



Nota Justificativa de Regulamento

a) Sumário a publicar no *Diário da República*

Segunda alteração ao Regulamento n.º 164/2006, relativo à construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves.

b) Fundamentação e síntese do conteúdo do projeto

O Regulamento n.º 164/2006, de 8 de setembro de 2006, alterado pelo Regulamento n.º 510/2008, de 18 de setembro, definiu as regras aplicáveis à construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves, em execução do Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de agosto, diploma que regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.

No âmbito do Regulamento anteriormente referido, e no que respeita aos locais utilizados para a descolagem e aterragem das aeronaves ultraleves, procurou-se estabelecer um conjunto de regras de forma a compatibilizar o uso do solo com a segurança das operações.

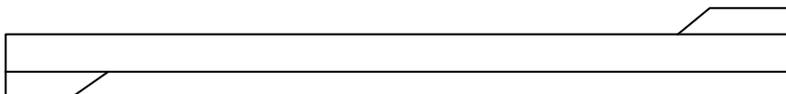
A experiência acumulada com as aprovações de utilização das pistas para ultraleves veio demonstrar que, no essencial, o Regulamento se mostra capaz de responder aos requisitos operacionais, em ordem à salvaguarda da segurança da navegação aérea. Não obstante, afigura-se possível e desejável introduzir algumas alterações menores ao mesmo, no sentido de melhorar e complementar algumas das regras técnicas existentes.

Neste âmbito, afigura-se necessário e útil envolver a Autoridade Aeronáutica Nacional, criada pela Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, no processo de validação da localização das pistas, em resposta a uma lacuna atualmente existente no mencionado Regulamento, que embora refira a necessidade da “*Compatibilidade com a utilização civil e militar do espaço aéreo*”, não prevê a consulta à entidade militar responsável por essa área.

Paralelamente, em termos das características físicas das pistas de ultraleves, verifica-se a necessidade de acautelar a existência de uma largura adicional nos extremos da pista, de modo a proporcionar às aeronaves a volta de 180 graus de forma autónoma, sem necessidade da saída do(s) tripulante(s) para rodar a aeronave “à mão”, sendo um aspeto técnico bastante útil e importante que não se encontrava previsto e que resulta num incremento da segurança operacional, dado que evita-se a saída do piloto da aeronave, constituindo tal situação um claro benefício da introdução que se pretende efetuar.



De forma a melhor perceber o resultado de tal obrigação que o presente regulamento pretende impor, junta-se a imagem de uma pista com tais áreas no extremo da mesma:



Legenda: Esquema de raquetes de viragem (*runway turn pad*)

Em termos de custos associados a tal alteração, estima-se que os mesmos ascendam a pouco mais de 100€, dependendo o custo concreto da área e do tipo de solo a tratar (limpeza de vegetação e compactação se necessário).

Por se afigurar igualmente um aspeto omissos no atual Regulamento, impõe-se também a necessidade de aplicação das áreas e superfícies de desobstrução aos canais dos planos de água usados na operação de ultraleves anfíbios ou ultraleves hidroplanos, contribuindo-se desta forma para a segurança da navegação aérea em tais locais.

Por outro lado, em termos dos meios de socorro e luta contra incêndios, e tendo em consideração a recente entrada em vigor do Regulamento da ANAC n.º 401/2016, de 11 de maio, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 145, de 28 de julho de 2017, optou-se pela adaptação deste às pistas para ultraleves, com a substituição do machado “*Force*” por um machado de salvamento pequeno, a introdução de uma manta ignífuga, faca corta-cintos e um par de luvas de proteção, equipamentos que, enquanto benefício, contribuem para um socorro ou primeira intervenção mais eficiente e segura na presença de situações de eventual acidente. Relativamente aos custos associados à aquisição destes “novos” equipamentos, estima-se que, no total, não ultrapassem os 25€.

Introduz-se ainda a obrigatoriedade, à semelhança do que acontece nos aeródromos, de determinação das distâncias declaradas para efeitos de publicação no Manual VFR, tanto mais que no mesmo já existe um quadro destinado a esses dados. Tratando-se de uma obrigação de carácter eminentemente técnico e administrativo (cálculo de distâncias), os custos associados à mesma serão marginais, sem grande expressão, por contraposição aos benefícios associados à disponibilização de tal informação no referido Manual, enquanto conjunto de informações importantes para o planeamento de operações/voos de aeronaves ultraleves.

Finalmente, procede-se à substituição da designação de Manual do piloto civil por Manual VFR, que desde há muito tempo substituiu e sucedeu ao primeiro.



Assim, procede-se à alteração dos artigos 1.º, 42.º, 57.º, 58.º, 59.º e 61.º, aditando-se igualmente um novo artigo 62.º-A referente a distâncias declaradas.