiros a bordo estiver incorrecta no momento de partida, esta alteração importante deve ser participada pelo PIC.

10.123 ENCERRAMENTO DO PLANO DE VOO

- a) O PIC deve fazer um relatório à chegada, seja pessoalmente, por rádio ou por comunicação de dados para o ATC, na primeira ocasião possível após a aterragem no aeródromo de destino, salvo se o ATS proceder automaticamente ao encerramento do plano de voo.
- b) No caso de um plano de voo ter sido entregue para uma parcela do voo, que não seja a chegada de destino, o piloto deve encerrar esse plano de voo, em rota, com as instalações ATS apropriadas.
- c) Quando não existirem instalações ATS no aeródromo de chegada, o piloto deve contactar aquelas que estiverem mais próximas para encerrar o plano de voo de forma prática e o mais rápido possível logo a seguir à aterragem.
- d) Quando as instalações de comunicação no aeródromo de chegada forem reconhecidas como inadequadas e não houver possibilidade de tratamento dos relatórios de chegada no solo, devem ser tomadas as seguintes medidas:
- (1) Se possível e imediatamente antes de aterrar, o piloto deve transmitir à unidade de serviços de controlo de tráfego aéreo, uma mensagem idêntica ao relatório de chegada, onde esse relatório for exigido.
 - (2) Normalmente esta transmissão deverá ser feita à estação aeronáutica que serve a unidade de ATS encarregada da informação de voo na região onde a aeronave opera.
- e) Os pilotos devem incluir os seguintes elementos informativos nos seus relatórios de chegada:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) Identificação da aeronave;
- (2) Aeródromo de partida;
- (3) Aeródromo de destino (apenas em casos de aterragem em aeródromo alternativo);
- (4) Aeródromo de chegada;
- (5) Hora de chegada.

Nota: Sempre que for exigido um relatório de chegada, a falta de cumprimento para com estas provisões pode causar sérios distúrbios nos serviços de tráfego aéreo e incorrer em graves despesas em operações desnecessárias de busca e salvamento.

PARTE G: PLANEAMENTO E PREPARAÇÃO DO VOO

10.230 AERONAVEGABILIDADE E MEDIDAS DE SEGURANÇA

- a) O PIC não pode iniciar um voo com uma aeronave civil antes de verificar se:
 - (1) A aeronave é aeronavegável, está devidamente registada e tem os certificados apropriados a bordo;
 - (2) Os instrumentos e equipamentos instalados na aeronave são apropriados, tendo em conta as condições de voo esperadas;
 - (3) Qualquer manutenção necessária foi realizada e, se aplicável, foi emitido um Certificado de Manutenção.
- b) Em operações de Transporte Aéreo Comercial, antes de iniciar o voo, o PIC deve certificar, assinando o Diário Técnico, que foram satisfeitos os requisitos, exigidos em a) para esse determinado voo.

10.233 ADEQUAÇÃO DAS INSTALAÇÕES OPERACIONAIS

- a) Só se pode iniciar um voo quando tiver sido determinado por todos os meios razoáveis que o solo e/ou áreas de água e instalações disponíveis e directamente requeridas para aquele voo e para a segura operacionalidade da aeronave, são adequadas, incluindo comunicações e ajudas à navegação aeronáutica.

Nota: "Meios razoáveis" denota o uso, no ponto de partida, de informação disponível para o PIC tanto através da informação oficial publicada pelos serviços de informação aeronáutica, como de outras fontes.

10.235 SELECÇÃO DE MARCOS TERRESTRES PARA VFR

- a) Só se pode iniciar um voo sob VFR desde que tenha sido determinado que o voo possa ser conduzido através de referências visuais a marcos terrestres de, no máximo, 110 km (60 milhas náuticas) de distância.

10.237 INFORMAÇÕES E PREVISÕES METEOROLÓGICAS

- a) Antes de começar um voo, o PIC deve estar familiarizado com todo o tipo de informação disponível, incluindo informação meteorológica apropriada para o voo planeado.
- b) O PIC deverá incluir, durante a preparação de um voo para longe da área circundante do local de partida e para qualquer voo por instrumentos:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) Um estudo cauteloso sobre informações e previsões meteorológicas actualizadas, tendo em consideração os requisitos de combustível;
- (2) A planificação de plano de acção alternativo para prevenir a eventualidade de o voo não poder ser completado como planeado.

10.240 LIMITAÇÕES PARA VOOS VFR EM FUNÇÃO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

- a) Só se pode começar um voo em regime VFR desde que as informações meteorológicas actualizadas, ou uma combinação de informações actualizadas e previsões, indiquem que as condições meteorológicas ao longo da rota, ou de parte da rota a ser realizada em regime VFR, poderão, na devida altura, permitir operações VFR.

10.243 AERÓDROMOS DE DESTINO PARA IFR

- a) Para efeitos de planificação de voo em regime IFR, ninguém deve começar um voo IFR a não ser que a informação disponível indique que as condições meteorológicas no aeródromo de chegada planeado e, se requerido, pelo menos uma alternativa possível no momento estimado para a chegada, deve estar em ou acima de:
 - (1) Um mínimo de valores de tecto e visibilidade a utilizar num procedimento *standard* de aproximação por instrumentos;
 - (2) Altitude operacional mínima, se não for usada nenhuma aproximação por instrumentos que possa permitir uma descida em regime VMC até ao aeródromo.
- b) *Operações de Transporte Aéreo Comercial*: As condições meteorológicas no destino do voo não têm de estar na aproximação mínima ou acima dela para permitir o início do voo, conquanto o aeródromo alternativo reúna os critérios meteorológicos seleccionados para IFR.
- c) *Aeródromos isolados*. Para efeitos de planificação para IFR, o destino alternativo não é necessário se o aeródromo estiver isolado e não existir outro que seja adequado, mas será calculado um ponto sem retorno que será incluído nas anotações do plano de voo.

10.245 REQUISITOS PARA DESTINOS IFR ALTERNATIVOS

- a) *Disponibilidade de aproximação standard por instrumentos*. Só se pode começar um voo IFR numa aeronave quando se tem, pelo menos, um aeródromo de destino que esteja referido no plano de voo, a não ser que as informações meteorológicas disponíveis indiquem que condições meteorológicas com as características que se seguem, persistirão entre uma hora antes e uma hora depois da hora estimada para a chegada com aproximação *standard* por instrumentos:
 - (1) Para um avião:
 - (i) Um base de tecto de, pelo menos, 300 metros (1000 pés) acima do mínimo relacionado com os procedimentos da aproximação *standard* por instrumentos para esse aeródromo;
 - (ii) Visibilidade de pelo menos 4,5 km a mais do que o mínimo associado aos procedimentos.
 - (2) Para um helicóptero:
 - (i) Uma base de tecto de, pelo menos, 120 metros (400 pés) acima do mínimo relacionado com os procedimentos da aproximação *standard* por instrumentos para esse aeródromo;
 - (ii) Visibilidade de pelo menos 1,5 km a mais do que o mínimo associado aos procedimentos.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) *Indisponibilidade de aproximação standard por instrumentos.* Só se pode começar um voo IFR numa aeronave quando se tem, pelo menos, um aeródromo de destino que esteja referido no plano de voo, a não ser que as informações meteorológicas disponíveis indiquem que condições meteorológicas com as características que se seguem, persistirão entre duas horas e duas horas depois da hora estimada para a chegada com aproximação *standard* por instrumentos:
- Uma base de tecto de, pelo menos, 300 metros (1000 pés) acima do mínimo inferior de altitude em rota dentro de um perímetro de 10 km em redor do aeródromo;
 - Visibilidade de 8 quilómetros até ao aeródromo.

10.247 CRITÉRIOS DE SELECÇÃO PARA O AERÓDROMO ALTERNATIVO

- Se houver mínimos publicados, nenhum PIC pode designar um aeródromo alternativo num plano de voo IFR, a não ser que previsões meteorológicas actualizadas indiquem que as condições no aeródromo alternativo à ETA serão como esses mínimos publicados ou acima deles.
- Se não houver mínimos publicados e se não houver proibição contra o uso do aeródromo como destino alternativo no plano de voo IFR, cada PIC deverá garantir que as condições meteorológicas no aeródromo alternativo à ETA serão iguais ou acima de:
 - Para um procedimento de aproximação com precisão, o tecto é de, pelo menos, 180 m (600 pés) e a visibilidade é não inferior a 3 km (2 milhas terrestres);
 - Para um procedimento de aproximação sem precisão, o tecto é de, pelo menos 240 m (800 pés) e a visibilidade é não inferior a 3 km (2 milhas terrestres).
- Em operações com aviões de Transporte Aéreo Comercial, o PIC deve garantir que as condições meteorológicas no aeródromo alternativo uma hora antes e depois da ETA são previsões iguais ou acima de:
 - Para uma CAT II e III, pelo menos os mínimos publicados da CAT I;
 - Para uma CAT I, pelo menos os mínimos publicados para a aproximação sem precisão;
 - Para uma aproximação sem precisão, pelo menos 150 m (500 pés) acima dos mínimos publicados para a aproximação sem precisão;
 - Para uma aproximação em círculo de, pelo menos os mínimos para o tipo de aproximação.

10.250 ALTERNATIVAS PARA AS OPERAÇÕES AO LARGO DA COSTA COM HELICÓPTEROS

- Não é possível designar um local de aterragem ao largo da costa quando há combustível suficiente para uma aterragem num local alternativo na costa. A selecção de alternativas ao largo da costa deverá constituir um caso excepcional, cujas particularidades estejam aprovadas pelo INAVIC, e não deverá com carga máxima em regime IMC.
- Ao se escolher um local ao largo da costa como local de aterragem alternativo, deve ter-se em consideração o seguinte:
 - A alternativa ao largo da costa pode ser usada apenas após um ponto sem retorno;
 - A fiabilidade mecânica dos sistemas de controlo críticos e dos componentes críticos;
 - A capacidade operacional com um motor inoperacional será atingida antes da chegada à alternativa;
 - A garantia de disponibilidade do heliporto flutuante;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (5) A informação meteorológica no heliporto deverá estar disponível por parte de uma fonte aprovada ou aceite pelo INAVIC;
- (6) Em operações IFR, os procedimentos de aproximação por instrumentos deverão ser os prescritos e estar disponíveis.

Nota: A técnica específica de aterragem no voo manual que se segue à falha do sistema de controlo pode impedir a selecção de alguns heliportos flutuantes como aeródromos alternativos.

10.253 OUTROS AERÓDROMOS ALTERNATIVOS: OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Só é possível começar um voo tendo especificado no despacho de voo um aeródromo alternativo para descolagem, caso não seja possível regressar ao aeródromo de partida.
- b) Cada operador deve assegurar que cada descolagem alternativa especificada deverá ser localizada dentro de:
 - (1) Para aeronaves bimotor, uma hora de tempo de voo em velocidade de cruzeiro com um só motor, a não ser que a aeronave e a tripulação estejam autorizadas para ETOPS;
 - (2) Para aeronaves de três ou quatro motores, duas horas de tempo de voo em velocidade de cruzeiro com um só motor.

Nota: Todos os cálculos são baseados na velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional de acordo com o AFM, em condições de calma atmosférica e baseadas no peso real à descolagem.

- c) Só se pode começar um voo quando existem alternativas adequadas ao longo da rota, nas quais a aeronave poderá aterrar depois de experimentar condições anormais ou de emergência.

10.255 DISTÂNCIA MÁXIMA DE UM AERÓDROMO ADEQUADO SEM A APROVAÇÃO DE ETOPS

- a) A não ser que tenha sido especificamente aprovado pelo INAVIC (aprovação para ETOPS), um Operador não deverá operar com um avião bimotor numa rota que contenha um ponto para além do qual um aeródromo adequado esteja mais longe do que:
 - (1) Para aviões de grande porte com motores de turbina, a distância percorrida em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo, determinada de acordo com o Anexo 1 de 10.257 com ambas as seguintes as condições:
 - (i) Uma configuração máxima aprovada para 20 ou mais passageiros;
 - (ii) Um peso máximo à descolagem de 45360 kg ou mais.
 - (2) Para aviões com motores de explosão, alternativamente, a menor das duas distâncias seguintes:
 - (i) A distância percorrida em 60 minutos à velocidade cruzeiro com um motor inoperativo, determinada de acordo com o Anexo 1 de 10.257;
 - (ii) 480 km (300 milhas náuticas).

10.257 OPERAÇÕES DE ALCANCE PROLONGADO COM AVIÕES BIMOTOR

- a) Só se pode conduzir operações para além da distância determinada de acordo com o Anexo 1 de 10.257, se tal tiver sido aprovado pelo INAVIC.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Antes de iniciar um voo em regime ETOPS, as pessoas que exercem o controlo operacional devem garantir que está disponível na rota uma ETOPS adequada, tanto dentro do tempo aprovado para a divergência, como dentro do tempo de divergência baseado na MEL, prevalecendo a que for mais curta.

10.260 AERÓDROMOS ALTERNATIVOS EM ROTA: OPERAÇÕES ETOPS

- a) O PIC deverá assegurar que as alternativas em rota requeridas para ETOPS são seleccionadas e especificadas em planos de voo ATS, de acordo com o tempo de divergência para ETOPS aprovado pelo INAVIC.
- b) Só se pode escolher um aeródromo como alternativo para operações ETOPS em rota se as respectivas informações e previsões meteorológicas, ou qualquer combinação destas, indicarem que durante um período entre uma hora antes e uma hora depois do tempo esperado para a chegada ao aeródromo, as condições climáticas estarão:
- (1) Acima ou nos mínimos descritos na planificação requerida pelo INAVIC;
 - (2) De acordo com a aprovação da ETOPS pelo Operador.

Nota: Os critérios de previsão meteorológica usados na selecção de aeródromos alternativos para voos IFR serão igualmente usados para a selecção alternativos para ETOPS.

Nota: Ver Anexo 1 de 10.260 ou o mapa de planeamento de alternativos para ETOPS.

10.263 PLANIFICAÇÃO DE COMBUSTÍVEL, ÓLEO E OXIGÉNIO E FACTORES DE CONTINGÊNCIA

- a) Só se pode começar um voo quando se tiver em conta o combustível, o óleo e o oxigénio necessários para garantir a finalização do voo em segurança, incluindo quaisquer reservas a carregar para as contingências.
- b) Cada pessoa que contabilize o mínimo de combustível de reserva requerido deverá garantir que o combustível, o óleo e o oxigénio adicionais são transportados por forma a cobrir os aumentos de consumo nas seguintes condições:
- (1) Ventos esperados ou outras condições meteorológicas;
 - (2) Possibilidade de variações nas rotas em ATS;
 - (3) Demoras antecipadas devido a tráfego;
 - (4) Um procedimento completo de aproximação por instrumentos e um possível “borrego” no destino;
 - (5) Perda de pressurização em rota;
 - (6) Perda de uma unidade propulsora em rota;
 - (7) Quaisquer outras condições que possam atrasar a aterragem da aeronave ou aumentar o consumo de combustível e óleo.

10.265 ABASTECIMENTO MÍNIMO DE COMBUSTÍVEL PARA VOOS EM REGIME VFR

- a) Só se pode começar um voo de avião em VFR no caso de, (considerando o vento, previsões das condições atmosféricas e contingências) haver combustível suficiente para voar:
- (1) Até ao primeiro ponto previsto de aterragem;
 - (2) Assumindo a velocidade de cruzeiro normal durante, pelo menos, 45 minutos daí em diante.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Só se pode começar um voo de helicóptero em VFR no caso de, (considerando o vento, previsões das condições atmosféricas e contingências) haver combustível suficiente para voar até ao primeiro ponto previsto de aterragem e assumindo a velocidade de cruzeiro normal:
- (1) Durante 20 minutos daí em diante;
 - (2) Durante, pelo menos, 10% acima do tempo total de voo calculado;
 - (3) Uma reserva mínima adicional para contingências, especificada pelo Operador e aceitável pelo INAVIC.

10.267 ABASTECIMENTO MÍNIMO DE COMBUSTÍVEL PARA VOOS EM REGIME IFR

- a) Só se pode começar um voo em regime IFR no caso de haver uma reserva mínima de combustível (considerando as condições atmosféricas, as previsões e as contingências), para:
- (1) Voar até ao primeiro ponto de aterragem previsto e executar uma aproximação por instrumentos;
 - (2) Se requerido, voar desde o destino até ao aeródromo alternativo.
- b) Adicionalmente, a carga da reserva mínima de combustível planeada será baseada em:
- (1) *Para aviões movidos a hélice:*
 - (i) 45 minutos em velocidade de cruzeiro normal;
 - (ii) Para voos internacionais, 15% do tempo de voo planeado para ser gasto no Nível de Voo de cruzeiro ou 2 horas, prevalecendo o menor tempo;
 - (2) *Para helicópteros ou aviões turbo-jacto:*
 - (i) 30 minutos num padrão de espera a 450 m (1500 pés) acima do aeródromo final planeado sob condições de temperatura *standard*;
 - (ii) Aproximação e aterragem;
 - (iii) Qualquer reserva adicional para contingências especificadas pelo operador e aceitáveis pelo INAVIC.
 - (3) *Para helicópteros, quando não existe aeródromo alternativo adequado, voar para o aeródromo para o qual o voo está planeado e depois por um período de duas horas em velocidade de espera.*

10.270 [RESERVADO]

10.273 CARREGAMENTO DA AERONAVE, PESO E CENTRAGEM

- a) Só se pode começar um voo quando toda a carga estiver devidamente distribuída e acondicionada, tendo em consideração o efeito da massa no centro de gravidade e as limitações do porão de carga.
- b) Só se pode começar um voo quando os cálculos para o peso da aeronave e para o local do centro de gravidade indicarem que o voo pode ser conduzido com segurança e de acordo com as limitações da aeronave, tendo em conta as condições de voo esperadas.

Nota: Quando os supervisores de carga, os planeadores de carga ou outro pessoal qualificado são disponibilizados pelo Operador para uma operação de Transporte Aéreo Comercial, o PIC pode delegar essas responsabilidades, mas deve assegurar-se de que são seguidos os procedimentos apropriados para carregamentos.

- c) À exceção de outras autorizadas pelo INAVIC, os cálculos para o peso e a centragem serão baseados no método do AFM ou do RFM para determinar o C. G. e os valores de peso usados nestes cálculos deverão basear-se em:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) Peso da aeronave em vazio derivado de uma avaliação periódica da aeronave;
 - (2) Peso real da tripulação necessária e respectivo equipamento e bagagem;
 - (3) Peso real dos passageiros, da sua bagagem e da carga;
 - (4) Peso real do combustível abastecido.
- d) Para operações de Transporte Aéreo Comercial, só se pode começar um voo desde que os cálculos de peso e centragem sejam terminados por pessoas qualificadas e estejam em conformidade com os requisitos adicionais de peso e centragem para Operadores, constantes do Normativo Técnico 17.

10.275 LIMITAÇÕES NA PERFORMANCE DA AERONAVE

- a) O código de performance detalhado e completo do País de Registo será a base para quaisquer determinações de performance da aeronave.
- b) Só se pode começar um voo se os cálculos para a performance da aeronave, em todas as fases do voo, indiquem que o voo pode ser conduzido em segurança e de acordo com as limitações de performance da aeronave designadas para qualquer operação, tendo em conta as condições de voo esperadas.

Nota: Ao aplicar dados de performance, quem efectuar os cálculos, deve ter em conta a configuração da aeronave, as condições atmosféricas e a operação de qualquer sistema ou sistemas que possam ter um efeito adverso na performance.

- c) Só se pode começar um voo no qual, dado o peso da aeronave e assumindo a operacionalidade normal do motor, se possa passar todos os obstáculos em todas as fases do voo, incluindo todos os pontos ao longo da rota prevista e de todas as alternativas planeadas.
- d) Só se pode começar um voo quando se assegurar que o peso máximo admitido para um voo não excede o peso máximo admitido para a decolagem e aterragem, ou qualquer performance aplicável em rota ou restrições de distância para aterragem, considerando:
 - (1) As condições das áreas a serem usadas para decolagem e aterragem;
 - (2) O tipo de piso da pista a ser usada (não aplicável a hidroaviões);
 - (3) Altitude de pressão;
 - (4) Temperatura ambiente;
 - (5) Ventos actuais e previstos;
 - (6) Quaisquer condições conhecidas (e.g., condições atmosféricas e configuração da aeronave), tais como a altitude de densidade, que podem afectar a performance de modo adverso.
- e) *Para operações de Transporte Aéreo*, só se pode começar um voo desde que os cálculos de performance sejam efectuados por pessoas qualificadas e estejam em conformidade com os requisitos de performance para Operadores, constantes do Normativo Técnico 17.

10.277 NECESSIDADE DE UMA AUTORIZAÇÃO DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Só se pode começar um voo sob um sistema de seguimento de voo com uma autorização específica concedida por alguém designado pelo Operador para exercer um controlo operacional sobre o voo.
- b) Só se pode começar um voo de transporte de passageiros em Transportes Aéreo Comercial para o qual existe um horário publicado, se que uma pessoa qualificada pelo Operador para exercer funções de controlo operacional, tiver emitido uma autorização de voo para essa operação específica ou série de operações.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.280 PLANO OPERACIONAL DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Só se pode começar um voo se o Plano Operacional de Voo tiver sido assinado pelo PIC.
- b) O PIC pode assinar o Plano Operacional de Voo apenas quando o próprio PIC, e a pessoa autorizada pelo Operador a exercer controlo operacional, tiverem determinado que o voo possa ser completado em segurança.

Nota: O Plano Operacional de Voo deve incluir os cálculos de rota e de combustível, no que respeita a factores meteorológicos ou outros factores esperados, para completar o voo até ao destino e todas as alternativas necessárias.

- c) O PIC que assinar o Plano Operacional de Voo deve ter acesso à informação do planeamento de voo para a reserva de combustível, aeródromos alternativos, informações e previsões meteorológicas e NOTAMs para a rota e aeródromo.
- d) Só se pode continuar um voo a partir de um aeródromo intermédio com um novo Plano Operacional de Voo se a aeronave estiver no solo por mais de 4 horas.

10.283 DISTRIBUIÇÃO E RETENÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO DE PLANEAMENTO DE VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Para operações de Transporte Aéreo Comercial, o PIC deve completar e assinar os seguintes documentos de preparação de voo, antes de começar a voar:
 - (1) Um Plano Operacional de Voo, incluindo NOTAMs e as condições atmosféricas pertinentes para as decisões de planeamento relativas à reserva mínima de combustível, à performance em rota e aos aeródromos de destino e alternativos;
 - (2) Um Manifesto de Carga, mostrando a distribuição da carga, o centro de gravidade, o peso à descolagem e à aterragem;
 - (3) Uma página do Diário Técnico apropriada, aquando de irregularidades mecânicas ocorridas após um voo anterior, intervenções de Manutenção ou funções de inspecção efectuadas, ou uma autorização para Manutenção emitida no aeródromo de partida.
- b) Só se pode descolar com uma aeronave quando cópias dos documentos de preparação, assinados pelo PIC, estiverem disponíveis e na posse de um representante da companhia no ponto de partida, a não ser que um método diferente tenha sido aprovado pelo INAVIC.
- c) O PIC deverá levar a bordo da aeronave uma cópia dos documentos especificados em a) até ao aeródromo de destino.
- d) Estes documentos serão retidos pelo Operador por, pelo menos, 3 meses.

Nota: Estes documentos são adicionais em relação aos especificados na Parte B, para todas as operações com aeronaves.

Nota: O INAVIC pode aprovar um local diferente de retenção onde todos os documentos podem estar disponíveis para futuras revisões.

PARTE H: REGRAS DE VOO PARA TODAS AS OPERAÇÕES

10.290 APLICABILIDADE

- a) As regras de voo desta Parte são aplicáveis a todas as operações com aeronaves no espaço aéreo de Angola.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Os detentores de certificados de aviador emitidos em Angola deverão cumprir estas regras quando voarem fora de Angola, excepto se estas regras diferirem das de outro país, caso em que deverá cumprir as regras do país que estiver a sobrevoar.

10.293 OPERAÇÕES NEGLIGENTES OU DESCUIDADAS DA AERONAVE

- a) Ninguém pode operar uma aeronave de modo negligente ou descuidado por forma a colocar em perigo a vida ou a propriedade de outros.

10.295 CONFORMIDADE COM AS LEIS LOCAIS

- a) Todos os pilotos devem estar familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos pertinentes para o desempenho dos seus deveres prescritos para:
- (1) Áreas a atravessar;
 - (2) Aeródromos a utilizar;
 - (3) As instalações e serviços de navegação aeronáutica com estes relacionados.
- b) Todos os tripulantes devem estar familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos pertinentes para o desempenho dos seus respectivos deveres na operação da aeronave.

10.297 OPERAÇÃO DA AERONAVE NO SOLO

- a) Ninguém pode alugar uma aeronave na área de movimentação de um aeródromo a não ser que a pessoa aos controlos:
- (1) Tenha sido autorizada pelo proprietário, pelo locatário, ou por um agente para o efeito designado;
 - (2) Seja competente nas manobras de *taxi*;
 - (3) Esteja apta a usar o rádio se houver necessidade de comunicações via rádio;
 - (4) Tenha recebido instrução de uma pessoa competente no que respeita à configuração do aeródromo e, caso se aplique, à informação sobre rotas, sinalização, marcas, luzes, sinalização e instruções provenientes do ATS, fraseologia e procedimentos e estiver apta a cumprir os *standards* operacionais requeridos para a movimentação em segurança de uma aeronave num aeródromo;
 - (5) Quando necessário, saiba utilizar a iluminação exterior.
- b) Só se pode *taxiar* uma aeronave na área de manobras de um aeródromo controlado com autorização da torre de controlo e deve-se cumprir quaisquer instruções dadas por essa unidade.
- c) Só se pode fazer girar os rotores de um helicóptero com um piloto qualificado nos comandos da aeronave.

10.300 REGRAS DE PRIORIDADE: MOVIMENTAÇÕES DE SUPERFÍCIE NO AERÓDROMO

- a) Em caso de perigo de colisão entre duas aeronaves a *taxiar* na área de movimentação de um aeródromo, aplica-se o seguinte:
- (1) Quando duas aeronaves se estiverem a aproximar de frente, ou quase, cada piloto deve parar ou, quando possível, alterar o percurso da aeronave para a direita por forma a afastar-se;
 - (2) Quando duas aeronaves estão em movimento convergente, o piloto que tiver a outra aeronave à sua direita deve ceder a passagem;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (3) Uma aeronave que tenha sido ultrapassada por outra deve ter a prioridade e o piloto da aeronave que ultrapassou deve afastar-se da outra aeronave.
- b) O piloto de uma aeronave que esteja a *taxiar* na área de manobras deve parar e aguardar em todas as zonas de espera, a não ser que tenha outra indicação e autorização em contrário por parte da torre de controlo do aeródromo.
- c) O piloto de uma aeronave que esteja a *taxiar* na área de manobras, deve parar e esperar ante todas as barras de paragem acesas, podendo avançar apenas quando as luzes das barras de paragem forem desligadas.
- d) O piloto de uma aeronave que esteja a *taxiar* na área de manobras do aeródromo deve ceder passagem a aeronaves que:
- (1) Estejam a iniciar ou em plena corrida de descolagem;
 - (2) Estejam a aterrar ou na fase final de uma aproximação para aterragem.

10.303 REGRAS DE PRIORIDADE: OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA

- a) *Generalidades*. Todas as pessoas que operem com uma aeronave sobre água devem, tanto quanto possível, afastar-se de todas as embarcações e evitar impedir a sua navegação, cedendo passagem a qualquer embarcação ou outra aeronave à qual seja dada a prioridade por qualquer regra deste parágrafo.
- b) *Convergência*. Quando aeronaves, ou uma aeronave e uma embarcação, estão em rota cruzada, a aeronave ou a embarcação à direita da outra tem a prioridade.
- c) *Aproximação frontal*. Quando aeronaves, ou uma aeronave e uma embarcação, estão a aproximar-se de frente, ou quase, cada qual deve alterar o seu curso para a direita por forma a se afastarem uma da outra.
- d) *Ultrapassagem*. Qualquer aeronave ou embarcação que esteja a ser ultrapassada tem a prioridade, sendo que aquela que ultrapassa deve alterar o seu curso por forma a se afastar da outra.
- e) *Aterragem e descolagem*. As aeronaves que amarem ou descolem sobre água devem, tanto quanto praticável, afastar-se de embarcações e evitar impedir a sua navegação.
- f) *Circunstâncias especiais*. Quando aeronaves, ou uma aeronave e uma embarcação, fazem uma aproximação com risco de colisão, cada aeronave ou embarcação deve proceder com especial cuidado, tomando atenção às circunstâncias existentes, incluindo as limitações dos respectivos aparelhos.

10.305 OPERAÇÕES NOCTURNAS

- a) Ninguém pode operar com as seguintes aeronaves em operações nocturnas dentro do espaço aéreo de Angola:
- (1) Planadores;
 - (2) Balões.
- b) Ninguém pode operar com uma aeronave monomotor em operações nocturnas internacionais dentro do espaço aéreo de Angola.

10.307 USO DAS LUZES DAS AERONAVES



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Se uma aeronave tem luzes-farol vermelhas rotativas instaladas, o piloto deve ligar essas luzes antes de ligar os motores e fazer exibir essas luzes durante todo tempo em que os motores estiverem ligados.
- b) Só se pode operar uma aeronave na área de movimentação de um aeródromo, na água ou em voo, no período entre o pôr-do-sol e o nascer-do-sol ou noutro período descrito pela autoridade apropriada, se a aeronave dispuser de:
 - (1) Luzes anti-colisão que chamem a atenção para a aeronave;
 - (2) Luzes de navegação com a finalidade de indicar a trajectória da aeronave a um observador.

Nota: Entende-se que uma aeronave está a operar quando está a "taxiar" ou a ser rebocada e ainda quando temporariamente parada nestas duas situações.

- c) Os pilotos de todas as aeronaves em voo equipadas com luzes anti-colisão devem ligar essas luzes durante todas as operações desde a descolagem até à aterragem.
- d) Um piloto deve ter permissão para desligar ou reduzir a intensidade de quaisquer luzes intermitentes se estas produzirem ou forem passíveis de produzir os seguintes efeitos:
 - (1) Afectar negativamente o desempenho de funções satisfatório;
 - (2) Sujeitar um observador externo a encandeamento perigoso.
- e) Luzes para outras utilizações, como as de aterragem, de *taxi*, focos sobre a estrutura e luzes de iluminação do logótipo da companhia, também podem ser usadas para aumentar a visibilidade da aeronave e atrair a atenção para si, mas não se deve ligar quaisquer luzes que possam ser confundidas com as de navegação ou anti-colisão.
- f) Não se pode estacionar uma aeronave à noite em local com proximidade considerada perigosa a uma área de movimentação de um aeródromo, salvo se a aeronave:
 - (1) Tiver luzes de navegação e anti-colisão;
 - (2) Tiver luzes que iluminam as extremidades da estrutura da aeronave;
 - (3) Estiver numa área marcada com barreiras luminosas.
- g) Não se pode ancorar uma aeronave à noite, salvo se essa aeronave:
 - (1) Tiver as luzes de ancoragem acesas;
 - (2) Estiver numa área em que as luzes de ancoragem não sejam necessárias para embarcações.

10.310 INSPECÇÕES PRÉ-DESCOLAGEM

- a) Só se pode descolar com uma aeronave quando se tiver completado um inspecção da aeronave, de acordo com um *checklist* publicado de:
 - (1) Aeronavegabilidade exterior, incluindo a quantidade e a qualidade do combustível a bordo;
 - (2) Prontidão da cabine de passageiros e do equipamento necessário;
 - (3) Equipamento interno do *cockpit*, instrumentos e documentação da aeronave;
 - (4) Preparação pré-descolagem dos instrumentos e controlos do *cockpit*.

10.313 DESCOLAGEM E ATERRAGEM

- a) Ninguém pode fazer descolar uma aeronave ou aterrã-la num aeródromo ou heliporto em Angola que não esteja autorizado pelo Governo ou, nos casos em que tenha sido concedida uma autorização prévia para um aeródromo não-autorizado, se o propósito da operação de voo for:
 - (1) Transporte aéreo comercial com passageiros;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) Instrução de voo;
- (3) Voo solo de um aluno-piloto.
- b) Ninguém pode fazer descolar uma aeronave ou aterrará-la num aeródromo ou heliporto em Angola com o propósito de Transporte Aéreo Comercial de passageiros, a não ser que exista iluminação adequada para:
 - (1) Determinar a direcção da aterragem;
 - (2) Fazer uma aproximação e aterragem em segurança.
- c) Ninguém pode sujeitar uma aeronave, com uma capacidade certificada para mais de 20 passageiros, a descolar ou aterrar num aeródromo ou heliporto em Angola com o propósito de Transporte Aéreo Comercial de passageiros, a não ser que se verifique:
 - (1) A existência de uma análise actualizada da pista para planos de desobstrução e distância de paragem;
 - (2) O estabelecimento de comunicação com uma pessoa qualificada no solo que permita determinar:
 - (i) As condições prevaletentes de aproximação e aterragem ;
 - (ii) O estado do piso da pista.
- d) Ninguém pode sujeitar um helicóptero a levantar voo ou a aterrar em local elevado, que seja:
 - (1) Um heliporto situado em área congestionada, salvo se se tratar de um helicóptero com performance de Classe 1;
 - (2) Um heliporto ou um heliporto flutuante, salvo se se tratar de um helicóptero com performance de Classe 1 ou 2.

10.315 CONDIÇÕES DE DESCOLAGEM

- a) Só se pode descolar uma aeronave quando:
 - (1) De acordo com a informação disponível, as condições atmosféricas no aeródromo e as condições da pista a ser utilizada conduzirão a uma descolagem e aterragem seguras;
 - (2) O RVR ou visibilidade na direcção da descolagem da aeronave é igual ou melhor do que o mínimo aplicável.
- b) Só se pode descolar uma aeronave quando, em determinando o comprimento necessário e disponível da pista, tiver sido determinada a perda ocasional de comprimento disponível devido ao alinhamento do avião antes da descolagem.

10.317 MÍNIMOS OPERACIONAIS PARA O AERÓDROMO

- a) Só se pode operar uma aeronave para um aeródromo ou de um aeródromo (ou heliporto), usando uma operacionalidade mínima inferior àquela especificada pelo país onde o aeródromo está localizado, com aprovação do INAVIC.
- b) Só se pode continuar um voo para o aeródromo de destino, quando as últimas informações disponíveis indiquem que, no tempo estimado para a aterragem, esta pode ser efectuada nesse aeródromo, ou pelo menos num alternativo, cumprindo os mínimos operacionais aplicáveis a esse voo.
- c) Excepto em caso de emergência, ninguém pode continuar uma aproximação para aterragem em nenhum aeródromo para além do ponto em que se infringem os mínimos operacionais especificados para esse aeródromo.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.320 REDUÇÃO DO RUÍDO

- a) Ninguém pode usar um procedimento diferente de descolagem num aeródromo em que a diminuição do ruído de descolagem se aplique, a não ser que esta actividade não seja considerada segura ou prática, considerando as condições existentes ou as limitações de performance.
- b) Excepto quando especificado em contrário devido a circunstâncias especiais num aeródromo, deve-se usar, para todos os tipos de aeronave, o mesmo procedimento de redução do ruído e o mesmo perfil em todos os aeródromos.
- c) Ninguém pode descolar ou aterrar uma aeronave com um peso que exceda o máximo demonstrado para essa aeronave por forma a dar cumprimento às certificações de ruído *standard*, excepto quando autorizado pelo INAVIC para um aeródromo ou pista onde não haja problemas relacionados com ruído.

10.323 VOO COM GELO OU COM PREVISÃO DE GELO

- a) Ninguém pode descolar uma aeronave ou continuar a operá-la em rota quando são encontradas ou esperadas condições de gelo, sem ter a certeza de que a aeronave está certificada para operações com gelo e que tem equipamento operacional suficiente de descongelamento ou anticongelante.
- b) Ninguém pode descolar uma aeronave quando esta tiver geada, gelo ou neve aderentes às asas, *flaps*, hélices, partes interiores do motor ou outras superfícies críticas da aeronave que poderão afectar de forma adversa a sua performance, controlo ou aeronavegabilidade. Acumulação de gelo ou outras ocorrências naturais prejudiciais e contaminantes deverão ser removidas, antes da descolagem, para que a aeronave seja mantida em condições de aeronavegabilidade.
- c) Para operações de Transporte Aéreo Comercial, ninguém pode descolar uma aeronave quando as condições forem tais que façam com que seja responsabilmente expectável o congelamento, que gelo ou neve adiram à aeronave, a não ser que os procedimentos aprovados para o Operador pelo INAVIC, sejam seguidos com o intuito de assegurar que a descongelamento e a aplicação de anticongelante no solo sejam conseguidas.

10.325 LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DA AERONAVE

- a) Ninguém pode operar uma aeronave civil em ou sobre Angola sem cumprir as limitações operacionais especificadas no AFM ou RFM aprovados, placards e marcas, ou de outra forma quando prescritos pela autoridade certificadora do País de Registo.

10.327 OPERAÇÃO PERTO DE OUTRA AERONAVE

- a) Não se pode operar com uma aeronave na proximidade de outra aeronave, susceptível de criar perigo de colisão.
- b) Não se pode operar com uma aeronave em formação de voo excepto conforme tal seja combinado entre os PICs de cada aeronave da formação e com autorização do ATC.
- c) Não se pode operar uma aeronave para transporte de passageiros contra contrato em voo de formação.

Nota: Existem requisitos adicionais para voos em formação para operações em Espaço Aéreo Controlado.

10.330 REGRAS DE PRIORIDADE: AERONAVE EM VOO

- a) *Generalidades.*



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) Cada piloto deve manter vigilância por forma a ver e evitar outra aeronave;
 - (2) Quando uma regra deste parágrafo dá a outra aeronave a prioridade de passagem, o piloto deve dar passagem a essa aeronave e não deve passar por cima, por baixo nem em frente dela a não ser que esteja bem visível e que tenha em atenção o efeito de *wake turbulence*;
 - (3) O piloto da aeronave com prioridade deve manter o rumo e a velocidade excepto se for necessário evitar uma colisão;
 - (4) Nada nestas regras deve retirar ao PIC da aeronave a responsabilidade por praticar tal acção, incluindo manobras que evitem a colisão baseadas em resoluções recomendatórias fornecidas pelo equipamento ACAS como a melhor forma de evitar uma colisão.
- b) *Em situação de emergência*: Uma aeronave em situação de emergência tem prioridade sobre qualquer outro tráfego aéreo.
- c) *Convergência*:
- (1) Quando aeronaves da mesma categoria estão em convergência aproximadamente à mesma altitude (excepto frontalmente, ou quase), a aeronave à direita da outra tem prioridade.
 - (2) Se as aeronaves convergentes forem de categorias diferentes:
 - (i) Um balão tem prioridade sobre qualquer categoria de aeronave;
 - (ii) Um planador tem prioridade sobre um dirigível, um avião ou uma aeronave de rotores;
 - (iii) Um dirigível tem prioridade sobre um avião ou uma aeronave de rotores.
- d) *Reboque ou reabastecimento*. Uma aeronave rebocando ou reabastecendo outra aeronave tem prioridade sobre todas as outras aeronaves com propulsão própria, excepto sobre uma aeronave em situação de emergência.
- e) *Aproximação frontal*. Quando as aeronaves se aproximam frontalmente entre si, ou quase o fazem, e existe o perigo de colisão, cada piloto de cada aeronave deve alterar o rumo para a direita.
- f) *Ultrapassagem*:
- (1) Cada aeronave que esteja a ser ultrapassada tem prioridade e cada piloto de uma aeronave ultrapassante, tanto em subida, como em descida ou em voo horizontal, deve alterar o rumo para a direita afastando-se.
 - (2) Nenhuma alteração subsequente à posição relativa de duas aeronaves deverá absolver o piloto da aeronave ultrapassante das suas obrigações até ter passado por completo e estar em segurança.
 - (3) Uma aeronave ultrapassante é aquela que se aproxima de outra por detrás, numa linha que forma um ângulo menor do que 70 graus com o plano de simetria da aeronave que vai à frente.

Por exemplo, numa posição tal em relação à outra aeronave que, à noite, será impossível ver as luzes de navegação, tanto à esquerda (bombordo) como à direita (estibordo) da aeronave.

- g) *Aterragem*:
- (1) Uma aeronave, durante a aproximação final à pista ou enquanto aterrada, tem prioridade sobre outra aeronave em voo ou a operar no solo.

Nota: O PIC não pode aproveitar-se desta regra para forçar uma aeronave, que já tenha aterrado e que esteja a tentar abrir caminho para outra aeronave em aproximação final, a sair da pista.

- (2) O piloto de uma aeronave em voo deve dar prioridade a aeronaves a aterrar ou em fase final de aproximação à pista.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (3) O piloto de uma aeronave que esteja ciente de que outra necessita aterrar de emergência, deve dar-lhe prioridade.
- (4) Quando duas ou mais aeronaves Mais-Pesadas-do-que-Ar fazem aproximação ao aeródromo com o propósito de aterrar:
 - (i) O piloto da aeronave que voe a um nível superior deve dar prioridade à aeronave que voe a um nível inferior;
 - (ii) Mas o piloto da aeronave que voa a um nível inferior não deve aproveitar-se desta regra para colocar-se à frente ou ultrapassar a aeronave que voa a um nível superior e que esteja na fase final de uma aproximação à pista.
 - (iii) No entanto, o piloto de uma aeronave com propulsão própria Mais-Pesada-do-que-Ar deve dar prioridade a planadores.

10.333 AJUSTE DO ALTÍMETRO

- a) Quem opere uma aeronave deve manter a altitude de cruzeiro ou nível de voo com referência a um altímetro assestado para:
 - (1) Abaixo da altitude de transição, alternativamente:
 - (i) O ajuste QNH actualizado reportado por uma estação ao longo da rota situada até 160 km (100 milhas náuticas) da aeronave;
 - (ii) O ajuste QNH actualizado reportado por uma estação próxima, se não houver uma estação ao longo da rota;
 - (iii) No caso de uma aeronave sem rádio, a elevação do aeródromo de partida ou um ajuste apropriado do altímetro disponível antes da partida;
 - (2) Na ou acima da altitude de transição prescrita para o ajuste do altímetro QFE para 1013,2 hPa (29,92" Hg).

10.335 ALTITUDES MÍNIMAS DE SEGURANÇA: GENERALIDADES

- a) Excepto quando é necessário para descolagem e aterragem, ninguém pode operar uma aeronave abaixo das seguintes altitudes:
 - (1) *Em qualquer lugar.* Uma altitude permitindo, no caso de falha de motor, a continuação do voo ou uma aterragem de emergência sem perigo injustificado para pessoas e bens à superfície.
 - (2) *Sobre áreas congestionadas.* Sobre qualquer área congestionada de uma cidade, vila ou lugar, ou sobre qualquer aglomerado de pessoas a céu aberto, uma altitude de 600 m (2000 pés) acima do obstáculo mais alto num raio horizontal de 900 m (3000 pés) da aeronave.
 - (3) *Sobre áreas não congestionadas.* Uma altitude de 150 m (500 pés) acima da superfície.
 - (4) *Helicópteros.* Os pilotos de helicópteros não estão sujeitos a restrições de proximidade dado que operam de um modo que não é prejudicial para as pessoas e bens à superfície. O PIC de um helicóptero deve cumprir com quaisquer rotas ou altitudes para a área que está prescrita para helicópteros pelo INAVIC.

10.337 ALTITUDES VFR MÍNIMAS DE SEGURANÇA: OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Não se pode operar com um avião em Transporte Aéreo Comercial durante o dia, sob VFR, a uma altitude inferior a 300 m (1000 pés) acima da superfície ou a 300 m (1000 pés) de qualquer montanha, monte ou outra obstrução ao voo.
- b) Não se pode operar com um avião em Transporte Aéreo Comercial à noite, sob VFR, a uma altitude inferior a:
 - (1) 600 m (2000 pés) acima do obstáculo mais alto numa distância horizontal de 8 Km (5 milhas terrestres) desde o centro do percurso pretendido;
 - (2) Em áreas consideradas montanhosas, menos de 900 m (3000 pés) acima do obstáculo mais alto numa distância horizontal de 8 Km (5 milhas terrestres) desde o centro do percurso planeado.

10.340 VELOCIDADES AÉREAS MÁXIMAS

- a) À excepção de outra autorização dada pelo ATS, ninguém pode operar com uma aeronave em velocidade aérea maior do que:
 - (1) 340 Km/h (180 nós) na área de tráfego do aeródromo;
 - (2) 400 Km/h (210 nós) enquanto em padrão de espera, a não ser que o ATS autorize uma velocidade aérea superior;
 - (3) 475 Km/h (250 nós) entre a superfície e 3000 m (10000 pés) MSL.

10.343 MÍNIMOS OPERACIONAIS PARA UMA APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS

- a) Ninguém pode operar de ou para um aeródromo usando mínimos operacionais inferiores àqueles que possam ter sido estabelecidos para aquele aeródromo pelo país onde está localizado, a não ser que o país tenha aprovado especificamente essa operação.

10.345 DECISÃO DE DESVIO

- a) À excepção do referido na alínea b), o PIC deve aterrar a aeronave no aeródromo adequado mais próximo no qual uma aterragem segura pode ser feita quando um motor da aeronave falhar ou seja desligado para prevenir possíveis danos.
- b) No caso de falhar um motor, e não mais, de uma aeronave com três ou mais motores, ou a sua rotação for travada, o PIC deve seguir para um aeródromo se decidir que tal procedimento é tão seguro como aterrar no aeródromo adequado mais próximo após considerar o seguinte:
 - (1) A natureza da avaria e as dificuldades mecânicas possíveis que possam ocorrer se o voo continuar;
 - (2) Altitude, peso e combustível disponível no momento da paragem do motor;
 - (3) Condições atmosféricas em rota e nos pontos de possível aterragem;
 - (4) Tráfego aéreo congestionado;
 - (5) Tipo de terreno;
 - (6) Familiaridade com o aeródromo a utilizar.

10.347 VOO POR INSTRUMENTOS SIMULADO

- a) Só se pode operar uma aeronave em regime de voo por instrumentos simulado se:
 - (1) A aeronave tem controlos duplos funcionando sem problemas;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) O outro lugar de controlo está ocupado por um piloto de segurança que detém, pelo menos uma licença de Piloto Particular com qualificação na categoria e na classe apropriadas para a aeronave em voo;
- (3) O piloto de segurança tem, adequadamente, visão em frente e para os lados da aeronave, ou um observador competente, em comunicação com o piloto de segurança, ocupará uma posição na aeronave da qual fornece informação suplementar adequada ao piloto de segurança.

10.350 SIMULAÇÃO EM VOO: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Ninguém pode levar a cabo condições simuladas de voo por instrumentos, através de meios artificiais, durante operações de Transporte Aéreo Comercial.
- b) Ninguém pode causar ou levar a cabo simulações de situações anómalas ou de emergência, durante operações de Transporte Aéreo Comercial.

10.353 LARGADAS, PULVERIZAÇÕES, REBOQUES

- a) Excepto nas condições previstas pelo INAVIC no Normativo Técnico 11, nenhum piloto deve realizar as seguintes acções:
 - (1) Largar ou pulverizar a partir da aeronave;
 - (2) Rebocar aeronaves ou outros objectos;
 - (3) Permitir descidas em pára-quedas, exceptuando as descidas de emergência.
- b) Ainda que aprovada pelo INAVIC, será estabelecida coordenação com o ATS e, sempre que necessário, será obtida uma autorização.

10.355 Voo ACROBÁTICO

- a) Não se pode operar uma aeronave em voo acrobático:
 - (1) Sobre qualquer cidade, vila ou lugar;
 - (2) Sobre aglomerados de pessoas a céu aberto;
 - (3) Dentro dos limites laterais das áreas de superfície das Classes de espaço aéreo B, C, D ou E designadas para um aeródromo;
 - (4) Abaixo de uma altitude de 450 m (1500 pés) acima da superfície;
 - (5) Quando a visibilidade for inferior a 5 Km (3 milhas terrestres).
- b) Não se pode operar uma aeronave em manobras que ultrapassem o ângulo de subida de 60 graus ou o ângulo de descida de 30 graus, desde o nível de altitude de voo, a não ser que todos os ocupantes da aeronave estejam a usar pára-quedas armados por alguém qualificado nos últimos 12 meses de calendário.

10.357 ÁREAS PARA TESTES DE VOO

- a) Não se pode fazer voos de teste numa aeronave excepto:
 - (1) Se autorizado pelo INAVIC;
 - (2) Se realizado sobre água, em espaço aberto ou sobre áreas de população dispersa que tenham tráfego aéreo leve.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.360 ÁREAS PROIBIDAS E ÁREAS RESTRITAS

- a) Não se pode operar uma aeronave em áreas de perigo, restritas ou proibidas, cujas particularidades tenham sido amplamente divulgadas, excepto quando de acordo com as condições dessas restrições ou por permissão do país em cujo território essas áreas são estabelecidas.

10.363 OPERAÇÕES DE ESPAÇO AÉREO DO TIPO RNP, MNPS OU RVSM

- a) Ninguém deve operar uma aeronave civil registada em Angola em espaço aéreo ou em rotas para as quais tenham sido prescritas operações do tipo RNP, sem uma autorização escrita emitida pelo INAVIC.
- b) Ninguém deve operar uma aeronave civil registada em Angola em espaço aéreo designado como MNPS ou RVSM sem uma autorização emitida pelo INAVIC.
- c) Ninguém deve operar uma aeronave em espaço aéreo MNPS ou RVSM, exepcto quando estiver de acordo com as condições dos procedimentos ou restrições requeridas para este espaço aéreo.

Nota – Ver o Normativo Técnico 6 para requisitos relativos a instrumentos e equipamento necessários em operações em espaço aéreo MNPS e RVSM.

10.365 OPERAÇÕES EM AERÓDROMOS OU PRÓXIMAS DE AERÓDROMOS

- a) Os pilotos de aeronaves que operem num aeródromo ou nas proximidades de um aeródromo, tanto dentro como fora de uma zona de tráfego do aeródromo, devem:
- (1) Observar o tráfego de outro aeródromo com o propósito de evitar colisões;
 - (2) De acordo com ou evitando o padrão de tráfego formado por operações de outras aeronaves;
 - (3) Fazer todas as mudanças de direcção para a esquerda, quando fizer aproximação para aterragem e depois da descolagem, excepto se houver instruções em contrário;
 - (4) Cumprir com quaisquer padrões de tráfego estabelecidos pelas autoridades que tenham jurisdição sobre esse aeródromo;
 - (5) Aterrar e descolar contra o vento excepto se a segurança, a configuração da pista, ou as considerações de tráfego determinem que é preferível uma direcção diferente;
 - (6) Cumprir com sinais de luzes de tráfego quando a comunicação de rádio não se puder estabelecer.
- b) Um helicóptero deve evitar o rumo dos aviões.

10.367 OPERAÇÕES EM DETERMINADO ESPAÇO AÉREO

- a) Não se deve operar com uma aeronave em espaço aéreo de Classe A a não ser que esteja a operar em regime IFR de acordo com uma autorização do ATS.
- b) Não se deve operar com uma aeronave em espaços aéreos de Classe B, C, D, ou E a não ser que tenha estabelecido comunicações de rádio bidireccionais com as instalações de ATS antes de entrar e, enquanto estiver a operar nesse espaço aéreo:
- (1) Operar com uma autorização do ATS;
 - (2) Mantiver comunicações bidireccionais.

10.370 ALTITUDES PARA O TRÁFEGO-PADRÃO DE UM AERÓDROMO: AVIÃO DE GRANDE PORTE OU TURBO-JACTO



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Quando chega a um aeródromo, o PIC de um avião de grande porte ou turbo-jacto deve entrar no padrão de tráfego, pelo menos 450 m (1500 pés) AGL até que a próxima descida seja necessária para a aterragem.
- b) Quando descola, o PIC de uma aeronave de grande porte ou turbo-jacto deve subir até aos 450 m (1500 pés) AGL tão rápido quanto praticável.

10.373 CONFORMIDADE COM LADEIRAS VISUAIS E ELECTRÓNICAS

- a) O PIC de um avião em aproximação para aterrar numa pista servida por indicadores de manobra de aproximação visual deve manter a altitude em ou acima da altitude necessária para planar até ser necessário ter uma altitude inferior com vista a uma aterragem segura.
- b) O PIC de um avião de grande porte ou turbo-jacto em aproximação para aterrar numa pista servida por indicadores ILS deverá voar esse avião em ou acima da altitude necessária para planar desde o ponto de intercepção até ao marcador central.

10.375 APROXIMAÇÃO FINAL ESTABILIZADA

- a) O PIC de um avião em aproximação final para aterragem deverá colocar a aeronave em configuração de aterragem (trem de aterragem, *flaps*, velocidade aérea, altitude e potência) aos 150 m ou antes dos 150 m (500 pés) acima da elevação da zona de contacto da pista e manter uma configuração estabilizada até ao sinal de aterragem.

10.377 RESTRIÇÃO OU SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Se um PIC ou um Operador conhece as condições, incluindo as do aeródromo e da pista de aterragem, que são perigosas para operações seguras, essa pessoa deve restringir ou suspender todas as operações de Transporte Aéreo Comercial para esses aeródromos e pistas, enquanto for necessário e até que essas condições sejam corrigidas.
- b) Nenhum PIC deve permitir que um voo continue em direcção a qualquer aeródromo com intuito de aterrar onde as operações de Transporte Aéreo Comercial tenham sido restringidas ou suspensas, a não ser que, alternativamente:
 - (1) Na opinião do PIC, as condições que são de perigo para operações em segurança podem ser razoavelmente passíveis de correcção até ao tempo estimado de chegada;
 - (2) Não exista um procedimento mais seguro.

10.383 INTERCEPÇÃO

- a) Nenhum piloto deve conduzir um voo internacional a não ser que os procedimentos e os sinais relacionados com a intercepção da aeronave estejam prontos e disponíveis no *cockpit*.
- b) Quando interceptado por uma aeronave militar ou governamental, o PIC deve cumprir com os *standards* internacionais de interpretação e resposta para sinais visuais, tal como são prescritos pelo INAVIC.

10.385 OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS SOBRE ÁGUA



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Não se deve operar um helicóptero sobre a água para além de uma distância segura de terra, indispensável numa aterragem forçada, a não ser que:
- (1) Esse helicóptero tenha sido certificado para amaragem;
 - (2) Estejam disponíveis na aeronave informações acerca dos procedimentos de amaragem e acerca do estado do mar.

PARTE I: OPERAÇÕES EM VOO CONTROLADO

10.390 APLICABILIDADE

- a) As regras de voo desta Parte aplicam-se a todas as operações com aeronaves no espaço aéreo de Angola.
- b) Os titulares de certificado de aviador emitido por Angola deverão cumprir com estas regras quando voarem para fora de Angola, excepto se estas regras divergirem com as de outro país e, nesse caso é imperativo que se sigam as regras do país sobrevoado.

10.393 AUTORIZAÇÕES DO ATC

- a) Cada PIC deve obter uma autorização do ATC antes de operar um voo controlado, ou uma parte de voo que seja controlada.
- b) Cada PIC deve pedir uma autorização do ATC através da entrega do plano de voo numa instalação de ATC.
- c) Sempre que uma aeronave tenha pedido uma autorização com prioridade, o PIC deve entregar um relatório explicando a necessidade dessa prioridade, se tal lhe for solicitado por parte da instalação apropriada de ATS.
- d) Ao operar com uma aeronave num aeródromo controlado, não se pode *taxiar* na área de manobras ou na pista sem autorização da torre de controlo do aeródromo.

10.395 ADESÃO ÀS AUTORIZAÇÕES DO ATC

- a) Quando uma autorização ATC tenha sido obtida, nenhum PIC deve divergir dela ou, se aplicável, do plano de voo actual, excepto numa emergência, a não ser que obtenha uma autorização extensível a qualquer situação.

Nota – Um plano de voo pode cobrir apenas parte do voo, na medida do necessário, para descrever essa parte do voo ou as manobras que estiverem sujeitas ao controlo de tráfego aéreo. Uma autorização pode cobrir apenas parte do plano actual de voo, tal como indicado nas restrições da autorização ou através de referência a manobras específicas, tais como “taxiar”, aterrar ou descolar.

Nota: Pela alínea a) não se proíbe a um piloto cancelar uma autorização de IFR quando estiver a operar em condições VMC, ou cancelar uma autorização de voo controlado quando estiver a operar com uma aeronave num espaço aéreo onde não seja exigido voo controlado.

- b) Quando a operar em espaço aéreo que requeira voo controlado, nenhum PIC pode operar contrariamente às instruções do ATC, excepto numa emergência.
- c) Todo o PIC que divirja da autorização ou de instruções do ATC em caso de emergência deverá:
- (1) Notificar o ATC dessa divergência assim que as circunstâncias o permitam, e



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

(2) Depor que esta acção foi tomada sob autoridade em situações de emergência.

10.397 COMUNICAÇÕES

- a) Quem opere com uma aeronave num voo controlado em regime VFR ou IFR deve manter uma vigilância de comunicação de voz ar-terra contínua, através do canal de comunicações apropriado, ou estabelecer, quando necessário, comunicações bidireccionais com a unidade apropriada de ATS.

SELCALs ou dispositivos de sinalização automática similares podem ser utilizados no sentido de satisfazer os requisitos para manter uma vigilância de escuta contínua.

O pedido para que uma aeronave mantenha uma vigília de comunicações de voz ar-terra mantém-se efectivo mesmo após o estabelecimento do CPDLC.

10.400 ROTA A SER VOADA

- a) A não ser que seja autorizado ou dirigido de outra forma pela instalação apropriada de ATC, o PIC de um voo controlado, tanto quanto possível, alternativamente, deve:
- (1) Quando numa rota ATC estabelecida, operar ao longo da linha central definida para essa rota;
 - (2) Quando em qualquer outra rota, operar directamente entre as instalações de navegação e/ou pontos que definam essa rota.
- b) O PIC de um voo controlado operando ao longo de uma rota ATC definida com referência a VOR deve mudar o guia de navegação primária do ATS de atrás da aeronave para o ATS à sua frente, ou o mais próximo possível do ponto de vista operacional para, o ponto de mudança, do local estabelecido.

Nota: Estes requisitos não proibem a realização de manobras da aeronave por forma a passar em segurança por outro tráfego aéreo ou as manobras da aeronave em condições VFR para desimpedir o caminho de voo quer antes quer durante a subida ou a descida.

10.403 ALTERAÇÕES INADVERTIDAS

- a) Na eventualidade de um voo inadvertidamente se desviar do seu plano de voo actual, um PIC deve agir da seguinte forma:
- (1) *Desvio de rumo.* Se a aeronave estiver fora de rumo, o PIC deverá ajustar a dianteira da aeronave de forma a recuperar o rumo assim que seja praticável.
 - (2) *Variações na velocidade real.* Cada PIC deve informar a instalação de ATC apropriada se a velocidade real média no nível de cruzeiro entre pontos de *reporting*, varia daquela que foi dada no plano de voo ou é esperado que varie por mais ou menos de 5 por cento da velocidade real.
 - (3) *Estimativa de alteração do tempo.* Cada PIC deve notificar a instalação de ATC apropriada e fornecer uma estimativa revista do tempo, assim que possível, se o tempo estimado para atingir um ponto de relato, limite de zona de informação de voo, ou aeródromo de destino (conforme o que venha primeiro), quando ache que o tempo irá exceder em três minutos aquele que notificou ao ATC, ou outro qualquer período temporal conforme seja prescrito pela autoridade de ATC apropriada, ou outro baseado em acordos regionais de navegação aérea.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (4) *Acordo ADS*. Adicionalmente, quando um acordo ADS é estabelecido, a unidade de serviço de tráfego aéreo (ATSU) deverá ser automaticamente informada, via comunicação de dados, sempre que ocorrerem alterações para além dos valores iniciais estipulados no contrato ADS de ocorrências.

10.405 AUTORIZAÇÃO ATC: PEDIDOS DE ALTERAÇÃO

- a) Os pedidos de alteração ao plano de voo devem incluir as seguintes informações:
- (1) *Alteração do nível de cruzeiro*. Identificação da aeronave, novo nível de cruzeiro pretendido e velocidade de cruzeiro para esse nível, estimativas de tempo revistas, quando aplicável, em limites de zona de informação de voo subsequentes.
 - (2) *Alteração de rota*:
 - (i) *Destino inalterado*. Identificação da aeronave; regras de voo; descrição da nova rota de voo incluindo dados relacionados com o plano de voo e começando com a posição a partir da qual a mudança de rota requerida deve iniciar; estimativas de tempo revistas e qualquer outra informação pertinente.
 - (ii) *Alteração do destino*. Identificação da aeronave; regras de voo; descrição da nova rota de voo para o aeródromo de destino revisto, incluindo dados relacionados com o plano de voo e começando com a posição a partir da qual a mudança de rota requerida se deve iniciar; estimativas de tempo revistas; aeródromo(s) alternativo(s) e qualquer outra informação pertinente.

10.407 COMUNICAÇÃO DA POSIÇÃO.

- a) O piloto de um voo controlado em regime VFR ou IFR deve reportar à instalação de ATC apropriada, tanto quanto possível, o tempo e o nível de passagem de cada ponto de *reporting* obrigatório, juntamente com qualquer outra informação requerida, excepto se estiver isento deste requisito pela autoridade de ATC apropriada.
- b) Cada piloto de um voo controlado deve fazer reportes de posicionamento relativamente a pontos adicionais ou intervalos quando requerido pela autoridade de ATC apropriada.

10.410 VOOS EM FORMAÇÃO

- a) Só se pode operar uma aeronave em voo em formação em espaço aéreo controlado desde que essas operações sejam conduzidas de acordo com uma autorização do ATS, ou, quaisquer outras condições prescritas que incluam:
- (1) A formação opera como uma só aeronave com atenção à navegação e à posição de *reporting*,
 - (2) A separação entre aeronaves no voo deve ser da responsabilidade do líder de voo e do PIC da aeronave individual;

Nota: Estes requisitos de separação também se aplicam em períodos de transição quando as aeronaves estão a manobrar para atingir a sua própria separação dentro da formação e durante o "join-up" e o "break-away".

- (3) A distância não excede 1 Km (0,5 milhas náuticas) lateral e longitudinalmente, e 30 metros (100 pés) verticalmente desde o líder de voo e deve ser mantida pelas duas aeronaves.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.413 OPERAÇÕES DENTRO OU PRÓXIMAS DE UM AERÓDROMO CONTROLADO

- a) Não se pode operar uma aeronave para, a partir de, através de ou em um aeródromo que tenha uma torre de controlo operacional a não ser que se mantenham comunicações ar-terra entre essa aeronave e a torre de controlo.
- b) À chegada, cada PIC deve estabelecer as comunicações requeridas na alínea a) antes de atingir os 8 Km (5 milhas terrestres) até ao aeródromo enquanto operar a partir da superfície e incluindo uma altitude de 750 m (2500 pés).
- c) À partida, cada PIC deve estabelecer comunicações com a torre de controlo antes de *taxiar*.
- d) *Descolagem, aterragem, autorização para "taxi"*. Em qualquer aeródromo com uma torre de controlo operacional, não se pode operar uma aeronave na pista ou no *taxiway* ou descolar ou aterrar uma aeronave, a não ser que uma autorização apropriada tenha sido recebida pelo ATC.

Nota: Uma autorização de "taxi to" para descolar da pista não é uma autorização para atravessar ou "taxi on" para essa pista. De facto, autoriza o PIC a atravessar outras pistas durante o "taxi" para a pista designada. Uma autorização de "taxi to" para qualquer outro local do aeródromo é uma autorização para atravessar todas as pistas que interceptam a rota de "taxi" até ao local atribuído.

- e) *Falha nas comunicações*. Se o rádio falhar ou a comunicação bidireccional se perder, um PIC pode continuar um operação de voo em VFR e aterrar se:
 - (1) As condições atmosféricas estiverem no mínimo ou acima do mínimo do básico de VFR;
 - (2) A autorização para aterrar seja recebida através de sinais.

Nota: Durante operações IFR, quando as comunicações VFR falham, aplicam-se os procedimentos.

10.415 TERMO DO CONTROLO

- a) O piloto de um voo controlado deve, excepto quando aterrar num aeródromo controlado, avisar a unidade de ATC apropriada assim que deixar de estar sujeito ao serviço de controlo de tráfego aéreo.

10.417 INTERFERÊNCIA ILEGAL

- a) Para permitir que o ATS possa dar prioridade a uma aeronave e minimizar o conflito com outra aeronave, o piloto deve, quando e se possível, notificar a instalação de ATS apropriada quando uma aeronave esteja sujeita a interferência ilegal, incluindo:
 - (1) Quaisquer circunstâncias relevantes associadas à interferência ilegal;
 - (2) Qualquer desvio no plano de voo actual que resulte dessas circunstâncias.

10.420 VERIFICAÇÕES DO TEMPO

- a) Cada PIC deverá usar, em operações de voo, o Tempo Universal Coordenado (UTC), expresso em horas e minutos do dia de 24 horas iniciado à meia-noite.
- b) Cada PIC deverá obter uma verificação do tempo antes de operar um voo controlado e em todas as outras alturas em que se torne necessário. Essas verificações de tempo serão feitas por uma unidade de ATS, a não ser que outros acordos tenham sido firmados.
- c) Onde quer que o tempo seja usado na aplicação de comunicações de dados, deve ter uma precisão de até um segundo do UTC.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.423 SINAIS UNIVERSAIS

- a) Ao observar ou receber qualquer dos sinais designados de aviação universal, prescritos pelo INAVIC, cada pessoa operando uma aeronave deve agir conforme requerido pela interpretação do sinal.
- b) Os sinais universais devem ter apenas os significados designados.
- c) Cada pessoa que use os sinais universais na movimentação de aeronaves deve usá-los apenas com o propósito indicado.
- d) Ninguém pode usar sinais idênticos que possam causar confusão com os sinais universais de aviação.

PARTE J: REGRAS DE VOO VFR

10.430 APLICABILIDADE

- a) As regras de VFR contidas nesta Parte aplicam-se ao espaço aéreo de Angola.
- b) Os titulares de certificado de aviador emitidos por Angola deverão cumprir com estas regras quando voarem para fora de Angola, excepto se estas regras divergirem com as de outro país, caso em que é imperativo que se sigam as regras do país sobrevoado.

10.433 CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS VISUAIS

- a) Não se pode operar uma aeronave em regime VFR quando a visibilidade for inferior a, ou a uma distância das nuvens inferior àquela prescrita, ou a altitude e a classe correspondentes ao espaço aéreo prescrito pela Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) no Anexo 2 – Regras do Ar.

Nota: Ver o Anexo 1 de 10.433 a tabela que define o espaço aéreo e os mínimos meteorológicos visuais especificados no Anexo 2.

10.435 MÍNIMOS METEOROLÓGICOS DE VFR PARA DESCOLAGEM E ATERRAGEM

- a) Só se pode entrar no padrão de tráfego, aterrar ou descolar uma aeronave em regime VFR a partir de um aeródromo localizado no espaço aéreo de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E desde que:
 - (1) O tecto referido seja de, pelo menos, 450 m (1500 pés);
 - (2) A visibilidade no solo referida seja de, pelo menos, 5 Km (3 milhas terrestres).
- b) Se a visibilidade no solo não for referida, o piloto deve manter 5 Km (3 milhas terrestres) de visibilidade de voo.
- c) Espaço aéreo de Classe G. Ninguém pode entrar no padrão de tráfego, aterrar ou descolar uma aeronave em regime VFR a partir de um aeródromo localizado em espaço aéreo de Classe G abaixo de 360 m (1200 pés) AGL, a não ser que:
 - (1) *Para aviões.* A visibilidade seja de pelo menos 2 Km (1 milha terrestre) e a aeronave puder operar livre de nuvens a 1 km (meia milha) da pista;
 - (2) *Para helicópteros.* O helicóptero possa ser operado, livre de nuvens, a uma velocidade que permita ao piloto a oportunidade adequada para ver qualquer tráfego aéreo ou obstrução a tempo de evitar uma colisão.

Nota: A única excepção para os mínimos atmosféricos requeridos neste parágrafo é durante uma Operação de VFR Especial.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.437 OPERAÇÕES VFR ESPECIAIS

- a) Só se pode conduzir uma operação de voo VFR Especial para entrar no padrão de tráfego, aterrar ou descolar uma aeronave em regime VFR Especial desde um aeródromo localizado em espaço aéreo de Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E desde que:
- (1) Se esteja autorizado pelo ATC;
 - (2) A aeronave continue livre de nuvens;
 - (3) A visibilidade de voo seja de pelo menos 5 Km.
- b) Só se pode conduzir uma operação de voo VFR Especial numa aeronave entre o nascer-do-sol e o pôr-do-sol desde que:
- (1) O PIC esteja qualificado e actualizado em operações IFR;
 - (2) A aeronave esteja qualificada para ser operada em regime IFR.

10.440 LIMITAÇÃO À NAVEGAÇÃO VFR POR REFERÊNCIA VISUAL

- a) Não se pode operar um voo sob navegação de VFR apenas por referência visual a marcos no solo, a não ser que a distância entre cada sucessivo marco seja inferior a 110 km (60 milhas náuticas).

10.443 ALTITUDES DE CRUZEIRO VFR

- a) Quem opere uma aeronave em voo de nível de cruzeiro sob VFR a altitudes acima dos 900 m (3000 pés) por cima de terra ou mar, deve manter:
- (1) Para uma rota magnética de zero a 179 graus, qualquer altitude de milhar ímpar do MSL ou nível de voo maior que 150 m (500 pés).
 - (2) Para uma rota magnética de 180 a 359 graus, qualquer altitude de milhar par MSL ou nível de voo maior que 150 m (500 pés).

Nota: A tabela ICAO para estas altitudes é fornecida no Anexo 10.

- b) *Excepção.* A alínea a) não se aplica quando algo diferente é autorizado pelo ATC, quando operar num padrão de espera ou durante manobras em círculo.

10.445 AUTORIZAÇÕES ATC PARA VOOS VFR

- a) Cada piloto de um voo IFR deve obter e cumprir as autorizações ATC, e manter comunicações de vigilância ar-terra antes e durante as seguintes operações:
- (1) Em espaço aéreo de Classe B, C e D;
 - (2) Como parte do tráfego do aeródromo em aeródromos controlados;
 - (3) Sob VFR Especial;
 - (4) Atravessamento de fronteiras internacionais;
 - (5) Em outras rotas, tal como requerido por ATS ou pela autoridade nacional.

10.447 Voos VFR QUE REQUEREM AUTORIZAÇÃO ATC

- a) Um piloto só pode operar um voo VFR se estiver autorizado pela autoridade ATC apropriada, como segue:
- (1) Acima de 200 FL;



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (2) A velocidades transónicas e supersónicas.

Nota: A autorização do ATC para voos VFR pode não ser atribuída em áreas onde exista uma separação mínima vertical de apenas 300 m (1000 pés) aplicada acima de 290 FL.

10.450 Voo VFR NÃO AUTORIZADO EM ESPAÇO AÉREO RVSM

- a) As autorizações para voos VFR a operar acima de 290 FL não serão atribuídas em áreas onde a separação mínima de 300 m (1000 pés) é aplicada acima de 290 FL.

10.453 DEGRADAÇÃO DAS CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS ABAIXO DE VMC

- a) O piloto de um voo VFR operado como voo controlado, quando considerar que não é praticável ou possível manter o voo em VMC de acordo com o plano de voo do ATC, alternativamente, deve:
- (1) Solicitar uma autorização corrigida permitindo à aeronave continuar em VMC até ao seu destino, ou até um aeródromo alternativo, ou solicitar a saída do espaço aéreo dentro do qual é requerida a autorização de ATC;
 - (2) Se não for possível obter autorização, continuar a operar em VMC e a notificar o serviço de ATC apropriado a propósito da acção que tomar, ou seja, tanto deixar o espaço aéreo referido, como aterrar no aeródromo apropriado mais próximo;
 - (3) Se operar dentro de uma zona de controlo, requerer autorização para operar como voo especial VFR;
 - (4) Requerer autorização para operar em VFR, se estiver qualificado para operações IFR.

10.455 MUDAR DE VFR PARA IFR

- a) Cada piloto, operando em VFR, que queira mudar para IFR, alternativamente, deve:
- (1) Se um plano de voo tiver sido entregue, comunicar as mudanças necessárias a efectuar ao plano de voo actual;
 - (2) Entregar um plano de voo à instalação de ATC apropriada e obter uma autorização antes de prosseguir em IFR quando em espaço aéreo controlado.

10.457 FALHA NA COMUNICAÇÃO DE RÁDIO DE DUAS VIAS EM VFR

- a) Se ocorrer falha de rádio em regime VFR enquanto houver controlo do ATC, ou se se encontrarem as condições VFR após a falha, o piloto deve:
- (1) Continuar o voo sob VFR;
 - (2) Aterrar no aeródromo adequado mais próximo;
 - (3) Anunciar a chegada ao ATC pelo meio mais expedito possível.

PARTE K: REGRAS DE VOO IFR

10.460 APLICABILIDADE

- a) As regras de IFR contidas nesta Parte aplicam-se no espaço aéreo de Angola.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Os titulares de certificado de aviador emitidos por Angola deverão cumprir com estas regras quando voarem para fora de Angola, excepto se estas regras divergirem das de outro país, caso em que é imperativo que se sigam as regras do país sobrevoado.

10.463 IFR EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- a) Não se pode operar uma aeronave em espaço aéreo controlado em regime IFR a não ser que se tenha:
- (1) Preenchido um plano de voo em IFR;
 - (2) Recebido uma autorização do ATC apropriada;
 - (3) Mantido uma comunicação de vigilância ar-terra contínua na frequência apropriada do ATS.
- b) Um piloto pode decidir voar de acordo com regras de voo por instrumentos em condições meteorológicas visuais ou pode ser solicitado a fazê-lo pela instalação de ATS apropriada.

10.465 Voos IFR FORA DO ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- a) O PIC de um voo IFR operando fora do espaço aéreo controlado mas dentro ou para dentro de áreas, ou ao longo de rotas designadas pela autoridade de ATC apropriada, deve:
- (1) Preencher um plano de voo;
 - (2) Manter uma comunicação de vigília ar-terra contínua na frequência de ATS apropriada e estabelecer comunicações de duas vias com a unidade de ATS fornecendo um serviço de informação de voo;
 - (3) Fazer relatórios de posição conforme requerido por voos controlados.
- b) Cada PIC de um voo IFR operando fora do espaço aéreo controlado que seja requisitado para cumprir com a alínea a) deve indicar a sua posição usando a mesma fraseologia e sequência como especificado para os voos controlados.

10.467 MÍNIMOS DE DESCOLAGEM STANDARD EM REGIME IFR

- a) Nenhum piloto a operar uma aeronave deve aceitar uma autorização para descolar de um aeródromo civil sob IFR a não ser que as condições atmosféricas estejam em 720 m ou acima de 720 m (2400) RVR.
- b) Antes de realizar uma descolagem em Transporte Aéreo Comercial com condições atmosféricas abaixo do acima especificado, o piloto deve estar adequadamente qualificado para descolagens de baixa visibilidade tal que aprovadas pelo INAVIC.

10.470 ALTITUDE DE CRUZEIRO IFR OU NÍVEL DE VOO EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO

- a) Quem opere uma aeronave sob IFR em voo de nível de cruzeiro em espaço aéreo controlado, deve manter a altitude ou o nível de voo designado pelo ATC para essa aeronave.
- b) Se a autorização do ATC designar “condições VFR em cima”, deve-se manter uma altitude de cruzeiro VFR em VMC.

10.473 ALTITUDE DE CRUZEIRO IFR OU NÍVEL DE VOO EM ESPAÇO AÉREO NÃO CONTROLADO



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- a) Quem opere uma aeronave num voo em nível de cruzeiro sob IMC a altitudes acima de 900 m (3000 pés) desde o solo ou água, deve manter:
- (1) Para rotas magnéticas de zero a 179 graus, qualquer altitude de milhar ímpar de MSL ou nível de voo, tal como 5000, 7000 ou 210 FL;
 - (2) Para rotas magnéticas de 180 a 359 graus, qualquer altitude de milhar par de MSL ou nível de voo, tal como 4000, 6000 ou 220 FL.
- b) Só se pode divergir das altitudes de cruzeiro especificadas na alínea a) quando:
- (1) Autorizado pelo ATC;
 - (2) Operar num padrão de espera;
 - (3) Fizer manobras em círculo;
 - (4) Operar sob uma autorização do ATS para subida de cruzeiro.

10.475 ALTITUDES MÍNIMAS PARA OPERAÇÕES IFR

- a) *Operações de aeronaves a altitudes mínimas.* Excepto quando necessário para descolagem ou aterragem, ninguém deve operar uma aeronave sob IFR abaixo de:
- (1) Altitudes mínimas aplicáveis prescritas pelas autoridades que tenham jurisdição sobre o espaço aéreo sobrevoado;
 - (2) Se não houver altitudes mínimas aplicáveis prescritas pelas autoridades:
 - (i) Sobre terreno elevado ou em áreas montanhosas, a um nível que seja pelo menos de 900 m (3000 pés) acima do obstáculo mais alto localizado dentro de 8 Km (5 milhas terrestres) da posição estimada da aeronave;
 - (ii) Em quaisquer outros que não os especificados na alínea a), a um nível que seja de pelo menos 600 m (2000 pés) acima do obstáculo mais alto localizado dentro de 8 Km (5 milhas terrestres) da posição estimada da aeronave;
 - (3) Se uma MEA e uma MOCA forem prescritas para uma rota em particular ou segmento de rota, pode-se operar uma aeronave abaixo da MEA e para baixo, mas não para cima da MOCA, quando dentro de 42 Km (22 milhas náuticas) do VOR em causa.
- b) *Subida para Desvio de Obstáculos.*
- (1) Se impossibilitado de comunicar com o ATC, o piloto deve subir para uma altitude mínima de IFR mais elevada, imediatamente após ter passado o ponto para além do qual se aplica essa altitude mínima.
 - (2) Se intervierem obstruções do solo, cada piloto deve subir para um ponto para além do qual essa altitude mínima mais alta se aplica, em ou acima da MCA aplicável.

10.477 ALTITUDES MÍNIMAS PARA A UTILIZAÇÃO DO PILOTO AUTOMÁTICO

- a) Para operações em rota, ninguém deve usar o Piloto Automático a uma altitude acima do terreno:
- (1) Que seja inferior a 150 m (500 pés);
 - (2) Se a perda da altitude máxima especificada no AFM para uma avaria em condições de cruzeiro, quando multiplicada por dois for mais de 150 m, então o número encontrado passa a ser a altitude mínima de controlo para a utilização do Piloto Automático.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- b) Em operações de aproximação por instrumentos, não se pode utilizar o Piloto Automático numa altitude acima do terreno:
 - (1) Que seja mais de 15 m (50 pés) abaixo da MDA ou da DH;
 - (2) Se a perda de altitude máxima especificada no AFM para uma avaria sob condições de aproximação, quando multiplicado por dois for maior que 15 m, o excedente deve ser somado à altitude mínima determinada em b) (1) e então essa passa a ser a altitude mínima de controlo para a utilização do Piloto Automático.
- c) Não se pode utilizar o Piloto Automático para uma aproximação para *touchdown* e *rollout* de Categoria III a não ser que tal tenha sido autorizado pelo INAVIC.

10.480 OPERAÇÕES EM REGIME IFR EM ESPAÇO AÉREO CONTROLADO: RELATÓRIOS DE AVARIAS

- a) O PIC de cada aeronave operada em espaço aéreo controlado sob IFR deve reportar ao ATC, assim que seja praticável, qualquer avaria no equipamento de navegação, aproximação ou comunicação ocorrida durante o voo.
- b) Em cada relatório especificado em a), o PIC deverá incluir:
 - (1) Identificação da aeronave;
 - (2) Equipamento afectado;
 - (3) O grau em que a capacidade do piloto para operar em regime IFR com o sistema do ATC, ficou diminuída;
 - (4) Natureza e extensão da assistência do ATC desejada.

10.483 CONTINUAÇÃO DO VOO IFR EM DIRECÇÃO AO DESTINO

- a) Nenhum piloto pode continuar a voar em IFR em direcção a um aeródromo ou heliporto com intenção de aterrar, a não ser que as últimas informações meteorológicas disponíveis indiquem que as condições no aeródromo, ou pelo menos um dos aeródromos de destino alternativos, à hora de chegada esperada, esteja no mínimo ou acima do mínimo especificado para a aproximação por instrumentos.

10.485 APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS A AERÓDROMOS

- a) Quem operar uma aeronave civil deve usar procedimentos de aproximação por instrumentos *standard* prescritos pelo país com jurisdição sobre o aeródromo, a não ser que tenha sido autorizado pelo INAVIC.
- b) Ninguém pode fazer uma aproximação por instrumentos a um aeródromo excepto se de acordo com os mínimos meteorológicos previstos para IFR e para procedimentos de aproximação por instrumentos divulgados.
- c) *DH ou MDA autorizadas*. No âmbito deste parágrafo, quando os procedimentos de aproximação em utilização garantem e exigem o uso de DH ou MDA, a DH ou a MDA autorizadas são as mais elevadas entre as seguintes:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (1) A DH ou MDA prescrita pelo procedimento de aproximação;
- (2) A DH ou MDA prescrita para o PIC;
- (3) A DH ou MDA para a qual a aeronave está equipada.

10.487 MÍNIMOS DE ALCANCE VISUAL DA PISTA (RVR)

- a) Não se pode operar uma aeronave com o propósito de efectuar operações de aterragem ou de descolagem num aeródromo, a não ser que informações adequadas de Alcance Visual da Pista (RVR) em aterragem e descolagem se encontrem disponíveis:
 - (1) Operações de descolagem, aproximação e aterragem com visibilidade reportada inferior a 800 m ou RVR de 550 m;
 - (2) Aproximações de Categoria II e III.
- b) Quando se usar RVR, o RVR de controlo é o RVR de contacto, a não ser que seja especificado de outra forma pelo INAVIC.

Nota: O RVR de controlo corresponde aos valores reportados em uma ou mais localizações de comunicação de RVR (contacto, ponto intermédio e paragem) que sejam usadas para determinar se os mínimos operacionais meteorológicos foram ou não atingidos.

10.490 APROVAÇÃO NECESSÁRIA: APROXIMAÇÕES DE CATEGORIA II OU III

- a) Não se pode operar uma aeronave civil registada em Angola ou sob o COA de Angola para os mínimos de aproximação por instrumentos para aproximações de Categoria II ou III sem uma autorização escrita por parte do INAVIC.

10.493 INÍCIO DE UMA APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS: TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

- a) Em operações de Transporte Aéreo Comercial, nenhum piloto pode continuar uma aproximação por instrumentos após ter passado o fixo exterior no caso de uma aproximação de precisão, ou abaixo dos 300 m (1000 pés), em nenhum aeródromo em caso de uma aproximação de não precisão, a não ser que:
 - (1) Uma fonte aprovada ou aceite pelo INAVIC emita um relatório meteorológico para esse aeródromo;
 - (2) O último relatório meteorológico para esse aeródromo, reporte que a visibilidade está maior ou igual aos mínimos de visibilidade prescritos para esse procedimento.
- b) Se, após passar pelo fixo exterior no caso de uma aproximação de precisão ou abaixo dos 300 m (1000 pés) acima do aeródromo no caso de uma aproximação de não precisão, a visibilidade reportada ou o RVR de controlo caírem para baixo dos mínimos especificados, o piloto pode continuar a aproximação por DH ou MDA.

Nota: No âmbito desta alínea, o segmento de aproximação final começa no fixo de aproximação final ou instalação prescrita nos procedimentos de aproximação por instrumentos. Quando um fixo de aproximação final não estiver definido para um procedimento que inclua um procedimento de viragem, o segmento de aproximação final começa no ponto em que esteja completado o procedimento de viragem e a aeronave esteja novamente a voar em direcção ao aeródromo em rota de aproximação final dentro das distâncias prescritas no procedimento.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

10.495 OPERAÇÕES ABAIXO DE DH OU MDA

- a) Onde for aplicável a DH ou a MDA, nenhum piloto pode operar uma aeronave civil em nenhum aeródromo ou heliporto abaixo da MDA autorizada ou continuar uma aproximação abaixo da DH autorizada, excepto se :
- (1) A aeronave se encontrar continuamente numa posição a partir da qual uma descida para aterragem numa pista escolhida pode ser efectuada a uma razão de descida normal usando manobras regulares;
 - (2) Em operações de Transporte Aéreo Comercial, a razão de descida permitirá que o *touchdown* ocorra na zona de contacto da pista onde se pretende aterrar;
 - (3) A visibilidade de voo for superior ou igual à visibilidade prescrita na aproximação por instrumentos *standard* que se está a utilizar;
 - (4) Pelo menos uma das seguintes referências visuais para a pista pretendida é visível de forma distinta e identificável pelo piloto:
 - (i) O sistema de luzes de aproximação, excepto se o piloto não puder descer abaixo dos 30 m (100 pés) de elevação, acima da zona de contacto, usando as luzes de aproximação como uma referência, a não ser que as barras terminais vermelhas, ou as barras laterais vermelhas também estejam distintamente visíveis e identificáveis.
 - (ii) A zona de demarcação de fim de pista;
 - (iii) As marcas da zona de demarcação de fim de pista;
 - (iv) As luzes de fim da zona de demarcação de fim de pista;
 - (v) As luzes de identificação do fim de pista;
 - (vi) O indicador de inclinação de aproximação visual;
 - (vii) A zona de *touchdown* ou as marcas da zona de *touchdown*;
 - (viii) As luzes da zona de *touchdown*;
 - (ix) A pista ou as marcas da pista;
 - (x) As luzes da pista.

Nota: Estas referências visuais não se aplicam para operações de Categoria II e III. As referências visuais exigidas para operações de Categoria II e III são providenciadas pelas especificações operacionais para Operadores ou de uma autorização especial emitida pelo INAVIC.

10.497 ATERRAGEM EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS INSTRUMENTOS

- a) Nenhum piloto que opere uma aeronave civil pode continuar uma aproximação para aterragem quando a visibilidade de voo é inferior à visibilidade prescrita pelos procedimentos de aproximação por instrumentos *standard* em uso.

10.500 EXECUÇÃO DE UM PROCEDIMENTO DE “BORREGO”

- a) O piloto que opere com uma aeronave civil deve executar imediatamente um procedimento de “borrego” sempre que se verifique uma das seguintes condições:
- (1) Sempre que o critério de referência visual requerido não se enquadre nas seguintes situações:



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- (i) Quando a aeronave está a ser operada abaixo da MDA;
 - (ii) À chegada ao ponto de aproximação falhada, incluindo a DH onde a DH esteja especificada e o seu uso seja exigido e em qualquer outra altura subsequente até ao *touchdown*.
- (2) Sempre que uma parte identificável do aeródromo não seja distintamente visível para o piloto durante uma manobra de circundação em ou acima da MDA, a não ser que a incapacidade de ver uma parte identificável do aeródromo seja o resultado normal do posicionamento da aeronave durante a manobra.

10.503 MUDANÇA DE VOO EM REGIME IFR PARA VOO EM REGIME VFR

- a) Um piloto que decida mudar de voo IFR para voo VFR deve notificar a instalação ATC apropriada especificamente que o voo IFR foi cancelado e depois comunicar as mudanças que irão ser efectuadas ao seu plano de voo actual.
- b) Quando aceite pelo ATC, um piloto a operar sob IFR que encontre VMC pode cancelar o plano de voo IFR se as condições VMC tiverem sido antecipadas e se pretende que o voo continue, por um período razoável de tempo, sem interrupções, em VMC.

10.505 FALHA DE COMUNICAÇÕES AR-TERRA EM REGIME IFR

- a) Se ocorrer uma falha de comunicações ar-terra em condições IFR, ou se julgue não ser possível manter um voo continuado em VFR, cada piloto deve continuar o voo de acordo com o seguinte:
 - (1) Manter a última velocidade e nível designados, ou mínimo de altitude de voo se superior;
 - (2) Por um período até 20 minutos após a falha do piloto em reportar a sua posição após passagem por um ponto de comunicação obrigatória;
 - (3) Ajuste do nível (altitude) e velocidade conforme indicado no plano de voo;
 - (4) Continuar de acordo com a rota do plano de voo actual em direcção à ajuda de navegação apropriada e designada, ao serviço do aeródromo de destino especificado no plano de voo;
 - (5) Se a aeronave chegar ao ponto de ajuda de navegação designado, antes do tempo esperado pelo ATS para a descida para aterragem, iniciará um padrão de espera até essa altura;
 - (6) O ATS estará à espera que o piloto inicie a descida para a aterragem em:
 - (i) Último tempo esperado de aproximação recebido e confirmado;
 - (ii) ETA do plano de voo actual, caso não tenha sido recebido o tempo de aproximação esperado;
 - (7) Se a aeronave chegar à ajuda de navegação após o tempo aplicável para a descida, deverá iniciar a descida assim que possível;
 - (8) Complete os procedimentos normais de aproximação por instrumentos tal como especificado para aquela ajuda de navegação;
 - (9) Aterrar, se possível, dentro dos 30 minutos após o tempo aplicável para a descida.
 - (10) Se não for possível aterrar devido a condições meteorológicas, após um “borrego”, deve seguir a rota do plano de voo para o aeródromo alternativo.



REPÚBLICA DE ANGOLA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

I N A V I C



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

ANEXOS

ANEXO 1 DE 10.023: INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERACIONAIS

- a) Este *standard* de implementação autoriza operações de voo com instrumentos e equipamentos inoperacionais instalados em situações em que não haja uma Lista Geral de Equipamento Mínimo (MMEL) e não seja exigida Lista de Equipamento Mínimo (MEL), para as operações específicas de aeronaves referidas por este Normativo Técnico.
- b) Os instrumentos e equipamentos inoperacionais não podem ser:
 - (1) Parte dos instrumentos e equipamentos VFR-dia prescritos no Normativo Técnico 6;
 - (2) Parte da lista de equipamentos necessários nas aeronaves ou da lista de equipamentos para operações para o tipo de operação de voo realizada;
 - (3) Requeridos pelo Normativo Técnico 6 para o tipo específico de operação de voo a realizar;
 - (4) Requeridos para estarem operacionais por uma directiva de aeronavegabilidade;
- c) Para serem aceites nestas condições, os instrumentos e equipamentos inoperacionais devem ser:
 - (1) Determinados pelo PIC como faltas que não constituem um perigo para uma operação segura;
 - (2) Desactivados e etiquetados como “Inoperacional”;

Nota: Se a desactivação de instrumentos ou equipamentos inoperacionais envolver manutenção, esta deverá ser levada a cabo e registada de acordo com o Normativo Técnico 4.

- (3) Removidos da aeronave, o controlo do *cockpit* etiquetado e a manutenção registada de acordo com o Normativo Técnico 4.
- d) Os instrumentos e equipamentos que se seguem não poderão ser incluídos na MEL:
 - (1) Instrumentos e equipamentos que sejam ou específicos ou exigidos pelos requisitos de certificação da aeronavegabilidade os quais são essenciais para uma operação segura sob quaisquer condições operacionais;
 - (2) Instrumentos e equipamentos exigidos para estarem em condições operacionais por uma directiva de aeronavegabilidade, excepto se esta dispuser de outra forma;
 - (3) Instrumentos e equipamento exigidos para operações específicas.

Nota: Os instrumentos exigidos para operações específicas estão listados no Normativo Técnico 6.

ANEXO 1 DE 10.105: REGISTOS DO INSTRUTOR DE VOO

- a) O titular de licença de Instrutor de Voo deve dar cumprimento às seguintes exigências de manutenção de registos:
 - (1) Assinar a Caderneta de Voo de cada pessoa a quem esse instrutor deu treino de voo ou treino teórico;
 - (2) Manter um registo, na Caderneta de Voo ou em outro documento desde que contenha o seguinte:
 - (i) O nome de cada pessoa cujo livro de registo ou licença de Aluno-piloto que esse instrutor tenha recomendado para prorrogações de voo solo e a data da recomendação;
 - (ii) O nome de cada pessoa que o instrutor tenha recomendado para teste teórico ou prático, e um registo do tipo de teste, a data, e os resultados.
 - (3) Guardar os registos requeridos neste parágrafo por pelo menos 3 anos.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

ANEXO 2 DE 10.105: LIMITAÇÕES E QUALIFICAÇÕES DO INSTRUTOR DE VOO

- a) Cada titular de licença de Instrutor de Voo deve observar as seguintes limitações e qualificações:
- (1) Horas de treino. Em cada período de 24 horas consecutivas, um Instrutor de Voo não pode conduzir mais de 8 horas de treino de voo.
 - (2) Qualificações exigidas. Um Instrutor de Voo não pode ministrar treino de voo em nenhuma aeronave para a qual não possua:
 - (i) Uma licença de Piloto e uma licença de Instrutor de Voo com a qualificação para a categoria e classe aplicáveis;
 - (ii) Se apropriado, o tipo de classificação;
 - (iii) Para treino de voo por instrumentos ou para treino para uma qualificação de tipo não limitado a VFR, uma qualificação de instrumentos apropriada na sua licença de Instrutor de Voo ou licença de Piloto.
- b) Limitações nas recomendações. Um Instrutor de Voo não pode recomendar:
- (1) Uma licença de aluno-piloto ou Caderneta de Voo para prerrogativas de voo solo, a não ser que:
 - (i) Tenha dado a esse aluno o treino de voo requerido para prerrogativas de voo solo requeridas neste parágrafo;
 - (ii) Tenha determinado que o aluno está preparado para realizar o voo com segurança sob circunstâncias conhecidas, sujeitas a quaisquer limitações listadas na Caderneta do aluno que o instrutor considera necessárias para a segurança do voo;
 - (iii) Tenha dado ao aluno treino no tipo e modelo de aeronave, ou, num tipo e modelo similar de aeronave no qual o voo solo será realizado;
 - (iv) Tenha recomendado na Caderneta do aluno-piloto o tipo e modelo específicos da aeronave a operar.
 - (2) Licença de aluno-piloto e livro de registos para voo de viagem, a não ser que esse instrutor de voo tenha determinado que:
 - (i) A preparação de voo do aluno, planeamento, equipamento e procedimentos propostos são adequados para o voo proposto sob as condições existentes e dentro de quaisquer limitações listadas na Caderneta e que o instrutor considera necessárias para a segurança do voo;
 - (ii) O aluno tem a recomendação apropriada para o voo de viagem solo para o tipo e o modelo da aeronave a operar.
 - (3) Licença de aluno-piloto e Caderneta para voo solo numa área de espaço aéreo de Classe B ou num aeródromo com espaço aéreo de Classe B, a não ser que esse instrutor de voo tenha:
 - (i) Dado ao aluno treino de voo solo e de voo em espaço aéreo de Classe B ou num aeródromo;
 - (ii) Determinado que o aluno é proficiente a operar a aeronave em segurança.
 - (4) Caderneta de um piloto para um refrescamento de voo, a não ser que esse instrutor tenha conduzido o refrescamento desse piloto de acordo como os requisitos;
 - (5) Caderneta de um piloto para uma prova de proficiência em instrumentos, a não ser que esse instrutor tenha testado esse piloto de acordo com os requisitos.



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
I N A V I C

- c) Treino num avião ou helicóptero multi-motor. O Instrutor de Voo não pode dar treino requerido para emissão de licença ou classificação em avião ou helicóptero multi-motor, a não ser que esse Instrutor de Voo tenha pelo menos 5 horas de voo como PIC no tipo e modelo específicos de avião ou helicóptero, consoante o caso.
- d) Treino de Instrutores de Voo novatos. As qualificações de Instrutor de Voo para treinar candidatos a Instrutor.
 - (1) Nenhum instrutor de voo pode dar instrução a outro piloto que nunca tenha tido uma licença de Instrutor de Voo, a não ser que:
 - (i) Detenha uma licença actualizada de Instrutor Teórico com a qualificação apropriada, tenha tido essa licença por, pelo menos, 24 meses, e que tenha dado pelo menos 40 horas de treino teórico;
 - (ii) Reúna os requisitos de elegibilidade prescritos;
 - (iii) Para treino de preparação para um avião, aeronave de rotor, tenha dado no mínimo 200 horas de treino de voo como Instrutor de Voo;
 - (iv) Para treino em preparação para uma qualificação para planador, tenha dado pelo menos 80 horas de treino de voo como Instrutor de Voo.
- e) Proibição de auto-recomendações. Um Instrutor de Voo não pode passar a si próprio uma recomendação para uma licença, qualificação, refrescamento de voo, autorização, prorrogativas operacionais, teste prático, ou teste teórico nos termos definidos por este Normativo Técnico.
- f) Instruções de Categoria II e Categoria III: Um Instrutor de Voo não pode dar treino de operações de Categoria II ou Categoria III a não ser que tenha sido treinado e testado em operações de Categoria II e Categoria III, consoante o caso.

ANEXO 1 DE 10.120: UTILIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOACTIVAS

- a) Sempre que existirem bases razoáveis para crer que uma pessoa possa não estar a cumprir com o disposto pelo parágrafo 10.120, a pedido do INAVIC, essa pessoa deverá facultar ou autorizar qualquer clínica, médico, ou outra pessoa a facultar ao INAVIC, os resultados de cada análise ao sangue para detecção da presença de álcool ou substâncias narcóticas até 8 horas antes ou imediatamente após ter agido ou tentado agir como tripulante.
- b) Qualquer informação decorrente destes testes fornecida ao INAVIC nos termos deste parágrafo pode ser usada com prova em qualquer procedimento jurídico.

ANEXO 1 A 10.125: TRIPULANTES DE VOO EM POSTOS DE TRABALHO

- a) Um tripulante de voo necessário pode deixar o posto de trabalho que lhe foi atribuído se o tripulante estiver em período de descanso e a sua substituição estiver garantida:
 - (1) Para o PIC durante a parte da rota em voo de cruzeiro, por um piloto que detém uma licença de Piloto de Linha Aérea e uma qualificação de tipo apropriada, e que está actualizado como PIC ou SIC, estando qualificado como PIC dessa aeronave durante a parte da rota em voo de cruzeiro;
 - (2) No caso do SIC designado, por um piloto qualificado a agir como PIC ou SIC dessa aeronave durante operações em rota.

ANEXO 1 DE 10.257: DETERMINAÇÃO DA VELOCIDADE NO PLANO DE VOO – ETOPS



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

- a) Um Operador deve determinar a velocidade para o cálculo da distância máxima até um aeródromo adequado para cada tipo de avião bimotor ou variante operada, não excedendo V_{mo} baseado na verdadeira velocidade que o avião consegue manter com um motor inoperacional nas seguintes condições:
- (1) Atmosfera Internacional Standard;
 - (2) Nível de voo:
 - (i) Para aviões com motor de turbina, no que for menor de entre os seguintes dois valores:
 - (A) 170 FL;
 - (B) No nível máximo de voo até ao qual o avião, com um motor inoperacional, pode subir e manter, usando a razão bruta de subida especificada no AFM.
 - (ii) Para aviões a hélice, no que for menor de entre os seguintes dois valores
 - (A) 80 FL;
 - (B) No nível máximo de voo até ao qual o avião, com um motor inoperacional, pode subir e manter, usando a razão bruta de subida especificada no AFM e a potência máxima e contínua debitada pelo(s) restante(s) motor(es).
 - (3) O peso do avião não é menor que o que resulte de:
 - (i) Descolar ao nível do mar numa descolagem com peso máximo até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limite descrito na alínea a);
 - (ii) Todos os motores sobem até à altitude óptima de cruzeiro de longo curso até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limite descrito na alínea a);
 - (iii) Todos os motores funcionam à velocidade e altitude de cruzeiro de longo curso até que o tempo decorrido desde a descolagem seja igual ao limite descrito na alínea a).
- b) Um Operador deve assegurar que os dados seguintes, específicos para cada tipo de variante, são incluídos no Manual de Operações:
- (1) A velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional determinada de acordo com a alínea b);
 - (2) A distância máxima desde um aeródromo adequado determinado de acordo com as alíneas a) e b).

Nota: As velocidades e altitudes (níveis de voo) especificados acima são para usar apenas para estabelecer a distância máxima de um aeródromo adequado.

ANEXO 1 DE 10.260: PLANEAMENTO ALTERNATIVO PARA ETOPS

Tipo de Aproximação	Mínimos Planeados
	(RVR/visibilidade requerida & tecto se aplicável)
	Aeródromo com



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

	pelo menos 2 aproximações separadas baseadas em 2 ajudas que servem 2 pistas separadas (Ver nota 1)	pelo menos 2 procedimentos de aproximação baseados em 2 ajudas separadas servindo 1 pista ou, pelo menos 1 procedimento de aproximação baseado em 1 ajuda servindo 1 pista
Aproximação de Precisão Cat II, III (ILS, MLS)	Mínimos para Aproximação de Precisão de Categoria I	Mínimos para Aproximação de Precisão
Aproximação de precisão Cat 1 (ILS, MLS)	Mínimos para Aproximação de não precisão	Mínimos para <i>Circling</i> ou, se indisponíveis, mínimos para Aproximação de não Precisão mais 200 pés / 1000 m
Aproximação de não Precisão	Mínimos para Aproximação de não precisão mais baixos, mais 200 pés/1000 m ou mínimos para <i>Circling</i>	Mínimos mais elevados para as Aproximações de não Precisão mais 200 pés/1000 m ou mínimos para <i>Circling</i>



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
 INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
 I N A V I C

Nota 1: As pistas do mesmo aeródromo são consideradas como sendo pistas separadas quando separam superfícies de aterragem e que podem cobrir ou atravessar de tal forma que uma das pistas possa ficar bloqueada, o que não prevê o tipo planeado das operações na outra pista e cada uma das superfícies de aterragem tem uma aproximação separada baseada numa ajuda separada.

ANEXO 1 DE 10.433: ESPAÇO AÉREO E MÍNIMOS VMC

Classe do Espaço Aéreo	A*** B C D E	F	G
		Acima de 900 m (3000 pés) AMSL ou acima de 300 m (1000 pés) acima do solo,	Em e abaixo de 900 m (3000 pés) AMSL ou 300 m (1000 pés) acima do solo,
		o que for maior	o que for maior
Distância das nuvens	1500 m horizontalmente 300 m (1000 pés) verticalmente		Livre de nuvens e com a superfície à vista
Visibilidade de voo	8 km em e acima de 3050 m (10000 pés) AMSL 5 km abaixo de 3050 m (10000 pés) AMSL		5 km**
* Quando a altura da transição é inferior a 3050 m (10 000 pés) AMSL, FL 100 deverá ser usado em vez de 10000 pés			
** Quando prescrito pela autoridade apropriada de ATS: a) visibilidades de voo inferiores a 1500 m podem ser permitidas para voos a operar, alternativamente: 1. em velocidades que, quanto à visibilidade prevalecente, dará uma oportunidade adequada para observar outro tráfego ou outros obstáculos a tempo de evitar a colisão; 2. em circunstâncias em que a probabilidade de encontros com outro tráfego seria normalmente baixa, por ex. em áreas abaixo volume de tráfego e para trabalho aéreo a níveis baixos. b) Helicópteros: pode ser permitido operar em menos de 1500 m de visibilidade de voo, se manobrada a uma velocidade que dará a oportunidade adequada para observar outro tráfego ou outros obstáculos a tempo de evitar a colisão.			
*** Os mínimos de VMC para o espaço aéreo de Classe A estão incluídos para orientação dos pilotos e não implicam a aceitação de voos VFR em espaço aéreo de Classe A.			

Fim do Normativo Técnico



REPÚBLICA DE ANGOLA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

I N A V I C

Esta página foi intencionalmente deixada em branco