



## CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO ADVISORY CIRCULAR

### C.T.I. 08-05 – Edição 1

**Assunto:** Emissão de Certificados de Navegabilidade e Certificados de Avaliação de Aeronavegabilidade para aeronaves de transporte público.

#### 1. APLICABILIDADE

Emissão de Certificado de Navegabilidade e primeiro Certificado de Avaliação de Aeronavegabilidade para aeronaves de asa fixa ou rotativa, na categoria de transporte aéreo comercial, ou com Massa Máxima à Descolagem superior a 2730Kg.

#### 2. OBJECTIVO

Dar conhecimento dos procedimentos adoptados pelo INAC para a emissão de Certificados de Navegabilidade e Certificados de Avaliação de Aeronavegabilidade para aeronaves envolvidas no transporte aéreo comercial, decorrente dos Regulamento (CE) 748/2012 de 3 de Agosto, Regulamento 2042/2003 de 20 de Novembro, alterado pelo Regulamento (CE) nº 1056/2008 de 27 de Outubro, Regulamento (CE) nº 965/2012 de 5 de Outubro.

#### 3. DATAS DE ENTRADA EM VIGOR

À data da publicação.

#### 4. DESCRIÇÃO

##### 4.1. Elegibilidade do requerente/requerimento

O proprietário ou o seu representante legal que deseje obter a concessão do Certificado de Navegabilidade EASA Form 25 (Anexo 1) e do correspondente Certificado de Avaliação de Aeronavegabilidade EASA Form 15a (Anexo 2), para uma aeronave destinada a transporte público deverá apresentar ao INAC um requerimento utilizando o formulário (Anexo 3), conforme aplicável, devidamente preenchido e assinado pela entidade competente para o efeito. O não correcto preenchimento do requerimento, constitui a não-elegibilidade do mesmo, não sendo por isso iniciado o processo de certificação.

## **4.2. Documentação anexa ao requerimento**

### **4.2.1. Aeronaves novas provenientes de países EU**

O requerimento, deverá ser acompanhado da seguinte documentação prescrita no ponto 21A.174 (b) (2):

- Declaração de conformidade, emitida de acordo com o 21A.163 (b), ou;
- Declaração de conformidade emitida de acordo com o 21A.130 e validado pela autoridade competente.

### **4.2.2. Aeronaves novas provenientes de países não EU**

Para uma aeronave importada de um país terceiro, deverá ser apresentada declaração assinada pela autoridade exportadora a atestar a conformidade da aeronave com um projecto aprovado pela agência, ou um Certificado de Navegabilidade para Exportação, (CNE). Nestes casos deverá ter-se em conta os acordos bilaterais da EU com países terceiros.

O Certificado de Navegabilidade para Exportação deverá estar devidamente assinado e emitido com o destino a Portugal, nos 60 dias anteriores à data da apresentação do requerimento ao INAC.

- Um relatório de massa e centragem, juntamente com uma tabela de carga,
- Um Manual de Voo sempre que para tal seja exigido pelo código de navegabilidade aplicável aeronave em questão.

### **4.2.3. Aeronaves usadas provenientes de países da UE**

Para aeronaves provenientes de Países membros da União Europeia o requerimento para a emissão do Certificado de Navegabilidade, deverá ser acompanhado de um Certificado de Avaliação de Aeronavegabilidade válido emitido de acordo com a Parte M,

### **4.2.4. Aeronaves usadas provenientes de países não EU**

Para aeronaves provenientes de Países não membros da União Europeia o requerimento para a emissão do Certificado de Navegabilidade, deverá ser acompanhado, da seguinte documentação:

- Um Certificado de Navegabilidade para Exportação – C.N.E., ou uma declaração emitida pela autoridade competente do estado onde a aeronave está ou esteve registada reflectindo o estado de aeronavegabilidade da mesma à data da transferência;
- Um relatório de massa e centragem;

- Um Manual de Voo sempre que tal documento seja exigido pelo código de aeronavegabilidade aplicável à aeronave em questão;
- Registos históricos da aeronave respeitantes ao seu fabrico, às alterações e às acções de manutenção realizadas;
- Uma recomendação para emissão do Certificado de Avaliação de Aeronavegabilidade, após realização da avaliação da aeronavegabilidade prevista na Parte M.

Salvo se especificado em contrário, as declarações referidas anteriormente devem ser emitidas num prazo máximo de 60 dias antes da apresentação da aeronave à autoridade competente do Estado-Membro de registo.

21A.174

#### 4.2.5. Documentação complementar

Em complemento à documentação exigida anteriormente, e conforme aplicável, o requerente deverá fornecer ao INAC, os elementos adicionais a seguir indicados para se proceder à avaliação de aeronavegabilidade conforme MA.710(a) e os requisitos aplicáveis ao transporte aéreo comercial:

- a) Cadernetas técnicas: da aeronave, motores, hélices, rotores e apu, consoante aplicável, ou documento equivalente, contendo os seus registos históricos, nomeadamente T.T., inspecções e reparações efectuadas e demais elementos julgados indispensáveis para a avaliação do estado de navegabilidade da aeronave;
- b) Lista discriminativa do cumprimento das Directivas de Navegabilidade, aplicáveis à aeronave, motores, hélices, rotores, APU e componentes, com a seguinte informação:
  - Identificação do número da AD;
  - Tipo de cumprimento: periódica ou de cumprimento único;
  - Periodicidade (anos, horas, ciclos);
  - Aplicabilidade e respectiva justificação;
  - S.B. ou Modificação através da qual foi cumprida, se aplicável;
  - Data, T.S.N e C.SN. de cumprimento;
  - Data de próximo cumprimento (Anos, horas, ou ciclos), se aplicável;
- c) Lista discriminativa do estado de cumprimento dos Boletins de Serviço (S.B.) aplicáveis, emitidos pelos fabricantes da aeronave, suas partes e componentes;

- d) Lista de peças de vida limitada da aeronave, motores, hélices e rotores, caso existam, onde conste P/N, S/N, data de instalação, T.T à instalação e T.T. remanescente, datada no máximo 30 dias antes da data do pedido;
- e) Processo da ultima Revisão Geral dos Trens;
- f) Processo da última *Shop Visit* ( SV) dos motores e APU;
- g) Lista de modificações incorporadas, durante o fabrico e posteriores, incluindo Pequenas e Grandes Modificações, nomeadamente STC's, SB's, EO's, de anteriores operadores, devendo ser apresentados os documentos comprovativos da sua aprovação pela Autoridade Aeronáutica, bem como a documentação de suporte dessa aprovação. Para a validação europeia destas modificações deve ser consultada C.T.I. 05-01;
- h) Lista de acessórios, equipamentos e rotáveis com indicação da sua designação, marca, modelo P/N, S/N, data de instalação, TBO, tempos e instalação e remanescentes datada no máximo 30 dias antes, da data do pedido;
- i) Comprovativo de cumprimento das C.T.I.'s:
  - o 81-04: Inspeção de Extintores
  - o 81-06: Calibração de Altímetro
  - o 81-15: Calibração de Bússolas
  - o 83-17: Farmácias a Bordo
  - o 86-14: Estojo de Primeiros Socorros
- j) Lista de Equipamentos Aviónicos, aplicável, devendo incluir nomeadamente, DFDR, CVR, ELT;
- k) Boletim de pesagem e Centragem, que indique o "Peso Vazio" ou "Basic Empty Weight", da aeronave e posição do respectivo C.G., elaborado de acordo com as normas aplicáveis. No caso de se pretender utilizar mais do que uma versão, deverá ser indicado o peso em vazio a posição do C.G. para cada versão. Anexo ao boletim de pesagem deverá constar a lista de equipamentos instalados quando da pesagem;
- l) Registo de concessões decorrentes de defeitos ocorridos no fabrico, e respectivas acções subsequentes de manutenção necessárias;
- m) Lista de reparações e respectivos processos;
- n) Se tratar de uma aeronave usada, deverá ser fornecido o relatório da última inspeção realizada à aeronave de acordo com o seu programa de manutenção Parte-145 aprovado, e/ou reparação e montagem caso aplicável;
- o) Certificado de Aptidão ao serviço da última inspeção, pacotes de trabalho relevantes à data da Certificação e itens diferidos;
- p) Lista de Itens pendentes (HILs);
- q) Programa de Manutenção anterior da Aeronave e o "bridging" para para cumprir com o novo Programa de Manutenção;

- r) Relatório de testes, ensaios realizados no solo e em voo;
- s) Esquema de pintura, incluindo a implantação das marcas de nacionalidade e matrícula e legendagem de emergência no exterior, de acordo com as normas em vigor;
- t) Planos da versão de passageiros ou outras, com indicação da legendagem interior e localização dos equipamentos de emergência, com indicação do seu tipo e quantidade. Legendagem em português e em inglês;
- u) Declaração, emitida nos 15 dias anteriores ao pedido, de que a aeronave não esteve envolvida em acidentes/incidentes de que tenham resultado danos estruturais ou, caso contrário, processo da respectiva reparação. Com indicação se esta é definitiva ou temporária e se implica ou não acções especiais de manutenção;
- v) Testes de flamabilidade:
  - o Espumas, capas e os conjuntos (espuma e capa);
  - o Carpetes; e cortinas;
- w) Código ELT, a inscrever na base de dados COSPAS-SARSAT; e respectivo comprovativo da codificação do equipamento;
- x) Código SELCAL;
- y) Código Mode S; e respectivo comprovativo da codificação do transponder.
- z) Imunidade FM; (consultar C.T.I. 00-03);
- aa) Relatório de teste FDR/CVR; acompanhado da lista de parâmetros registados em conformidade com os requisitos CAT.IDE.A ou CAT.IDE.H;
- bb) Comprovativo de cumprimento dos requisitos aplicáveis às autorizações especiais pretendidas: MNPS, B-RNAV, P-RNAV, RVSM, ETOPS, CAT II/III, AWO, etc.
- cc) Lista de software crítico;
- dd) Análise de Cargas Eléctricas, actualizada, referente às modificações instaladas;
- ee) Manual de Voo da aeronave ou outro manual equivalente, aprovado pela Autoridade Aeronáutica emissora do CNE, devidamente actualizado, e suplementos aplicáveis;
- ff) Lista de “placards” de instruções de segurança em bilingue Português/Inglês;
- gg) Um exemplar do folheto de informação de segurança para os passageiros;
- hh) Pedido de concessão de isenções ou derrogações, caso existam desvios aos requisitos, aplicáveis, onde conste o justificativo de derrogação e o prazo proposto para a sua resolução;
- ii) Outros documentos, que durante a análise venham a ser considerados pertinentes;

- jj) O requerente deverá também apresentar, em número suficiente conforme aplicável:
- Caderneta da Aeronave (modelo n.º 732 da INCM)
  - Caderneta (s) de Motor (s), (modelo n.º 733 da INCM)
  - Caderneta de Hélice (s) (modelo n.º 734 da INCM)
  - Caderneta de Rotor (es) (modelo n.º 735 da INCM)
  - Diário de Navegação (modelo n.º 731 da INCM)

O Departamento de Aeronavegabilidade analisará a documentação técnica devidamente instruída, entregue pelo requerente, no prazo máximo de 15 dias;

#### 4.2.6. Declaração de Cumprimento dos requisitos CAT.IDE.A ou CAT.IDE.H, conforme aplicável;

Para cada aeronave deve ser apresentada uma declaração de cumprimento com a subparte D, CAT.IDE.A ou CAT.IDE. H, de acordo com o (Anexo 4), da presente C.T.I. Esta declaração só será aceite pelo INAC caso todos os seus campos tenham sido preenchidos de acordo com as instruções de preenchimento nele incluídas;

#### 4.2.7. Organização da documentação a apresentar;

A documentação poderá ser entregue em dois suportes: papel ou digital. Em qualquer dos suportes que o requerente opte, a documentação deverá estar organizada, estruturada e numerada tal como indicado na lista da documentação anexa ao requerimento.

No suporte de papel, deverá estar num dossier, devidamente identificado com marca, modelo e número de série da aeronave, com os documentos entre separadores numerados.

No suporte digital, deverão ser criadas pastas, respectivamente: Célula, Motor #, Hélice # e Rotor #, consoante aplicável. No interior de cada pasta deverão estar os documentos/ficheiros, correspondentes a cada pasta, listados e numerados. As cópias digitais terão de ser fornecidas em formato PDF.

Outros documentos considerados pertinentes, que o requerente deseje incluir, deverão suceder-se ao último documento da respectiva parte, da estrutura referida.

Caso algum dos documentos não seja aplicável, deverá ser incluída uma folha/ficheiro atestando a sua não aplicabilidade.

Estes documentos deverão estar devidamente assinados conforme aplicável por um:

- Responsável pela gestão do controlo de aeronavegabilidade, reconhecido como tal, ou;
- Representante da Autoridade Aeronáutica do país exportador, ou;
- Responsável do Departamento de Aeronavegabilidade do fabricante, no caso de aeronaves novas.

#### **4.3. Documentação para Certificação do primeiro modelo do Tipo em Portugal**

O Regulamento nº 21/2007 de 7 de Fevereiro, estabelece os requisitos documentais e de formação aplicável para emissão de Certificados de Navigabilidade de aeronaves, cujo modelo seja o primeiro a certificar em Portugal.

#### **4.4. Inspeção física da aeronave**

O INAC, efectuará todas as investigações necessárias incluindo uma inspeção física da aeronave de forma a fundamentar a emissão do Certificado de Navigabilidade, e do Certificado de Avaliação de Aeronavigabilidade.

21A. 180

21B. 320

#### **4.5. Emissão do certificado de navegabilidade (EASA Form 25))**

O INAC emitirá o Certificado de Navigabilidade EASA Form 25, se após a análise da documentação técnica e a inspeção realizada concluir que a aeronave satisfaz os requisitos técnicos aplicáveis ou se os eventuais desvios existentes tiverem sido objecto de isenções ou derrogações aprovadas.

21B.325

#### **4.6. Emissão do Certificado de Avaliação de Aeronavigabilidade (EASA Form 15a)**

Paralelamente à emissão do Certificado de Navigabilidade e estando reunidos os requisitos aplicáveis será emitido um Certificado de Avaliação de Aeronavigabilidade, EASA Form 15a.

### **5. OBSERVAÇÕES**

A presente C.T.I. anula e substitui a C.T.I. 08-05 Ed. 0

O Presidente do Conselho Directivo





Luis Trindade Santos

Edição 1 de 27 de Outubro de 2014

# ANEXO 1

## CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE EASA Form 25

### CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE AIRWORTHINESS CERTIFICATE

	<b>PORTUGAL</b>  <b>Instituto Nacional de Aviação Civil</b>	N.º do Certificado Certificate No.  
1. Marcas de nacionalidade e matrícula Nationality and registration marks	2. Fabricante e designação da aeronave Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft	3. Número de série da aeronave Aircraft serial number
4. Categorias Categories		
5. O presente Certificado de Navegabilidade é emitido para a aeronave acima especificada, nos termos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, e da Alínea c) do Número 2 do Artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a qual é considerada aeronavegável quando mantida e operada de acordo com o acima indicado e com as limitações operacionais pertinentes. This Certificate of Airworthiness is issued to the Convention on International Civil Aviation (date: 7 December 1944 and Regulation (EC) No. 216/2008, Article 5(2)(c) in respect to the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.		
Data de emissão Date of issue	Assinatura Signature	O Presidente do Conselho Directivo The Chairman
Limitações / Observações Limitation / Remark  TCDS:		
6. O presente Certificado de Navegabilidade permanece válido enquanto não for revogado pela Autoridade Competente do Estado-Membro de registo. O presente Certificado de Navegabilidade deverá ser acompanhado de um Certificado de Avaliação da Navegabilidade actualizado. This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the Competent Authority of the Member State of registry. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.		

EASA Form 25

A presente licença deverá encontrar-se a bordo da aeronave em todos os voos  
This permit shall be carried on board during all flights



## ANEXO 2

### CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DE AERONAVIGABILIDADE EASA Form 15a



**INAC**  
INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

**PORTUGAL**  
Membro da  
A member of

**Agência Europeia para a Segurança da Aviação**  
European Aviation Safety Agency

**CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE**  
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

Nº do CAA  
ARC Reference

Em conformidade com o Regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, presentemente em vigor, o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) certifica que a aeronave a seguir especificada:

*Pursuant to Regulation (EC) 216/2008 of the European Parliament and of the Council for the time being in force, the Portuguese Civil Aviation Authority (INAC) hereby certifies that the following aircraft:*

**Fabricante da aeronave:**  
*Aircraft manufacturer*

**Designação atribuída pelo fabricante:**  
*Manufacturer's designation*

**Matrícula da aeronave:**  
*Aircraft registration*

**Número de série da aeronave:**  
*Aircraft serial number*

Satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade a data da avaliação.  
*Is considered to be airworthy at the time of the review.*

Data de emissão <i>Date of issue</i>	Data de validade <i>Date of expiry</i>
---	---

Assinatura <i>Signature</i>	Autorização n.º <i>Authorization no.</i>
--------------------------------	---

Director de Segurança Operacional  
*The Safety Director*

<p>1º Prolongamento: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o ponto M.A.901 do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão do presente certificado.</p>	
<p>1<sup>st</sup> Extension: <i>The aircraft has remained in controlled environment according to M.A.901 of Annex I of the Regulation (EC) no. 2042/2003 of the Commission for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.</i></p>	
Data de emissão: Date of issue	Data de validade: Date of expiry
Assinatura Signature	Autorização n.º Authorization no.
Nome da empresa Organization name	Referência da certificação: Certification reference
<p>2º Prolongamento: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o ponto M.A.901 do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão do presente certificado.</p>	
<p>2<sup>nd</sup> Extension: <i>The aircraft has remained in controlled environment according to M.A.901 of Annex I of the Regulation (EC) no. 2042/2003 of the Commission for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.</i></p>	
Data de emissão: Date of issue	Data de validade: Date of expiry
Assinatura Signature	Autorização n.º Authorization no.
Nome da empresa Organization name	Referência da certificação: Certification reference

FAA Form 35

**ANEXO 3**  
**Requerimento para Emissão do CN**

Taxa Paga Pela Guia (Tax paid by the guide)  N.º _____	<b>INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL PORTUGAL</b>	Entrada: (Entrance)
<b>REQUERIMENTO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE PARA TRANSPORTE PÚBLICO</b> (Application form for the issuance of the Airworthiness Certificate - transport category)		
<b>1. Identificação Do Proprietário: (Owner Identification)</b> Nome: (Name) _____ Morada: (Address) _____		
<b>2. Identificação Da Aeronave: (Aircraft Identification)</b> Marcas de Registo: <b>CS-</b> _____ (Registration Marks) Fabricante: _____ Modelo: _____ (Manufacturer) (Model) Número de Série: _____ Data de Construção: _____ (Serial Number) (Manufacturer Date)		
<b>3. Motores: (Engines)</b> Fabricante: _____ Modelo: _____ (Manufacturer) (Model) Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ (Serial Number)		
<b>4. APU*:</b> Fabricante: _____ Modelo: _____ Número De Série: _____ (Manufacturer) (Model) (Serial Number)		
<b>5. Hélices*: (Propellers)</b> Fabricante: _____ Modelo: _____ (Manufacturer) (Model) Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ (Serial Number)		
<b>6. Rotores*: (Rotors)</b> Fabricante: _____ Modelo: _____ (Manufacturer) (Model) Número De Série: Principal #1 _____ Principal #2 _____ Cauda _____ (Serial Number)		
<b>7. Informação Adicional: (Additional Information)</b> Nova <input type="checkbox"/> Usada <input type="checkbox"/> (New) (Used) Se Usada Indique: (If used indicate) O Registo Anterior foi em País EASA: S(Y) N(M) (The previous registration was in a EASA country) Data do Registo Anterior: ____/____/____ (Previous registration date) Data do 1º Registo: ____/____/____ (First registration date)		<b>8. Configuração: (Lay out)</b> Versão De Passageiros <input type="checkbox"/> (Passengers version) N.º PAX _____ Versão De Carga <input type="checkbox"/> (Cargo version) Versão De Passageiros E Carga <input type="checkbox"/> (Cargo & passengers version) N.º PAX _____ Peso Max. à Descolagem: _____ Kg (MTOW) Peso Max. à Aterragem: _____ Kg (MLW)

\* Conforme o Aplicável (As Applicable)

P1.02.05/AER-I Pag.1/3

**8. Operador:** (Operator)

A Aeronave Destina-Se A Ser Operada Pelo Requerente: Sim (Yes)  Não (No)   
(The applicant will be the operator of the aircraft)

Se Não, Preencher:  
(If not, fill)

Nome do Operador (Operator's name): \_\_\_\_\_

Morada do Operador (Operator's Address): \_\_\_\_\_

Certificado de Operador Aéreo N.º: \_\_\_\_\_ EMITIDO EM: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
(Aerial Operator Certificate N.) (Issued in)

**9. Manutenção:** (Maintenance)

**Identificação da Empresa Responsável Pela Manutenção da Aeronave onde esta pode ser Inspeccionada:**

(Identification of the organisation in charge of the aircraft maintenance where it could be inspected)

NOME: (Name) \_\_\_\_\_

MORADA: (Address) \_\_\_\_\_

CERTIFICADO PART 145 N.º \_\_\_\_\_ EMITIDO EM: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
(Part 145 Certificate) (Issued in)

(Aplicável a aeronaves usadas ou novas sujeitas a trabalhos após saída de fábrica)  
(Applicable to used or new aircraft's with supplemental works carried out after delivery from the manufactory)

**10. Declaração:** (Statement)

Caso pretenda que a aeronave seja inspeccionada fora do território nacional preencha a presente declaração:

(If you pretend that the aircraft will be inspect outside the national territory fulfil and sign the present declaration)

" Pretendo que a aeronave em causa seja inspeccionada no local abaixo indicado, e declaro que me responsabilizo pelas despesas inerentes ao transporte, alojamento e ajudas de custo, resultantes da deslocação dos inspetores do INAC ao referido local."

("I pretend that the aircraft will be inspected in the local below indicated, and I declare that I will be responsible by the travel expenses (Transportation, Hotel and allowance), resulting from this trip.")

Local de inspeção: \_\_\_\_\_ País: \_\_\_\_\_  
(Inspection local) (Country)

Eu abaixo assinado declaro que as informações constantes do presente formulário são exactas e solicito a emissão do certificado de Navegabilidade para a aeronave em causa.

(I declare that the information's given in the present form are exact and I request the issuance of the aircraft Airworthiness Certificate.)

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
Data (Date)

\_\_\_\_\_  
Assinatura do proprietário (Owner signature)

**Espaço destinado ao INAC:**

Parecer técnico: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Visto: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Despacho: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
O Técnico

\_\_\_\_\_  
Chefe de Depart. AER

\_\_\_\_\_  
Director da DSO

<b>ANEXOS: (Anexes)</b>			
1. Certificado de navegabilidade para exportação; (Export airworthiness certificate) ou/or Formulário 52 EASA (form 52 EASA)			
2. Cancelamento ao Registo ou Declaração de não-registo; (Certificate of Deregistration)			
3. Caderneta técnica ou documento equivalente com registos históricos; (Aircraft/ engines/ propellers technical logs)		i. Célula	
		ii. Motor (s)	
		iii. Hélices (s)	
		iv. APU	
4. Registo de cumprimento de Directivas de Navegabilidade aplicáveis; (AD's compliance records)		i. Célula	
		ii. Motor (s)	
		iii. Hélices (s)	
		iv. APU	
		v. Appliances (MTOW>5700kg)	
5. Registo de cumprimento de SB's; (SB's compliance records)			
6. Peças de vida limitada da aeronave/ motores/ hélices; (Aircraft/ engines/ propellers life limited parts)			
7. Modificações incorporadas (Pequenas e Grandes), durante o fabrico e posteriores, tais como STC's, SB's e EO's, e respectivos documentos de aprovação, caso não sejam executadas pelo fabricante; (Modifications (Minor and Major), during the manufacture and after it, as STC's, SB's and EO's and respective approval's documents, if they aren't performed by the manufacture)			
8. Lista de acessórios, rotáveis e equipamentos com indicação da marca, modelo, PN, SN, data de instalação e tempos remanescentes; (Parts and equipment's list with indication of manufacturer, model, PN, SN, installation date and remaining times)			
9. Comprovativo de cumprimento das C.T.I.'s; (Compliance records of C.T.I.'s)			
10. Lista de Equipamento Avionico, aplicável, devendo incluir nomeadamente, DFDR, CVR, ELT; (Rádio Equipment List, should include but not limited to the radio Navigation, such as DFDR, CVR, ELT)			
11. Boletim de pesagem e centragem; (Weight and balance report)			
12. Registo de defeitos latentes, ocorridos ao fabrico; (Latent defects occurred at production)			
13. Processo da Última revisão Geral nomeadamente (Motor, Trem, APU, Transmissões); Last Shop Visit/Overhaul namely (Engine, Landing Gear, APU, MGB)			
14. Processo da última inspeção/ reparação/ montagem, pacotes de trabalho relevantes à data da Certificação incluindo itens diferidos; (Last inspection/ repair/ assembly work pack, any other relevant packages at the date of the Certification including deferred itens)			
15. Certificado de Aptidão ao serviço da última inspeção; (Release Certificate of last inspection)			
16. Lista de Itens Pendentes; (Hold Item List)			
17. Programa de Manutenção anterior da Aeronave e o "bridging" para cumprir com o novo Programa de Manutenção; (Previous Maintenance Program and the "bridging" in order to prepare the actual Maintenance Program)			
18. Relatório de Voo de ensaio; (Flight test report)			
19. Esquema de pintura e marcas de nacionalidade; (Painting scheme with nationality marks)			
20. Versões de passageiros/ carga com legendagem e localização do equipamento de emergência; (Passengers/ cargo versions layout)			
21. Declaração de acidentes/incidentes em que a aeronave tenha estado envolvida; (Accident/Incident Declaration in which the aircraft was involved)			
22. Teste de Flamabilidade (Flammability test)		23. Relatório de teste FDR/CVR (FDR/CVR test report)	
25. MODE S Code		26. Imunidade FM (FM Immunity)	
		24. SELCAL Code	
		27. Código ELT	
28. Lista de Software Crítico; (Critical Software List)			
29. Análise de Cargas Eléctricas, actualizada, referente as modificações instaladas; (Electrical Load Analysis, updated, regarding the installed Modification)			
30. Exemplar do folheto de informação de segurança para os passageiros; (Passenger Briefing Card)			
31. Manual de Voo ou documento equivalente; (Flight Manual or equivalent document)			
32. Comprovativo de cumprimento dos requisitos para as operações especiais pretendidas: MNPS, B-RNAV, P-RNAV, RVSM, ETOPS, CAT III/III, AWO; (Compliance with the requirements of special flights operations requested)			
33. Declaração de Cumprimento com requisito do CAT.IDE.A ou CAT.IDE.H*; (Compliance Statement with CAT.IDE.A or CAT.IDE.H*)			
34. Pedido de concessão de Derrogações, caso existam desvios aos requisitos aplicáveis; (Application of waiver, in case of non-compliance of the requirements)			
35. Recomendação de acordo com Parte 21 (21A.174(b)(3)(ii)); Recommendation according Part 21 (21A.174(b)(3)(ii));			
36. Outros Documentos; (Other documents)			
_____ /   / _____ Data (Date)		Rubrica (Rubric)  _____	

## ANEXO 4

### Declaração CAT.IDE.A Subparte D

CS -	RELATÓRIO DE CUMPRIMENTO EASA OPS (EU) 965/2012 de 05 de Outubro de 2012, Anexo IV Subpart D, Secção I		
COA n.º	FABRICANTE :	MODELO :	S.N.:
CAT.IDE.A - INSTRUMENTOS, DADOS, EQUIPAMENTO			
DESCRIÇÃO		APLIC.	S N/S N/A FORMA DE CUMPRIMENTO

Generalidades						
100	a)	Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, a exceção dos seguintes elementos:				
		1) Fusíveis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Lanternas eléctricas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) Relógio de precisão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Prancheta de cartas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5) Kit de primeiros socorros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6) Kit de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		7) Megafones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		8) Equipamento de sobrevivência e protecção	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		9) Ancoras e equipamentos para anfíbios na água	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10) Dispositivos de retenção para crianças (CRD)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
100	b)	Os instrumentos e equipamentos não requeridos na presente subparte que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, mas que são transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:				
	1)	A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas secções CAT.IDE.A 330, CAT.IDE.A 335, CAT.IDE.A 340 e CAT.IDE.A 345, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2)	Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c)	Caso se destine a ser usado por um tripulante de voo no seu posto durante o voo, o equipamento deve poder ser rapidamente utilizado a partir desse posto. Quando um exemplar único do equipamento tiver de ser utilizado por mais de um tripulante de voo, deve ser instalado de modo a permitir a sua operação imediata a partir de qualquer lugar de tripulante em que o equipamento deva ser operado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d)	Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com um desvio mínimo exequível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uma utilização imediata.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
105	<b>Equipamento mínimo de voo</b>					
	Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos do avião, elementos do equipamento ou funções requeridos para o voo programado, o voo não pode ser iniciado, salvo se:					
	a)	O avião for operado em conformidade com a MEL do operador, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
110	<b>Fusíveis sobressalentes</b>					
	a)	Os aviões devem estar equipados com fusíveis sobressalentes, do tipo necessário para garantir uma protecção completa dos circuitos, de modo a permitir substituir aqueles que o possam ser em voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pag 1 de 17

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		A quantidade de fusíveis sobressalentes que devem ser transportados a					
	b)	1) 10 % do número de fusíveis para cada tipo, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) três fusíveis de cada tipo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Luzes</b>					
		Os aviões que efetuam voos diurnos devem estar equipados com:					
		1) Sistema de luzes anti-colisão					
	a)	2) Luz gerada pelo sistema elétrico do avião para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do avião.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		3) Luz gerada pelo sistema elétrico do avião para iluminar todos os compartimentos de passageiros, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		4) Uma lanterna por tripulante, de fácil acesso aos membros da tripulação quando sentados nos lugares que lhes estão atribuídos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
115			<b>Voos diurnos</b>				
		Para voos nocturnos, em adição aos equipamentos em a):					
		1) Luzes de navegação / posição	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	b)	2) Duas luzes de aterragem ou uma luz com dois filamentos separados e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		3) Luzes que cumprem as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, no caso dos hidroaviões ou anfíbios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
			<b>Voos nocturnos e Hidroave A anfíbio</b>				
120		<b>Limpa para-brisas ou equivalente, em cada estação de pilotagem</b>	MC TOM > 5700 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Operações diurnas VFR - Instrum. de voo e de nav. e equip. ass.</b>					
		i) direcção magnética	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		ii) hora, em horas, minutos e segundos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iii) altitude de pressão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iv) velocidade do ar indicada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		v) velocidade vertical.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	a)	1) vi) voltas e deslizamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		vii) altitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		viii) direcção.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		ix) temperatura do ar no exterior, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		x) número Mach, sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
125		2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indiquem:					
		1) A altitude de pressão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	2) A velocidade do ar indicada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) A velocidade vertical.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) As voltas e o deslizamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) A altitude, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) A direcção.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	1) Os aparelhos enumerados a seguir devem dispor de meios para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar devido a condensação ou formação de gelo.	MC TOM > 5700 kg ou Pax > 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2)	PCN ≥ 01.04.1999	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	d)	Os aviões monomotor cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 22 de maio de 1995 são dispensados do cumprimento dos requisitos definidos na alínea a), ponto 1), subalíneas vi), vii), viii) e ix), caso tal implique uma adaptação do equipamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Ops nocturnas ou IFR - Instrum. de voo e de nav. e equip. ass.</b>					
		1) Direção magnética	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Hora, em horas, minutos e segundos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Velocidade do ar indicada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) Velocidade vertical	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	a)	5) Voltas e deslizeamento ou no caso de se tratar de aviões equipados com meios suplementares de medição e de indicação da atitude o deslizeamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) Atitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		7) Direção estabilizada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		8) Temperatura do ar no exterior e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		9) Número Mach, sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Dois dispositivos de medição e de indicação da altitude de pressão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d)	Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar exigidos na alínea a), ponto 3), e na alínea h), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
130		Um sistema de aviso a tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos requeridos na alínea d) para os aviões					
	e)	1) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Cuyo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998 ou	MCTOM ≤ 5 700 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			MOPSC ≤ 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	f)	Dois sistemas independentes de pressão estática, exceto no caso dos aviões a hélice	MCTOM ≤ 5 700 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	g)	Um sistema de pressão estática e uma fonte alternativa de pressão estática no caso dos aviões a hélice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indiquem o seguinte					
	h)	1) Altitude de pressão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Velocidade do ar indicada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Velocidade vertical	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) Voltas e deslizeamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) Atitude e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) Direção estabilizada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	i)	Um dispositivo suplementar de medição e de indicação de atitude que possa ser utilizado a partir de qualquer posto de pilotagem no caso dos aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros que					

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------



	1)	Disponha de alimentação elétrica permanente durante as operações normais e, em caso de falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, seja alimentado a partir de uma fonte autónoma.	MCTOM > 5 700 kg ou MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2)	Ofereça uma operação fiável por um período mínimo de 30 minutos após a falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, tendo em conta as outras cargas sobre a fonte de alimentação de emergência e os procedimentos operacionais.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3)	Funcione independentemente de qualquer outro sistema de medição e de indicação de atitude.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	4)	Esteja automaticamente operacional após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	5)	Disponha de iluminação adequada em todas as fases de operação, exceto no caso dos aviões com uma MCTOM de 5 700 kg ou inferior, já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995 e equipados com um indicador de atitude de reserva no lado esquerdo do painel de instrumentos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6)	Avise claramente a tripulação de voo de que o indicador de atitude de reserva está a ser operado com energia de emergência, e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	7)	No caso dos indicadores de atitude de reserva com fonte de alimentação própria, de uma indicação associada, no próprio instrumento ou no painel de instrumentos, de que essa fonte está a ser utilizada.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	j)	Uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar no caso das operações noturnas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
135	<b>Equipamento adicional para operações IFR monopiloto</b> Equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um modo de direcção						
	<b>Sistema de aviso de altitude</b>						
	a)	1) Aviões turbo-hélice com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Aviões com motor turbopropelante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
140	b)	1) Avisar a tripulação de voo sobre a aproximação a uma altitude previamente seleccionada, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Avisar a tripulação de voo através de, pelo menos, um aviso sonoro, quando se desviar de uma altitude previamente seleccionada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	Sem prejuízo do disposto na alínea a), os aviões com uma MCTOM até 5 700 kg, ou inferior, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros, cujo primeiro CoFA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1972 e já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995, estão isentos da obrigação de dispor de um sistema de aviso de altitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

Sistema de perceção e de aviso do terreno (TAWS)						
150	a) Os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que cumpre os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável.	MCTOM > 5700 kg ou MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b) Os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que cumpre os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
155	Sistema de anti-colisão de bordo (ACAS). Salvo disposição em contrário no Regulamento (UE) n.º 1332/2011, devem estar equipados com um sistema ACAS II	Turbina e MCTOM > 5700 kg ou MOPSC > 19 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Equipamento radar meteorológico de bordo</b>						
160	Os aviões abaixo enumerados devem estar providos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que efetuam voos noturnos ou em condições IMC, em áreas onde seja previsível a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas de risco, que possam ser detetadas através destes equipamentos:					
	a) Aviões pressurizados:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b) Aviões não pressurizado	MCTOM > 5700 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c) Não pressurizados	MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo</b>						
165	a) Os aviões que realizam operações noturnas em condições reais ou previsíveis de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção da formação de gelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b) Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento suscetível de perturbar a tripulação no desempenho das suas funções.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo</b>						
170	Os aviões que realizam operações de voo com tripulações múltiplas devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Sistema de intercomunicadores da tripulação</b>						
175	Os aviões com uma MCTOM superior a 15 000 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação, a exceção dos aviões cujo primeiro CoFA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1965 e já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995.	MCTOM > 15000 kg ou Pax > 19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Sistema de comunicação com os passageiros</b>						
180	Os aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros.	MCTOM > 15000 kg ou Pax > 19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Pag. 6 de 17

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem					
a)	Os aviões abaixo enumerados devem dispor de um equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR):				
	1) Aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Aviões multimotor de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 1990.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos:				
	1) As duas últimas horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 2).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	O CVR deve registar com referência a uma determinada escala de tempo				
	1) As comunicações de voz transmitidas ou recebidas via o equipamento de radiocomunicações da cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) As comunicações de voz dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e o sistema de comunicação com os passageiros, quando instalado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3) O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção				
	i) para os aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ii) para os aviões referidos na alínea a), ponto 2), e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos, se possível, de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4) As vozes ou sinais áudio que identificam as ajudas à navegação ou a aproximação recebidos num auscultador ou num altifalante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	O CVR deve começar a registar antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixa de se poder mover pelos seus meios. Adicionalmente, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, o CVR deve começar automaticamente a registar antes de o avião começar a mover-se pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alem do disposto na alínea d), dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações dos sistemas da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo, nos seguintes casos:				
	1) Aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido a partir de 1 de abril de 1998.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Aviões referidos na alínea a), ponto 2).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f)	O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pag. 6 de 17

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

Equipamento de registo de dados de voo						
Os aviões abaixo enumerados devem dispor de um equipamento de registo de dados de voo (FDR) que utiliza um método digital de registo e de armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados.						
a)	1) Aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de junho de 1990.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2) Aviões com motor de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de junho de 1990, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3) Aviões multimotor de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
O FDR deve registar:						
190	1) A hora, a altitude, a velocidade do ar, a aceleração normal e a direção, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 2)	com uma MCTOM inferior a 27 000 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a configuração dos dispositivos de sustentação e resistência, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), com uma MCTOM inferior a 27 000 kg		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b)	3) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), pontos 1) e 2), com uma MCTOM superior a 27 000 kg	cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a configuração dos dispositivos de sustentação e resistência, e dispor de capacidade para guardar os dados registados durante pelo menos as últimas 10 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 3)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), pontos 1) e 3).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do avião que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada a tripulação de voo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	d)	O FDR deve começar a registar os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios. Além disso, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, o FDR deve começar automaticamente a registar os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	e)	O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<b>Registo de ligações de dados</b>						
	Os aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de Abril de 2014, que disponham de capacidade de comunicação via ligações de dados e estejam equipados com um CVR devem registar, conforme aplicável:						
	a)	As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo avião incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:					
		i) iniciação das ligações de dados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		ii) comunicação entre o controlador e o piloto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iii) vigilância direcionada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iv) informação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		v) se possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		vi) se possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		vii) se possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
195	2)	As informações que permitem estabelecer uma correlação com registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do avião, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3)	As informações relativas a hora e ao grau de prioridade das comunicações via ligações de dados, tendo em conta a configuração do sistema.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenamento dos dados e informações e um método para recuperar os dados. O método de registo deve permitir que esses dados correspondam aos dados registados em terra.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	O equipamento de registo deve dispor de capacidade para guardar os registos de dados durante, no mínimo, o período estabelecido para os CVR na secção CAT IDE A 185.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d)	O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permite a sua localização na água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	e)	Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR constantes de secção CAT IDE A 185, alíneas d) e e).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		<b>Equipamento combinado de registo</b>							
200	a)	Um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	b)	Um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião com uma MCTOM igual a 5 700 kg ou inferior, tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	c)	Dois equipamentos combinados de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião com uma MCTOM superior a 5 700 kg tiver de estar equipado com um CVR e um FDR.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<b>Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças</b>							
		Os aviões devem estar equipados com							
205	1)	Um assento ou lugar para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	2)	Um cinto de segurança por assento e cintos de retenção para cada lugar, a exceção do previsto no ponto 3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	3)	Um cinto de segurança com um sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de passageiro e cintos de retenção em cada lugar, no caso dos aviões com uma MCTOM até 5 700 kg e uma MOPSC inferior a nove lugares de passageiros, a partir de 8 de abril de 2015.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	4)	Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	5)	Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com dispositivo incorporado para retenção automática do tronco do ocupante em caso de rápida desaceleração							
	i)	em cada lugar de tripulante de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	ii)	em cada lugar de observador situado na cabina de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	6)	Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada lugar destinado a tripulação mínima de cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem:							
b)	1)	Ter um unico ponto de libertação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	2)	Nos lugares da tripulação de voo, nos lugares junto ao posto de pilotagem e nos lugares da tripulação mínima de cabina, incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<b>Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar</b>							
210		Os aviões em que nem todos os lugares de passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) dos tripulantes de voo devem estar equipados com um dispositivo que indica a todos os passageiros e a tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		<b>Portas e cortinas interiores</b>								
		<b>Os aviões devem estar equipados com:</b>								
215	a)	No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, uma porta entre o compartimento de passageiros e a cabina de pilotagem com a indicação «reservado a tripulação» e um sistema de fecho para impedir a sua abertura pelos passageiros sem autorização da tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	b)	Um dispositivo facilmente acessível de abertura das portas que separam o compartimento dos passageiros dos outros compartimentos onde existam saídas de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	c)	Um dispositivo que mantem na posição aberta qualquer porta ou cortina que separe o compartimento dos passageiros das outras áreas cujo acesso seja necessário para se alcançar uma saída de emergência a partir de um lugar de passageiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	d)	Um letreiro em cada porta interior ou adjacente a uma cortina que sirva de via de acesso a uma saída de emergência de passageiros, para indicar que deve ser mantida na posição aberta durante a descolagem e a aterragem, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	e)	Um dispositivo que permite aos tripulantes destrancar todas as portas normalmente acessíveis aos passageiros e que possam por eles ser trancadas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<b>Estojo de primeiros socorros</b>								
220	a)	Os aviões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros, em conformidade com o quadro 1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	b)	Os estojos de primeiros socorros devem:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		1) Estar facilmente acessíveis, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	2) Ser renovados regularmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
		<b>Estojo de emergência médica</b>								
225	a)	Os aviões com uma MOPSC superior a 30 lugares de passageiros devem estar equipados com um estojo de emergência médica sempre que qualquer ponto da rota planeada se encontre a mais de 60 minutos de voo, a velocidade normal de cruzeiro, de um aeródromo em que se presume existir assistência médica qualificada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	b)	O comandante deve assegurar que só são administrados medicamentos por pessoal devidamente qualificado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
			O estojo de emergência médica referido na alínea a) deve ser:							
	c)	1)	À prova de humidade e po.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		2)	Transportado de forma a evitar o acesso não autorizado, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
3)		Renovado regularmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<b>Oxigenio de primeiros socorros</b>								
230	a)	Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 25 000 pés, no caso das operações que exigem a presença de um tripulante de cabina, devem dispor de oxigenio não diluido para os passageiros que, por razões fisiológicas, dele possam necessitar em caso de depressurização da cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	b)	A quantidade de oxigenio a que se refere a alínea a) deve ser calculada utilizando a razão média de fluxo de, pelo menos, três litros, isento de humidade e a pressão e temperatura normais (STPD) minuto-pessoa. A quantidade de oxigenio deve ser suficiente para o resto do voo após a depressurização da cabina, a altitudes superiores a 8 000 pés, mas não superiores a 14 000 pés, para pelo menos 2% dos passageiros transportados e, em caso algum, para menos de uma pessoa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	c)	Deve existir um numero suficiente de unidades de fornecimento, que não pode ser inferior a duas, com possibilidade de utilização pela tripulação de cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	d)	O equipamento de oxigenio de primeiros socorros deve poder gerar um fluxo por utilizador de, pelo menos, quatro litros STPD por minuto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Pag. 10 de 17

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

Oxigenio suplementar – aviões pressurizados						
235	a)	Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigenio suplementar a bordo com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigenio previstas no quadro 1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem estar equipados com:				
	1)	Mascaras de aplicação rapida para a tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2)	Um numero suficiente de mascaras e de saídas de oxigenio cu unidades portáteis de oxigenio com mascaras igualmente distribuidas pelo compartimento dos passageiros para assegurar a disponibilidade imediata de oxigenio a cada tripulante de cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3)	Uma unidade de abastecimento de oxigenio ligada aos terminais de fornecimento de oxigenio a disposição imediata de cada tripulante de cabina, de cada tripulante adicional e dos ocupantes dos lugares de passageiros, onde quer que estejam sentados, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4)	Um dispositivo de aviso de perda de pressurização para a tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c)	No caso dos aviões pressurizados cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 8 de novembro de 1998, operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou a altitudes de pressão iguais ou inferiores a 25 000 pés em condições que não lhes permitam descer em segurança num intervalo de quatro minutos, para uma altitude de 13 000 pés, as unidades de fornecimento de oxigenio referidas na alinea b) ponto 3), devem ser automaticamente disponibilizadas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d)	O numero total de unidades de fornecimento e de saídas referido nas alíneas b), ponto 3) e c), deve exceder o numero de lugares pelo menos em 10 %. As unidades suplementares devem estar uniformemente distribuidas pelo compartimento de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	e)	Sem prejuizo do disposto na alinea a), no caso de aviões não certificados para operações acima de 25 000 pés, as exigências em materia de fornecimento de oxigenio previstas para a tripulação de cabina, a tripulação adicional e os passageiros podem ser menores em todo o periodo de voo a altitudes de pressão de cabina entre 10 000 pés e 13 000 pés para o numero de tripulantes de cabina obrigatorio e para, pelo menos, 10 % dos passageiros se, ao longo de toda a rota planeada, o avião tiver capacidade para descer em segurança para uma altitude de pressão de cabina de 13 000 pés em quatro minutos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	f)	O fornecimento minimo obrigatorio indicado no quadro 1, primeira linha, ponto b) 1) e segunda linha, inclui a quantidade de oxigenio necessaria para uma razão constante de descida da altitude de operação maxima certificada do avião para 10 000 pés em 10 minutos, seguida de 20 minutos a 10 000 pés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g)	O fornecimento minimo obrigatorio indicado no quadro 1, primeira linha, ponto b) 2), inclui a quantidade de oxigenio necessaria para uma razão constante de descida da altitude de operação maxima certificada do avião para 10 000 pés em 10 minutos, seguida de 110 minutos a 10 000 pés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
h)	O fornecimento minimo obrigatorio indicado no quadro 1, terceira linha, inclui a quantidade de oxigenio necessaria para uma razão constante de descida da altitude de operação maxima certificada do avião para 15 000 pés em 10 minutos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------



Oxigenio suplementar – aviões não pressurizados					
240	Os aviões não pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigenio suplementar a bordo, com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigenio previstas no quadro 1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipamento de proteção respiratoria da tripulação					
245	Todos os aviões pressurizados e não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem dispor de equipamento de proteção respiratoria (PBE) concebido para proteger os olhos, o nariz e a boca e fornecer, durante um periodo minimo de 15 minutos.	MCTOM > 5700 kg ou MOPSC > 19 Pax			
	a) 1) Oxigenio a todos os tripulantes de voo de serviço na cabina de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Gas respiratorio para o numero de tripulantes de cabina obrigatorios, junto ao respetivo posto de trabalho, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3) Gas respiratorio fornecido por um PBE portatil para um tripulante de voo, junto ao respetivo posto de trabalho, no caso dos aviões operados com uma tripulação de voo superior a um elemento e sem tripulação de cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) O equipamento PBE destinado a tripulação de voo deve estar instalado na cabina de pilotagem e ser acessivel para uso imediato por cada tripulante de voo no respetivo posto de trabalho.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) O equipamento PBE destinado a tripulação de cabina deve estar instalado junto ao posto de trabalho dos tripulantes de cabina obrigatorios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Os aviões devem dispor de equipamentos PBE portateis suplementares, colocados junto dos extintores de incêndio portateis referidos na secção CAT IDE A 250 ou a entrada do compartimento de carga, caso os extintores sejam armados nesse compartimento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) Durante a sua utilização, o PBE não deve impedir a utilização dos meios de comunicação referidos nas secções CAT IDE A 170, CAT IDE A 175, CAT IDE A 270 e CAT IDE A 330.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Extintores de incêndio portateis					
250	a) Os aviões devem estar equipados, no minimo, com um extintor de incêndio portatil na cabina de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Deve ser instalado, ou estar facilmente acessivel para utilização, no minimo um extintor de incêndio portatil em cada zona de preparação de refeições de bordo que não esteja localizada no compartimento principal de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) Deve existir pelo menos um extintor portatil, disponivel para utilização em cada compartimento de carga ou bagagem da classe A ou B e em cada compartimento de carga da classe E, que seja acessivel a tripulação durante o voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados aos tipos de incêndio que podem ocorrer no compartimento a que se destina o extintor, devendo ainda minimizar o risco de concentração de gases toxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	e) Os aviões devem estar equipados, pelo menos, com um numero de extintores de incêndio portateis de acordo com o quadro 1, convenientemente localizados para permitir um facil acesso em cada compartimento de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

<b>Machados e pés de cabra</b>					
255	a) Os aviões com uma MCTOM superior a 5 700 Kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com, pelo menos, um machado ou um pé-de-cabra, na cabina de pilotagem.	MCTOM > 5700 kg ou MOPSC > 19 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 200 lugares de passageiros, deve existir um machado ou um pé de cabra suplementar a bordo, colocado na zona de preparação de refeições de bordo mais a retaguarda ou na sua proximidade.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) Os machados e pés de cabra localizados no compartimento dos passageiros não devem ser visíveis por estes.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sinalização de pontos de entrada na fuselagem</b>					
260	Se existem áreas na fuselagem do avião identificadas para a entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, essas áreas devem estar assinaladas como indicado na figura 1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Meios para evacuação de emergência</b>					
265	a) Os aviões cujas saídas de emergência dos passageiros estejam situadas a mais de 1,83 m (seis pés) acima do nível do solo devem dispor, em todas essas saídas, de dispositivos que permitam aos passageiros e a tripulação descer do aparelho em segurança em caso de emergência.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), esses dispositivos não são necessários nas saídas sobre as asas, se o ponto indicado na estrutura do avião em que termina a saída de emergência estiver a uma altura inferior a 1,83 metros (seis pés) a contar do chão, com o avião no solo, o trem de aterragem descido e os flaps na posição de aterragem ou de descolagem, conforme a posição dos flaps que estiverem a uma altura superior do solo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) Os aviões em que é obrigatória uma saída de emergência separada para a tripulação de voo, e nos quais o ponto mais baixo da saída de emergência fica a uma altura superior a 1,83 metros (seis pés) do solo, devem estar equipados com um dispositivo para ajudar toda a tripulação de voo a descer do aparelho em segurança em caso de emergência.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d) As alturas indicadas nas alíneas a) e c) são medidas:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	1) Com o trem de aterragem descido, e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Depois do colapso ou falha na descida de uma ou mais pernas do trem de aterragem, no caso dos aviões cujo certificado de tipo tenha sido emitido após 31 de Março de 2000		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Megafone</b>					
270	Os aviões com uma MOPSC superior a 60 lugares de passageiros que transportam no mínimo um passageiro devem estar equipados com megafones portáteis, alimentados a pilhas, facilmente acessíveis para utilização pela tripulação durante uma evacuação de emergência.				
	a) Para cada compartimento de passageiros				
	Para cada cabine de passageiros 61-99 #1 +100 #2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) No caso dos aviões com mais de um compartimento de passageiros e sempre que o total de lugares de passageiros seja superior a 60, e necessário pelo menos um megafone		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Iluminação e sinalização de emergência</b>					
275	a) Os aviões com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de iluminação de emergência com fonte de alimentação autónoma para facilitar a evacuação.	MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pág. 13 de 17

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	b)	No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir	MOPSC > 19 Pax				
		1) Fontes de iluminação geral da cabina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Iluminação interior nas áreas das saídas de emergência, ao nível do chão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Sinais iluminados de marcação e localização de saídas de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	No caso dos aviões em que o pedido de certificado de tipo ou equivalente tenha dado entrada antes de 1 de maio de 1972, quando realizam voos noturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas localizadas sobre as asas e nas saídas em que são necessários meios de assistência para descer;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) No caso dos aviões cujo pedido de certificado de tipo ou equivalente tenha dado entrada após 30 de abril de 1972, quando realizam voos noturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas de emergência dos passageiros, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) No caso dos aviões cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido em ou após 31 de dezembro de 1957, um sistema de sinalização do caminho até a saída de emergência ao nível do chão nos compartimentos de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que disponham de um certificado de tipo ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), pontos 1) a 3);	Pax ≤ 19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d)	No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que não disponham de um certificado ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), ponto 1);	Pax ≤ 19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	e)	Os aviões com uma MOPSC de nove lugares de passageiros, ou inferior que realizam voos noturnos, devem estar equipados com uma fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Transmissor Localizador de Emergência (ELT)</b>					
	a)	1) dois ELT, um dos quais deve ser automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 1 de julho de 2008, ou	Pax < 19 e 1 <sup>o</sup> CN > 01.07.08	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) um ELT automático ou dois ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de julho de 2008.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	1) um ELT automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 1 de julho de 2008, ou		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) um ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou antes de 1 de julho de 2008.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	Os ELT de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz, devem estar de acordo com o Anexo 10 da ICAO e registados no INAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Voos sobre a água</b>					
	a)	Os aviões a seguir enumerados devem estar equipados com um colete salvavidas para cada pessoa a bordo ou com um equipamento equivalente de flutuação para cada criança a bordo com menos de 2 anos de idade, acondicionados num local facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destinam					

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		1) Aviões terrestres operados sobre a água a uma distância da costa superior a 50 milhas náuticas, ou que descolam ou aterrem num aeródromo cuja trajetória de decolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água de tal forma que implique um risco de amarração, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Hidroaviões operados sobre a água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Os coletes salvavidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Os hidroaviões operados sobre a água devem estar equipados com					
	c)	1) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do hidroavião na água, proporcionais a dimensão, ao peso e as características de manobra do aparelho, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Os aviões operados sobre a água a uma distância de terra adequada para uma aterragem de emergência, superior a distância correspondente a					
	d)	1) 120 minutos a velocidade de cruzeiro ou 400 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, no caso dos aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aeródromo se um dos motores críticos ficar inoperacional em qualquer ponto ao longo da rota ou dos desvios previstos, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) 30 minutos a velocidade de cruzeiro ou 100 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, no caso dos outros aviões.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		devem dispor dos equipamentos especificados na alínea e).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Os aviões conformes com a alínea d) devem estar munidos do seguinte equipamento					
	e)	1) Barcos salvavidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, acondicionados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência, e de dimensão suficiente para acomodar todos os sobreviventes em caso de perda de um dos barcos salvavidas de maior capacidade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Uma luz de localização de sobreviventes em cada barco salvavidas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Equipamento de salvamento para proporcionar meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) Pelo menos dois ELT de sobrevivência [ELT(S)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Equipamento de sobrevivência</b>					
		Os aviões operados sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento são especialmente difíceis de executar devem estar equipados com o seguinte					
	a)	1) Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Pelo menos um ELT(S), e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Equipamento suplementar de sobrevivência para a rota programada, tendo em conta o número de pessoas a bordo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		O equipamento suplementar de sobrevivência especificado na alínea a), ponto 3), não necessita de ser transportado quando o avião					
305	b)	1) Permanece a uma distância de uma área em que a busca e o salvamento não sejam especialmente difíceis, correspondente a					

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		i)	120 minutos a velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional (OEI), no caso dos aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aerodromo se um dos motores críticos ficar inoperacional em qualquer ponto ao longo da rota ou dos desvios previstos, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		ii)	90 minutos a velocidade de cruzeiro, no caso dos outros aviões.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2)	Permanece a uma distância não superior a 90 minutos a velocidade de cruzeiro de uma área adequada para efetuar uma aterragem de emergência, no caso dos aviões certificados ao abrigo das normas de aeronavegabilidade aplicáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>325</b>	<b>Auscultadores</b>							
	a)		Os aviões devem dispor de auscultadores com microfone regulável, laringofone ou outro dispositivo equivalente para todos os tripulantes de voo no seu posto na cabina de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)		Os aviões que realizam voos IFR ou noturnos devem dispor de um botão de transmissão no controlo manual ou controlo de relamento para cada tripulante de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>330</b>	<b>Equipamento de radiocomunicações</b>							
			Os aviões devem estar equipados com equipamento de radiocomunicações conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			O equipamento de radiocomunicações deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>335</b>	<b>Panel de seleção áudio</b>							
			Os aviões que realizam operações IFR, devem estar equipados com um panel de seleção áudio acessível a partir de cada um dos postos da tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>340</b>	<b>Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno</b>							
			Os aviões que realizam operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor do equipamento de radiocomunicações necessário, em condições normais de propagação das ondas de rádio, para:					
	a)		Comunicar com as estações em terra adequadas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)		Comunicar com as estações ATC apropriadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado dentro do qual se pretendem efetuar os voos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)		Receber informação meteorológica.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>345</b>	<b>Equipamento de comunicação e de navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno.</b>							
	a)		Os aviões que realizam operações IFR ou VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor de equipamento de radiocomunicações e de navegação conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)		O equipamento de radiocomunicações deve incluir no mínimo dois sistemas independentes de radiocomunicações, necessários em condições normais de operação para comunicar com uma estação em terra adequada, a partir de qualquer ponto da rota, incluindo os desvios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os aviões que realizam operações de pequeno curso no espaço aéreo do Atlântico Norte de acordo com especificações de desempenho mínimo de navegação (NAT MNPS) sem travessia do Atlântico Norte devem estar equipados com, pelo menos, um sistema de comunicação de longo alcance se tiverem sido publicados procedimentos de comunicação alternativos para o espaço aéreo em causa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d) Os aviões devem dispor de equipamento de navegação suficiente para assegurar que, em caso de falha de um dos elementos do equipamento em qualquer altura do voo, o equipamento restante permite uma navegação segura de acordo com o plano de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	e) Os aviões que efetuam voos em que se prevê aterrar em condições IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de oferecer guarnimento até um ponto a partir do qual possa ser realizada uma aterragem visual para cada aeródromo em que esteja previsto aterrar em IMC e para qualquer aeródromo alternativo designado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Transponder</b>						
350	Os aviões devem estar equipados com um transponder de radar de vigilância secundário (SSR) que indique a altitude de pressão e qualquer outra capacidade de transponder SSR requerida para a rota do voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Gestão eletrónica de dados de navegação</b>						
	a) O operador só deve utilizar produtos de dados de navegação eletrónicos que suportem uma aplicação de navegação conforme com os níveis de integridade adequados a utilização prevista dos dados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
355	b) Sempre que os produtos de dados de navegação eletrónicos suportem uma aplicação de navegação necessária para uma operação que exija uma aprovação conforme com o disposto no anexo V (Parte-SPA), o operador deve demonstrar à autoridade competente que o processo aplicado e os produtos fornecidos satisfazem níveis de integridade adequados a utilização prevista dos dados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c) O operador deve monitorizar em permanência a integridade dos processos e produtos, quer diretamente quer monitorizando a conformidade dos prestadores de serviços.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d) O operador deve garantir a distribuição e inserção em tempo útil de dados de navegação eletrónicos atualizados e inalterados a todos os aviões que o solicitem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Declaro que a aeronave em causa obedece aos requisitos Subparte D, CAT.IDE. A, com exceção dos nºs.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

# CAT.IDE.H

CS -	RELATORIO DE CUMPRIMENTO EASA OPS (EU) 965/2012 de 05 de Outubro de 2012, Anexo IV, Subpart D, Secção II					
COA nº	FABRICANTE :	MODELO :	S.N.:			
CAT.IDE.H - INSTRUMENTOS, DADOS, EQUIPAMENTO						
DESCRICAO						
APLIC. S N/S N/A FORMA DE CUMPRIMENTO						
100	<b>Generalidades</b>					
	Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) nº 1702/2003, a exceção dos seguintes elementos					
	a)	1) Fusíveis sobressalentes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Lanternas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) Relógio de precisão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Prancheta de cartas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5) Estojos de primeiros socorros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6) Megafones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		7) Equipamento de sobrevivência e sinalização	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		8) Ancoras de mar e equipamento para fundear e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		9) Dispositivos de retenção para crianças	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b)	Os instrumentos e equipamentos não requeridos na presente subparte, que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) nº 1702/2003, mas que são transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:				
		1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) nº 216/2008 ou nas secções CAT IDE H 330, CAT IDE H 335, CAT IDE H 340 e CAT IDE H 345 e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avária ou mau funcionamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c)	Caso se destine a ser usado por um tripulante de voo no seu posto durante o voo, o equipamento deve poder ser rapidamente utilizado a partir desse posto. Quando um exemplar único do equipamento tiver de ser utilizado por mais de um tripulante de voo, deve ser instalado de modo a permitir a sua operação imediata a partir de qualquer lugar de tripulante em que o equipamento deva ser operado.				
d)	Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com um desvio mínimo exequível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo.					
e)	Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uma utilização imediata.					
105	<b>Equipamento mínimo de voo</b>					
	Se algum dos instrumentos, equipamentos ou funções do helicóptero necessários para o voo previsto estiverem inoperacionais ou em falta, o voo não deve ser iniciado, salvo se:					
	a)	O helicóptero for operado em conformidade com a MEL do operador, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		<b>Luzes</b>							
115	a)	Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com:							
		1) Sistema de luzes anti-colisão							
		1) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional da aeronave.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		2) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero, para iluminar todos os compartimentos de passageiros, e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		3) Uma lanterna por tripulante, de fácil acesso aos membros da tripulação quando sentados nos lugares que lhes estão atribuídos.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	b)	4) Luzes de navegação posição	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		5) Duas luzes de aterragem, das quais pelo menos uma regulável em voo, de modo a iluminar o terreno em frente e por baixo do helicóptero e o terreno de cada lado do helicóptero, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	6) Luzes que cumprem as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se o helicóptero for anfíbio.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
125	<b>Operações diurnas VFR - Instrum. de voo e de nav. e equip. ass. - Um dispositivo de medição e indicação de</b>								
	a)	i) direcção magnética	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		ii) hora em horas, minutos e segundos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		iii) altitude de pressão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		1) iv) velocidade do ar indicada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		v) velocidade vertical	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		vi) deslizeamento, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		vii) temperatura do ar exterior	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	2)	Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indiquem:								
	b)	1) Altitude de pressão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		2) Indicador de velocidade do ar calibrado em <i>knots</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		3) Indicador de velocidade vertical, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		4) Deslizeamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c)	Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou que realizam operações sobre a água, sem contacto visual com o solo, ou em condições de visibilidade inferior a 1 500 m, devem estar equipados com instrumentos que permitam medir e indicar:	MCTOM > 3 175 kg							
	1) A altitude, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
	2) A direcção.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
d)	Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros, devem dispor de meios para prevenir o mau funcionamento dos sistemas indicadores de velocidade do ar devido à condensação ou formação de gelo.	MCTOM > 3 175 kg ou MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Pag. 2 of 13

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------



130		Ops nocturnas ou IFR - Instrum. de voo e de nav. e equip. ass.				
a)	1)	Direcção magnetica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2)	Hora em horas, minutos e segundos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3)	Velocidade do ar indicada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4)	Velocidade vertical	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5)	Deslizamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6)	Atitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	7)	Direcção estabilizado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8)	Temperatura do ar exterior	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão. No caso das operações monopiloto em voo VFR noturno, um dos altímetros de pressão pode ser substituído por um radioaltímetro.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar exigidos na alínea a), ponto 3), e na alínea h), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	Um sistema de aviso à tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos requeridos na alínea d) para os helicópteros.					
	1)	cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2)	cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999 e com uma MC TOM superior a 3 175 kg e uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
f)	Um dispositivo suplementar de medição e indicação da atitude que		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1)	Disponha de alimentação elétrica permanente durante as operações normais e, em caso de falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, seja alimentado a partir de uma fonte autónoma.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2)	Funcione independentemente de qualquer outro sistema de medição e indicação de atitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3)	Possa ser utilizado a partir de qualquer posto de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4)	Esteja automaticamente operacional após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5)	Permita uma operação fiável por um período mínimo de 30 minutos ou pelo tempo necessário para voar até um local de aterragem alternativo durante uma operação em terreno hostil ou no mar, conforme a distância que for maior, após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, tendo em conta outras cargas sobre o fornecimento de energia de emergência e os procedimentos operacionais.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6)	Disponha de iluminação adequada durante todas as fases de operação, e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7)	Esteja associado a um sistema de alerta da tripulação de voo quando funcionar com a sua própria fonte de alimentação, incluindo quando estiver a ser operado por energia de emergência.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	g)	Uma fonte alternativa de pressão estática para os sistemas de medição da altitude, velocidade do ar e velocidade vertical.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Caso sejam necessários dois pilotos para realizar a operação, o segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indiquem:					
	h)	1) A altitude de pressão.					
		2) A velocidade do ar indicada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) A velocidade vertical.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) O deslizeamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) A atitude, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) A direção estabilizada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	i)	Para as operações IFR, uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar durante as operações noturnas.					
		<b>Equipamento adicional para ops single pilot em IFR</b>					
135		Os helicópteros que realizam operações IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um modo de direção.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Rádio-altímetros</b>					
	a)	Os helicópteros que realizam voos sobre a água devem estar equipados com um rádioaltímetro com capacidade para emitir um aviso sonoro quando a altitude de voo for inferior a determinado valor e um aviso visual quando atingir uma altura determinada pelo piloto, nas seguintes condições:					
		1) Sem contacto visual com a superfície.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Com visibilidade inferior a 1 500 m.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) Em caso de voos noturnos, ou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) A uma distância da costa superior a 3 minutos em velocidade de cruzeiro normal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Equipamento radar meteorológico de bordo</b>					
160	a)	Os helicópteros com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros que realizam operações IFR ou noturnas devem estar providos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que os boletins meteorológicos normais prevejam a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas, consideradas detetáveis através desse equipamento, na rota a percorrer.	MOPSC - 9 Pax				
		<b>Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo</b>					
	a)	Os helicópteros que realizam operações noturnas em condições reais ou previsíveis de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção da formação de gelo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento susceptível de perturbar a tripulação no desempenho das suas funções.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo</b>					
170		Os helicópteros que realizam operações de voo com tripulações múltiplas devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		<b>Sistema de intercomunicadores da tripulação</b>							
175	Quando transportam um membro da tripulação que não um tripulante de voo, os helicópteros devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<b>Sistema de comunicação com os passageiros</b>							
180	a)	Os helicópteros com uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros, com exceção do disposto na alínea b).	MOPSC > 9 Pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	Sem prejuízo do disposto na alínea a), os helicópteros com uma MOPSC entre 9 e 20 lugares de passageiros estão isentos da obrigação de dispor de um sistema de comunicação com o público se								
	b) 1)	Não dispuserem, devido à sua concepção, de uma divisória entre o piloto e os passageiros e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	2)	O operador demonstrar que, em voo, a voz do piloto é audível e inteligível a partir de todos os lugares de passageiros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		<b>Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem</b>							
		Os helicópteros abaixo enumerados devem dispor de um equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR)							
185	a) 1)	Helicópteros com uma MCTOM superior a 7000 kg e		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	2)	Helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 1987.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos								
	b) 1)	as duas últimas horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a) pontos 1) e 2), cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2016		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	2)	a última hora de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a) ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido entre 1 de agosto de 1999 e 1 de janeiro de 2016.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	3)	os últimos 30 minutos de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a) ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999, ou		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	4)	os últimos 30 minutos de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a) ponto 2), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	O CVR deve registar com referência a uma determinada escala de tempo								
c) 1)	As comunicações de voz transmitidas ou recebidas via o equipamento de radiocomunicações da cabina		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
2)	As comunicações de voz dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e o sistema de comunicação com os passageiros, quando instalado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
3)	O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção								

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		i)	para os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones usados pela tripulação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		ii)	para os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos, na medida do possível, de cada um dos microfones usados pela tripulação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		4)	As vozes ou sinais áudio que identificam as ajudas à navegação ou a aproximação recebidos num auscultador ou num altifalante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	d)	O CVR deve começar a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e deve continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Além do disposto na alínea d), no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999								
	e)	1)	O CVR deve começar automaticamente a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		2)	Dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações dos sistemas da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores, no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	f)	O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	190	<b>Equipamento de registo de dados de voo</b>							
		Os helicópteros enumerados a seguir devem estar equipados com um FDR que utiliza um método digital de registo e armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados							
a)		1)	Helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999.	MCTOM > 3 175 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		2)	Helicópteros com uma MCTOM superior a 7 000 kg ou uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido entre 1 de janeiro de 1989 e 1 de agosto de 1999.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3)	Helicópteros multimotor de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
O FDR deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão									
b)	1)	A trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a operação e a configuração, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 10 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2016.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	2)	A trajetória, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 8 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	3)	A trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas cinco horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	c)	Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do helicóptero que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada à tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	d)	O FDR deve começar automaticamente a registar os dados antes de o helicóptero se poder mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o helicóptero deixar de se mover pelos seus meios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	e)	O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		<b>Registo de ligações de dados</b>						
195	Os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2014, que tenham capacidade para efetuar comunicações via ligações de dados e que devam ser equipados com um CVR, devem registar, quando aplicável:							
	a)	As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo helicóptero, incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:						
		i)	iniciação das ligações de dados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		ii)	comunicação entre o controlador e o piloto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iii)	vigilância direcionada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		iv)	informação de voo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		v)	se possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		vi)	se possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	vii)	se possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	2)	Informações que permitem estabelecer uma correlação com registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do helicóptero, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3)	Informações sobre a hora e a prioridade das comunicações via ligações de dados, atendendo à configuração do sistema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b)	O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenagem dos dados e informações e um método para recuperar os dados. O método de registo deve permitir que esses dados correspondam aos dados registados em terra.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c)	O equipamento de registo deve dispor de capacidade para guardar os registos de dados durante, no mínimo, o período estabelecido para os CVR na secção CAT IDE H 185.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
d)	O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	e)	Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR constantes de secção CAT IDE H 185 alíneas d) e e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
200	<b>Equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem</b>						
	A conformidade com os requisitos CVR e FDR pode ser garantida mediante a instalação de um equipamento combinado de registo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
205	<b>Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças</b>						
	Os helicópteros devem estar equipados com						
	a)	1) Um assento ou lugar para cada pessoa a bordo com idade igual ou superior a dois anos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2) Um cinto de segurança por lugar e cintos de retenção para crianças;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3) No caso dos helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999 um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco para utilização em cada lugar de passageiro a partir dos dois anos de idade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) Em cada lugar de tripulante de voo, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com dispositivo incorporado para retenção automática do tronco do ocupante em caso de rápida desaceleração.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada lugar destinado à tripulação mínima de cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem						
	b)	1) Ter um único ponto de libertação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2) Nos lugares da tripulação de voo e nos lugares junto ao posto de pilotagem e nos lugares da tripulação mínima de cabina, incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
210	<b>Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar</b>						
	Os helicópteros em que nem todos lugares dos passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) da tripulação de voo devem estar equipados com um dispositivo que indique a todos os passageiros e a tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
220	<b>Estojo de primeiros socorros</b>						
	a)	Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um estojo de primeiros socorros;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Os estojos de primeiros socorros devem					
		1) Estar permanentemente acessíveis;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2) Ser renovados regularmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

		<b>Oxigênio suplementar – Helicópteros não pressurizados</b>			
240	Os helicópteros não pressurizados que realizam operações acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigênio suplementar a bordo, com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigênio necessárias, conforme estabelecido nos quadros a seguir 1, 2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<b>Extintores de incêndio portáteis</b>			
250	a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um extintor portátil localizado na cabina de pilotagem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Deve ser instalado, ou estar facilmente acessível para utilização, no mínimo um extintor de incêndio portátil em cada zona de preparação de refeições de bordo que não esteja localizada no compartimento principal de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) Deve existir pelo menos um extintor portátil, disponível para utilização em cada compartimento de carga acessível à tripulação durante o voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados aos tipos de incêndio que podem ocorrer no compartimento a que o extintor se destina, devendo ainda minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	e) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um número de extintores de incêndio portáteis conforme com o quadro 1, convenientemente localizados para permitir um fácil acesso no compartimento de passageiros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<b>Sinalização de pontos de entrada na fuselagem</b>			
260	Se existirem áreas na fuselagem do helicóptero identificadas para a entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, essas áreas devem estar assinaladas como indicado na figura 1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<b>Megafone</b>			
270	Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um megafone portátil, operado a pilhas, facilmente acessível para uso da tripulação em caso de evacuação de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<b>Iluminação e sinalização de emergência</b>			
275	Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com:				
	a) 1) Um sistema de iluminação de emergência com alimentação autónoma, que sirva de fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação do helicóptero, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Sinais de marcação e localização das saídas de emergência visíveis à luz do dia ou na escuridão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Os helicópteros devem estar equipados com sinais de marcação das saídas de emergência visíveis à luz do dia ou na escuridão, sempre que realizam operações:				
1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante os voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2) Na classe de desempenho 3, durante os voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

Transmissor Localizador de Emergência (ELT)					
280	a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um ELT automático.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Os helicópteros das classes de desempenho 1 ou 2 utilizados nas operações no mar em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro devem estar equipados com um ELT de ativação automática [ELT(AD)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c) Os ELT de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Voos sobre a água</b>					
290	Os helicópteros devem estar equipados com um colete salva-vidas para cada pessoa a bordo ou com um equipamento de flutuação equivalente para cada criança a bordo com menos de dois anos de idade, arrumados numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destinam, quando operados.				
	a) 1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância de auto-rotação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3) Nas classes de desempenho 2 ou 3, em caso de decolagem ou aterragem em aeródromos ou locais de operação com trajetória de decolagem ou de aproximação sobre a água.				
b) Os coletes salva-vidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
295	<b>Fatos de sobrevivência para a tripulação - Cada membro da tripulação deve usar um fato de sobrevivência em caso de operações.</b>				
300	a) Nas classes de desempenho 1 ou 2, em voos sobre a água em apoio a operações no mar a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, quando os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo ou quando o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência estimado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Na classe de desempenho 3, em voos sobre a água realizados para além da distância de auto-rotação ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, quando os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Barcos salva-vidas, ELT de sobrevivência e equipamento de sobrevivência para voos prolongados sobre a água</b>				
<b>Os helicópteros que realizam operações</b>					
a)	Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, devem estar equipados com				

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------



	1)	No caso dos helicópteros que transportam menos de 12 pessoas, no mínimo um barco salvavidas com capacidade não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, acondicionado de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2)	No caso dos helicópteros que transportam mais de 11 pessoas, no mínimo dois barcos salvavidas, acondicionados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência e que, no conjunto, disponham de lotação suficiente para transportar todas as pessoas a bordo. Em caso de perda de um dos barcos, os barcos remanescentes devem ter capacidade de sobrecarga suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3)	Pelo menos um ELT de sobrevivência [ELT(S)] para cada barco salvavidas obrigatório e					
	4)	Equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência conforme apropriado para o voo a realizar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Equipamento de sobrevivência</b>							
305	Os helicópteros que realizam operações sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento são especialmente difíceis de executar devem estar equipados com o seguinte:						
	a)	Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Pelo menos um ELT(S) e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	Equipamento suplementar de sobrevivência para a rota programada tendo em conta o número de pessoas a bordo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Requisitos adicionais para os helicópteros que efetuam operações no mar em ambiente marítimo hostil</b>							
310	Os helicópteros utilizados em operações no mar em ambiente marítimo hostil, a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo a velocidade normal de cruzeiro, devem cumprir os seguintes requisitos:						
	a)	Quando o boletim ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar durante o voo será inferior a 10 °C positivos, quando o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado ou quando estiver planeado efetuar um voo noturno, todas as pessoas a bordo devem usar um fato de sobrevivência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	Todos os barcos salvavidas transportados de acordo com a secção CAT IDE H 300 devem estar acondicionados de modo a poderem ser usados em condições marítimas nas quais as características de amarração, flutuação e equilíbrio do helicóptero foram avaliadas para fins de cumprimento dos requisitos de amarração necessários a certificação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c)	O helicóptero deve estar equipado com um sistema de iluminação de emergência com alimentação autónoma que sirva como fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d)	Todas as saídas de emergência, incluindo as saídas de emergência da tripulação e os respetivos meios de abertura, devem estar claramente sinalizados para orientar os ocupantes que as usam a luz do dia ou na escuridão. Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível quando o helicóptero estiver virado e a cabina submersa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	e)	Todas as portas não ejetáveis que estejam designadas como saídas de emergência de amargem devem ter um dispositivo para as manter abertas de forma a não interferir com a evacuação dos ocupantes em todas as condições de mar até ao máximo exigido para a avaliação das características de amargem e flutuação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	f)	Todas as portas, janelas ou outras aberturas do compartimento de passageiros autorizadas para fins de evacuação submarina devem estar equipadas de forma a poderem ser utilizadas em situações de emergência.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	g)	Os coletes salvavidas devem ser permanentemente usados, exceto se o passageiro ou tripulante usar um fato de sobrevivência integrado que preenche os requisitos combinados do fato de sobrevivência e do colete salvavidas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Todos os helicópteros em voos sobre a água – amargem</b>							
	a)	Os helicópteros devem ser concebidos para amargar ou estar certificados para amargem de acordo com o código de aeronavegabilidade pertinente, quando operados na classe de desempenho 1 ou 2 em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
320	1)	Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água, em ambiente não hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	2)	Na classe de desempenho 2, se a decolagem e a aterragem tiverem lugar sobre a água, exceto no caso das operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS), quando, para minimizar a exposição, a aterragem ou decolagem num local de operação HEMS situado num ambiente congestionado é efetuada sobre a água.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3)	Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>325 Auscultadores</b>							
	a)	Sempre que seja necessário um sistema de radiocomunicações e ou de radionavegação, os helicópteros devem estar equipados com auscultadores com microfone regulável ou equivalente e um botão de transmissão nos comandos de cada piloto e ou membro da tripulação no posto que lhe foi atribuído.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Equipamento de radiocomunicações</b>							
330	a)	Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de radiocomunicações conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b)	O equipamento de radiocomunicações deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Painel de seleção áudio</b>							
335		Os helicópteros que realizam operações IFR devem estar equipados com um painel de seleção áudio acessível a partir de cada um dos postos da tripulação de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

	<b>Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno</b>					
340	Os helicópteros que realizam operações VFR em rotas que podem ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor do equipamento de radiocomunicações necessário em condições normais de propagação das ondas de rádio, para					
	a) Comunicar com as estações em terra adequadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b) Comunicar com as estações ATC adequadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado dentro do qual se pretendam efetuar os voos, e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	c) Receber informação meteorológica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<b>Equipamento de comunicação e de navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno.</b>					
345	a) Os helicópteros que realizam operações IFR ou VFR em rotas que não podem ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor de equipamento de radiocomunicações e de navegação em conformidade com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	b) O equipamento de radiocomunicações deve incluir no mínimo dois sistemas independentes de radiocomunicações, necessários em condições normais de operação para comunicar com as estações em terra adequadas, a partir de qualquer ponto da rota, incluindo os desvios.					
	c) Os helicópteros devem dispor de equipamento de navegação suficiente para assegurar que, em caso de falha de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o equipamento restante permite uma navegação segura em conformidade com o plano de voo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	d) Os helicópteros que realizam voos em que esteja previsto efetuar uma aterragem IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de fornecer orientação até um ponto que permita uma aterragem visual em cada um dos aeródromos onde se preveja aterrar em IMC e em qualquer aeródromo alternativo designado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<b>Transponder</b>					
350	Os helicópteros devem estar equipados com um transponder de radar secundário de vigilância (SSR) que indique a altitude de pressão e qualquer outra capacidade de transponder SSR necessária para a rota do voo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Declaro que a aeronave em causa obedece aos requisitos Subparte D, CAT.IDE. H, com exceção exceção dos n<sup>os</sup>.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Responsável da Qualidade	Assinatura
--------------------------	------------

## Instruções de preenchimento dos formulários para declaração de conformidade CAT.IDE.A e CAT.IDE.H Subparte D

Os formulários apresentados devem ser considerados como exemplos da informação mínima que terá de ser prestada ao INAC. Qualquer Operador, se assim o entender, pode sempre complementar a sua declaração com informação adicional relevante (ex. o enunciado dos requisitos).

CAMPO	INSTRUÇÃO
Aplicabilidade	Devem ser assinalados os campos S ou N, consoante o requisito seja ou não aplicável à aeronave
Situação	Sempre que um requisito é aplicável à aeronave, deve ser assinalado se esta cumpre efectivamente o mesmo
Forma de cumprimento	Deve ser claramente evidenciado qual o método e a forma de cumprimento de cada requisito. Para este efeito, devem ser indicados quais os documentos que evidenciam o cumprimento. No caso do fabricante já ter elaborado um relatório de conformidade com o CAT.IDE.A ou CAT.IDE.H, é aceitável que se efectue referência a esse relatório e se anexe o mesmo a esta declaração. Independentemente da forma como é evidenciado o cumprimento deverá ser sempre referido o número do ETSO/TSO pertinente. <b>NOTA:</b> O não preenchimento deste campo pode implicar a recusa desta declaração e, conseqüentemente, a não-aceitação da aeronave na categoria de Transporte Público.
Observações	Devem ser indicadas todas as observações pertinentes, como por exemplo, a justificação do Operador para o não cumprimento de requisitos, com base em motivos operacionais.