



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 6\$90

Toda a correspondência, quer oficial quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano	240\$	Semestre 130\$
A 1.ª série . . .	"	90\$	" 48\$
A 2.ª série . . .	"	80\$	" 43\$
A 3.ª série . . .	"	80\$	" 43\$

Avulso: Número de duas páginas 430;
de mais de duas páginas 430 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUMÁRIO

Presidência do Ministério:

Decreto n.º 20:062 — Aprova o regulamento de navegação aérea.

Ministério do Interior:

Decreto n.º 20:063 — Manda que continue em vigor no actual ano económico o decreto n.º 17:831, que determina que as câmaras municipais dos concelhos onde se verifique a necessidade de ampliar, construir ou melhorar cemitérios possam recorrer ao lançamento de um imposto na freguesia ou freguesias a cuja área pertençam êsses cemitérios.

Ministério da Marinha:

Portaria n.º 7:146 — Determina que o cargo de economo do serviço radiotelegráfico da armada se considere descrito na alínea m) da tabela anexa ao decreto n.º 9:820.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Declaração relativa à constituição da Comissão Permanente de Conciliação, prevista no Tratado de conciliação, regulamento judicial e arbitragem, concluído em 17 de Outubro de 1928 entre Portugal e a Suíça.

Decreto n.º 20:064 — Cria um consulado de 4.ª classe em Martinica, Antilhas francesas.

Ministério da Instrução Pública:

Decreto n.º 20:065 — Regula a concessão de isenções de propinas e de bolsas de estudo.

Decreto n.º 20:066 — Fixa em 150\$ a importância do selo a cobrar pelos diplomas de professores de educação física.

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário do Governo* n.º 159, de 11 de Julho de 1931, inserindo o seguinte diploma:

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Notas trocadas entre o Sr. comandante Fernando Augusto Branco, Ministro dos Negócios Estrangeiros, e o Sr. Alfred Horstmann, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Alemanha, em Lisboa, relativas à execução da sentença arbitral de Lausanne de 30 de Junho de 1930 fixando a indemnização a pagar pela Alemanha a Portugal, em virtude do § 4 do anexo aos artigos 297-298 do Tratado de Versailles.

PRESIDÊNCIA DO MINISTÉRIO

Conselho Nacional do Ar

Decreto n.º 20:062

Considerando que a navegação aérea tem assumido nos últimos anos uma importância considerável na vida dos povos civilizados e que por isso o exercício dessa actividade nos seus vários aspectos carece de ser devidamente regulamentada, de modo a promover a segurança da navegação e a garantir a mais perfeita realização dos seus fins;

Considerando que carece acautelar devidamente os direitos da nossa soberania aérea;

Considerando que cumpre a Portugal, como nação signatária da Convenção Internacional de Navegação Aérea, de 13 de Outubro de 1919, dar execução aos preceitos acordados nessa Convenção;

Considerando finalmente a necessidade urgente de regulamentar as disposições do decreto n.º 13:357, de 27 de Abril de 1927, conforme no mesmo é especificado;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento de navegação aérea anexo a este decreto.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 25 de Outubro de 1930.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *António Lopes Mateus* — *Luís Maria Lopes da Fonseca* — *António de Oliveira Salazar* — *João Namorado de Aguiar* — *Luís António de Magalhães Correia* — *Fernando Augusto Branco* — *João Antunes Guimarães* — *Eduardo Augusto Marques* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Henrique Linhares de Lima*.

Regulamento de navegação aérea

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º O termo «aeronave» designa qualquer aparelho que possa estar ou navegar no ar, considerando-se como tal os balões cativos ou livres, papagaios, dirigíveis, aviões e hidroaviões.

Os termos «aeronave mais leve que o ar» ou «aeróstato» compreendem os balões cativos ou livres e os dirigíveis.

O termo «balão» designa toda a aeronave, quer cativa, quer livre, que empregue um gás mais leve que o ar para se sustentar na atmosfera e que não possua meios próprios de propulsão:

O termo «dirigível» designa toda a aeronave que empregue um gás mais leve que o ar para se sustentar na atmosfera e que possua meios próprios de propulsão.

Os termos «aeronave mais pesada que o ar» ou «aeródino» designam todos os aviões, hidroaviões (de flutuadores ou de casco), giroplanos, helicópteros, ornitópteros, planadores ou papagaios, ou qualquer outra aeronave mais pesada que o ar, quer possua ou não meios próprios de propulsão.

Classificação geral das aeronaves

Aeronave	{	Mais leve que o ar — Aeróstato	{	Dirigível	{	Rígido.
				Balão livre.		Semi-rígido.
				Balão cativo.		Flexível.
		Mais pesada que o ar — Aeródino	{	Avião ou aeroplano	{	Avião terrestre.
						{ De casco.
						{ De flutuadores.
						{ De casco.
						{ De flutuadores.
				Giroplano.		
				Helicóptero.		
				Ornitóptero.		
				Planoador.		
				Papagaio.		

Art. 2.º Em toda e qualquer aeronave afecta ao transporte de pessoas deve comunicar-se aos passageiros a identidade do comandante. Este tem sobre a tripulação e demais pessoas a bordo, na parte applicável, os poderes disciplinares conferidos aos comandantes dos navios mercantes.

Art. 3.º Não poderá ser tomado qualquer procedimento contra as aeronaves destinadas ou autorizadas pelo Estado a fazer o serviço postal a não ser no fim da viagem.

§ único. Se excepcionalmente e por conveniência superior do Estado se reconhecer a necessidade de proceder contra uma aeronave que transporte correio, no decurso da viagem, deverá a autoridade competente comunicar imediatamente o facto à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e à Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Art. 4.º As aeronaves, seja qual fôr o seu tipo, dividem-se em aeronaves do Estado e aeronaves particulares.

a) São consideradas aeronaves do Estado as aeronaves militares e todas as que forem exclusivamente empregadas em serviços do Estado, tais como alfândega, polícia e fiscalização;

b) Toda a aeronave comandada por um militar, para esse fim nomeado pelo Estado, é considerada como aeronave militar.

§ único. Poderão ser declaradas aeronaves do Estado, somente para os efeitos do presente regulamento, por resolução do Governo, ouvido o Conselho Nacional do Ar, as aeronaves que desempenhem serviços por conta do Estado, não devendo nesse caso ser-lhes exigido o pagamento das taxas regulamentares, tudo sem prejuízo de qualquer acôrdo do Estado em contrário.

Art. 5.º O exercício da navegação aérea sobre todo o território nacional, continente da República, ilhas adjacentes e colónias está dependente da autorização do Estado, de harmonia com o disposto na legislação portuguesa e nas convenções e acordos internacionais em vigor sobre navegação aérea, e será sujeito à fiscalização da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e dos serviços de polícia, sanitários, aduaneiros e postais.

§ único. A doutrina do presente artigo não se applica às aeronaves militares sujeitas às Direcções de Aeronáutica Militar ou Naval.

Art. 6.º Nenhuma aeronave militar estrangeira poderá voar sobre o território nacional, continente, ilhas adjacentes e colónias, sem prévia autorização especial, que será solicitada por via diplomática. Estas aeronaves poderão efectuar a descida em qualquer ponto previamente determinado pelos Ministérios da Guerra, Marinha ou Colónias.

CAPÍTULO II

Aeródromos e aeroportos

Art. 7.º Entende-se por «aeródromo» toda a superfície terrestre ou aquática disposta para a partida e chegada de aeronaves.

a) Por «aeródromo de recurso» entende-se todo o local utilizável, em caso de necessidade, para a partida e chegada de aeronaves;

b) Entende-se por «aeroporto» todo o aeródromo que disponha das instalações e serviços necessários à navegação aérea e ao desembarço aduaneiro de mercadorias e passageiros.

Art. 8.º Os aeroportos abertos ao tráfego aéreo civil poderão ser utilizados por todas as aeronaves nacionais. As aeronaves estrangeiras para os poderem utilizar deverão satisfazer às seguintes condições:

a) Estar matriculadas num Estado com que tenha sido estipulado acôrdo aeronáutico;

b) Navegar nas condições e segundo as regras estabelecidas nos acordos internacionais, obedecendo a todas as leis e regulamentos em vigor em Portugal.

§ 1.º Os aviões que, dentro do território nacional e sem carácter de linha regular comercial de navegação aérea, transportem passageiros poderão aterrar fora dos aeródromos ou aeroportos abertos ao serviço público, desde que tenham para esse fim obtido a respectiva autorização da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

§ 2.º Poderão ser concedidas autorizações especiais e temporárias para serem utilizados os aeroportos portugueses por aeronaves matriculadas em Estados que não tenham estabelecido acôrdo aeronáutico com Portugal.

Art. 9.º Os aeródromos destinados ao serviço público poderão ser construídos pelo Estado ou por quaisquer entidades por aquele expressamente autorizadas.

§ único. Serão consideradas de utilidade pública as expropriações que sejam necessárias para a instalação dos aeródromos a que se refere este artigo.

Art. 10.º Os projectos de construção dos aeródromos para serviço público serão enviados ao Conselho Nacional do Ar, que os submeterá à apreciação das estações competentes, especialmente à Administração Geral dos Correios e Telégrafos e à Direcção Geral das Alfândegas, pelo que respeita à instalação dos respectivos serviços, antes de sobre eles se pronunciar definitivamente.

Art. 11.º A regulamentação do funcionamento dos aeródromos para serviço público é atribuição exclusiva do Estado por intermédio do Conselho Nacional do Ar.

Art. 12.º Todo o particular que pretender instalar um aeródromo para uso próprio deverá previamente solicitar autorização ao Conselho Nacional do Ar, enviando o respectivo projecto e sujeitando-se à fiscalização oficial e a consentir a aterragem e partida, bem como a prestar assistência gratuita a todas as aeronaves do Estado.

Art. 13.º Todas as entidades que desejarem instalar um aeródromo nas condições dos artigos anteriores deverão apresentar, juntamente com o pedido, uma carta topográfica na escala de 1/100:000 indicando o local da instalação, uma planta na escala de 1/5:000 com indicação de todos os trabalhos e construções a efectuar, respectivos projectos e memória descritiva.

Art. 14.º Todo o aeroporto aberto ao tráfego deve:

- a) Estar sempre em condições de perfeito funcionamento;
- b) Estar munido do dispositivo necessário para efectuar a compensação das bússolas;
- c) Ter um serviço de saúde permanente para pronto socorro;
- d) Ter devidamente montados os serviços aduaneiros.

Art. 15.º Em cada aeroporto para serviço público haverá um director, que será um piloto aviador proposto pelo Conselho Nacional do Ar e nomeado pelo Estado, o qual será responsável por todo o serviço e transgressões que ocorrerem, sempre que se verificar que, por sua negligência, não forem cumpridas todas as disposições regulamentares.

Art. 16.º Compete ao director de aeroporto:

- a) Dirigir todo o serviço de tráfego e fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos para a navegação aérea, comunicando superiormente todas as infracções;
- b) Superintender na organização das estatísticas, contabilidade e toda a escrituração do aeroporto;
- c) Dirigir e fiscalizar a liquidação e cobrança das taxas estabelecidas por lei;
- d) Visar os livros de bordo das aeronaves à partida e à chegada;

e) Inspeccionar normalmente as aeronaves no que diz respeito ao seu estado de conservação e segurança, dando conhecimento à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar de todas as avarias, reparações, modificações ou acidentes que as aeronaves tenham sofrido e pedindo as vistorias extraordinárias que julgar necessárias;

f) Prestar todo o auxílio às aeronaves, tripulantes e passageiros, em caso de acidente ou aterragem forçada, dentro dos recursos e zona que lhe forem atribuídos;

g) Fiscalizar o serviço de reabastecimento de combustíveis e lubrificantes;

h) Enviar mensalmente à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar o mapa do movimento no aeroporto, que será elaborado conforme os modelos I e I-A anexos;

i) Desempenhar os demais serviços que lhe forem cometidos pelo Conselho Nacional do Ar por intermédio da sua Secretaria Técnica.

Art. 17.º Toda a aeronave que chegue a um aeroporto deve:

a) Dirigir-se imediatamente pelos seus próprios meios para o local que lhe for indicado para a visita, saída de passageiros e descarga de mercadorias e correio;

b) Cumprir rigorosamente todas as disposições deste regulamento;

c) Cumprir as instruções que lhe forem dadas pelo pessoal do aeroporto.

Art. 18.º Nenhuma aeronave poderá partir de um aeroporto sem para isso ter recebido autorização do respectivo director ou seu delegado, que previamente lhe mandará passar a respectiva visita.

As aeronaves ao apresentarem-se para a visita deverão ter tudo em ordem para a partida.

Depois de feita a visita não poderá ser posta a bordo mais carga, seja de que natureza for.

§ único. Toda a aeronave que fizer transportes postais não poderá partir sem estar munida do passe do correio.

Art. 19.º As aeronaves particulares pagarão as remunerações devidas pelos serviços que lhes forem prestados, sendo especificadamente estabelecidas taxas, em escudos ouro, para:

- a) Aterragem ou amaragem diurna;
- b) Aterragem ou amaragem nocturna;
- c) Partida diurna;
- d) Partida nocturna;

e) Recolha em hangar;

f) Permanência ao ar livre.

§ 1.º As aeronaves do Estado e as pertencentes a instituições humanitárias legalmente reconhecidas serão isentas do pagamento de taxas.

§ 2.º Poderá ser estabelecida redução nas taxas quando se tratar de aeronaves pertencentes a particulares e exclusivamente destinadas a simples recreio ou propriedade de escolas de aviação legalmente autorizadas.

Art. 20.º A tabela das taxas a que se refere o artigo anterior será afixada em todos os aeródromos.

Art. 21.º A taxa de aterragem ou amaragem será satisfeita no prazo de vinte e quatro horas depois da chegada.

A taxa de partida será satisfeita antes da partida.

Art. 22.º Quando se trate de serviços regulares o pagamento poderá ser feito mensalmente, mediante prévia caução ou fiança idónea prestada perante a Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 23.º Ficará isenta de pagamento de taxa de aterragem ou amaragem a aeronave que, tendo partido de um aeródromo, se vir forçada a regressar ao ponto de partida no prazo de trinta minutos.

Ficará igualmente isenta de pagamento de uma nova taxa de partida se voltar a efectuar a partida dentro do prazo de três horas depois do regresso forçado ao aeródromo.

Art. 24.º A aeronave que efectuar a partida diurna no mesmo dia em que tiver chegado terá a taxa de partida reduzida à metade.

Art. 25.º O pagamento das taxas dá direito ao auxílio necessário para a manobra das aeronaves no aeródromo, ao auxílio para o reabastecimento, a trabalho de mecânico não superior a trinta minutos e a iluminação no hangar em que recolher.

Dentro das possibilidades poderão ser feitas outras reparações que as aeronaves necessitem, mediante pagamento do seu importe.

Art. 26.º Para efeitos de pagamento de taxas de recolha e permanência, os dias serão contados de meia noite a meia noite; as fracções serão computadas em dias inteiros quando excedam seis horas, não sendo levadas em conta quando inferiores.

Art. 27.º A guarda da aeronave que permaneça ou seja recolhida nos aeródromos ficará sempre a cargo do seu proprietário ou comandante.

O Estado não assume responsabilidade alguma sobre todo e qualquer dano que as aeronaves possam sofrer.

Igualmente nenhuma responsabilidade assume o Estado nos trabalhos que o seu próprio pessoal execute nas aeronaves por conta do seu proprietário ou comandante.

O proprietário da aeronave assume completa e inteira responsabilidade perante o Estado de todos os prejuízos que este sofra provenientes dos serviços prestados à aeronave.

Art. 28.º Todos os passageiros que, transitando pela via aérea, vão para o estrangeiro ou de lá regressem deverão estar munidos dos documentos necessários para passar a fronteira.

§ único. Logo após a chegada da aeronave é obrigatória a apresentação à alfândega:

- a) De uma lista dos passageiros com destino ao País;
- b) De uma lista dos passageiros em trânsito;
- c) De uma lista dos tripulantes.

Art. 29.º Toda a aeronave que procedente do estrangeiro voar sobre o território nacional e nêle pretenda descer só o poderá fazer em aeroporto para esse fim designado pelo Conselho Nacional do Ar, salvo o disposto no artigo 6.º

§ 1.º Quando uma aeronave transite entre dois pontos do território nacional sujeitos a regime fiscal diferente,

só poderá descer em aeroporto que previamente tenha sido indicado pelo Conselho Nacional do Ar.

§ 2.º A lista destes aeroportos será comunicada à Comissão Internacional de Navegação Aérea, nos termos dos acordos internacionais.

Art. 30.º Toda a aeronave, conduzindo carga, que chegue a território português, continental, insular ou colonial, deverá estar munida de manifestos, conforme o modelo II anexo a este diploma, e dos quais constará:

a) A marca de nacionalidade e matrícula da aeronave, bem como outras indicações necessárias à sua identificação, segundo o disposto neste regulamento;

b) Nome, apelido, domicílio e nacionalidade do comandante e número do seu diploma;

c) Local de proveniência;

d) Indicação da carga: quantidade e qualidade dos volumes, suas marcas, natureza, peso, proveniência e destino;

e) Documentos de origem que acompanhem as mercadorias, quando se destinem a qualquer ponto do País.

Art. 31.º Os manifestos de que trata o artigo anterior deverão ser processados em número correspondente a cada um dos locais da procedência das mercadorias destinadas a um mesmo ponto do território português onde a aeronave descer para efectuar as suas operações de descarga e mais um respeitante a toda a carga que tiver a seu bordo e se não destine a esse local onde desceu.

Art. 32.º Toda a aeronave que largue de qualquer ponto do território nacional com destino a outro ponto desse mesmo território ou para o estrangeiro deverá fazer-se acompanhar de um manifesto para cada ponto de destino, referente à carga recebida no local da partida.

Art. 33.º Os manifestos serão escritos a tinta, sem emendas ou rasuras, e assinados pelo comandante da aeronave logo a seguir à última inscrição que neles tenha sido lançada, não sendo obrigatória a inscrição de volumes de mão dos passageiros.

§ 1.º Um duplicado de cada um dos manifestos de que tratam os artigos 30.º, 31.º e 32.º será apresentado nas alfândegas à chegada ou à partida, conforme o caso, devendo o da carga para o País, quando redigido em idioma estrangeiro, ser traduzido para português no prazo de seis horas a partir da chegada e entregue na alfândega.

§ 2.º Deverá também ser apresentada na alfândega, por ocasião da chegada, uma lista dos mantimentos e sobressalentes de bordo.

Art. 34.º Todas as mercadorias transportadas em aeronaves com destino a território português deverão ser acompanhadas de uma declaração para a alfândega para cada grupo de mercadorias de um mesmo expedidor para um mesmo receptor, passada conforme o modelo III, devidamente assinada pelo expedidor e da qual deverá constar:

Local de partida e destino, quantidade, qualidade de volumes e respectivas marcas, especificação do conteúdo de cada volume, valor, pesos bruto e líquido e bem assim a origem das mercadorias.

§ único. O duplicado desta declaração, igualmente preenchido e assinado pelo expedidor, servirá de documento bastante para despacho, substituindo os conhecimentos de cargação marítima e a carta de porte de caminho de ferro.

Art. 35.º Os funcionários da alfândega, do correio, da policia de emigração encarregados da fiscalização e, de uma maneira geral, todos os agentes de autoridade, quando em serviço, terão entrada livre nos locais destinados à partida e chegada de aeronaves, sujeitando-se sempre porém às determinações do director do respectivo aeroporto.

§ único. As autoridades aduaneiras têm o direito de visitar todas as aeronaves e verificar se os documentos

aduanheiros que lhes digam respeito se encontram na devida ordem.

Art. 36.º No caso de aterragem forçada fora dos aeroportos não poderão ser retiradas quaisquer mercadorias sem a presença das autoridades aduaneiras, devendo o comandante da aeronave participar imediatamente essa ocorrência às referidas autoridades existentes num perímetro de 5 quilómetros do local da aterragem e, não as havendo, fazê-lo pela via mais rápida às que existirem mais perto desse local. O comandante ou piloto fica responsável pelo cumprimento do que estatui este artigo.

§ 1.º No caso de não haver autoridade aduaneira num perímetro de 5 quilómetros em volta do local da aterragem, os passageiros e as suas bagagens de mão poderão seguir por outra via ao seu destino, ficando nesta hipótese obrigados a fazer a sua apresentação e das suas bagagens, logo que cheguem a esse destino, às competentes autoridades aduaneiras, sanitárias e policiaes.

§ 2.º Em idênticas circunstâncias as malas do correio poderão seguir imediatamente, por qualquer via, ao seu destino.

Art. 37.º Só nos aeroportos se poderá proceder ao despacho de importação ou exportação de mercadorias transportadas por aeronaves, sendo observadas as mesmas regras estabelecidas para as mercadorias importadas ou exportadas por terra ou por mar.

Art. 38.º A descarga das aeronaves deve efectuar-se nas vinte e quatro horas seguintes à sua chegada e, depois dessa data, só com prévia autorização da respectiva casa de despacho.

Art. 39.º As mercadorias sujeitas ao regime geral da importação, depois de desalfandegadas, poderão ser transportadas, pela mesma ou outra aeronave, a outros pontos do mesmo território fiscal português, nas mesmas condições e sujeitas às mesmas regras aplicáveis à cabotagem.

Art. 40.º As mercadorias transportadas por aeronaves gozarão dos benefícios das mercadorias em trânsito sempre que se cumpram as prescrições estabelecidas para este regime.

Art. 41.º Toda a aeronave portuguesa empregada na navegação internacional cumprirá rigorosamente todas as disposições alfandegárias vigentes nos países que visitar. No caso de infracção, que seja notificada, poderá ser temporariamente suspensa a circulação da aeronave, para o que lhe será retirado o certificado de matrícula, independentemente das penalidades que possa sofrer no país onde cometeu a infracção.

CAPÍTULO III

Identificação e documentação das aeronaves nacionais

1) Marcas de identificação obrigatórias para as aeronaves nacionais

Art. 42.º Toda a aeronave, excepção feita das aeronaves militares, deve ter uma marca de nacionalidade.

A marca para as aeronaves matriculadas no continente da República e ilhas adjacentes será CS.

Para as aeronaves matriculadas nas colónias será CR. Deve igualmente ter uma marca de matrícula; esta será diferente para todas as aeronaves e representada por um grupo de três letras maiúsculas.

Para formar as marcas de matrícula empregam-se todas as letras do alfabeto, não utilizando letras com acento.

Exceptuam-se as combinações que possam confundir-se com o sinal de perigo SOS ou com outros sinais da mesma natureza, como XXX, sinal de urgência, PAN, sinal de urgência no serviço radioaéreo, e TTT, sinal de segurança, bem como as combinações com a letra W como segunda letra.

O grupo completo de cinco letras será empregado como sinal de chamamento da aeronave sempre que esta tiver que emitir ou receber sinais radiotelegráficos ou de qualquer outro meio de comunicação, excepto sinais ópticos quando não se empregue o código Morse.

Em radiotelegrafia o indicativo de chamada feita pelas aeronaves deve ser precedido do nome do proprietário (companhia ou particular).

Depois de se ter estabelecido a comunicação por meio do indicativo de chamada de cinco letras a aeronave pode empregar o indicativo abreviado constituído:

a) Em radiotelegrafia pelas primeiras e últimas letras do indicativo completo de cinco letras;

b) Em radiotelegrafia pelo nome todo, ou parte, do proprietário da aeronave (companhia ou particular), seguido das duas últimas letras da marca de matrícula.

No caso de comunicações por sinais ópticos quando se não utiliza o código Morse empregam-se os processos habituais.

Art. 43.º As marcas de nacionalidade e de matrícula serão dispostas do seguinte modo:

a) Aviões — As marcas serão estampadas:

Na face inferior dos planos inferiores e na face superior dos planos superiores, com o alto das letras voltado para o bordo de ataque. Também serão estampadas de cada lado do corpo da fuselagem, entre as asas e os planos da cauda.

Quando o aparelho não tenha fuselagem as marcas serão estampadas na barquinha que a substituir.

b) Dirigíveis e balões:

Nos dirigíveis, as marcas serão colocadas na proximidade da secção máxima e repetidas em cada um dos lados e em cima, senão esta última marcação colocada a igual distância das laterais.

Nos balões, as marcas estampam-se duas vezes sobre o círculo máximo horizontal e nos dois extremos dum mesmo diâmetro, nos balões esféricos, e no caso dos balões não esféricos são dispostas na vizinhança da secção máxima dos dois lados imediatamente por cima dos pontos de ligação dos cabos de suspensão da barquinha.

Nos dirigíveis, como nos balões, as marcas colocadas nos lados devem ser visíveis tanto dos lados como do solo.

Art. 44.º As dimensões das marcas de nacionalidade e matrícula serão as seguintes:

a) Aviões:

A altura das marcas nos planos das asas será de quatro quintos da respectiva largura.

Na fuselagem ou na barquinha a altura destas marcas será quatro quintos da maior altura da parte mais estreita da fuselagem ou da barquinha em que as marcas são estampadas.

b) Dirigíveis e balões:

Para os dirigíveis a altura das marcas não deve ser menor do que um doze avos da circunferência transversal máxima do dirigível.

Para os balões a altura das mesmas marcas será pelo menos igual a um quinze avos da circunferência horizontal máxima de um balão esférico e no caso de um balão não esférico pelo menos igual a um doze avos da circunferência na secção máxima.

c) Em qualquer aeronave a altura das marcas de nacionalidade e de matrícula pode não ir além de 2^m,5.

Art. 45.º Tanto quanto a construção da aeronave o permita a largura dos caracteres será igual a dois terços da altura, a grossura do traço igual ao sexto da mesma altura. As letras serão de tipo ordinário, pleno, e todas

do mesmo tipo e dimensões; entre uma e outra deve deixar-se um espaço igual a metade da largura de uma letra.

Para serem bem visíveis, as marcas terão uma cor que se destaque bem da do fundo.

Quando as marcas de nacionalidade e de matrícula apareçam conjuntamente, devem estar separadas por um traço de um comprimento igual à largura de uma letra.

Art. 46.º As marcas de nacionalidade e de matrícula serão situadas o melhor possível, segundo as formas da aeronave. Estas marcas devem conservar-se constantemente limpas e sempre bem visíveis.

2) Certificados de matrícula e de navegabilidade

Art. 47.º Nenhuma aeronave portuguesa poderá voar sobre o território nacional ou suas águas territoriais sem estar devidamente matriculada no registo aeronáutico nacional, levar as marcas de nacionalidade e matrícula e estar na posse de um certificado de navegabilidade em dia, o qual levará sempre a bordo.

Art. 48.º O certificado de matrícula é o documento oficial que prova a inscrição da aeronave no registo aeronáutico nacional, determina a sua identidade e permite a sua admissão à circulação aérea.

§ 1.º O certificado de matrícula será passado conforme o modelo IV anexo e dele constarão:

As marcas de nacionalidade e de matrícula, número do certificado e data da matrícula, aeródromo habitual da aeronave, tipo, fim a que se destina, descrição sumária da aeronave, nome e domicílio do construtor, número ou qualquer outra marca de identidade dada pelo construtor e nome e domicílio do proprietário.

§ 2.º Os pedidos para a matrícula da aeronave apresentados por pessoas ou entidades jurídicas de nacionalidade portuguesa serão dirigidos à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e compreenderão os seguintes dados:

a) Tipo de construção, nome e domicílio do construtor, ano e número de fabricação, características da aeronave e provas de recepção;

b) Tipo e potência dos motores, nome e domicílio do fabricante, ano, série e número de fabricação;

c) História da aeronave e serviços prestados;

d) Aeródromo base;

e) Lugares do passageiro, peso, carga útil, carga de combustível e óleo;

f) Proprietário ou firma e domicílio;

g) Fim a que se destina.

§ 3.º Os pedidos acima mencionados deverão ser sempre acompanhados dos seguintes documentos:

a) Documento comprovativo de nacionalidade portuguesa do seu proprietário ou pública-forma da escritura de constituição se se tratar de uma sociedade;

b) Facturas ou contratos de compra da aeronave;

c) Caducidade da sua matrícula de origem, se a aeronave for estrangeira;

d) Certificados de provas assinados pelo construtor e comprador, e, no caso de a aeronave ser de construção estrangeira e ter já prestado serviços, os livros de bordo correspondentes;

e) Fotografia da aeronave, vista de lado, no formato 9×12. Os documentos de que tratam as alíneas b) e d) serão restituídos ao proprietário da aeronave depois de feita a matrícula.

Art. 49.º Toda a aeronave deverá trazer, fixada de modo bem visível na barquinha ou na fuselagem, uma chapa de metal em que se lerão o nome por inteiro e domicílio do proprietário, bem como as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave.

Art. 50.º Cessa a validade do certificado de matrícula sempre que se dêem os seguintes casos:

a) Destruição da aeronave;

b) Deslocação definitiva da aeronave para o estrangeiro;

c) Mudança de nacionalidade do proprietário da aeronave.

§ único. Sempre que se dê qualquer destes casos, o portador do certificado de matrícula deverá comunicá-lo, no prazo de oito dias, à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 51.º As taxas a cobrar anualmente pela matrícula de aeronaves serão estabelecidas em diploma especial.

Art. 52.º O certificado de navegabilidade é o documento que atesta que a aeronave satisfaz favoravelmente às provas e exames técnicos prescritos para a navegação.

Art. 53.º Para os efeitos das condições a que devem satisfazer as aeronaves, para concessão de certificados de navegabilidade, são estabelecidas as seguintes categorias:

a) Aeronaves de tipo novo ou derivadas de tipos já em uso por meio de transformação ou modificação;

b) Aeronaves de tipo já aprovado pelos técnicos oficiais;

c) Aeronaves construídas em oficinas do Estado;

d) Aeronaves construídas no estrangeiro.

Art. 54.º As aeronaves de que trata a alínea a) a concessão do certificado de navegabilidade é subordinada às seguintes condições:

a) Exame do projecto;

b) Faculdade de submeter a aeronave e suas partes componentes a provas estáticas, de elasticidade e rotação;

c) Execução de uma série de provas em voo;

d) Execução de provas prescritas para motores e hélices.

Art. 55.º As aeronaves de que trata a alínea b) a concessão do certificado de navegabilidade é subordinada às seguintes condições:

a) Fiscalização nos materiais empregados;

b) Provas em voo e provas dos motores.

Art. 56.º As aeronaves construídas em oficinas do Estado será passado o certificado de navegabilidade em face do relatório dos técnicos oficiais que fiscalizem a fabricação e assistam às provas.

Art. 57.º As aeronaves de que trata a alínea d) a concessão do certificado de navegabilidade será feita ou nas condições das aeronaves citadas nas alíneas a) e b) ou então em face do certificado que lhes tiver sido passado no país onde foram construídas.

Ficam a cargo da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar as condições a estabelecer.

Art. 58.º Todo o construtor de aeronaves é obrigado a comunicar imediatamente à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar:

a) O início de construção das aeronaves;

b) As reparações ou modificações que porventura faça em aeronaves civis ou comerciais.

Art. 59.º As aeronaves deverão estar providas dos seguintes instrumentos necessários à segurança de navegação:

Altímetro, instrumentos para voo sem visibilidade, manómetros de óleo, indicadores de consumo de gasolina, indicador de velocidade, bússola e manómetro de pressão de gás e ar nos dirigíveis.

Deverão também levar uma caixa de pensos para pronto socorro.

Art. 60.º As aeronaves, relativamente ao seu emprêgo, dividem-se em três categorias:

1.ª Categoria normal;

2.ª Categoria especial;

3.ª Categoria acrobática.

a) A 1.ª categoria compreende:

1.º Aeronaves de transporte público de passageiros;

2.º Aeronaves de transporte público de correio;

3.º Aeronaves de transporte público de mercadorias;

4.º Aeronaves de turismo;

5.º Aeronaves para trabalhos aéreos.

b) A 2.ª categoria compreende:

1.º Aeronaves unicamente para corridas ou campeonatos;

2.º Aeronaves para estudo ou ensaios.

c) A 3.ª categoria, ou acrobática, compreende as sete subdivisões da 1.ª e 2.ª categorias.

Art. 61.º O certificado de navegabilidade será passado conforme o regulamento adoptado pela Comissão Internacional de Navegação Aérea, em Maio de 1929, sobre as condições mínimas para a sua concessão e segundo o modelo V, anexo, e dele se farão constar:

O número do certificado, fotografia da aeronave vista de lado, nome, domicílio e nacionalidade do proprietário, nome do construtor, marcas de nacionalidade e matrícula, a descrição da aeronave, as condições a que fica obrigada e as precauções a tomar para segurança de navegação.

Art. 62.º Os pedidos para a concessão de certificados de navegabilidade serão dirigidos à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e serão acompanhados de:

a) Nome, filiação, idade e domicílio do proprietário da aeronave;

b) Nome do construtor, tipo da aeronave e número de fabricação;

c) Tipo do motor ou motores, potência, número de rotações, casa construtora e número de fabricação;

d) Tipo de hélice ou hélices e seu construtor;

e) Fim a que é destinada a aeronave;

f) Uma fotografia da aeronave, vista de lado, no formato 9 x 12;

g) Livros de bordo e indicação dos instrumentos e dispositivos existentes na aeronave.

Art. 63.º A Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar submeterá, sempre que assim o entender, as aeronaves para as quais tenha sido passado o certificado de navegabilidade às inspecções e verificações que julgue necessárias para efeitos de segurança.

Art. 64.º Os certificados de navegabilidade terão de ser revalidados, todos os seis meses, por uma nova inspecção que será passada à aeronave pelos técnicos designados pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 65.º O certificado de navegabilidade deixa de ser válido no caso de avaria da aeronave e só poderá ser novamente concedido depois de feita a reparação da aeronave e a mesma sujeita à inspecção e provas determinadas pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 66.º As taxas a cobrar pela concessão do certificado de navegabilidade e sua revalidação e pelas inspecções ou vistorias passadas às aeronaves particulares serão fixadas em diploma especial.

Art. 67.º Sempre que qualquer aeronave seja vendida e, por este facto, passe a sua propriedade a outra pessoa ou entidade, esta deverá solicitar, no prazo de quinze dias, que toda a documentação seja passada para o seu nome, devendo o pedido ser acompanhado do certificado de matrícula e do de navegabilidade anteriores.

Se a venda for feita para o estrangeiro deverá o vendedor comunicar o facto imediatamente à Secretaria

Técnica do Conselho Nacional do Ar e à Direcção Geral das Alfândegas.

Art. 68.º Trinta dias a partir da publicação deste regulamento caducam todas as autorizações de voo concedidas a aviões nacionais desde que não estejam regularmente matriculados e não tenham satisfeito o pagamento das respectivas taxas.

Art. 69.º Independentemente do que fica estatuído neste capítulo, toda a aeronave importada em território português, ou dele exportada, estará sujeita ao pagamento dos direitos de importação ou de exportação que forem devidos, sem prejuízo das concessões existentes.

Art. 70.º As aeronaves militares estrangeiras que devidamente autorizadas sobrevoem o território português, e nelle desçam, gozam das mesmas regalias fiscaes concedidas às embarcações de guerra.

Art. 71.º As aeronaves estrangeiras de turismo, como tais devidamente matriculadas, e que não fazendo operações comerciais venham ao território nacional, gozam das mesmas regalias fiscaes concedidas às embarcações de recreio, não podendo contudo permanecer em território nacional por prazo superior a quinze dias.

§ 1.º Quando a aeronave de turismo permaneça em território nacional por período superior a quinze dias deverá submeter-se ao regime de importação temporária por um prazo não superior a mais de trinta dias, findos os quais ou é reexportada ou se sujeita ao pagamento dos direitos de importação que forem devidos.

§ 2.º Se se constituir entré dois ou mais países uma união de sociedades de turismo, as aeronaves dos ditos países gozarão do regime de trípico desde que o Governo Português adira a essa união.

Art. 72.º As aeronaves do Estado Português serão applicáveis, para efeito de policia e alfândega, as disposições estabelecidas para os navios de guerra nacionais.

3) Livros de bordo das aeronaves

Art. 73.º Os livros de bordo prescritos para as aeronaves empregadas na navegação aérea nacional e internacional são:

- a) Diário de navegação;
- b) Caderneta da aeronave;
- c) Caderneta dos motores;
- d) Diário de sinais.

Art. 74.º Do diário de navegação constarão a classificação da aeronave, as marcas de nacionalidade e de matrícula, nome, domicílio e nacionalidade do proprietário, nome do construtor e a carga total máxima autorizada para a aeronave, e, para cada viagem, o nome e domicílio de toda a tripulação da aeronave e passageiros, local, data e hora de partida, quilómetros percorridos em cada *étape* ou viagem, horas de voo, indicações relativas ao estado do tempo, itinerário seguido, todos os incidentes de viagem e o local e condições de aterragem.

§ 1.º O diário de navegação é obrigatório para todas as aeronaves, seja qual for o serviço a que se destinam.

§ 2.º O diário de navegação será inseparável da aeronave a que pertence.

§ 3.º O diário de navegação será do formato e modelo VI anexo.

Art. 75.º Da caderneta da aeronave constarão:

a) Classificação da aeronave, marcas de nacionalidade e matrícula, nome, domicílio e nacionalidade do proprietário, nome do construtor e carga total máxima autorizada para a aeronave;

b) Tipo e número de série do motor, tipo da hélice, seu número, passo e diâmetro e nome do fabricante;

c) Tipo do aparelho de T. S. F. montado na aeronave;

d) Tabela dando ao pessoal responsável pelo funcio-

namento e conservação da aeronave todas as informações úteis para regulação ou suspensão (dirigíveis);

e) Informações técnicas completas e detalhadas sobre o serviço anterior da aeronave, incluindo todas as provas de recepção, revisão, substituição de peças, reparações ou qualquer trabalho do mesmo género.

§ 1.º A caderneta da aeronave só é obrigatória para as aeronaves destinadas ao transporte público de passageiros ou mercadorias. Para as aeronaves destinadas a outros serviços o seu uso é facultativo.

§ 2.º A caderneta da aeronave será do formato e modelo VII anexo.

Art. 76.º Da caderneta dos motores constará respectivamente: o tipo, número e série do motor, nome do construtor, potência internacional ou especial, peso, número de rotações internacional ou especial, modo de resfriamento, sentido de rotação, a desmultiplicação, o nome e domicílio do proprietário, marcas de matrícula e tipo das aeronaves em que tem sido montado, tempo de funcionamento, incidentes, revisões, reparações, substituições e alterações ocorridas.

§ 1.º As cadernetas dos motores só são obrigatórias para os motores montados em aeronaves que se empreguem no transporte público de passageiros ou mercadorias, sendo facultativas para os outros.

§ 2.º Para cada motor haverá uma caderneta especial que o acompanhará sempre.

§ 3.º As cadernetas dos motores serão do formato e modelo VIII anexo.

Art. 77.º Do diário de sinais deverão constar as características e marcas da aeronave a que pertence, nome, domicílio e proprietário da aeronave, e nelle se registarão o lugar, data e hora da transmissão ou recepção de qualquer sinal, nome ou menção de quaisquer pessoas ou estações para onde se transmita ou de onde se receba algum sinal e o texto das mensagens que se transmitam ou recebam.

§ 1.º O diário de sinais só é obrigatório para as aeronaves empregadas no transporte público de passageiros ou mercadorias, sendo facultativo para as outras.

§ 2.º O diário de sinais será do formato e modelo IX anexo.

Art. 78.º A caderneta da aeronave, cadernetas dos motores e diário de sinais devem ser normalmente guardados no aeroporto no qual a aeronave tem a sua residência habitual. Todas as anotações a fazer nestes livros, extraídas do diário de navegação, devem ser feitas no prazo de vinte e quatro horas depois do regresso da aeronave ao seu aeroporto habitual.

Art. 79.º Os livros de bordo serão escriturados a tinta, sendo proibidas as rasuras, emendas e a substituição das folhas, que serão numeradas e rubricadas.

Art. 80.º Os livros de bordo serão todos autenticados na Secretaria Técnica do Conselho do Ar.

Art. 81.º Os livros de bordo deverão ser apresentados a todos os funcionários da aeronáutica comercial a quem a lei confiar funções de fiscalização sempre que os mesmos os requirem.

Art. 82.º Os livros de bordo são para todos os efeitos considerados como documentos oficiais.

Art. 83.º Os livros de bordo serão conservados durante o prazo de dois anos, a contar da data do último averbamento que nelles tiver sido feito.

CAPÍTULO IV

Navegação aérea

1) Restrições impostas no trânsito e transporte

Art. 84.º Toda a aeronave que provenha do estrangeiro ou para lá se dirija deverá passar a fronteira tanto

terrestre como marítima somente pelos pontos de passagem abaixo indicados:

a) Pela fronteira terrestre:

Pelo norte:

Estrada de S. Pedro da Torre-Paredes de Coura.

Pelo leste:

- 1) Curso do Tejo até Gavião-Bemposta-Alverca.
- 2) Aldeia da Ponte-Alfaiates-Sabugal-Bemposta-Alverca.
- 3) Sobral da Adiça-Moura-Portela.

Pelo sul:

Direcção Monte Gordo-Mértola.

b) Pela fronteira marítima:

Toda a fronteira marítima poderá ser sobrevoada, excepto nas partes compreendidas nos limites das zonas interditas, sendo livre o curso do Tejo aos hidroaviões que demandem o porto de Lisboa, voando a uma altura que não exceda 200 metros e seguindo a meio do rio Tejo desde a barra até Alverca.

§ 1.º As aeronaves deverão voar dentro do limite máximo de 2 quilómetros para cada lado dos itinerários marcados.

§ 2.º Estes itinerários poderão ser modificados, conforme as necessidades e incremento da navegação aérea.

Art. 85.º Sempre que uma aeronave passe a fronteira por um ponto diferente dos que estão determinados, deverá o comandante comunicar o facto e seus motivos logo que efectuar a descida, a qual será feita no aeroporto mais próximo.

Art. 86.º São consideradas zonas interditas à navegação aérea em Portugal, sendo proibido voar sobre elas e sobre os seus arredores até a distância de 5 quilómetros dos seus limites:

- a) Uma zona de 10 quilómetros de profundidade ao longo de toda a fronteira terrestre;
- b) Zona da península de Torres Vedras dentro dos limites:

S. Martinho do Porto-Torres Novas-Chamusca-Curso do Tejo até Alverca;

- c) Zona da península de Setúbal dentro dos limites:

Curso da ribeira de Santo Estêvão até Vendas Novas-Alcácer do Sal-Carvalho;

- d) Zona de Abrantes-Entroncamento nos limites:

Gavião-Sardoal-Tomar-Torres Novas-Chamusca-Bemposta-Gavião.

- e) Zona de Trancoso-Jarmelo-Frágoas-Belmonte-Videmonte-Macieira;

- f) Zona da Ria de Aveiro;

- g) Porto de Leixões.

Art. 87.º O Governo poderá modificar quando o julgar conveniente as zonas consideradas interditas.

Art. 88.º Quando uma aeronave estiver nas proximidades de uma zona interdita ser-lhe há feito o sinal indicado no artigo 144.º

Quando se encontre por cima de uma zona interdita ser-lhe há feito o sinal de descida obrigatória indicado no artigo 145.º

Feito o sinal de descida obrigatória deverá a aeronave efectuar a descida imediatamente no local próprio mais próximo.

Art. 89.º O comandante ou piloto de uma aeronave que violar uma zona interdita será o principal responsável pela violação, pelo que será detido para averiguações, bem como todas as pessoas que a aeronave transporte, e será também apreendida a aeronave e tudo o que contenha.

A autoridade que proceder à diligência comunicará o facto imediatamente, e pelo meio de transmissão mais rápido, ao comando da região militar ou capitania do porto mais próximo, que mandará proceder aos interrogatórios e exames necessários e tomará as resoluções que o caso requerer, dando de tudo conhecimento superior.

Art. 90.º Sobre todo o território nacional, bem como sobre as suas águas territoriais é proibido o uso de aparelhos para tirar fotografias ou *films* cinematográficos a bordo das aeronaves.

Estes aparelhos só poderão ser levados a bordo como mercadoria comercial e embalados de forma a não poderem ser utilizados.

Art. 91.º Poderão ser concedidas autorizações especiais para serem tiradas determinadas fotografias ou *films* cinematográficos de bordo das aeronaves.

A concessão destas autorizações, que terão sempre prazo de validade, será feita pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, dependente do parecer do estado maior do exército ou estado maior naval.

Art. 92.º As autorizações de que trata o artigo anterior nunca poderão ser concedidas para as zonas interditas.

Art. 93.º Todos os aparelhos de tirar fotografias ou *films* cinematográficos, bem como as chapas ou películas que forem levados a bordo da aeronave contra o que fica determinado no presente regulamento serão apreendidos.

Art. 94.º É proibido o transporte por via aérea de explosivos, armas e munições de guerra.

§ único. São aplicáveis à navegação aérea, no que respeita às alfândegas, as proibições e restrições de transporte, importação ou exportação de mercadorias consignadas nos seus regulamentos para idênticas operações efectuadas por via terrestre ou marítima.

Art. 95.º As restrições acima indicadas não se entendem com as aeronaves militares portuguesas. No que respeita porém às restrições e à fiscalização dependentes dos serviços aduaneiros e de saúde, as aeronaves militares portuguesas estão sujeitas às mesmas disposições a que os navios da marinha de guerra nacional.

2) Regras da circulação aérea

Art. 96.º Sob reserva do estipulado no artigo 119.º, os aviões devem sempre ceder passagem aos balões, cativos ou livres, e aos dirigíveis.

Os dirigíveis devem ceder passagem aos balões cativos ou livres.

Art. 97.º O dirigível-sem governo é considerado como balão livre.

Art. 98.º O piloto de qualquer aeronave deve observar atentamente a orientação e a inclinação da derrota seguida por outra que se lhe avizinha a fim de poder prever a «possibilidade de colisão» e tomar as medidas convenientes para evitá-la.

A expressão «possibilidade de colisão» engloba todos os riscos provenientes de aproximação demasiada de duas aeronaves.

Art. 99.º Toda a aeronave que, nos termos do presente regulamento, seja obrigada a ceder passagem a outra aeronave para evitar colisão deve afastar-se e conservar-se afastada dela a uma distância suficiente, segundo as circunstâncias.

Art. 100.º Observando integralmente a regra sobre os riscos de colisão contida no artigo anterior, uma aeronave com motor deve sempre manobrar segundo o esta-

belecido nos artigos 96.º e 97.º logo que perceba que, prosseguindo na mesma rota, pode passar a menos de 200 metros de distância de uma outra aeronave.

Art. 101.º Quando duas aeronaves com motor se encontrem de frente, ou quasi de frente, cada uma delas deve desviar-se para a sua direita.

Art. 102.º Quando duas aeronaves seguem respectivamente derrotas que se cruzam, a aeronave que avista a outra à sua direita deve ceder passagem a esta.

Art. 103.º Quando uma aeronave alcança outra deve, para lhe passar adiante, afastar-se desta, desviando-se para a direita e não descendo. Quando uma aeronave se dirija para outra, seguindo uma derrota que forme, com a desta, um ângulo superior a 110º, de tal maneira que de noite não possa ver nenhum dos faróis laterais desta segunda aeronave, deve considerar-se como ultrapassando a outra, e nenhuma modificação ulterior na derrota seguida por qualquer das duas poderá fazer considerar a primeira como cruzando com a segunda, nem dispensá-la da obrigação de se conservar a distância da aeronave alcançada, enquanto esta não fôr consideravelmente ultrapassada.

Como de dia a aeronave que alcança outra, nas condições supramencionadas, nem sempre pode saber exactamente se a sua própria derrota passará pela frente ou pela retaguarda da outra aeronave, deve, neste caso de dúvida, considerar-se na situação de uma aeronave que vai ultrapassar outra e desviar-se da derrota que está vá seguindo.

Art. 104.º Quando o presente regulamento prescreva a uma aeronave que ceda a passagem a outra, esta deve manter a sua derrota e a mesma velocidade. Todavia, quando em consequência de nevoeiro ou de qualquer outra causa as duas aeronaves se encontrem tam próximo que a colisão já não possa ser evitada por manobra da primeira, a aeronave alcançada deve tomar a iniciativa de manobrar da maneira mais eficaz para evitar a colisão.

Art. 105.º Toda a aeronave que, em cumprimento do presente regulamento, tenha de desviar-se da derrota de uma outra aeronave deve, sempre que seja possível, evitar o cruzá-la pela frente.

Art. 106.º A fim de reduzir o risco de colisão nas derrotas de tráfego aéreo serão observadas as regras seguintes, enquanto fôr possível e não houver perigo para o sobrevôo destas derrotas e sua vizinhança:

a) Toda a aeronave navegando à bússola sobre uma linha recta ligando dois pontos duma derrota habitual de tráfego aéreo deverá manter-se pelo menos 500 metros para a direita desta linha;

b) Todas as aeronaves que naveguem ao longo de uma derrota habitual ao tráfego aéreo, que tenha sido oficialmente reconhecida, deverão manter-se na direita desta linha e a uma distância desta de, pelo menos, 300 metros; se se tratar de um itinerário para passar a fronteira, esta distância não deverá exceder 2 quilómetros, conforme fôr determinado no § 1.º do artigo 84.º;

c) Toda a aeronave que na vizinhança de uma derrota frequentada por aeronaves siga uma linha indicada em terra por uma estrada, via férrea, curso de água, canal, margem, etc., deverá manter-se a 300 metros, pelo menos, sobre a direita desta linha;

d) Nenhuma aeronave deve seguir pela esquerda da linha que determina a derrota, a não ser a uma distância suficiente para evitar os aparelhos que sigam essa linha, em conformidade com as presentes disposições;

e) Toda a aeronave que tenha de atravessar uma destas linhas deverá fazê-lo rapidamente, em ângulo recto e à maior altura razoável;

f) No caso de vôos de grupo a aeronave chefe do grupo deverá, sob sua responsabilidade, conduzir o vôo por forma a que todas as aeronaves que constituem o

grupo possam conformar-se com as regras do presente artigo.

Art. 107.º Toda a aeronave pronta a elevar-se, da terra ou da água, não deve partir se surge risco de colisão com outra aeronave que venha aterrando ou amarrando.

Art. 108.º Toda a aeronave que se encontre numa nuvem, no nevoeiro, na bruma ou em qualquer outra condição de má visibilidade deve manobrar com precaução, em cuidadosa observância das circunstâncias. Toda a aeronave voando abaixo das nuvens deverá, sempre que seja possível e não haja perigo, voar bastante abaixo das mesmas para que possa facilmente ver e ser vista.

Art. 109.º É proibido lançar de uma aeronave em vôo qualquer coisa que não seja areia fina ou água, constituindo lastro, a não ser em caso de perigo ou força maior.

§ único. Exceptuam-se as aeronaves que façam serviço de correio, que poderão, mediante autorizações especiais, lançar volumes postais em locais previamente estabelecidos.

Art. 110.º As aeronaves deverão, ao voar sobre centros habitados ou locais onde haja aglomerações de pessoas, manter uma altura tal que lhes permita aterrar fóra deles, sempre que por avaria mecânica ou qualquer outra se vejam forçadas a descer.

Art. 111.º É proibido fazer vôos acrobáticos ou evoluções perigosas nos aeroportos, sobre centros habitados e sobre locais onde haja aglomerações de pessoas.

3) Regras a observar nos aeródromos e suas imediações

Art. 112.º Qualquer aeronave que à partida ou à chegada de um aeroporto se vir forçada a fazer uma ou mais voltas fá-las há sempre para a esquerda (excepto em caso de perigo), isto é, no sentido contrário ao dos ponteiros de um relógio.

Art. 113.º A aeronave que saia de um aeródromo não deve virar a menos de 500 metros de distância do ponto mais próximo do perímetro do aeródromo, sujeitando-se às regras estabelecidas no artigo anterior.

Art. 114.º Toda a aeronave que vôe entre 500 a 3:500 metros de afastamento do ponto mais próximo do perímetro de um aeródromo deve cingir-se às regras de pilotagem precedentes, salvo quando se encontre a mais de 2:000 metros de altitude.

Art. 115.º São proibidas as aterragens acrobáticas nos aeródromos destinados ao serviço público. São igualmente proibidos os exercícios acrobáticos na vizinhança dos aeródromos, a menos de 4:000 metros de distância do ponto mais próximo do perímetro de qualquer destes aeródromos, salvo quando forem executados a uma altura superior a 2:000 metros.

Art. 116.º Em todos os aeródromos destinados ao serviço público a direcção de aterragem será claramente indicada por um ou mais meios conhecidos, tais como T de aterragem, camaroeiro, fumo, etc. No caso de vento nulo, uma bola bem visível será içada num mastro, e se existir um T de aterragem será o mesmo fixado.

Art. 117.º Todo o avião que parta ou aterre num aeródromo deverá fazê-lo face ao vento, salvo casos em que a disposição do aeródromo o não permita, ou em caso de vento nulo; neste caso todo o avião que parta ou aterre deverá fazê-lo na direcção indicada por sinal apropriado ou, se existe T, na direcção por este indicada.

Art. 118.º Se dois aviões se acercam ao mesmo tempo de um aeródromo, o mais elevado deve manobrar para evitar o outro, e para effectuar a descida cingir-se há ao disposto no artigo 103.º

Art. 119.º Será sempre dada livre passagem a toda a aeronave que se prepare para aterrar num aeródromo.

Em todos os aeródromos, ao longo da periferia e nas proximidades dos *hangars*, haverá uma zona neutra destinada à manobra dos aviões no solo:

a) A parte destinada às partidas e aterragens será o mais extensa possível;

b) Todo o avião que queira aterrar ou descolar deverá fazê-lo conforme o estipulado no artigo 117.º, deixando francamente à sua esquerda qualquer outro avião que tenha já aterrado ou esteja descolando ou em preparativos para o fazer;

c) Todo o avião que role no solo na zona reservada às partidas e às aterragens deverá fazê-lo no sentido da aterragem. Será, contudo, permitido aos aviões rolando no solo, em determinados aeródromos, atravessar a parte reservada às partidas e aterragens sob certas reservas destinadas a garantir a segurança.

Art. 120.º Por excepção à regra geral formulada na alínea c) do artigo antecedente, em certos aeródromos a parte reservada às partidas e aterragens poderá ser virtualmente dividida por um plano vertical, orientado no sentido da aterragem definido no artigo 117.º

Para um observador colocado face ao vento, a zona da direita será reservada às chegadas e a zona da esquerda às partidas.

Esta regulamentação especial deverá ser indicada por uma estréla de cinco bicos, cheia a branco (constituída pelo pentágono regular não convexo, inscrito num círculo com o diâmetro mínimo de 15 metros), colocada no solo e no centro do terreno reservado às partidas e às chegadas.

Um avião que queira aterrar deverá fazê-lo, conforme o estipulado no artigo 117.º, na parte esquerda da zona reservada para esse efeito, mas deixando francamente à sua esquerda qualquer outro avião que já tenha aterrado.

Um avião que queira descolar deverá fazê-lo, conforme o estipulado no artigo 117.º, na parte esquerda da zona reservada para esse efeito, mas deixando francamente à sua esquerda qualquer outro avião que esteja descolando ou se prepare para esse efeito.

Art. 121.º As aeronaves que tenham feito o sinal de perigo deve deixar-se-lhes o caminho livre para a descida.

Art. 122.º As disposições supra aplicar-se hão igualmente às aterragens nocturnas; os sinais serão os seguintes:

a) Delimitação do aeroporto e marcação de obstáculos, com a maior exactidão possível, com faróis vermelhos;

b) Direcção de aterragem, indicada por meio de um T luminoso ou por meio de três faróis brancos dispostos na zona reservada à aterragem. Estes faróis serão dispostos em triângulo isósceles com a base de 200 metros e altura mínima de 400 metros.

A sua posição será tal que a aeronave deverá entrar pelo centro da base e dirigir-se para o vértice. A base indicará a linha onde a aeronave deverá principiar a tocar o solo e o vértice o ponto que não deverá ultrapassar.

Art. 123.º Nenhum balão cativo, papagaio ou dirigível amarrado poderá elevar-se nas vizinhanças de qualquer aeródromo a uma distância do seu perímetro inferior a dez vezes a sua máxima altura, salvo se para isso tiver autorização especial.

Art. 124.º Em todos os obstáculos existentes nos aeroportos e em todos os que existam numa zona de 500 metros em redor e que se tornem perigosos para a navegação (tórres, chaminés, antenas radiotelegráficas, etc.) serão, na medida do possível, colocados sinais que os tornem bem visíveis.

Art. 125.º O Estado poderá temporariamente suspender total ou parcialmente para um certo aeródromo a aplicação das regras especiais sobre a circulação aérea

nos aeródromos abertos ao serviço público e suas proximidades. Neste caso esta suspensão será indicada:

a) De dia, por um pano quadrado vermelho, de pelo menos 3 metros de lado, colocado horizontalmente na proximidade do sinal indicador da direcção do vento;

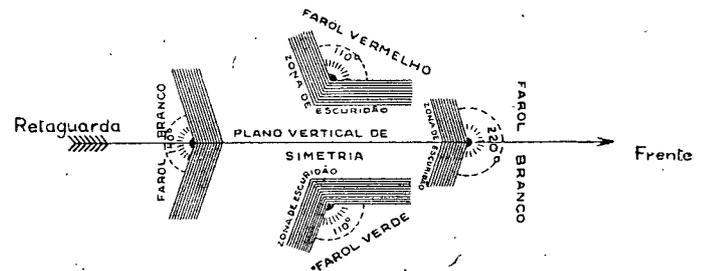
b) De noite, por um pano semelhante, colocado nas mesmas condições, cujos lados serão desenhados por luzes vermelhas.

4) Faróis e luzes

Art. 126.º No presente regulamento, a palavra «visível», aplicada às luzes, significa:

Visível em noite escura e atmosfera transparente.

Os ângulos de visibilidade de que se trata a seguir, e que estão representados na figura abaixo, subentendem-se com a aeronave na sua posição normal de voo rectilíneo e horizontal.



Art. 127.º As regras referentes aos faróis aplicam-se, por qualquer tempo, desde o pôr do sol até o amanhecer, e durante este intervalo de tempo não se deve acender nenhuma outra luz que possa confundir-se com os faróis regulamentares da navegação adiante prescritos, os quais não devem ser de um brilho deslumbrante.

Art. 128.º Um avião no ar ou manobrando em terra pelos seus próprios meios deve trazer os seguintes faróis:

a) No lado direito (EB) um farol verde, colocado de modo que projecte para a frente uma luz ininterrupta, compreendida entre dois planos verticais, formando um ângulo de 110° medido da frente do aparelho para a direita (EB), sendo um dos planos paralelo ao plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho. Este farol deve ser visível pelo menos a uma distância de 8 quilómetros;

b) No lado esquerdo (BB) um farol vermelho, disposto de modo que projecte para a frente uma luz ininterrupta compreendida entre dois planos verticais, formando um ângulo de 110° medido da frente do aparelho para a esquerda (BB), sendo um dos planos paralelo ao plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho. Este farol deve ser visível pelo menos a uma distância de 8 quilómetros;

c) Os faróis laterais, verde e vermelho, ficarão colocados de tal modo que o farol verde não seja visível do lado esquerdo do avião (BB), nem o vermelho do lado direito (EB);

d) Na retaguarda, e tam recuado quanto possível, um farol branco voltado para trás, e visível pelo menos a 5 quilómetros de distância, num sector de 140°, dividido em duas partes iguais pelo plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho;

e) Um avião manobrando na água pelos seus próprios meios levará além disso o farol seguinte:

Na frente, um farol branco, visível num ângulo de 220°, dividido ao meio pelo plano diametral vertical de simetria do avião, e visível a uma distância de pelo menos 8 quilómetros;

f) Se eventualmente, na observância das regras supra, o farol singular tiver de ser substituído por várias luzes, deverá o campo de visão de cada uma delas ser limitado de forma que se não veja senão uma luz de cada vez.

Art. 129.º As regras referentes aos faróis dos aviões

são applicáveis aos dirigíveis que estejam no ar ou manobrando em terra ou na água pelos seus próprios meios, com as seguintes modificações:

a) Todos os faróis serão duplos: os da frente e os da retaguarda dispostos verticalmente, e os dos lados horizontal e paralelamente ao eixo maior do dirigível;

b) Ambos os faróis, quer os dois da frente, quer os dois da retaguarda, devem ser visíveis conjuntamente.

A distância entre os dois faróis, que formam par, não deve ser inferior a 2 metros.

Art. 130.º Quando um dirigível fôr rebocado trará os faróis especificados no artigo 129.º e, além desses, os especificados no artigo 132.º, relativos aos dirigíveis sem governo.

Art. 131.º Qualquer avião ou dirigível em flutuação na água, mas incapaz de se dirigir, isto é, de executar as manobras prescritas pelos regulamentos a fim de evitar colisões no mar, deverá trazer dois faróis vermelhos, intervalados de pelo menos 2 metros, e um por cima do outro, e de tal natureza que possam ser vistos em todas as direcções a uma distância de 3 quilómetros pelo menos.

Nas circunstâncias acima mencionadas, se a aeronave está imóvel deve apagar os faróis laterais; mas se está em andamento deve conservá-los acesos.

Art. 132.º Quando um dirigível, por qualquer motivo, já não tem governo, ou quando lhe pararam voluntariamente os motores, deve apresentar, duma maneira bem notória, além dos demais especificados, dois faróis vermelhos, dispostos um por cima do outro, e a 2 metros pelo menos de distância, visíveis em todas as direcções a 3 quilómetros de distância pelo menos. De dia, quando um dirigível fôr rebocado ou, por qualquer motivo, já não tenha governo, deverá ostentar, de maneira bem notória, duas bolas ou objectos negros, de 60 centímetros de diâmetro, colocados um por cima do outro e separados por um intervalo de 2 metros, pelo menos.

Quando um dirigível estiver amarrado ou em andamento, mas com os motores voluntariamente parados, de dia deverá ostentar, de maneira bem visível, uma esfera ou um objecto negro, de 60 centímetros de diâmetro, e será considerado pelas outras aeronaves como sem governo.

Art. 133.º Os balões livres devem ter um farol brilhante branco, situado a 5 metros, pelo menos, abaixo da barquinha e visível em todas as direcções a 3 quilómetros de distância, pelo menos.

Art. 134.º Os balões cativos devem ter dispostos como o farol branco especificado no artigo anterior, e em vez dele, três faróis situados verticalmente e a 4 metros de intervalo, pelo menos. O do meio será branco, os dois outros vermelhos.

Todos os três faróis devem ser visíveis em todas as direcções a uma distância de 3 quilómetros, pelo menos.

Além disso o cabo deve ter, todos os 300 metros, grupos de três faróis dispostos como os especificados acima. O objecto a que o balão vem amarrar no solo deve ser indicado por um grupo semelhante de faróis. De dia o cabo deve ter, pelo menos todos os 100 metros, contados a partir da barquinha, camaroeiros com 20 centímetros de diâmetro, pelo menos, de 2 metros de comprimento, pintados às zonas alternadas de branco e vermelho, de 50 centímetros de largura.

Art. 135.º Um dirigível que amarra junto ao solo deve conservar os faróis da frente e retaguarda especificados no artigo 128.º, alíneas d) e e), e artigo 129.º Além disso, se está amarrado, mas não junto ao solo, o cabo e o objecto a que se vem prender serão indicados em conformidade com o disposto no artigo 134.º, tanto de dia como de noite. As âncoras marítimas ou bóias empregadas pelos dirigíveis para amarrarem ao mar serão dispensadas da observância destas regras.

Art. 136.º Quando um avião se encontre parado em terra ou na água, mas não ancorado nem amarrado, deve apresentar os faróis especificados no artigo 128.º

Art. 137.º A fim de evitar colisão com embarcações:

a) Os aviões ancorados ou amarrados na água devem ter à frente, no lugar mais em evidência, um farol branco, visível em todas as direcções, num raio de 2 quilómetros, pelo menos.

b) Os aviões de 50 metros ou mais de comprimento, ancorados ou amarrados na água, devem trazer à frente um farol nas condições indicadas na alínea a), e na retaguarda, ou na sua proximidade, um outro farol, colocado, pelo menos, 5 metros abaixo do precedente.

Por «comprimento» de um avião entende-se a distância total entre os dois pontos extremos à frente e à retaguarda.

c) Os aviões de 50 metros ou mais de envergadura, ancorados ou amarrados na água, devem trazer além disso, em cada extremidade da asa inferior, um farol colocado como fica dito na alínea a) do presente artigo.

Por «envergadura» de um avião entende-se a sua largura máxima.

Art. 138.º Se durante a noite um dos faróis mencionados se apaga, a aeronave deve aterrar logo que possa fazê-lo sem perigo.

Art. 139.º Em caso algum as regras que precedem poderão opor-se à aplicação de regulamentos especiais, de carácter internacional, devidamente aprovados pelo Governo Português, relativamente a faróis suplementares de posição ou sinalização, para as aeronaves militares ou para aeronaves evoluindo em conjunto. Tampouco excluem o emprêgo de sinais de identificação, adoptados pelos possuidores de aeronaves, autorizados pelo Governo e devidamente registados e publicados.

5) Sinais

Art. 140.º Uma aeronave que deseje aterrar de noite, sem a isso ser obrigada, num aeródromo em que haja pessoal de guarda, deve previamente fazer sinais intermitentes com um farol ou projector que não faça parte das luzes de navegação ou com um aparelho sonoro qualquer.

Além disso deve transmitir, pelo código internacional Morse, por meio de sinais acústicos ou luminosos, o grupo de duas letras composto pela primeira e última do grupo de cinco que constitui as suas marcas de nacionalidade e matrícula.

A licença para aterrar ser-lhe há dada de terra pela repetição do mesmo sinal de duas letras feito com luz verde e seguido de sinais intermitentes da mesma cor.

Art. 141.º Um foguete vermelho ou uma luz vermelha scintilante significará que nenhuma aeronave deve aterrar.

Art. 142.º Uma aeronave obrigada a aterrar de noite deve previamente fazer, com os seus faróis de navegação, uma série de sinais curtos e intermitentes.

Art. 143.º Quando uma aeronave se ache em perigo e queira pedir socorro, deve empregar, quer junta, quer separadamente, os seguintes sinais:

a) O sinal internacional SOS, lançado por meio de sinais ópticos ou de radiotelegrafia;

b) O pedido internacional de socorro MAY DAY (correspondendo à pronúncia francesa *m'aider*), feito em radiotelegrafia;

c) O sinal de perigo, por meio das bandeiras N C do Código Internacional;

d) O sinal de afastamento, por meio de uma bandeira quadrada, tendo, ou por cima ou por baixo, uma bola ou qualquer cousa semelhante;

e) Um som prolongado, por meio de qualquer instrumento sonoro;

f) Um sinal constituído por uma successão de foguetes brancos (*very-light*), lançados com pequenos intervalos;

§ 1.º O sinal de perigo consiste no grupo SOS, pelo qual se dá a conhecer que a aeronave, na qual se encontra o pósto que o emite, está sob a ameaça dum perigo grave e iminente e pede assistência imediata.

O sinal de urgência consiste em transmitir repetidamente o grupo de letras XXX, transmitido separando bem as letras de cada grupo e os grupos successivos. Este sinal precede uma chamada e indica que o pósto que chama tem a transmitir uma mensagem muito urgente respeitante à segurança da aeronave que o transporta, duma aeronave à vista ou ainda de um indivíduo qualquer a bordo ou à vista de bordo;

§ 2.º As letras PAN são utilizadas como sinal de urgência em radiotelephonia e radiotelegrafia quando uma estação da aeronave quer assinalar uma avaria que obriga a aeronave a aterrar sem necessidade de socorro immediato.

No caso de radiotelegrafia as três letras devem ser bem destacadas, a fim de as letras AN não se transformarem na letra P. O sinal de urgência não pode ser transmitido sem autorização do comandante ou do indivíduo responsável pela aeronave.

Quando, em consequência da rapidez das manobras a executar, uma aeronave não possa emitir a mensagem prevista, o sinal PAN não seguido de mensagem significa que a aeronave que o emite se encontra em situação difficil ou constrangida a aterrar ou amarrar, ou que interrompeu momentaneamente o vôo mas não julga necessário pedir socorro immediato emitindo o sinal SOS.

§ 3.º O sinal de segurança consiste na emissão do grupo TTT, em letras bem destacadas, seguido da palavra DE e do indicativo de chamada da estação que o emite.

Este sinal indica que a estação que o emite vai transmitir uma mensagem respeitante à segurança da navegação ou fornecer informações importantes relativas às mensagens de indicações meteorológicas.

Art. 144.º Para indicar a um avião a proximidade de uma zona interdita e o dever de mudar de direcção serão empregados os seguintes sinais:

a) De dia três projecteis lançados com intervalos de dez segundos e cujos rebentamentos produzirão para cada um uma nuvem de fumo branco, escalonados na direcção que a aeronave deve seguir;

b) De noite três projecteis lançados com intervalo de dez segundos e cujos rebentamentos produzirão luzes ou estrélas brancas, escalonadas na direcção que a aeronave seguir.

Art. 145.º Para dar a uma aeronave a ordem de aterrar empregar-se hão os seguintes sinais:

a) De dia:

Três projecteis lançados com intervalos de dez segundos e cujos rebentamentos produzirão cada um uma nuvem de fumo preto ou amarelo;

b) De noite:

Três projecteis lançados com intervalos de dez segundos e cujos rebentamentos produzirão luzes ou estrélas verdes. Além disso, querendo evitar que aterre qualquer outro avião que não seja o visado, dirige-se para este um feixe de luz intermitente por meio de um projector.

Art. 146.º Quando o nevoeiro e a bruma tornem um aeródromo invisível, pode este ser indicado por um balão funcionando como uma bóia ou por outro qualquer meio aprovado.

No caso de nevoeiro, bruma, queda de neve ou chuva

forte, quer de dia, quer de noite, toda a aeronave na água deve dar-se a conhecer pelos seguintes sinais sonoros:

a) Se não está fundeada nem amarrada, sinais a intervalos de dois minutos, o máximo, compostos de dois sons iguais de uma duração de cinco segundos aproximadamente, separados um do outro por uma pausa de cerca de um segundo;

b) Se está fundeada ou amarrada, o repicar de uma sineta ou gongo, bastante intenso, prolongado durante cerca de cinco segundos, com intervalos de um minuto, o máximo.

6) Generalidades

Art. 147.º Toda a aeronave que manobre na água, pelos seus próprios meios, deve cingir-se aos regulamentos estabelecidos com o fim de evitar colisões no mar e portanto deve ser considerada como uma embarcação a vapor; terá somente contudo os faróis previstos no presente regulamento e não os previstos para as embarcações a vapor nos regulamentos marítimos; além disso, salvo nos casos especificados nos artigos 143.º e 146.º, não se servirá dos sinais mencionados nestes regulamentos nem poderá ser considerado como devendo recebê-los.

Art. 148.º Nenhuma das prescrições do presente regulamento poderá ser invocada para desculpar uma aeronave ou o seu proprietário, seu piloto ou sua tripulação, das consequências de uma negligência seja no emprêgo dos faróis e luzes, seja no serviço de vigia, ou de uma negligência na observância das precauções prescritas pela prática de navegação aérea em condições normais ou especiais.

Art. 149.º Nenhuma das prescrições acima poderá ser invocada como desculpa em caso de infracção aos regulamentos especiais, devidamente publicados, relativos à circulação de aeronaves na proximidade dos aeródromos ou noutros locais. O cumprimento destes regulamentos é obrigatório para os proprietários, pilotos ou tripulação de aeronaves.

7) Emprêgo das comunicações radioeléctricas na navegação aérea

Art. 150.º O emprêgo dos aparelhos destinados às comunicações radioeléctricas a bordo das aeronaves para serviço público será objecto de autorizações especiais concedidas pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, ouvidos os Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colónias.

Art. 151.º A qualidade e comprimento de onda a empregar serão indicados na Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar sempre que qualquer aeronave solicite o uso de aparelhos para comunicações radioeléctricas e de harmonia com as indicações fornecidas pelos Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colónias.

Art. 152.º Toda a aeronave destinada ao serviço público e que possa transportar mais de cinco pessoas, incluindo a tripulação, deve estar munida de um aparelho radiotelegráfico ou radiotelefónico, desde que tenha de percorrer mais de 160 quilómetros sem escala ou mais de 25 quilómetros sobre o mar.

Art. 153.º O pedido para autorização para uso de aparelhos para comunicações radioeléctricas a bordo de aeronaves compreenderá:

a) Nome e domicilio da pessoa ou entidade proprietária da aeronave a que se destinam os aparelhos;

b) Serviço a que se destina a aeronave;

c) Prazo de tempo para o qual é pedida a autorização.

Art. 154.º A taxa anual a cobrar pelo uso de aparelhos para comunicações radioeléctricas será fixada em diploma especial.

S) Disposições relativas a festas aeronáuticas que tenham o carácter de espectáculo público

Art. 155.º As festas aeronáuticas que tenham o carácter de espectáculo público, independentemente das licenças e mais formalidades exigidas por lei, necessitam, para se realizarem, de autorização que para esse fim será concedida pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 156.º A organização e realização destas festas serão sempre sujeitas à fiscalização desportiva do Aero Clube de Portugal ou dos seus federados.

Art. 157.º A estas festas assistirá sempre um delegado do Conselho Nacional do Ar, que terá também funções de fiscalização.

Art. 158.º Os pedidos de autorização para a realização de festas aeronáuticas compreenderão sempre os seguintes dados:

- a) Nome e domicílio da pessoa ou entidade que promove a sua realização;
- b) Indicação e descrição detalhada do local onde será realizada;
- c) Programa completo da festa a realizar, especificando o fim a que se destinam as suas receitas;
- d) Dia e hora marcados para a sua realização.

CAPÍTULO V

Disposições relativas ao pessoal de bordo das aeronaves particulares

1) Certificados e licenças

Art. 159.º Todo o pessoal de bordo das aeronaves particulares deverá estar munido do competente certificado, segundo a especialidade que desempenhar, bem como da respectiva licença, que será passada pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 160.º Depois de prestadas satisfatoriamente as provas adiante indicadas serão concedidos os seguintes certificados:

- a) Certificado de piloto de avião ou hidroavião;
- b) Certificado de piloto de balão livre;
- c) Certificado de piloto de dirigível;
- d) Certificado de navegador;
- e) Certificado de mecânico;
- f) Certificado de radiotelegrafista.

Art. 161.º Os pedidos para a concessão destes certificados serão feitos à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e serão acompanhados dos seguintes documentos:

- a) Certidão de idade;
 - b) Caderneta militar se já tiver feito o serviço militar;
 - c) Certificado do registo criminal;
 - d) Documentação comprovativa de que satisfaz a todas as condições médicas;
 - e) Declaração do instrutor ou director da escola onde fez a aprendizagem de que se acha apto a realizar provas;
 - f) Autorização do pai ou tutor, se fôr menor;
 - g) Quatro fotografias do candidato, sendo duas de perfil e duas de frente no formato de 6×9 centímetros.
- § único. Os documentos das alíneas c), d), e) e f) não deverão nunca ter mais de três meses de antiguidade.

Art. 162.º As provas para a obtenção dos certificados serão feitas nas escolas ou estabelecimentos para esse fim designados pelo Conselho Nacional do Ar, de harmonia com o disposto nos artigos 190.º, 191.º, 192.º, 193.º, 194.º, 195.º, 196.º, 197.º, 198.º, 199.º, 200.º e 201.º

§ único. As provas de que trata o artigo anterior serão executadas no prazo máximo de um mês e a elas assistirão dois dos adjuntos técnicos da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e um delegado do Aero Clube de Portugal, que elaborarão um relatório deta-

lhado da forma como as provas decorreram e onde farão menção dos incidentes sobrevindos, especialmente nas descologens, aterragens ou amargens.

Art. 163.º Serão cobrados pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar os emolumentos e taxas pela concessão dos certificados e licenças a que se refere o artigo 159.º, que serão fixados em diploma especial.

Art. 164.º As licenças e os certificados são pessoais e intransmissíveis, sendo apreendidos e anulados quando usados por outro que não seja o seu verdadeiro proprietário, isto sem prejuízo das sanções penais a aplicar nestes casos.

Art. 165.º Toda a licença, ou certificado, que apresentar rasuras ou emendas será apreendida e considerada para todos os efeitos como um documento falsificado.

Art. 166.º Quando as circunstâncias assim o determinem poderá ser retirada ao seu possuidor, pelas autoridades encarregadas da fiscalização, qualquer licença, ou certificado; deste facto será dado conhecimento imediato à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, que tomará as providências que o caso requerer.

Certificado de piloto de avião e hidroavião

Art. 167.º O certificado de piloto de avião e hidroavião poderá ser de 3.ª, 2.ª e 1.ª classe:

a) O certificado de 3.ª classe habilitará o seu portador a voar como piloto, sem direito porém a descer fora do aeródromo de partida, a sair do território nacional e a transportar passageiros;

b) O certificado de 2.ª classe, ou certificado de piloto de turismo, habilitará o seu portador a voar como piloto, podendo descer fora da pista de partida, sair fora do território nacional e transportar passageiros ou carga, mas sendo-lhe vedado receber qualquer remuneração e efectuar transportes públicos ou trabalhos aéreos;

c) O certificado de 1.ª classe habilitará o seu portador a voar como piloto em aeronaves destinadas a trabalhos aéreos ou ao serviço público de passageiros ou carga, podendo receber remuneração pelos serviços que preste.

Art. 168.º O certificado de 1.ª classe passará a ser considerado como de 2.ª classe sempre que por qualquer motivo o seu possuidor tenha estado três meses em que não tenha feito pelo menos uma hora de voo como piloto.

O certificado de 2.ª classe passará a ser considerado como de 3.ª classe sempre que por qualquer motivo o seu possuidor tenha estado seis meses em que não tenha feito pelo menos uma hora de voo como piloto.

A validade do certificado de 3.ª classe é ilimitada.

§ único. No caso previsto no presente artigo os certificados poderão ser revalidados pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, mediante a efectivação de provas reduzidas, a estabelecer oportunamente.

Art. 169.º Os pilotos militares que estejam em serviço activo na aeronáutica têm direito ao certificado de piloto de avião de turismo, mas não poderão trabalhar como pilotos de transportes públicos ou de trabalhos aéreos sem fazerem previamente o exame técnico de navegação de que trata a alínea c) do artigo 191.º

Art. 170.º Os certificados de piloto de avião ou hidroavião serão passados conforme os modelos X e XI anexos.

Certificado de piloto de balão livre

Art. 171.º O certificado de piloto de balão livre habilita o seu possuidor a fazer ascensões ou viagens em balão, qualquer que seja a sua cubagem.

Art. 172.º Os pilotos militares de balão, desde que estejam em actividade de serviço na aeronáutica, terão direito a este certificado.

Art. 173.º O certificado de piloto de balão livre perde a sua validade desde que o seu possuidor esteja durante três anos sem ter feito três ascensões cuja duração total seja pelo menos de uma hora.

Art. 174.º O certificado será passado conforme o modelo XII anexo.

Certificado de piloto de dirigível

Art. 175.º Todo o piloto de dirigível deve ter feito o exame de piloto de balão livre.

Art. 176.º Os pilotos de dirigíveis dividem-se em três classes:

a) O piloto de 3.ª classe só pode comandar dirigíveis de menos de 6:000 metros cúbicos de capacidade;

b) O piloto de 2.ª classe só pode comandar dirigíveis de menos de 20:000 metros cúbicos de capacidade;

c) O piloto de 1.ª classe pode comandar todos os géneros de dirigíveis.

Art. 177.º Todos os oficiais pilotos de dirigíveis militares ou navais que comandaram dirigíveis de mais de 6:000 metros cúbicos têm direito ao certificado de piloto de 1.ª classe. Todos os oficiais pilotos de dirigíveis militares ou navais têm direito ao certificado de 3.ª classe.

Art. 178.º Os certificados de piloto de dirigível serão passados conforme o modelo XIII anexo.

Certificado de navegador

Art. 179.º O certificado de navegador poderá ser de 2.ª ou 1.ª classe.

Art. 180.º:

A—Em todos os aviões ou hidroaviões, viajando em serviço de transportes públicos, sem escala, deverá haver a bordo um navegador com o certificado de 1.ª ou 2.ª classe sempre que se dê qualquer das seguintes circunstâncias:

a) De dia, viagem superior a 160 quilómetros sobre região habitada;

b) De dia, viagem superior a 160 quilómetros e inferior a 1 000 quilómetros, inteiramente sobre o alto mar ou região deserta;

c) Viagem superior a 25 quilómetros e inferior a 1:000 quilómetros durante a noite;

B—A bordo dos dirigíveis de cubagem inferior a 20:000 metros cúbicos, para qualquer ascensão de dia ou de noite deverá haver um navegador de 1.ª ou 2.ª classe.

Art. 181.º Em todos os aviões ou hidroaviões, destinados ao serviço público, que devam fazer viagens, sem escala, superiores a 1:000 quilómetros, inteiramente sobre o alto mar ou sobre regiões desertas ou durante a noite, e em todos os dirigíveis de cubagem igual ou superior a 20:000 metros cúbicos deverá haver a bordo um navegador com o certificado de 1.ª classe.

Art. 182.º Quando a bordo de uma aeronave só está o piloto e este possui o certificado de navegador, poderá desempenhar cumulativamente as duas funções desde que a viagem seja de dia sobre regiões habitadas e não ultrapasse 1:000 quilómetros sobre o mar ou sobre regiões desertas, e, sendo de noite, seja por itinerários devidamente balizados e reconhecidos como tais pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

No caso de a viagem ser superior a 1:000 quilómetros sobre o mar ou região deserta, ou ser nocturna por itinerário não balizado, deverá haver a bordo um outro piloto pronto a tomar os comandos da aeronave.

Art. 183.º Quando além do piloto uma aeronave deva ter a bordo outro membro de equipagem, se este tiver o certificado de navegador da categoria necessária, pode exercer as funções de navegador.

Art. 184.º Para os fins dos artigos 180.º, 181.º, 182.º, e só para estes, considera-se:

a) «Região deserta», aquela em que a pequena densidade de habitações e a ausência de referências naturais e deficiência de cartas tornam as dificuldades de navegação análogas às de navegação sobre o alto mar;

b) «Noite», o período que começa uma hora depois do pôr do sol e termina uma hora antes de ele nascer;

c) «Viagem sobre o mar alto», é aquela em cujo decurso uma aeronave pode, seguindo uma linha recta, afastar-se a mais de 100 quilómetros das costas.

Art. 185.º Os observadores militares que estejam em serviço activo na aeronáutica poderão exercer as funções de navegador de 2.ª classe.

Art. 186.º Os certificados de navegador serão passados conforme o modelo XIV anexo.

Certificados de mecânico e radiotelegrafista

Art. 187.º Os certificados de mecânico e radiotelegrafista habilitam os seus portadores a desempenhar as funções da sua especialidade a bordo de qualquer aeronave.

Serão passados conforme os modelos XV e XVI anexos.

Cadernetas de voo

Art. 188.º Todo o piloto ou navegador de aeronave deve estar munido de uma caderneta de voo, conforme o modelo XVII anexo, visada pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Nesta caderneta serão escriturados todos os vãos que o seu possuidor faça como piloto ou navegador.

A sua fiscalização ficará a cargo dos directores dos aeroportos onde o piloto ou navegador faça serviço habitualmente.

2) Provas para a obtenção dos certificados

Provas para obtenção do certificado de piloto de avião

a) 3.ª classe

Art. 189.º O certificado de piloto de 3.ª classe é concedido pelo Aero-Club de Portugal, de harmonia com os regulamentos desportivos da F. A. I. (Federação Aeronáutica Internacional).

b) 2.ª classe — Piloto de avião de turismo

Art. 190.º:

1.— Provas práticas:

Em todas as provas práticas o candidato deve estar só no aparelho.

a) Prova de altitude e de voo planado. Um voo sem aterrar ou amarrar, em que o piloto deve atingir uma altitude mínima de 2:000 metros acima do ponto de partida.

A descida deve terminar em voo planado, com os motores parados, 1:500 metros acima do terreno.

A aterragem ou amarragem deve fazer-se sem que o motor tenha voltado a trabalhar e dentro dum círculo de 150 metros de raio com o centro num ponto previamente fixado pelos examinadores acreditados;

b) Prova de destreza. Um voo, sem aterrar ou amarrar, descrevendo uma série de cinco oitos (8) em volta de dois mastros (ou de duas bóias) situados a 500 metros um do outro, efectuando cada volta em torno de cada um dos mastros ou bóias.

Este voo será executado a 200 metros ou menos do solo (ou da água) sem tocar a terra (ou a água).

A aterragem ou amarragem será efectuada:

1.º Parando definitivamente o ou os motores o mais tardar quando o aparelho toca o solo (ou a água).

2.º Parando definitivamente o aparelho a menos de 50 metros dum ponto fixado pelo próprio candidato antes de partir.

2. — *Conhecimentos especiais.*

Regulamento dos faróis e sinais.

Regras gerais da circulação aérea.

Regras especiais da circulação aérea nos aeródromos abertos ao serviço público e suas proximidades.

Conhecimento prático da legislação aérea portuguesa e internacional.

c) 1.ª classe — Piloto de avião de transporte público e serviço aéreo

Art. 191.º:

1. — *Provas práticas.*

Em todas as provas práticas o candidato deve estar só no aparelho.

a) Prova de altitude. Um voo sem aterragem ou amarragem durante o qual o piloto ficará pelo menos uma hora a uma altitude mínima de 2:000 metros acima do ponto de partida.

As provas de voo planado e destreza são as mesmas que para o certificado de piloto de avião de turismo.

Os candidatos que tenham feito já estas provas são dispensados de as fazer segunda vez.

b) Prova de resistência, de 300 quilómetros pelo menos, sobre terra ou mar, acabando no ponto de partida. Este percurso deve ser feito no mesmo aparelho e dentro do prazo de oito horas. Compreende duas aterragens obrigatórias (com paragem completa do aparelho) fora do ponto de partida, em lugares previamente fixados pelos examinadores. Na ocasião de partir o candidato receberá a necessária carta e será informado do caminho que deve seguir. Os examinadores decidem se o caminho traçado foi ou não correctamente seguido;

c) Voo nocturno. Um voo de trinta minutos executado a uma altura de 500 metros pelo menos. Este voo só pode ser começado pelo menos duas horas depois do pôr do sol e deve ter terminado duas horas antes do nascer do dia, pelo menos.

d) Voo sem visibilidade. Um voo de trinta minutos sem visibilidade exterior e executado unicamente com o auxílio dos aparelhos de bordo.

2. — *Exame técnico.*

Quando o candidato tiver satisfeito às provas práticas, será convocado para um exame que abrange os seguintes assuntos:

a) Aviões e hidroaviões:

Conhecimento teórico das leis da resistência do ar, principalmente nos seus efeitos sobre os planos das asas e da cauda nos lemes de direcção e de profundidade e nas hélices; funções das diferentes partes da aeronave e órgãos de comando.

Montagem dos aviões e das partes que os compõem.

Provas práticas de regulação.

b) Motores:

Conhecimentos gerais sobre motores de explosão e funções dos órgãos que os compõem; conhecimentos gerais sobre a construção, montagem, ajustagem, órgãos e características dos motores de aviação.

Causas do mau funcionamento dos motores; causas de *panne*.

Provas práticas de reparações usuais.

c) Conhecimentos especiais:

Regulamento de faróis e sinais.

Regras gerais da circulação aérea.

Regras especiais da circulação aérea nos aeródromos abertos ao serviço público e suas proximidades.

Conhecimento prático do regulamento para a navegação aérea, e da legislação aérea portuguesa e internacional.

Leitura de cartas; orientação; determinação do ponto; meteorologia elementar.

Art. 192.º Todas as provas práticas a que se referem os artigos 190.º e 191.º devem ser registadas por um bórgrafo, cuja fôlha, rubricada pelos examinadores, será junta ao relatório.

Estas provas devem ser executadas no prazo máximo de um mês. Podem ser prestadas por qualquer ordem e podem ser feitos dois ensaios para cada prova.

Provas para a obtenção do certificado de piloto de balão livre

Art. 193.º:

1. — *Provas práticas:*

O candidato deve ter feito as seguintes ascensões certificadas:

a) De dia:

Três ascensões de instrução;

Uma ascensão conduzida pelo candidato sob a vigilância de um instrutor;

Uma ascensão sem ser acompanhado.

b) De noite:

Uma ascensão sem ser acompanhado.

c) Todas as ascensões devem ter durado pelo menos duas horas cada.

2. — *Exame teórico:*

Leis elementares da aerostática e da meteorologia.

3. — *Conhecimentos especiais:*

Conhecimento geral do balão e seus acessórios; enchimento; afinação; manobra de uma ascensão; instrumentos; precauções a tomar contra o frio às grandes altitudes.

Regulamento de faróis e sinais.

Regras gerais da circulação aérea.

Regras especiais da circulação aérea nos aeródromos abertos ao serviço público e suas proximidades.

Conhecimento prático da legislação aérea portuguesa e internacional.

Leitura de cartas e orientação.

Provas para a obtenção do certificado de piloto de dirigível.

Art. 194.º O pessoal de condução de dirigíveis em serviço em transportes públicos internacionais deve, no mínimo, ter a composição seguinte:

a) Para dirigíveis de menos de 6:000 metros cúbicos:

1 comandante.

b) Para dirigíveis de capacidade mínima de 6:000 metros cúbicos e inferior a 20:000:

1 primeiro comandante;

1 segundo comandante;

1 timoneiro;

1 mecânico para cada grupo motor simples ou duplo;

O segundo comandante poderá desempenhar o papel de radiotelegrafista quando possuir a respectiva licença.

c) Para os dirigíveis de 20:000 metros cúbicos ou mais:

- 1 primeiro comandante;
- 1 segundo comandante;
- 2 timoneiros;
- 1 mecânico para cada grupo motor simples ou duplo.

Para as saídas de duração superior a doze horas:

d) A bordo dos dirigíveis de menos de 6 000 metros cúbicos o comandante deve ser auxiliado por um oficial.

Nos dirigíveis de 6:000 metros cúbicos ou mais todo o pessoal será duplicado, com excepção do primeiro comandante.

Todo o pessoal de bordo deve possuir os certificados correspondentes às funções exercidas, devendo também os comandantes possuir, além do certificado de piloto de dirigível, o de navegador em conformidade com o presente regulamento.

Art. 195.º:

a) 3.ª classe

1.— Provas práticas:

a) Vinte ascensões certificadas (das quais três nocturnas) feitas em dirigível, com a duração mínima de uma hora cada. Pelo menos em quatro delas, o candidato deve ter conduzido o aerostato, sob a vigilância do oficial comandante do dirigível, incluindo a partida e a aterragem, durante todo o trajecto se a duração da ascensão não ultrapassar quatro horas e durante pelo menos quatro horas se a duração for superior;

b) Uma viagem de 100 quilómetros pelo menos, com itinerário previamente fixado, terminando por uma aterragem de noite. Esta viagem deve ser feita com um oficial inspector a bordo.

2.— Exame teórico:

Aerostática e meteorologia; densidade dos gases, leis de Mariotte e de Gay-Lussac, pressão barométrica, princípio de Arquimedes, compressibilidade dos gases, interpretação e emprêgo das informações e cartas meteorológicas. Propriedades físicas e químicas dos gases leves e dos materiais empregados na construção dos dirigíveis. Teoria geral dos dirigíveis.

Propriedades dinâmicas dos corpos em movimento no ar.

3.— Conhecimentos gerais:

Conhecimento elementar dos motores de explosão.

Navegação elementar; emprêgo da bússola, maneira de fazer o ponto. Enchimento, amarração e aterragem, regulação, manobra, órgãos de comando e instrumentos.

Art. 196.º:

b) 2.ª classe

1.— Provas práticas:

Todo o candidato que se apresente ao exame de 2.ª classe deve já possuir o certificado de 3.ª classe e ter praticado como piloto de 3.ª classe, pelo menos, durante quatro meses de serviço em dirigível.

Deverá também ter feito como piloto de 3.ª classe, em dirigível de mais de 6:000 metros cúbicos, pelo menos dez ascensões em que haja conduzido, sob a vigilância do oficial comandante, incluindo a partida e a aterragem, durante todo o trajecto se a duração não ultrapassar quatro horas e durante pelo menos quatro horas se a duração for superior.

2.— Exame teórico:

Conhecimento aprofundado das matérias do programa para o exame de 3.ª classe.

c) 1.ª classe

Art. 197.º:

1.— Provas práticas:

Todo o candidato que se apresente ao exame de 1.ª classe deve possuir o certificado de 2.ª classe e ter praticado como piloto desta categoria em dirigível durante dois meses de serviço activo, pelo menos.

Deverá também ter feito, como piloto de 2.ª classe, num dirigível de mais de 20:000 metros cúbicos, pelo menos cinco ascensões em que haja conduzido, sob a vigilância do oficial comandante, incluindo a partida e a aterragem, durante todo o trajecto se a duração da ascensão não exceder quatro horas e durante pelo menos quatro horas se a duração for superior. Cada ascensão deve ter durado o mínimo uma hora e as cinco devem totalizar pelo menos quinze horas.

2.— Exame teórico:

O exigido para o exame de 2.ª classe.

Provas para a obtenção do certificado de navegador

a) 2.ª classe

Art. 198.º:

1.— Provas práticas:

a) Provar que totalizou, pelo menos, cinquenta horas de vôo como membro do pessoal de condução de aeronaves;

b) Pelo que respeita a aparelhos de sinalização óptica o candidato deve saber:

1.º Em sinalização semafórica no solo assegurar a transmissão e recepção exacta de mensagens em linguagem clara com a velocidade de dez palavras por minuto, cada palavra ou grupo equivalente constando de cinco letras, números ou sinais, em média;

2.º Em sinalização luminosa assegurar, no chão e em vôo, a transmissão e recepção exactas de mensagens, tanto em grupos codificados como em linguagem corrente ou em números, à velocidade de oito palavras por minuto no chão e seis palavras por minuto em vôo.

2.— Exame teórico:

Forma da Terra, coordenadas geográficas e sua leitura.

Cartas terrestres e cartas marítimas, sua leitura e seu emprêgo.

Propriedades práticas das diferentes projecções empregadas na aeronáutica.

Magnetismo terrestre, bússola, sua construção, seu emprêgo e sua compensação.

Navegação estimada, por meio de instrumentos destinados a calcular os elementos do triângulo de velocidades.

Navegação radiogoniométrica.

Métodos para determinar o ponto de uma aeronave com aplicação das correcções necessárias.

Legislação aérea portuguesa e internacional, regulamento para evitar colisões no mar e publicações destinadas aos navegadores aéreos.

Meteorologia, princípios das observações meteorológicas, organização da publicação das informações meteorológicas para a aeronáutica, princípio das previsões, construção e leitura das cartas sinópticas.

Sinalização óptica:

1.º Método semafórico e luminoso. Conhecimento de-

talhado da maneira de encetar as comunicações e transmitir e receber as mensagens por qualquer dos dois métodos;

2.º Código internacional. Bandeiras (significação e côres). Leitura dos sinais feitos com bandeiras.

b) 1.ª classe

Art. 199.º:

1. — *Provas práticas:*

Provar que totalizou, pelo menos, 200 horas de vôo como membro do pessoal de condução de aeronaves, das quais 100 pelo menos como navegador e 15 em vôo nocturno.

2. — *Exame teórico:*

Forma da Terra — Cálculo matemático de rumos e distâncias.

Cartas terrestres e marítimas — Princípio construtivo das várias projecções adoptadas na navegação aérea.

Marés — Teoria elementar e previsão pelos anuários das marés.

Navegação astronómica — Prática dos vários métodos para determinar o ponto duma aeronave, emprêgo das tábuas, diagramas e instrumentos para resolver o problema do ponto, conhecimento dos cálculos matemáticos necessários.

Meteorologia — Conhecimento mais profundo da matéria exigida para o certificado de navegador de 2.ª classe; noções gerais sobre telegrafia sem fios e sobre a utilização de motores de explosão empregados em aeronáutica.

Provas para a obtenção do certificado de mecânico

Art. 200.º:

1. — *Exame prático:*

Montagem, desmontagem e afinação dum motor em uso na aeronáutica nacional.

Resolução de uma *panne*, reparação dum magneto, regulação da célula dum aparelho.

2. — *Exame teórico:*

Elementos de aerodinâmica, teoria geral dos motores de explosão — Descrição dos motores mais em uso, teoria do magneto e carburador, principais causas do mau funcionamento dos motores, tratamento e conservação dos motores e aparelhos em terra.

As provas práticas serão feitas num espaço de tempo previamente marcado.

§ único. Os individuos que possuam a carta de mecânico de qualquer das aviações militares consideram-se habilitados a desempenhar as funções de mecânico a bordo de aeronaves destinadas ao serviço público.

Provas para a obtenção do certificado de radiotelegrafista

Art. 201.º:

1. Uma prova escrita de cultura profissional, a qual versará sobre:

a) Descrição de aparelhos radiotelegráficos empregados a bordo das aeronaves, seus princípios scientificos e fenómenos fisicos sobre os quais se baseia o seu funcionamento;

b) Partes componentes dos postos de telegrafia sem fios e suas applicações;

c) Esquemas dos circuitos.

2. Uma prova escrita de cultura geral.

3. Uma prova oral de cultura profissional, que versará sobre:

a) Radiotelegrafia, radiotelephonia e radiogoniometria;

b) Geradores eléctricos;

c) Convenções internacionais sobre T. S. F.;

d) Legislação aérea portuguesa e internacional.

4. Uma prova prática em terra e em vôo sobre transmissão e recepção pela T. S. F.

3) Condições de aptidão médica para a navegação aérea

Art. 202.º Para obter licença de piloto, de navegador, de mecânico ou de radiotelegrafista de aeronave empregada nos transportes públicos, todo o candidato deve apresentar-se perante uma junta médica especialmente nomeada para esse fim.

A — Pilotos de avião de turismo

A junta de inspecção, a que se refere o artigo 202.º, examinará as seguintes condições de aptidão física e mental:

a) Antecedentes hereditários e pessoais e, em particular, equilibrio do sistema nervoso, informações estas que serão declaradas por escrito e assinadas pelo candidato e verificadas pelo médico examinador;

b) Os candidatos ao certificado de piloto de avião de turismo não podem pedir a licença antes de completar dezassete anos;

c) Exame cirúrgico geral:

O candidato não deve sofrer de ferida alguma nem lesão, ter sofrido nenhuma operação, nem apresentar nenhuma anomalia congénita ou adquirida que possam diminuir a segurança de manobra de uma aeronave nas condições normais.

A palpação do abdómen e das visceras abdominaes, em especial das regiões pilórica, vesiculares, duodenal e apendicular, não deve indicar tumefacção nem dôr nítida sem ser completada por exames radioscópico e radiográfico. São eliminatórias:

Qualquer intervenção cirúrgica nas vias biliares ou tubo digestivo, com excepção do apêndice, com ablação total ou parcial ou derivação de um destes órgãos, a lesão anatómica das paredes de qualquer parte do tubo digestivo, qualquer apêrto do seu calibre, cálculos e corpos estranhos, qualquer lesão peritoneal, denunciados pelos exames clínicos ou de laboratório.

Exceptuam-se as contracções espasmódicas não acompanhadas de outras perturbações e as ptoses acompanhadas de uma boa musculatura abdominal.

As afecções do fígado, compreendendo as das vias biliares e do pâncreas, serão, quando fôr necessário, verificadas por exames de laboratório, em especial pela radiografia, bem como pelo exame do sangue e das urinas, e não são eliminatórias senão quando correspondem à existência de um cálculo, de um tumor ou de uma lesão que provoque um mau funcionamento persistente destes órgãos.

d) Exame médico geral:

O candidato não deve sofrer de nenhuma doença ou enfermidade que o possa tornar subitamente incapaz da condução de uma aeronave.

Deve ter o coração, os pulmões e o sistema nervoso em estado de suportar os efeitos da altitude. Não deve ter enfermidades renais, apresentar nenhum sinal clínico de sífilis, nem ter lesão cardíaca.

e) Exame dos olhos:

O candidato deve ter, em caso de necessidade com vidros correctores, uma acuidade visual igual a, pelo menos, 80 por cento da acuidade visual normal para cada olho isoladamente ou 90 por cento para um olho e 70 por cento para o outro. A acuidade

visual normal é igual a 100 e corresponde a um ângulo de 5 minutos.

A acuidade visual mede-se por meio de caracteres de imprensa standardizados, fortemente iluminados, mas de forma que a luz não deslumbre os olhos do candidato.

A visão binocular, a motilidade ocular, o campo visual de cada olho e a distinção das cores devem ser normais.

f) Exame das orelhas:

O ouvido médio deve ser normal. O candidato deve possuir uma acuidade auditiva correspondente, no mínimo, à compreensão da voz sussurrada a 1 metro. O aparelho vestibular deve estar intacto e não hiperexcitável. Deve haver igualdade nos dois ouvidos.

g) Exame do nariz, da garganta e da boca:

O candidato deve ter para estes órgãos uma permeabilidade completa dos dois lados.

h) Oportunamente serão fixados os métodos de exame para as inspecções médicas;

i) O candidato que tenha satisfeito às condições acima enunciadas receberá uma certidão médica favorável que deve ser apresentada com o pedido de licença.

A certidão médica será tanto quanto possível do modelo XVIII anexo;

j) Poderão ser admitidas atenuações das indicações acima exigidas que não sejam essenciais, quando o candidato tiver anteriormente sido admitido na aviação por uma junta médica devidamente nomeada.

B — Pessoal de condução de aeronaves empregadas em serviço público ou trabalho aéreo

1) Para obter uma licença como piloto, oficial navegante, mecânico ou membro do pessoal de condução duma aeronave empregada nos transportes públicos ou trabalhos aéreos deve o candidato ser presente a uma junta especialmente nomeada para esse efeito.

2) O candidato antes de ser presente à junta acima indicada deve ter sido sujeito a um exame médico preliminar no qual tenha satisfeito às condições mínimas de aptidão abaixo indicadas. Este exame será feito por qualquer médico.

O candidato deve ter a utilização funcional integral dos quatro membros, não estar privado completamente do uso de um olho, não sofrer de nenhuma afecção ou infecção médica ou cirúrgica, aguda ou crónica, em evolução, não deve apresentar mutilação ou ferida provocando um grau de incapacidade funcional que possa ser obstáculo à segurança de manobra de uma aeronave, a qualquer altitude, mesmo em caso de voo prolongado ou difícil, não ter hérnia nem lesão sensorial aparente, nem ser notoriamente sujeito a nenhuma manifestação mórbida, psíquica ou nervosa.

3) Os exames das juntas médicas, tanto para a selecção inicial como para a constatação da conservação de aptidão do pessoal indicado na alínea 1), deverão tratar das seguintes condições de aptidão física e mental:

a) O candidato será interrogado na primeira inspecção sobre os antecedentes hereditários e pessoais;

b) Exame do sistema nervoso:

Na primeira inspecção o exame do sistema nervoso do candidato incluirá um interrogatório muito detalhado sobre os antecedentes hereditários, familiares e pessoais. As informações obtidas terão a forma de declaração escrita e assinada pelo candidato e acompanhadas, se for possível, de um atestado referente sobretudo às perdas de sentidos e às convulsões de toda a espécie, elaborada

pelo médico habitual do candidato ou pessoa digna de fé conhecendo-o há muito tempo.

O médico examinador deve verificar se o atestado e a declaração são satisfatórios.

O candidato não deve apresentar perturbação mental ou trófica, nem tremor patológico, nem deixar presumir epilepsia latente.

A motilidade, a sensibilidade, os reflexos tendinosos, cutâneos e pupilares, a coordenação dos movimentos e as funções do cerebelo devem ser normais; pode ser admitida uma excepção para as perturbações periféricas localizadas da sensibilidade, devidas à secção accidental dum ramo nervoso.

As fracturas que interessem a parede interna da caixa craniana, mesmo sem perturbações aparentes, provocam a inaptidão provisória de dois anos a contar da época da fractura.

Qualquer presunção de sífilis nervosa é eliminatória, a não ser que se verifique a sua falta de fundamento por meio de exames de sangue e de líquido céfalo-raquidiano feitos com o assentimento do candidato;

c) Os pilotos e oficiais navegantes empregados num transporte público não podem exercer as suas funções antes dos dezanove nem depois dos quarenta e cinco anos;

d) Exame cirúrgico geral:

O candidato não deve sofrer de nenhuma ferida nem lesão, ter sofrido nenhuma operação, nem ter qualquer anomalia congénita ou contraída que possam impedir a segurança de manobra de uma aeronave a qualquer altitude, mesmo em caso de voo prolongado ou difícil.

A palpação do abdómen e das vísceras abdominais, em especial das regiões pilórica, vesiculares, duodenal e apendicular não deve indicar tumefacção nem dor nítida sem ser completada por exames radioscópico e radiográfico.

São eliminatórias:

Qualquer intervenção cirúrgica nas vias biliares ou tubo digestivo, com excepção do apêndice, com ablação total ou parcial ou derivação de um destes órgãos, a lesão anatómica das paredes de qualquer parte do tubo digestivo, qualquer apêto do seu calibre, cálculos e corpos estranhos, qualquer lesão peritoneal, denunciados pelos exames clínicos ou de laboratório.

Exceptuam-se as contracções espasmódicas não acompanhadas de outras perturbações e as ptoses acompanhadas de uma boa musculatura abdominal.

As afecções do fígado (compreendendo as das vias biliares) e do pâncreas serão, quando for necessário, verificadas por exames de laboratório, em especial pela radiografia, bem como pelo exame do sangue e das urinas, e não são eliminatórias senão quando correspondem à existência de um cálculo, de um tumor ou de uma lesão que provoque um mau funcionamento persistente destes órgãos;

e) Exame médico geral:

O candidato não deve sofrer de nenhuma doença ou enfermidade que o possa tornar súbitamente incapaz da condução de uma aeronave;

A sua força muscular deve ser suficiente para manobrar os tipos de aeronave que tiver de pilotar, ou os aparelhos que tenha de utilizar.

Não deve ter aneurisma dos grandes troncos arteriais, nem lesão cardíaca, mesmo bem compensada; o coração deve estar intacto, tendo um funcionamento normal, e só sendo toleradas a aritmia respiratória, a taquicardia, emotiva e de esforço, e a braquicardia total não acompanhada de dissociação aurículo-ventricular.

O candidato não deve sofrer de nenhuma afecção aguda ou dos pulmões, possuir nenhuma lesão cicatricial dos pulmões, estar atacado de tuberculose que possa ser revelada pelos processos clínicos habituais, adenopatia traqueobrônquica ou enfisema pulmonar, ainda que fraca.

Contudo nas inspecções de revisão destinadas a verificar a conservação da aptidão do pessoal o enfisema pulmonar só será eliminatório quando a capacidade pulmonar descer abaixo de 3 1/2 litros em repouso depois de uma expiração e de uma inspiração forçada e quando a duração da suspensão respiratória for, em repouso, inferior a cinquenta segundos ou de quarenta segundos para o caso de o candidato ter menos de 1^m,65 ou ser do sexo feminino. Nos casos clínicos duvidosos o exame será completado por uma ficha de radioscopia.

O candidato não deve apresentar nenhum sinal de afecção orgânica dos rins, devendo estes ser indolores à palpação e de volume normal. A ptose renal é eliminatória; contudo nas inspecções de revisão esta regra não tem efeito se a ptose renal não mostrar perturbações funcionais. As urinas não devem conter nenhum elemento patológico. As afecções das vias urinárias e dos órgãos genitais, mesmo a blenorragia, podem provocar a inaptidão temporária ou definitiva, exceptuando-se, nas revisões, o caso da orqui-epididimite tuberculosa nas formas benigna e localizada.

O candidato do sexo feminino deve ter o útero e anexos normais. Os casos em que tiver havido intervenção cirúrgica serão apreciados individualmente. Qualquer indício de gravidez é eliminatório. Depois de parto ou aborto a titular de uma licença não pode recommençar o serviço aéreo sem novo exame médico.

O candidato não deve apresentar nenhum sinal clínico de sífilis;

f) Exame dos olhos:

O candidato deve ter um grau de acuidade visual compatível com o desempenho das suas funções. Devem ser normais a visão binocular, a motilidade ocular, o campo visual de cada olho e a percepção das cores.

Todo o piloto deve ter, sem vidros correctores, uma acuidade visual igual a, pelo menos, 80 por cento da acuidade visual normal para cada olho isoladamente ou 90 por cento para um olho e 70 para o outro, medindo-se a acuidade visual por meio de caracteres de imprensa standardizados e fortemente iluminados, mas de forma que a luz não possa deslumbrar os olhos do candidato.

A acuidade visual normal é igual a 100 e corresponde a um ângulo de 5 minutos.

O navegador deve ter a mesma acuidade visual dos dois olhos, com correcção de lentes se for necessário;

g) Exame dos ouvidos:

O ouvido médio deve ser normal. O candidato deve ter uma acuidade auditiva correspondente pelo menos à percepção normal do diapásio *do* (1) — 64 vibrações por segundo — *do* (3) — 256 vibrações e *do* (7) 4:096 vibrações por segundo com os ramos do diapásio perpendicularmente ao solo a 1 centímetro do canal auditivo.

O aparelho vestibular deve estar intacto e não hiperexcitável; deve haver igualdade dos dois lados;

h) Exame do nariz, da garganta e da boca:

O candidato deve ter uma permeabilidade nasal e uma permeabilidade tubar totais, dos dois lados, e não sofrer de nenhuma afecção séria, aguda ou crónica, da cavidade bucal ou das vias respiratórias superiores.

Os métodos a usar nas inspecções serão fixados oportunamente;

i) Ao candidato que tenha satisfeito as condições enunciadas acima será fornecida uma certidão, que será apresentada com os pedidos de licença.

A certidão médica será tanto quanto possível do modelo XIX anexo.

4) Com o fim de verificar a conservação da sua aptidão para a navegação aérea, qualquer membro do pessoal a que se refere a alínea 1), que seja portador de uma licença, deve ser periodicamente inspecionado, pelo menos todos os seis meses se é do sexo masculino, e todos os três meses se é do sexo feminino, pela junta para

esse efeito nomeada, e as conclusões desta inspecção serão arquivadas no processo do examinado.

Porém, quando a pessoa a examinar esteja em serviço numa região afastada dos centros oficiais de inspecções médicas, a inspecção periódica a que deveria ser sujeito, pode excepcionalmente ser adiada duas vezes, por períodos consecutivos de três meses de cada vez, sob a condição de que o interessado apresente de cada vez uma certidão médica favorável obtida no local onde se encontre.

Em caso de doença ou de desastre a aptidão para a navegação aérea deve ser verificada de novo.

Os dados e os resultados destes exames complementares devem ser mencionados na licença da pessoa examinada.

As inspecções médicas para a verificação da conservação da aptidão do pessoal indicado na alínea 1) serão as mesmas que para a selecção inicial, sendo contudo admitidas certas atenuações quando as condições exigidas não forem essenciais.

A inspecção médica prevista para a selecção inicial do pessoal será, quando o candidato tiver sido precedentemente admitido na aviação em resultado de inspecção médica passada nas condições legais, efectuada nas mesmas condições que as inspecções complementares.

CAPÍTULO VI

Seguros aeronáuticos

Art. 203.º Aos seguros contra o risco de navegação aérea serão aplicadas as normas gerais do Código Commercial e demais legislação interna ou internacional, rectificada pelo Estado Português, em matéria de seguros.

Art. 204.º Todo o pessoal que fizer parte das tripulações das aeronaves empregadas no serviço público ficará, para todos os efeitos, ao abrigo do decreto com força de lei n.º 5:637, de 10 de Maio de 1919.

CAPÍTULO VII

Disposições relativas à hipoteca de aeronaves

Art. 205.º Sempre que uma aeronave seja hipotecada deverá o facto ser comunicado à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, que o registará no registo aeronáutico nacional.

§ único. Para os fins do presente artigo serão fornecidos pelo credor os seguintes dados:

a) Tipo da aeronave e número do seu certificado de matrícula;

b) Nomes e domicílios do credor e devedor;

c) Circunstâncias e importância da hipoteca.

Art. 206.º Logo que seja liquidada a hipoteca de qualquer aeronave deverá o facto ser igualmente comunicado à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, a fim de ser feito o respectivo cancelamento no registo aeronáutico nacional.

CAPÍTULO VIII

Disposições relativas a sinistros aeronáuticos

Art. 207.º Sempre que se dê um sinistro aeronáutico fora dos aeroportos ou aeródromos ou suas proximidades, a autoridade local mais próxima dará, imediatamente e pelo meio de comunicação mais rápido, conhecimento do facto à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

Art. 208.º Pela mesma autoridade será elaborado um relatório, que igualmente será enviado à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, do qual constará:

a) Tipo e matrícula da aeronave;

- b) Causas presumíveis do sinistro;
 c) Se houve tripulantes ou passageiros mortos ou feridos;
 d) Se houve prejuízos materiais, tanto no material de voo como no local de aterragem e pelos quais tenham de ser pagas indemnizações;
 e) As providências que tiver tomado.

§ único. Sempre que haja suspeitas de que no sinistro houve incúria, negligência ou culpa do pessoal navegante, deverão ser requisitados imediatamente à autoridade aeronáutica mais próxima os peritos para fazerem exame no local do sinistro.

Art. 209.º Quando se dê um sinistro aeronáutico no mar, a autoridade que dele primeiro tiver conhecimento fará imediata comunicação do facto à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar e à autoridade marítima mais próxima, que tomarão as necessárias providências de socorro, sem prejuízo das que possam competir à entidade sinistrada.

Art. 210.º Os sinistros que se dêem com aeronaves estrangeiras no território nacional serão imediatamente comunicados superiormente.

CAPÍTULO IX

Disposições penais

Art. 211.º As infracções às exigências do presente regulamento serão punidas com multa, cujo montante poderá ir desde 10\$ a 250\$, ouro, consoante a gravidade e efeitos danosos do facto incriminado, independentemente do procedimento penal, e segundo a seguinte graduação:

Multa de 10\$ a 50\$, ouro, para as infracções aos artigos 17.º, 30.º, 38.º, 49.º, 50.º e seu § único, 58.º, 67.º, 74.º, § 2.º, 75.º e seu § 1.º, 76.º e seu § 1.º, 77.º e seu § 1.º, 79.º, 83.º e 155.º

Multa de 50\$ a 125\$, ouro, para as infracções aos artigos 18.º, 36.º, 42.º, 74.º e seu § 1.º, 109.º, 150.º, 164.º e 165.º

Multa de 125\$ a 250\$, ouro, para as infracções aos artigos 47.º, 84.º, 86.º, 90.º, 94.º e 159.º

Em caso de reincidência a multa poderá ser elevada ao dôbro ou mais, conforme as circunstâncias.

Em tudo o mais regularão as disposições legislativas vigentes.

§ único. A infracção ao artigo 159.º, quando se trate

da falta de certificado e licença de piloto, dará ocasião, além das restantes penalidades, à apreensão temporária da aeronave, até completa satisfação das exigências do presente regulamento.

Art. 212.º Toda a autoridade que tenha de providenciar contra uma infracção ao disposto no presente regulamento lavrará um auto do qual constará:

- a) Data, hora e local onde foi cometida a infracção;
 b) Nome, domicílio e profissão do infractor;
 c) Infracção e circunstâncias em que foi cometida;
 d) Matrícula da aeronave;
 e) Nome e situação da autoridade que participe a infracção;
 f) Testemunhas que tenham presenciado a infracção.

Art. 213.º O auto a que se refere o artigo anterior será enviado à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, a fim de que o Conselho arbitre e mande aplicar a multa ou o mande seguir para as autoridades competentes.

Art. 214.º As penas estabelecidas para as infracções dos regulamentos fiscais são solidariamente aplicáveis aos proprietários das aeronaves que as cometerem e aos seus comandantes, que serão julgados pelos tribunais competentes, de harmonia com a legislação aduaneira em vigor.

Art. 215.º As importâncias cobradas em multas constituirão na sua totalidade receita para o Estado, salvo disposição legal em contrário.

CAPÍTULO X

Disposições transitórias

Art. 216.º Para os efeitos do artigo 29.º d'este regulamento considera-se unicamente o aeródromo de Alverca.

As aterragens serão feitas na pista e as amaragens no Tejo, na parte que lhe fica fronteira.

Art. 217.º Em tudo o que não esteja previsto no presente regulamento deverão as autoridades competentes regular-se pelas leis em vigor e pelo disposto na Convenção Internacional de Navegação Aérea, de 13 de Outubro de 1919, e respectivos anexos e suas posteriores alterações ratificadas pelo Governo Português.

Paços do Governo da República, 25 de Outubro de 1930. — O Presidente do Ministério, *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira*.

C. N. A.



SECRETARIA TÉCNICA

Mapa do movimento no aeroporto de ..., no mês de ... de 19...

CHEGADAS

Data	Aeronave			Categoria	Proprietário	Proveniência	Escalas	Distância per-corrida	Tempo gasto	Carga			Observações
	Marca	Tipo	H. P.							Passageiros	Mercadorias	Correio	

Formato: 30 × 16 1/2.

C. N. A.



SECRETARIA TÉCNICA

Mapa do movimento no aeroporto de ..., no mês de ... de 19...

PARTIDAS

Data	Aeronavo			Categoria	Proprietário	Proveniê- cia	Destino	Carga						Observa- ções
	Marca	Tipo	H. P.					Passageiros		Mercadorias		Correio		
								Que par- tem	Em trânsito	Que par- tem	Em trânsito	Que parte	Em trânsito	

Formato: 30 × 16 1/2.

NOTA.— O manifesto não deve apresentar rasuras nem emendas que não venham ressalvadas pelos agentes aduaneiros competentes, nem palavras nas entrelinhas, nem mais de um artigo na mesma linha. Podem juntar-se tantas fôlhas adicionais quantas forem necessárias;

NAVEGAÇÃO AÉREA PORTUGUESA

Manifesto ou declaração geral da carga

Espaço reservado
para
as indicações
de serviço
das Alfândegas

APARELHO — Sinal de matrícula . . .
 { Nome . . .
 COMANDANTE . . . { Domicílio . . .
 { Nacionalidade . . .
 { Número da licença . . .
 { Ponto de partida . . . País . . .
 MERCADORIAS . . . { Destino . . . País . . .
 { Número de declarações adicionais . . .
 . . .

O Comandante atesta a exactidão do presente manifesto sob as penas previstas pelas leis. Por conseguinte datou e assinou este documento imediatamente por baixo da última linha de declarações.

Número de ordem do documento	Marcas e números dos volumes	Número (em algarismos e em letras) e espécie dos volumes	Natureza da mercadoria	Pêso	Observações

NAVEGAÇÃO AÉREA PORTUGUESA

Ponto de partida ...

Destino ...

Declaração à Alfândega, feita por ... das mercadorias seguintes:

Volumes		Espécie	Designação completa do conteúdo	País de proveniência	Valores	Peso		Observações
Marcas e números	Número					Bruto	Líquido	

..., ... de ... de 19...

O expedidor,

Formato: 17×25.

MODÉLO IV



REPÚBLICA PORTUGUESA

CONSELHO NACIONAL DO AR

Secretaria Técnica

Fotografia de formato 9×12

CERTIFICADO DE MATRÍCULA

N.º ...

Marcas de nacionalidade e matrícula ...

Tipo e descrição da aeronave ...

Nome e domicílio do construtor ...

Número de série dado pelo construtor ...

Nome do proprietário ...

Domicílio do proprietário ...

Nacionalidade do proprietário ...

Aerodromo habitual da aeronave ...

Em face da declaração de que a Aeronave acima descrita não está matriculada em nenhum outro Estado, pelo presente certifico que, de acordo com a Convenção Internacional sobre Navegação Aérea, de 13 de Outubro de 1919, anexo «A», e ... foi a dita aeronave inscrita no registo de ... no dia ... de ... de 19..., que lhe foram indicadas as marcas de nacionalidade e matrícula ... e que possui a nacionalidade portuguesa.

..., ... de ... de 19...

Formato: 28×20,5.



RÉPUBLICA PORTUGUESA

CONSELHO NACIONAL DO AR

Secretaria Técnica

Fotografia da aeronave vista do lado no formato 9 × 12

Certificado de navegabilidade n.º ...

(Mais pesado que o ar)

PRIMEIRA PARTE

Nome, apelido, domicílio e nacionalidade do proprietário ou sociedade proprietária

- 1 Nome ou firma ...
- 2 Apelido ...
- 3 Domicílio ...
- 4 Nacionalidade ...

Nome do construtor

5 Nome ...

Marcas de nacionalidade e matrícula

6 ...

Descrição da aeronave

7 Tipo ...

Série ...

N.º de construção ...

8 Local e ano de construção da aeronave ...

- | | | |
|-----------------------------|---|--|
| Características da aeronave | { | 9 Avião, hidro-avião ou anfíbio ... |
| | | 10 Número de planos ... |
| | | 11 Número de motores ... |
| | | 12 Número máximo de pessoas que podem embarcar, incluindo tripulação ... |
| Classificação da aeronave | { | 13 Categoria ... |
| | | 14 Subdivisão ... |

15 Envergadura máxima (em posição de vôo) ...

16 Comprimento máximo (em posição de vôo) ..

17 Altura total ...

- Motores { 18 Quantidade ...
 19 Marca ...
 20 Tipo ...
 21 Potência internacional ou especial do motor ou motores:
 (a) ... HP a ... rotações por minuto (Número internacional ou especial de rotações).
 (b) ... HP a ... rotações por minuto (Número internacional ou especial de rotações).
 Consumo por hora no solo à potência acima { 22 Combustível ...
 23 Lubrificante ...
- 24 Hélices { Quantidade: (a) ... Tipo (a) ... Número de categoria (a) ...
 (b) ... (b) ... (b) ...
 Passo: (a) ... Diâmetro (a) ...
 (b) ... (b) ...
- 25 Pêso da aeronave vazia, incluindo a água dos irradiadores ...
- Pêso do combustível e lubrificante (depósitos cheios) { 26 Combustível ...
 27 Óleo ...
- 28 Pêso autorizado para a tripulação ...
- 29 Pêso autorizado para aparelhos de bordo (excluindo T. S. F.) ...
- 30 Pêso do aparelho T. S. F. ...
- 31 Pêso comercial máximo autorizado (passageiros, mercadorias) com os depósitos de combustível cheios ...
- 32 Pêso total máximo autorizado (a) ...

Condições a que fica obrigada

- 33 Pêso total máximo autorizado (escrito por extenso) ...
- 34 Tripulação mínima necessária ...
- 35 Inspeções e vistorias ...
- 36 Disposição da carga ...
- 37 Distribuição da carga ...
- 38 O número de passageiros nunca poderá exceder a lotação para que foi preparada a aeronave.
- 39 ...

Aviso importante. — O pêso total máximo autorizado é a soma dos pesos e cargas mencionados nos n.º 25 a 31 inclusive e corresponde só ao caso da aeronave voar com tempo sêco, a uma pressão de 760 milímetros de mercúrio e a uma temperatura de 15° centígrados. Este pêso não deve ser excedido em circunstância alguma.

O secretário do Conselho Nacional do Ar, tendo em vista o relatório dos peritos, datado de ... de ... de 19..., respeitante à aeronave acima descrita, e de acôrdo com o estabelecido na Convenção Internacional sôbre navegação aérea e ..., confere à referida aeronave o presente certificado de navegabilidade.

O presente certificado é somente válido desde que sejam cumpridas as condições acima e deixa de ter validade na data indicada na página 4.

... de ... de 19...

SEGUNDA PARTE**Precauções a tomar para a segurança de navegação**

- A.** — Descrição e instalação dos aparelhos de bordo com que a aeronave deve estar equipada para a navegação, e que deverão estar em perfeito estado de funcionamento:
- B.** — Material de incêndio indispensável para impedir ou combater um incêndio durante a navegação:
- C.** — Material indispensável para prestar os primeiros socorros em caso de acidente:

Vistorias periódicas

Data e local da vistoria	Resultado da vistoria (a)	Este certificado é válido até:	Rubrica dos peritos

(a) Indicar claramente o tempo durante o qual foi suspenso ou o motivo pelo qual caducou o certificado de navegabilidade.

Notas

Os lançamentos neste certificado só poderão ser feitos pelas autoridades do Estado competentes.
No caso de se extraviar este certificado deverá o facto ser comunicado imediatamente à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.
Antes de findar o prazo de validade do presente certificado deverá ser solicitada a sua revalidação à Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO

(Capa)

INSTRUÇÕES

(Verso da capa)

- 1 — O presente diário será fornecido pela Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, a quem competirá preencher a primeira página.
- 2 — Deverá estar sempre dentro da aeronave em vôo.
- 3 — O comandante responsável pela aeronave é que escreva este diário.
- 4 — Não poderá conter emendas ou rasuras nem folhas arrancadas.
- 5 — As secções do diário intituladas «navegação» podem não ser preenchidas.
- 6 — Considerar-se há como constituindo uma viagem:
 - a) No caso de um vôo sem escala, o trajecto a efectuar entre o ponto da partida e o ponto de aterragem previsto;
 - b) No caso de um vôo por *étapes*, o trajecto a efectuar entre o ponto de partida da primeira *étape* começada num período, de vinte e quatro horas (meia noite à meia noite) e o ponto de aterragem previsto para a última *étape* começada no mesmo período, desde que a aeronave seja confiada à responsabilidade do mesmo comandante.
- 7 — Na 5.^a coluna das páginas da direita devem inscrever-se:
 - a) Todos os incidentes e em particular as causas de aterragem imprevista (*panne*, mau tempo, etc.), e todos os accidentes prejuizos a terceiros, etc.;
 - b) Todas as observações especiais sobre a viagem e a marcha da aeronave, bem como do ou dos motores.
- 8 — Nas colunas 6, 7, 8 e 9 das páginas da direita devem constar as normas exigidas para todas as aterragens previstas ou imprevistas.
- 9 — As inscrições relativas a uma mesma viagem devem ser assinadas pelo comandante responsável, tanto quando a viagem fôr realizada como quando fôr abandonada.
- 10 — As informações contidas neste diário de navegação, que devem ser transcritas nas cadernetas de aeronave ou motor, sê-lo hão o mais cedo possível, depois do regresso da aeronave ao seu aeródromo habitual.
- 11 — O presente diário deve ser apresentado a todos os funcionários a quem a lei confiar funções de fiscalização, sempre que os mesmos o peçam.

1.^a página

Mais pesado do que o ar — Aeródino

1. Nacionalidade ...
2. Marcas de matrícula ...
3. Certificado de navegabilidade n.º ..., no dia ...
4. Certificado de matrícula n.º ..., no dia ...
5. Classificação da aeronave (a) ...
6. Aeródromo habitual ...
7. Proprietário ...
8. Domicílio ...
9. Nacionalidade ...

Descrição da aeronave

10. Construtor ...
11. Tipo da aeronave ...
12. N.º de série ...
13. Envergadura máxima (em posição de vôo) ...
14. Comprimento máximo (em posição de vôo) ...
15. Altura total ...
16. Superfície sustentadora ...
17. Pêso total máximo autorizado (P) (b) ...
18. Pêso vasia (Pv) ...
19. Carga total máxima correspondente ($P_t = P - P_v$) ...
20. Lotação para a tripulação ...
21. Número máximo de pessoas que podem embarcar (compreendendo a tripulação) ...
22. Combustível: 23. Capacidade dos depósitos de gasolina ...
24. De óleo ...
25. Horas de vôo à potência internacional (Xgr. por HP hora) ...
26. Marcas e tipos dos motores ...
27. Número de rotações internacional ...
28. Potência internacional ...
29. Propulsores ...
30. Dispositivos de aterragem ou amargem ...
31. Licença para aparelho de T. S. F., concedida no dia ...
32. N.º da licença ...
33. Tipo do aparelho de T. S. F. ...

... de ... de 19...

Conselho Nacional do Ar

O Secretário,

(a) Categoria ou subdivisão.

(b) Aviso importante. — O pêso total máximo autorizado corresponde ao caso da aeronave vôando em ar seco com uma pressão de 760 milímetros de mercúrio a uma temperatura de 15 graus centígrados. Este pêso nunca deve em caso algum ser excedido.

I — Sinais e comunicações pela T. S. F.

2.^a página

Hora (meridiano de Greenwich)	Chamada		Texto da mensagem	Hora na origem	T. S. F. ou sinais	Observações
	Para	De				

II — Navegação

Hora	Rota geográfica	Rumo à bússola	Fôrça e direcção do vento	Abatimento	Velocidade no ar	Velocidade em relação ao solo	Altitude	Condições atmosféricas	Observações

Assinatura do piloto ou oficial navegador ...

(1) Viagem de ... (2) para ...

3.^a página

Pessoal de condução			(5) Incidentes e observações	Visto	
(3) Nomes	(4) Funções			(10) Das autoridades aeronáuticas	(11) Das autoridades alfandegárias
(6) Data	(7) Pontos de partida, de aterragem no percurso ou de chegada	Horas			
		(8) De chegada	(9) De partida		

(12) Assinatura do comandante responsável ...

CADERNETA DA AERONAVE

(Capa)

INSTRUÇÕES

(Verso da capa)

- 1.º — As inscrições devem ser feitas a tinta.
- 2.º — Não poderão ter emendas ou rasuras, nem as folhas poderão ser arrancadas.
- 3.º — Os vôos serão inscritos numa única linha nas colunas «Serviço da Aeronave». Um vôo de instrução necessitando várias aterragens será contado como um vôo e inscrito numa única linha. O número de aterragens será mencionado na coluna das «Observações».
- 4.º — Esta caderneta deve conter:
 - 1.º — Um livrete de regulação da aeronave;
 - 2.º — Um livrete indicando:
 - a) O número de horas de funcionamento e o tempo máximo decorrido entre duas revisões, a natureza e importância dessas revisões.
 - b) A lista das peças cuja substituição ou reparação der lugar a uma nova vistoria e a novos ensaios.
 - c) A descrição das reparações que possam modificar a aeronave, obrigando-a assim a nova vistoria.
- 5.º — As informações de cada viagem serão tiradas do diário de navegação e escrituradas nesta caderneta o mais cedo possível, depois do regresso da aeronave ao seu aeródromo habitual.
- 6.º — Esta caderneta deve ser presente a todas as requisições das autoridades encarregadas da fiscalização.

Formato: 25 × 20.

1.ª página

Mais pesado do que o ar — Aeródino

1. Nacionalidade ...
2. Marcas de matrícula ...
3. Certificado de navegabilidade n.º ... no dia ...
4. Certificado de matrícula n.º ... no dia ...
5. Classificação da aeronave (a)
6. Aeródromo habitual ...
7. Proprietário ...
8. Domicílio ...
9. Nacionalidade ...

Descrição da aeronave

10. Construtor ...
11. Tipo da aeronave ...
12. N.º de série ...
13. Envergadura máxima (em posição de vôo) ...
14. Comprimento máximo (em posição de vôo) ...
15. Altura total ...
16. Superfície sustentadora ...
17. Pêso total máximo autorizado (P) (b) ...
18. Pêso vazia (Pv) ...
19. Carga total máxima correspondente ($P_t = P - P_v$) ...
20. Lotação para a tripulação ...
21. Número máximo de pessoas que podem embarcar (compreendendo a tripulação) ...
22. Combustível:
23. Capacidade dos depósitos de gasolina ...
24. De óleo ...
25. Horas de vôo à potência internacional (Xgr. por HP hora) ...
26. Marcas e tipos dos motores ...
27. Número de rotações internacional ...
28. Potência internacional ...
29. Propulsores ...
30. Dispositivos de aterragem ou amarragem ...
31. Licença para aparelho de T. S. F. concedida no dia ...
32. N.º da licença ...
33. Tipo do aparelho de T. S. F. ...

... de ... de 19...

O Conselho Nacional do Ar

O Secretário,

...

(a) Categoria ou subdivisão.

(b) Aviso importante. O pêso total máximo autorizado corresponde ao caso da aeronave voando em ar sêco com uma pressão de 760^{mm} de mercúrio a uma temperatura de 15 graus centígrados. Este pêso nunca deve em caso algum ser excedido.

Provas de recepção

2.^a página

Natureza das provas	Resultados da recepção inicial	Observações e visto	Resultados da recepção depois das modificações	Observações e visto	Resultados da recepção depois das modificações	Observações e visto
Data das provas						
Pêso do aparelho carregado						
Velocidade horizontal a {	2:000 metros					
	3:000 metros					
	4:000 metros					
	5:000 metros					
	6:000 metros					
Tempo de subida a {	7:000 metros					
	2:000 metros					
	3:000 metros					
	4:000 metros					
5:000 metros						
6:000 metros						
7:000 metros						
Regime máximo dos motores						
Plafond prático						
Plafond militar						
Carga por mq.						
Carga por HP.						
Condições atmosféricas						
Duração do voo						
Data de entrega e número dos novos certificados de navegabilidade						
Data de entrega e número dos novos certificados de matrícula						

Modificações feitas à aeronave

3.^a página

Datas	Detalhe das modificações	Visto

4.^a e 5.^a páginas

Instrumentos de bordo e de navegação		Motores				Elêctricos					
		Marcas	Tipos e números	Datas		Número de horas de funcionamento	Marcas	Tipos e números	Datas		Número de horas de funcionamento
				De montagem no avião	De desmontagem do avião				De montagem no avião	De desmontagem do avião	

A aeronave deverá obrigatoriamente estar munida dos instrumentos de bordo e navegação seguintes:

Serviço da

aeronave

6.^a e 7.^a páginas

Datas	Piloto	Número de homens da tripulação	Viagem	Horas		Número de passageiros	Pesos	Combustível transportado	
				De partida	De chegada			Gasolina	Óleo

Observações	Reparações	Duração total dos vôos	
		Depois da última vistoria	Depois da fabricação

Data do começo

Data do acabamento

Visto e data da vistoria

A transportar

MODÉLO X *(Capa, cor verde escuro)*



REPÚBLICA PORTUGUESA
Conselho Nacional do Ar
Certificado e licença de piloto
 De aviões de transporte público
 (Passageiros, correio ou mercadorias)

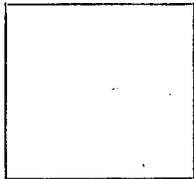
Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15 × 10.

CERTIFICADO

1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de piloto de aviões de transporte público (passageiros, correio ou mercadorias), n.º ..., foi passado ao Sr. ... no dia ... para os seguintes tipos de aparelhos: ...



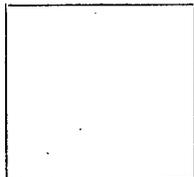
..., ... de ... de 19...

O Secretário do Conselho Nacional do Ar,
 ...

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de piloto de aviões de transporte público (passageiros, correio ou mercadorias), n.º ..., foi concedida ao Sr. ... no dia ..., ficando autorizado pela presente licença a pilotar os seguintes tipos de aparelhos: ...

A presente licença é válida ...



..., ... de ... de 19...

O Secretário do Conselho Nacional do Ar,
 ...

Licença 3

REVALIDAÇÕES DE LICENÇA

Licença 4

Certificado

2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Licença

Licença 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Exame médico		Licença válida		Rubrica de autoridade competente
Data	Resultado	De	Até	

(Capa, azul escuro)

MODELO XI



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

Certificado e licença de piloto

De aviões de turismo

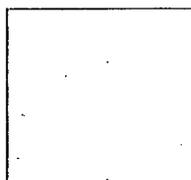
Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15 X 10.

CERTIFICADO

1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de piloto de aviões de turismo, n.º ..., foi passado ao Sr. ... no dia ... para os seguintes tipos de aparelhos: ...

..., ... de ... de 19...

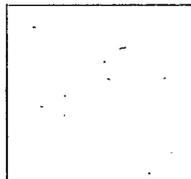


O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de piloto de aviões de turismo, n.º ..., foi concedida ao Sr. ... no dia ..., ficando autorizado pela presente licença a pilotar os seguintes tipos de aparelhos: ...

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 19...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Certificado

2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Licença

Licença 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

(Capa, cor roxo)

MODÉLO XII



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

Certificado e licença de piloto

de balões livres

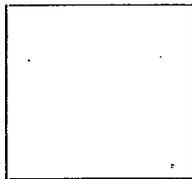
Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15 X 10.

CERTIFICADO

1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de piloto de balões livres, n.º ..., foi passado ao Sr. ... no dia ...

..., ... de ... de 193...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

...

Certificado

2

Estado civil

Sinais particulares

Nome ...

Nacionalidade ...

Local do nascimento ...

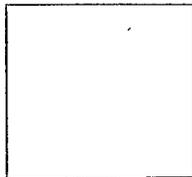
Data do nascimento ...

Domicílio ...

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de piloto de balões livres, n.º ..., foi concedida ao Sr. ..., no dia ..., ficando autorizado pela presente licença a pilotar todos os tipos de balões livres.

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 193...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

...

Licença

Licença 2

Estado civil

Sinais particulares

Nome ...

Nacionalidade ...

Local do nascimento ...

Data do nascimento ...

Domicílio ...

(Capa, cinzento escuro)

MODÉLO XIII



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

Certificado e licença de piloto

de dirigíveis

(... classe)

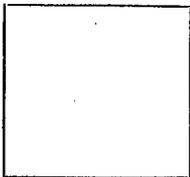
Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15 x 10.

CERTIFICADO

1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de piloto de dirigíveis (... classe), n.º ..., foi passado ao Sr. ... no dia ... para os seguintes tipos de dirigíveis: ...

..., ... de ... de 193...



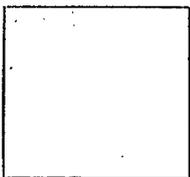
O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

...

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de piloto de dirigíveis (... classe), n.º ..., foi concedida ao Sr. ... no dia ... ficando pela presente licença autorizado a pilotar os seguintes tipos de dirigíveis: ...

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 193...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

...

Licença 3

REVALIDAÇÕES DE LICENÇA

Licença 4

Exame médico		Licença válida		Rubrica de autoridade competente
Data	Resultado	De	Até	

Certificado

2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Licença

Licença 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

(Capa, cor vermelho)

MODELO XIV



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

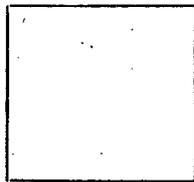
Certificado e licença de navegador

Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15×10.

CERTIFICADO 1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de navegador, n.º ..., foi passado ao Sr. ... no dia ...

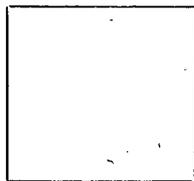
..., ... de ... de 193 ...

O Secretário do Conselho Nacional do Ar,
...

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de navegador, n.º ..., foi concedida ao Sr. ... no dia ... ficando autorizado pela presente licença a desempenhar as funções de navegador a bordo de qualquer aeronave.

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 193 ...

O Secretário do Conselho Nacional do Ar,
...

Licença 3

REVALIDAÇÕES DE LICENÇA

Licença 4

Certificado 2

Estado civil

Sinais particulares

Nome ...

Nacionalidade ...

Local do nascimento ...

Data do nascimento ...

Domicílio ...

Licença

Licença 2

Estado civil

Sinais particulares

Nome ...

Nacionalidade ...

Local do nascimento ...

Data do nascimento ...

Domicílio ...

Exame médico

Licença válida

Rubrica de autoridade competente

Exame médico		Licença válida		Rubrica de autoridade competente
Data	Resultado	De	Até	

(Capa, côr castanho)

MODÉLO XV



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

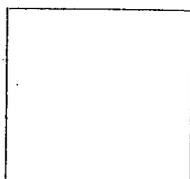
Certificado e licença de mecânico de aeronave

Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15x10.

CERTIFICADO 1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de mecânico de aeronave, n.º ... , foi passado ao Sr. ... no dia ...

..., ... de ... de 193 ...

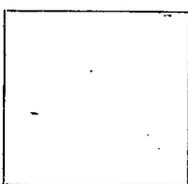


O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de mecânico de aeronave, n.º ... , foi concedida ao Sr. ... no dia ... , ficando autorizado pela presente licença a desempenhar as funções de mecânico a bordo de qualquer aeronave.

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 193 ...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Licença 3

REVALIDAÇÕES DE LICENÇA

Licença 4

Certificado 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Licença

Licença 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Exame médico		Licença válida		Rubrica de autoridade competente
Data	Resultado	De	Até	

(Capa, côr carmezim)

MODÉLO XVI



REPÚBLICA PORTUGUESA

Conselho Nacional do Ar

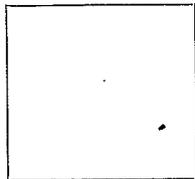
Certificado e licença de radiotelegrafista de aeronave

Concedido conforme o estipulado na convenção que regulamenta a navegação aérea, de 13 de Outubro de 1919

Formato: 15 × 10.

CERTIFICADO 1

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

O presente certificado de radiotelegrafista de aeronave, n.º ..., foi passado ao Sr. ..., no dia ...

..., ... de ... de 193...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Licença 1

LICENÇA

Fotografia do portador



Assinatura do portador ...

A presente licença de radiotelegrafista de aeronave, n.º ..., foi concedida ao Sr. ..., no dia ..., ficando autorizado pela presente licença a desempenhar as funções de radiotelegrafista a bordo de qualquer aeronave.

A presente licença é válida ...

..., ... de ... de 193...



O Secretário do Conselho Nacional do Ar,

Licença 3

REVALIDAÇÕES DE LICENÇA

Licença 4

Certificado 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Licença

Licença 2

Estado civil	Sinais particulares
Nome ...	
Nacionalidade ...	
Local do nascimento ...	
Data do nascimento ...	
Domicílio ...	

Exame médico		Licença válida		Rubrica de autoridade competente
Data	Resultado	De	Até	

(Capa)

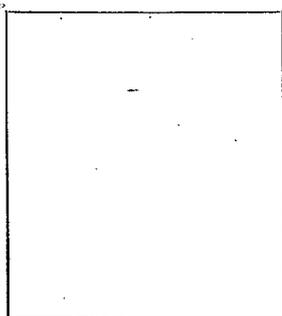
MODÉLO XVII



REPÚBLICA PORTUGUESA

Caderneta de voo

Formato: 16×10,5.

1.ª página

Assinatura do portador ...

Pertence esta caderneta ao Sr., natural de, e morador ...

Lisboa, ... de ... de 193...

Conselho Nacional do Ar

O Secretário,

2.ª página

INSTRUÇÕES

- 1— Todo o piloto ou navegador deverá estar munido de uma caderneta de voo.
- 2— Nesta caderneta serão escriturados todos os vôos que o seu portador execute no desempenho da sua especialidade.
- 3— Esta caderneta será escriturada a tinta, sendo proibidas as emendas ou rasuras.
- 4— A fiscalização da presente caderneta está a cargo dos directores dos aeroportos onde o seu portador faça habitualmente serviço.

3.ª e 4.ª páginas

Data	Localidade		Aeronave e motor	Duração de cada vôo	Quilómetros percorridos	Observações	Rubrica do director do aeroporto
	De partida	De chegada					

5.ª página

ACIDENTES

Data	Descrição do acidente e suas conseqüências

MODELO XVIII

Certidão de inspecção de piloto
de avião de turismo

Válida até ... de ... de 193...

Eu, ... (a)

Certifico, nos termos da disposição 2) da alínea A) do artigo 202.º do regulamento de navegação aérea, que o Sr. ... (b), natural de ..., nascido em ... de ... de 19... , foi submetido às provas de aptidão física e foi considerado ... (c) para as funções de piloto de aviões de turismo.

..., ... de ... de 193...

(a) Funções que habilitam a passar a presente certidão.

(b) Nome e sexo.

(c) Apto, inapto ou provisoriamente inapto.

MODELO XIX

Certidão de inspecção do pessoal
de condução de aeronaves

Válida até ... de ... de 193...

Eu, ... (a)

Certifico, nos termos da disposição 2), 3) da alínea B) do artigo 202.º do regulamento de navegação aérea, que o Sr. ... (b), natural de ..., nascido em ... de ... de 19... , foi submetido às provas de inspecção de aptidão física e foi considerado ... (c) a servir no pessoal de condução como ... (d).

..., ... de ... de 193...

(a) Nome e funções que habilitam a passar a presente certidão.

(b) Nome e sexo.

(c) Apto, inapto ou provisoriamente inapto.

(d) Indicação das funções a exercer no pessoal de condução.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Direcção Geral de Administração Política
e Civil

Decreto n.º 20:063

Considerando que ao abrigo das disposições do decreto n.º 17:831, de 4 de Janeiro de 1930, alguns cemitérios estão sendo construídos e outros melhorados;

Considerando que muitas freguesias têm manifestado o desejo de se aproveitarem das benéficas disposições do citado decreto, o que não conseguiram até agora, em virtude da morosidade da organização dos processos respectivos;

Tendo em consideração o que representou o governador civil do distrito de Beja sobre a conveniência de continuarem em vigor as disposições do diploma já referido;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Continua em vigor, durante o ano económico corrente, o decreto n.º 17:831, de 4 de Janeiro de 1930.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições, o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 13 de Julho de 1931. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — Luiz António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Comissão Permanente Liquidatária
de Responsabilidades

Portaria n.º 7:146

Tendo o artigo 103.º do decreto n.º 10:191, de 17 de Outubro de 1924, criado o cargo de ecónomo do serviço radiotelegráfico da armada;

Havendo necessidade de fixar a gratificação que corresponde à nova comissão de serviço em terra;

Sob proposta da Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidades, ouvida por força do disposto no § 2.º do artigo 21.º do decreto n.º 5:571, de 10 de Maio de 1919:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, que o referido cargo se considere descrito na alínea m) da tabela anexa ao decreto n.º 9:820, de 18 de Junho de 1924.

Paços do Govêrno da República, 13 de Julho de 1931. — O Ministro da Marinha, Luiz António de Magalhães Correia.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos

Por ordem superior se faz público que, por notas trocadas em 19 de Maio e em 24 de Junho de 1931 entre S. Ex.ª o Ministro dos Negócios Estrangeiros e o Sr. Ministro da Suíça em Lisboa, foi acordada a seguinte constituição da Comissão Permanente de Conciliação, prevista no Tratado de conciliação, regulamento judicial e arbitragem, concluído em 17 de Outubro de 1928-entre Portugal e a Suíça:

Sr. Knut Hjalmar Hammarskjöld, antigo Presidente do Conselho de Ministros da Suécia, governador da Província d'Upsal, presidente;

Sr. Dr. Diogo Alcoforado da Costa, conselheiro presidente do Tribunal da Relação de Lisboa;

Sr. Paul Logoz, professor da Universidade de Genebra;

Sr. Nicolas Politis, Ministro da Grécia em Paris;

Sr. Barão Rolin Jaquemyns, antigo Ministro do Interior, juiz do Tribunal Permanente de Justiça Internacional.