



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

3.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes e Comunicações:

Diploma Ministerial n.º 227/2011:

Publica os Regulamentos Técnicos constantes dos Anexos da Convenção sobre a aviação Civil Internacional assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, aplicáveis ao país, designadamente, MOZCAR's Partes: 1, 2, 11, 61, 63, 66, 67, 71, 91, 92, 103, 121, 127, 129, 141 e 171.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Diploma Ministerial n.º 227/2011

de 15 de Setembro

Tornando-se necessário publicar os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos à Convenção sobre a Avaliação Civil Internacional adoptado pelo Conselho de Ministros através do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, no uso das competências que lhe são atribuídas pelo artigo 3 – 1, do referido Decreto, o Ministro dos Transportes e Comunicações, determina:

Único. São publicados os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944, aplicáveis ao país, designadamente, MOZCAR's Partes 1, 2, 11, 61, 63, 66, 67, 71, 91, 92, 103, 121, 127, 129, 141 e 171.

Publique-se.

Maputo, 15 de Setembro de 2011. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Francisco Zucula.

MOZ-CAR PARTE 1

Emissão

Ao abrigo do Decreto n.º 73/2009, de 15 de Dezembro, O Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), emite o presente Regulamento relativo a definições e abreviaturas usadas na Aviação Civil.

Denominação

O presente Regulamento é denominado por Regulamento de Aviação Civil de Moçambique, abreviadamente designado por MOZ-CAR, Parte 1.

Aplicabilidade

O presente Regulamento aplica-se a:

1. Todas as pessoas que operam e mantêm:
 - a. Aeronaves registadas em Moçambique;
 - b. Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por pessoas licenciadas por Moçambique e que tenham de ser mantidas de acordo com as normas do Estado de Registo da aeronave, seja onde for que a manutenção seja efectuada;
 - c. Aeronaves de outros Estados Contratantes a operar em Moçambique;
2. Aeródromos Cívicos;
3. Navegação Aérea;
4. Segurança da Aviação.

Unidades de medida

As unidades de medida usadas nestes Regulamentos devem estar em conformidade com as normas definidas no Anexo 5 da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional.

Se for necessário utilizar unidades de medidas alternativas do Anexo 5 que não pertençam ao Sistema Internacional de Unidade (SI), estas serão indicadas entre parênteses a seguir às unidades de medidas básicas.

1.00.1. Definições

As expressões adiante indicadas, quando usadas nos Regulamentos de Aviação Civil, têm os seguintes significados:

“**Acidente aeronáutico**” uma ocorrência associada com a operação de uma aeronave ocorrida entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcam com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:

- (a) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida nas seguintes circunstâncias:
 - (i) encontrar-se na aeronave, ou;
 - (ii) ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham separado da mesma aeronave; ou
 - (iii) ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causado pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação; ou

121.11.4 Operações com visibilidade reduzida - requisitos de aeródromo

(1) O operador não deverá utilizar um aeródromo para operações de Categoria II ou III, a menos que o aeródromo esteja aprovado para tais operações pelo Estado em que o aeródromo está localizado.

(2) O operador deverá certificar-se que os procedimentos de Visibilidade reduzida (LVP) foram estabelecidos, e se serão cumpridos, nos aeródromos em que operações de visibilidade reduzida estejam a ser conduzidas.

121.11.5 Formação e qualificação para operações de baixa visibilidade

(1) O operador aéreo deve apresentar o seu programa de treinamento e de verificação em baixa visibilidade, Categoria II, Categoria III, para aprovação pela Autoridade.

(2) O operador aéreo deve certificar-se de que existe um arquivo de cada piloto, quando eles tiverem satisfeito os padrões de formação e de verificação em operações com visibilidade reduzida, Categorias II ou III.

(3) Nenhuma pessoa poderá realizar qualquer operação de acordo com a especificação de operações referidas no sub regulamento 121.11.2 (1), a menos que:

- a) Tenha sido certificado como qualificado para realizar tal operação;
- b) tal certificação é válida de acordo com as datas de validade estabelecidas para tais operações; e
- c) provas de certificação, realizadas a bordo do avião.

121.11.6 Operações com visibilidade reduzida - procedimentos operacionais

(1) O operador deverá estabelecer procedimentos e instruções para serem usados em descolagens com Visibilidade reduzida e operações de Categoria II e III. Estes procedimentos deverão ser incluídos no Manual de Operações e descrevem as funções dos tripulantes de voo durante a rolagem, descolagem, aproximação, descida, aterragem, rolagem e aproximação rejeitada, conforme for apropriado.

(2) O Comandante verificará se:

- a) O estado das instalações visuais e não-visuais estão operativas antes de iniciar uma descolagem com visibilidade reduzida ou aproximação de Categoria II ou III;
- b) LVP apropriadas estão em vigor de acordo com a informação recebida dos Serviços de Tráfego Aéreo, antes de iniciar uma aproximação com visibilidade reduzida, na descolagem ou Categoria II ou III; e
- c) Os membros do pessoal navegante técnico estão devidamente qualificados e informar aos passageiros antes da descolagem ou aproximação conforme for o caso, visibilidade reduzida para um RVR inferior a 800 m (2.600 pés) para a descolagem, ou numa aproximação da Categoria II ou III quando o DH estiver abaixo de 200 pés.

121.11.7 Operações com visibilidade reduzida - equipamento mínimo

(1) um operador deve incluir no Manual de Operações o equipamento mínimo que é usado no início de uma operação com visibilidade reduzida na descolagem ou uma aproximação da Categoria II ou III de acordo com o AFM ou outro documento aprovado.

(2) O Comandante deve certificar-se de que o estado do avião e dos sistemas de navegação são apropriados para a operação a ser realizada.

121.12.1 Transporte de mercadorias perigosas

(1) Uma pessoa não deve transportar mercadorias perigosas numa aeronave, excepto em conformidade com os requisitos regulamentares estatuídos na Parte, 92 do regulamento da Aviação Civil de Moçambique (MOZCARs) sobre o transporte de artigos perigosos.

121.13.1 Dispositivos electrónicos portáteis

Um Comandante ou qualquer outro membro da tripulação não deve permitir que qualquer pessoa utilize, um dispositivo electrónico portátil a bordo de uma aeronave que possa afectar adversamente o desempenho dos sistemas e equipamentos das aeronaves, a menos que:

- a) para as regras de operações de voo por instrumentos, que não no transporte aéreo comercial, o Comandante autorize o referido aparelho antes da sua utilização; ou
- b) para as operações de transporte aéreo comercial, o titular do certificado de operador aéreo faz uma determinação de dispositivos aceitáveis e publica essa informação no manual de operações para uso pelos membros da tripulação; e
- c) o Comandante informa os passageiros sobre o uso permitido.

121.14.1 Manuseamento em terra

(1) O operador deve dispôr de um manual de assistência em escala com uma estrutura organizacional estabelecida que inclui as responsabilidades e autoridade para a gestão de todas as funções de assistência em terra antes da emissão de um Certificado de Operador Aéreo.

(2) O operador deve assegurar que as linhas de responsabilidades estejam claramente definidas para as funções de assistência em escala e associado com o seguinte, quando aplicável:

- a) operações de rampa
- b) Serviços de passageiros
- c) Serviços da bagagem
- d) serviços de Cabine
- e) O controlo do peso e centragem
- f) equipamentos de apoio em terra
- g) Serviços de Combustível

(3) O Manual de operações em terra do Operador pode ser parte do manual de operações que inclui necessidades de formação, programas de treinamento e políticas de subcontratação, processos de manuseio, procedimentos e práticas para todas as operações de assistência em escala.

(4) Quando a totalidade ou uma parte das funções e tarefas relacionadas com os serviços de assistência em terra tiverem sido contratadas a uma Agência de Assistência em Terra (GHA), o Operador providenciará ao GHA uma cópia do seu manual de assistência em escala. Neste caso, a responsabilidade do operador de assistência em escala deve ser mantida através de auditorias regulares pelo operador.

SUBPARTE 12 Unidades de Medida

121.15.1 Exigência da Aviação Civil sobre unidades de medida.

Para as unidades de medida a serem utilizadas nas operações no ar e em terra referência deve ser feita aos regulamentos MOZCARs Parte 2 (exigência do Regulamento da Aviação Civil sobre as unidades de medição).

MOZ-CAR PARTE 127

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO – HELICÓPTEROS

SUBPARTE 1 - GENERALIDADES

127.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta Parte deve aplicar-se a -

- (a) helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial dentro de Moçambique;
- (b) helicópteros registados em Moçambique e envolvidos em operações comerciais de transporte aéreo comercial internacional;

- (c) pessoas que agem como membros da tripulação de helicópteros registrados em Moçambique; e
- (d) pessoas à bordo de um helicóptero operado sob esta Parte.

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

(3) As disposições da Parte 91 devem aplicar-se “*mutatis mutandis*” a qualquer helicóptero operado nos termos desta Parte.

127.01.2 Isenções

(1) O Director-Geral pode isentar qualquer helicóptero ou pessoa envolvida em operações de emergência das disposições desta Parte, das condições tal como descritas no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) Qualquer candidatura para isenções deve ser feita de acordo com as disposições da Parte 11.

127.01.3 Admissão ao cockpit

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

- (a) um membro da tripulação de cabine indicado para o voo;
- (b) um agente autorizado, inspetor ou pessoa autorizada; ou
- (c) permitido por, e transportado de acordo com as instruções contidas no manual de operações.

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

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

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

127.01.4 Embriaguês

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

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

- (a) recusada embarcar; ou
- (b) caso tal pessoa esteja a bordo, seja restringida ou desembarcada.

127.01.5 Dry lease-in de helicóptero de transporte aéreo comercial

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

- (a) garantir que esse helicóptero pode ser operado e é operado de acordo com os requisitos prescritos nesta Parte; e
- (b) obter aprovação prévia do Director-Geral para operar esse helicóptero.

(2) A aprovação referida no sub- regulamento (1)(b) deve, sujeito às condições que o Director-Geral pode determinar, ser emitida se o helicóptero for:

- (a) do tipo certificado de acordo com os requisitos prescritos na Parte 21;
- (b) mantido de acordo com o calendário de manutenção do helicóptero referido na secção 127.09.2; e
- (c) operado à luz do Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador referido no sub- regulamento (1)

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

127.01.6 Wet lease-in de helicóptero de transporte comercial

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

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

(3) A aprovação referida no sub- regulamento (1) deve, sujeito às condições que o Director-Geral determinar, ser emitida caso o helicóptero:

- (a) seja wet-leased-in para um operador que seja proprietário de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma Autoridade competente;
- (b) tenha certificação de tipo emitido por autoridade competente;
- (c) seja proprietário de um certificado de aeronavegabilidade válido ou de um documento similar emitido por autoridade apropriada;
- (d) seja mantido e operado de acordo com os padrões de segurança pelo menos equivalentes aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e
- (e) seja operado nos termos do Certificado de Operador Aéreo em poder do operador referido no sub- regulamento (1).

(4) O operador referido no sub- regulamento (1) deve:

- (a) confirmar ao Director-Geral que os padrões de segurança do cedente não são inferiores aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e
- (b) garantir que qualquer lei aplicável ao helicóptero alugado a manutenção ou operações consequentes, estão em conformidade.

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

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

127.01.7 Dry lease-out de helicóptero de transporte aéreo comercial

(1) Sujeito às disposições do sub- regulamento alugar por (2), o operador de um helicóptero registado em Moçambique pode dry-lease-out o helicóptero para qualquer operador do Estado contratante.

(2) Sob solicitação do operador do helicóptero registado em Moçambique, o Director-Geral pode excluir operador das

disposições aplicáveis desta Parte e remover o helicóptero do Certificado de Operador Aéreo propriedade de Certificado de Operador Aéreo propriedade do operador, desde que:

- (a) a Autoridade competente do Estado do operador a quem o helicóptero é alugado, aceite por escrito, a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações do helicóptero; e
- (b) o helicóptero seja mantido de acordo com um programa de manutenção aprovado.

127.01.8 *Wet lease-out* do helicóptero

O operador de um helicóptero registado em Moçambique que pretenda alugar o helicóptero para outro operador, diferente do operador do Estado contratante, deve, para os efeitos da Sub-parte 6, permanecer o operador do helicóptero e a responsabilidade pela supervisão da manutenção e das operações desse helicóptero não devem ser transferidas para a autoridade competente do Estado do operador para o qual o helicóptero é alugado.

127.01.9 “Leasing” de helicóptero entre dois operadores Moçambicanos

(1) Um operador moçambicano que pretenda alugar um helicóptero e completar a tripulação para outro operador Moçambicano, deve permanecer como operador do helicóptero e deve manter as funções e responsabilidades prescritas na Sub-parte 6.

(2) Um operador Moçambicano, com intenção de utilizar um helicóptero alugado, ou a alugar de, outro operador Moçambicano, deve obter aprovação prévia do Director-Geral para a operação, e as condições de aprovação devem ser parte integrante do acordo de aluguer entre os operadores.

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

- (a) o arranjo concernente ao Certificado de Operador Aéreo nos termos do qual devem ser operados os voos do helicóptero alugado; e
- (b) qualquer inobservância do Certificado de Operador Aéreo nos termos a partir dos quais devem ser operados os voos do helicóptero alugado.

127.01.10 Subfretamento

(1) Em circunstâncias excepcionais, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127, um operador pode sub-alugar um helicóptero e tripulação de qualquer operador portador de um Certificado de Operador Aéreo válido para o helicóptero, emitido por uma autoridade competente, desde que:

- (a) o período de sub-fretamento não exceda cinco dias consecutivos; e
- (b) o operador do helicóptero sub-alugar, informe ao Director-Geral, dentro de 24 horas, desse sub-aluguer.

(2) As disposições das secções 127.01.5(1)(a) e (2), 127.01.6(3) e (4)(b) e 127.01.9(1) e (3) devem ser aplicação relevante com as mudanças necessárias para qualquer sub-fretamento referidos neste regulamento.

127.01.11 Preservação de documentos

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial que se pretende que faça a retenção de qualquer um dos documentos por um período específico referido na Subparte 4, deve reter tais documentos por período especificado independentemente do facto de tal operador, antes de espirar esse período específico, deixar de ser o proprietário ou transportador do helicóptero em alusão.

127.01.12 Segurança do compartimento da tripulação de voo

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

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

(3) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação que permite aos membros da tripulação agir de maneira mais adequada para minimizar as consequências dos actos de interferência ilegal nos espaços aéreos doméstico e estrangeiro.

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

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

(6) Quando o operador aceita fazer o transporte de armas retiradas de passageiros, o helicóptero deve ter disposições de armazenamento de tais armas em local em que as mesmas se tornem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo e em conformidade com os regulamentos para o transporte de bens perigosos e Lei Nacional que rege o transporte de armas de fogo.

SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO

127.02.1 Composição da tripulação de voo

(1) O número mínimo e composição da tripulação de voo não deve ser inferior ao número mínimo e inferior a composição especificada no manual de voo do helicóptero referido na secção 91.03.2.

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

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

- (a) sejam competentes para realizar as tarefas à eles indicadas; e
- (b) detém as devidas licenças e qualificações válidas, onde for aplicável.

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

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

(6) O operador deve assegurar que:

- (a) no caso de operações IFR ou à noite num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde sejam transportados mais de nove passageiros; ou
- (b) no caso de qualquer operação num helicóptero de transporte aéreo comercial, onde são transportados mais de 19 passageiros, o mínimo de membros de tripulação para esse helicóptero seja de dois pilotos.

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

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

- (a) O helicóptero deve estar certificado para operações IFR de piloto-único ou operações nocturnas;
- (b) o operador deve incluir, no manual de operações, um programa de formação de conversão e regular para pilotos que incluam os requisitos adicionais para uma operação de piloto único;
- (c) os procedimentos de *cockpit* devem incluir:
 - (i) gestão do motor e tratamento de emergência;
 - (ii) uso de lista de verificação normal, anormal e de emergência;
 - (iii) comunicação de serviço de tráfego aéreo;
 - (iv) procedimentos de partida e de aproximação;
 - (v) estabilidade de intensificação ou gestão do controlo automático do voo; e
 - (vi) documentação simplificada em voo.
- (d) as supervisões regulares prescritas na Sub-parte 3, devem ser levadas à cabo no papel de piloto-único no tipo ou classe de helicóptero num ambiente representativo da operação;
- (e) o piloto em alusão deve ter um mínimo de 50 horas de voo no tipo ou classe específica de helicóptero sob IFR das quais 10 horas devem ser de comandante-piloto; e
- (f) a experiência mínima requerida para um piloto envolvido em operações de piloto-único sob IFR ou à noite deve:
 - (i) sob IFR:
 - (aa) ter executado pelo menos duas aproximações actuais/reais com referência apenas em instrumentos de aproximação; ou
 - (bb) ter executado pelo menos duas aproximações quer sob condições actuais/reais ou simuladas com referência apenas em instrumentos de aproximação.
 - (ii) a noite quando estão sendo transportados passageiros: não menos de cinco circuitos (incluindo aterragem e descolagem) à noite em helicóptero da mesma categoria daqueles em que se fará o transporte de passageiros; ou
 - (iii) aprovado no teste de habilidades tal como prescrito na Parte 61.

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

127.02.2 Tarefas de emergência da tripulação de voo

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

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

(3) O operador deve provar para satisfação do Director-Geral que os membros da tripulação são competentes para realizar tais funções, por meio de uma demonstração de evacuação de emergência levada à cabo de acordo com os requisitos prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

(5) O membro da tripulação de cabine não deve aceitar uma atribuição de funções de emergência a menos que tal membro da tripulação tenha sido treinado para realizar funções de emergência de acordo com os requisitos prescritos na Subparte 3.

127.02.3 Recência, rota e qualificações de heliportos

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

- (a) a rota a sobrevoar,
- (b) os heliportos a usar;
- (c) os procedimentos aplicáveis para trajectos de voos sobre áreas densamente habitadas e áreas de grande densidade de tráfego; e
- (d) obstruções, plano físico, iluminação, ajuda à aproximação e aterragem, terra e procedimentos de instrumentos de aproximação incluindo operações mínimas.

(2) Caso a rota requeira um tipo específico de qualificação de navegação, o comandante-piloto deve, dentro de 12 meses imediatamente precedentes ao voo nessa rota, demonstrar a sua habilidade ao operador do helicóptero de transporte aéreo comercial através de:

- (a) voo sobre a rota como comandante-piloto usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação; ou
- (b) voo sobre a rota sob supervisão de um piloto qualificado usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação.

127.02.4 Equilíbrio da tripulação de cabine

(1) Se o certificado de aeronavegabilidade do helicóptero de transporte aéreo comercial exija o transporte de um ou mais membros de tripulação, o operador do helicóptero não deve, quando transporte um ou mais passageiros, operar tal helicóptero sem transportar o número mínimo de tripulantes de cabine como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

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

- (a) o número de passageiros seja reduzido de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações; e
- (b) um relatório seja submetido ao Director-Geral após o término do voo.

127.02.5 Operação em mais do que um tipo ou variante por tripulante de cabine

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

(2) Os tipos de helicóptero similares no que respeita a equipamentos e procedimentos de emergência e de segurança devem ser alistados no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.02.6 Tripulação de cabine senior

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

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

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

127.02.7 Estações de evacuação de emergência da tripulação de cabine

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

127.02.8 Assentos da tripulação de cabine durante o voo

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

127.02.9 Tempo de voo e períodos de actividades

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

- (a) estabelecer um plano para a regulação do tempo de voo e dos períodos de actividade para cada membro da tripulação;
- (b) incluir o plano referido no sub-regulamento (a) no manual de operações;
- (c) garantir que cada membro da tripulação se conforma com as disposições do plano referido no sub-regulamento (a);
- (d) não causar ou permitir a nenhum membro da tripulação voar no helicóptero se tal operador sabe ou está consciente de que tal membro da tripulação:
 - (i) irá exceder o tempo de voo e período de actividades prescrito no sub-regulamento (1)(a) enquanto estiver em tarefas de voo; ou

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

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

(2) Excepto com aprovação do Director, o plano de voo do operador não deve estar em conflito com as disposições da secção 91.02.3(3).

(3) As disposições a incluir no plano de voo e de tarefas referido no sub-regulamento (1) devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

SUB-PARTE 3 – FORMAÇÃO E SUPERVISÃO

DIVISÃO UM: DISPOSIÇÕES GERAIS

127.03.1 Formação dos membros da tripulação de voo

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

(2) O operador deve garantir que:

- (a) cada membro da tripulação de voo recebe formação, de acordo com esta Subparte e do curriculum adequado tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;
- (b) a formação apenas deve ser dada pelo proprietário de uma organização aprovada de formação em aviação nos termos da Parte 141; e
- (c) cada membro da tripulação de voo deve ser aprovado num exame escrito relacionado com todas as matérias do programa de formação referido no parágrafo (a).

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

127.03.2 Formação inicial dos membros da tripulação de voo

Um membro da tripulação de voo empregue pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve ter terminado com sucesso a formação inicial e os testes de aptidão tal como prescrito na Parte 61 or 63, dependendo dos casos.

DIVISÃO DOIS: FORMAÇÃO DE PILOTOS

127.03.3 Formação de conversão

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

- (a) um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos na Parte 61 quando muda de um tipo de helicóptero para outro tipo ou classe para a qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária;
- (b) um membro da tripulação de voo conclua um curso de conversão de tipo antes de iniciar um voo operacional sem supervisão:
 - (i) quando muda para um helicóptero para o qual um novo tipo ou classe de avaliação é necessária; ou
 - (ii) quando admitido como empregado desse operador.

- (c) formação de conversão do tipo é dirigida por uma pessoa competente de acordo com os detalhes do programa do curso inclusos no manual de operações, e tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;
- (d) a quantidade de formação requerida pelo curso de conversão do tipo do operador é determinada depois de terem sido tomadas as devidas notas sobre as anteriores formações da tripulação de voo tal como registado nos processos de formação referidos na secção 127.04.5;
- (e) os padrões mínimos de qualificação e de experiência requeridos dos membros da tripulação de voo antes de levar à cabo a formação de conversão do tipo são especificados no manual de operações ;
- (f) cada membro da tripulação de voo leva à cabo as supervisões prescritas na secção 127.03.7(2) e a formação e supervisões prescritas na secção 127.03.7(6) antes de iniciar a operação de voo sob supervisão;
- (g) após o término da operação de voo sob supervisão, a supervisão prescrita na secção 127.03.7(4) é levada à cabo;
- (h) no caso de operações de tripulação-múltipla, a formação em gestão da tripulação tal como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 127 é incorporada no curso de conversão.

(2) No caso de mudança do tipo ou classe de helicóptero, a supervisão prescrita na secção 127.03.7(2) pode ser combinada com o teste e/ou avaliação de aptidão do tipo ou classe prescritos na Parte 61.

(3) O curso de conversão e/ou avaliação do tipo ou classe do operador prescrito na Parte 61 podem ser combinados.

(4) O curso de conversão do tipo do operador deve incluir os items, e deve ser devidamente conduzido, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

127.03.4 Formação de diferenças e formação de familiarização

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

- (a) opera outra variante de helicóptero do mesmo tipo ou de outro tipo da mesma classe actualmente operada; ou
- (b) uma mudança do equipamento ou procedimentos nos tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicionais.

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

- (a) opera outro helicóptero do mesmo tipo ou variante; ou
- (b) uma mudança do equipamento ou procedimentos sobre tipos ou variantes actualmente operadas, carece de aquisição de conhecimentos adicionais.

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

127.03.5 Promoção para comandante-piloto

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

- (a) um nível mínimo de experiência especificado no manual de operações; e
- (b) para operações de multi-tripulação, o co-piloto ou piloto, dependendo do caso, conclua um curso de comando adequado.

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

- (a) se para o propósito aprovado for disponibilizado um simulador de voo, formação nesse simulador, incluindo formação operacional de voo, ou formação de voo sobre helicóptero;
- (b) uma supervisão da proficiência do operador operando como comandante-piloto;
- (c) responsabilidades do comandante-piloto;
- (d) formação operacional no comando sob supervisão: Dado que um mínimo de 10 sectores é requerido para pilotos já qualificados o tipo de helicóptero;
- (e) conclusão da supervisão operacional do comandante-piloto prescrita na secção 127.03.7(4);
- (f) no caso de operações de serviço aéreo regulares, a recência, rota e qualificações de heliporto prescritas na secção 127.02.3; e
- (g) no caso de operações de multi-tripulação, formação em gestão de recursos de cabine tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.03.6 Comandante-piloto portador de uma licença de piloto comercial

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

- (a) o portador de uma licença de piloto comercial (helicóptero) não opera como comandante-piloto de um helicóptero certificado no manual de voo referido na secção 91.03.2 para operações de piloto único a menos que:
 - (i) quando realizando operações de transporte de passageiros sob VFR fora do raio de 50 milhas náuticas de um heliporto de partida, o piloto tem um mínimo de 300 horas de tempo total de voo em helicóptero ou portador de um instrumento válido de avaliação; ou
 - (ii) quando operando sob IFR, o piloto tem um mínimo de 400 horas do tempo total de voo em helicóptero que inclui 200 horas como comandante-piloto das 100 horas tenham sido sob IFR: Dado que 200 horas como comandante-piloto pode ser substituído por horas operando como co-piloto na base de duas horas como co-piloto seja equivalente a uma hora como comandante-piloto, dado que essas horas foram feitas dentro do sistema de tripulação multi-piloto estabelecido e prescrito no manual de operações.

(2) paralelamente ao parágrafo (a)(ii), quando operando sob IFR como piloto único, os requisitos prescritos na secção 127.02.1(8) estão em conformidade;

(3) em operações de tripulação multi-piloto, e antes do piloto operar como comandante-piloto, deve concluir o curso de comando prescrito na secção 127.03.5(1)(b).

127.03.7 Formação e supervisão regulares

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

- (a) cada membro da tripulação de voo leva a cabo formações e supervisões regulares e que todas essas formações e supervisões se mostrem relevantes para o tipo ou variante do helicóptero no qual o membro da tripulação é licenciado para operar;
- (b) um programa de formação e de supervisão regular é incluso no manual de operações ;
- (c) a formação regular é realizada por:

- (i) uma pessoa competente, o caso de formação em terra e de reciclagens;
- (ii) um instructor avaliador do tipo, no caso de helicóptero ou formação de simulador de voo;
- (iii) pessoal competente no caso de emergência e formação em equipamento de segurança e supervisão; ou
- (iv) pessoal competente, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação;

(d) a supervisão recorrente é realizada por:

- (i) um examinador no caso de supervisão da proficiência do operador; e
- (ii) um comandante-piloto designado pelo operador no caso de supervisão operacional; e

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

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

- (a) cada membro da tripulação de voo se submeta a tais supervisões para demonstrar a sua competência na realização de procedimentos normais, anormais e de emergência; e
- (b) tal supervisão é conduzida sem referência visual externa quando seja solicitado que o membro da tripulação de voo opere sob IFR.

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

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

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

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

(7) Após o término com sucesso da supervisão sobre a localização dos equipamentos de emergência e de segurança referido no sub- regulamento (6), o operador deve emitir um

certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado deve ser válido por um período de 12 meses de calendário calculados a partir do ultimo dia do mês de calendário no qual o certificado é emitido.

(8) O operador deve garantir que, no caso de formação em gestão de recursos de tripulação, cada membro da tripulação se submeta a tal formação como parte da formação regular tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

127.03.8 Qualificação do piloto para operar no assento do piloto

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

- (a) um piloto a ser indicado para operar mesmo no assento do piloto, conclua a formação e supervisão devida; e
- (b) o programa de formação e supervisão seja:
 - (i) especificado no manual de operações ; e
 - (ii) levado à cabo de acordo com os curricula adequados tal como prescrito no Documento.

127.03.9 Programa avançado de qualificação

(1) O período e validade para a formação referida na secção 127.03.7 pode ser estendido se o Director-Geral tiver aprovado um programa avançado de qualificação estabelecido pelo operador.

(2) O programa avançado de qualificação deve conter formação e supervisão que estabelece e mantém uma proficiência que não seja inferior à proficiência referida nos regulamentos 127.03.3(4), 127.03.4, 127.03.5, 127.03.6 e 127.03.7.

DIVISÃO TRÊS: FORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE CABINE

127.03.10 Formação inicial

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine termine com sucesso a formação inicial, prescrita no MOZ-CATS-OPS 127 antes de levar à cabo a formação do tipo e de diferenças.

127.03.11 Formação do tipo e de diferenças

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

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

- (a) empregado pelo operador como membro da tripulação de cabine; ou
- (b) indicado para agir como um membro da tripulação de cabine num tipo de helicóptero.

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

- (a) numa variante do tipo do helicóptero habitual; ou
- (b) num tipo de helicóptero com equipamento, localização de equipamento, ou procedimentos de segurança que diferem do actual tipo ou variante do helicóptero.

(4) O operador deve determinar o conteúdo do tipo ou curso de formação de diferenças tendo em conta a formação anterior dos membros da tripulação da cabine tal e qual conste dos registos de formação dos membros de tripulação de cabine prescrito na secção 127.04.5.

(5) O operador deve garantir que:

- (a) a formação tipo é conduzida de maneira estruturada, de acordo com os requisitos tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;
- (b) formação de diferenças é conduzida de maneira estruturada; e
- (c) formação tipo e formação de diferenças incluem o uso de todos equipamentos de emergência e de salvamento e todos os procedimentos de emergência aplicáveis ao tipo ou variante de helicóptero e envolve formação e prática quer com instrumento representativo de formação ou no helicóptero real.

127.03.12 Voos de familiarização

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que após o término da formação do tipo ou formação de diferenças, cada membro da tripulação de voo leva à cabo voos de familiarização antes de agir como um dos integrantes do número mínimo de tripulantes de cabine prescritos na secção 127.02.4.

127.03.13 Formação regular

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine se submete a formação regular, cobrindo as acções indicadas para cada membro da tripulação de cabine na evacuação e outro procedimento normal e de emergência adequado e de manobras relevantes para o tipo ou variante do helicóptero, de acordo com os requisitos como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(2) O operador deve garantir que a formação regular e programa de supervisão inclui a instrução teórica e prática, assim como prática individual, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

127.03.14 Reciclagem

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que cada membro da tripulação de cabine que tenha estado ausente de todas as tarefas de voo por mais de seis meses faça uma reciclagem especificada no manual de operações, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

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

- (a) reciclagem nesse tipo de helicóptero; ou
- (b) em dois sectores de familiarização durante operações comerciais nesse tipo de helicóptero.

127.03.15 Supervisão

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que durante ou após o término da formação prescrita nos regulamentos 127.03.10, 127.03.11 e 127.03.13 cada membro da tripulação de cabine se submeta a uma supervisão cobrindo a formação recebida por forma a verificar a sua proficiência na realização de tarefas de segurança e de emergência.

(2) As supervisões referidas no sub- regulamento (1) devem ser realizadas por pessoal competente.

(3) O operador deve assegurar que cada membro da tripulação de cabine se submeta a supervisões dos itens para formação inicial, de tipo, de diferenças e regular, tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

DIVISÃO QUATRO: FORMAÇÃO DE OUTRO VOO

127.03.16 Formação do Membro de Tripulação

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

- (a) manuseador de carga;
- (b) operador de guincho/manivela;
- (c) navegador; ou
- (d) outro membro de tripulação essencial para a segurança das operações, se o operador tiver tal pessoal de operações na sua empresa.

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

127.03.17 Oficiais de Operações de Voo/ Despachante de Voo

(1) Um oficial de operações de voo/despachante de voo, quando empregue em conjunto com um método aprovado de supervisão de voo requerendo os serviços de oficiais licenciados de operações de voo/despachantes de voo deve ser licenciado de acordo com as disposições da Parte 65.

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

- (a) demonstrado ao operador conhecimento sobre:
 - (i) os conteúdos do manual de operações;
 - (ii) o rácio do equipamento usado nos helicópteros; e
 - (iii) o equipamento de navegação usado nos helicópteros; e
- (b) demonstrado ao operador conhecimento sobre detalhes que se seguem relacionados com operações para as quais o agente é responsável e as áreas nas quais esse indivíduo é autorizado a exercer a supervisão do voo:
 - (i) as condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;
 - (ii) os efeitos das condições meteorológicas nos receptores rádio usados nos helicópteros;
 - (iii) as peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação usado pela operação; e
 - (iv) as instruções de carga do helicóptero.

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

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

SUBPARTE 4 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS

127.04.1 Documentos a reter em terra

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

- (a) uma cópia das partes relevantes do fólio do voo;

- (b) a folha de carga e de acondicionamento;
- (c) a lista de passageiros e manifesto de carga;
- (d) a notificação especial de carga, se aplicável;
- (e) a libertação da manutenção; e
- (f) uma declaração geral para cada voo realizado no caso de um helicóptero envolvido em voos internacionais deve ser mantida num local seguro no primeiro ponto de partida.

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

127.04.2 Manual de operações

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve conceber um manual de operações contendo todas as informações requeridas por esta Parte e definir a maneira em que ele irá operar o serviço aéreo para o qual tenha sido licenciado nos termos das disposições das Leis que regem a Aviação Civil.

(2) O operador deve submeter as disposições do manual de operações em modelo duplicado para aprovação do Director-Geral.

(3) Se o Director-Geral certificar que o operador -

- (a) estará em conformidade com as disposições do regulamento 127.06.7; e
- (b) não irá operar o serviço aéreo em causa de forma contrária a qualquer das disposições das Leis da Aviação Civil, o Director-Geral deve certificar por escrito em ambas as cópias do manual de operações de que esse manual já foi aprovado, e deve devolver uma cópia do manual de operações aprovado ao operador.

(4) O operador deve submeter uma alteração do manual de operações em duplicado para aprovação do Director-Geral.

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

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

(7) O operador deve:

- (a) garantir que todo o pessoal de operações está em condições de compreender a língua usada nessas secções do manual de operações relevantes para as suas tarefas;
- (b) garantir que todos os voos são feitos de acordo com o manual de operações e que essas partes do manual de operações necessárias para a realização do voo são facilmente acessíveis para os membros da tripulação à bordo;
- (c) tornar o manual de operações acessível para o uso e orientação do pessoal de operações;
- (d) disponibilizar aos membros da tripulação de voo as cópias das secções do manual de operações relevantes para as tarefas a eles indicadas;
- (e) manter o manual de operações actualizado; e
- (f) manter o manual de operações em local seguro.

(8) Os conteúdos do manual de operações não devem entrar em contradição com as condições contidas no Certificado de Operador Aéreo emitido para o operador nos termos do regulamento 127.06.3.

(9) A estrutura e conteúdo do manual de operações referido no sub-regulamento (1) devem ser como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.3 Registos do tempo de voo e períodos de actividade

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

- (a) manter um registo actualizado do tempo de voo e período de actividades de todos os membros na companhia do operador; e
- (b) manter os registos de tempo de voo e períodos de actividade por um período de 15 meses de calendário a partir da data do último voo de cada membro da tripulação.

(2) Um membro da tripulação de voo empregado em tempo parcial por um operador deve manter os seus próprios registos de tempo de voo e de períodos de actividade e deve consequentemente disponibilizar cópias ao operador para lhe permitir garantir que tal membro da tripulação de voo não exceda os limites prescritos na escala de voo e de tarefas do operador referidos na secção 127.02.9.

127.04.4 Registos do equipamento de emergência e de salvamento

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

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

(3) O formato e informação mínima a ser incluída na lista de equipamento de salvamento e de emergência devem ser como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.5 Registos de formação dos membros da tripulação

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

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

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

127.04.6 Folha de Carga e de acondicionamento

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

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

(2) Uma folha de carga e de acondicionamento deve ser preenchida em duplicado, e uma cópia deve ser mantida de acordo com as disposições do regulamento 127.04.1.

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

(4) Os conteúdos mínimos da folha de carga e de devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.04.7 (Reservado)

127.04.8 Registo de gravadores de voo

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

SUBPARTE 5 - INSTRUMENTOS/EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES E DE NAVEGAÇÃO

127.05.1 Aprovação de instrumentos e de equipamentos

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

- (a) sujeitos às disposições do sub-regulamento (2), aprovados e instalados de acordo com os requisitos, incluindo requisitos de aeronavegabilidade, aplicáveis para esses instrumentos e equipamentos; e
- (b) em condições para operação segura do tipo a realizar, excepto como disposto na Lista de Equipamento Mínimo.

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

- (a) fusos referidos na secção 91.04.2;
- (b) tochas eléctricas intrinsicamente seguras referidas o regulamento 91.04.3(1)(d);
- (c) relógio certo referido nos regulamentos 91.04.4 e 91.04.5;
- (d) equipamento de primeiros-socorros referido na secção 91.04.16;
- (e) megafones referidos na secção 91.04.24;
- (f) equipamento de salvamento referido na secção 91.04.29; e
- (g) âncoras de mar e equipamento para amarração/ ancoragem de helicópteros anfíbios referidos na secção 91.04.30.

127.05.2 Voo, navegação e equipamento associado para helicópteros operados sob VFR

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

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

- (f) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação incorporando num indicador de deslocamento;
- (g) um indicador de atitude;
- (h) um indicador de estabilização de direcção; e
- (i) um meio de indicação no cockpit da temperatura exterior em graus Celsius: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo (g) e (h).

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

- (a) um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascas, ajustável para um instrumento de pressão barométrica provável de se encontrar durante o voo;
- (b) um indicador de velocidade aérea;
- (c) um indicador de velocidade vertical;
- (d) um indicador de rotação e deslocação ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;
- (e) um indicador de atitude;
- (f) um indicador de estabilização de direcção: dado que um helicóptero com um peso certificado de 2730 quilogramas ou menos, não tem que se conformar com as disposições do parágrafo (e) e (f).

127.05.3 Voo, navegação e equipamento associado para aeronaves operadas sob IFR

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

- (a) uma bússola magnética;
- (b) relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;
- (c) um altímetro de pressão sensível calibrado na base, com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascas, ajustável para um instrumento de pressão barométrica possível de se encontrar durante o voo;
- (d) no caso de um helicóptero operado num serviço público de transporte aéreo regular ou não-regular e com um peso máximo certificado de mais de 5700 quilogramas, um rádio altímetro com um alerta áudio operando abaixo de uma altura predeterminada e um alerta visual capaz de operar numa altura seleccionada pelo piloto;
- (e) um sistema de indicador de velocidade aérea com tubo piloto aquecido ou meio equivalente para prevenção do mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação, incluindo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;
- (f) um indicador de velocidade-vertical;
- (g) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;
- (h) um indicador de atitude;
- (i) um indicador único de atitude em standby, capaz de ser usado a partir inclusive das estações de pilotos que:

- (i) seja continuamente mecanizado durante a operação normal e, depois da falha total do sistema eléctrico normal seja mecanizado a partir da sua fonte independente do sistema eléctrico normal;
- (ii) disponibilize operações confiáveis para um mínimo de 30 minutos depois da falha do sistema eléctrico normal, tendo em conta outras fontes de fornecimento de energia de emergência e procedimentos operacionais;
- (iii) opere independentemente de outro sistema indicador de atitude;
- (iv) é automaticamente operado depois da falha total do sistema eléctrico normal; e
- (v) seja adequadamente iluminado durante todas as fases da operação:

Se o sistema de instrumento de atitude em *standby* for capaz de ser usado através de altitudes de voo de 360 graus de inclinação e rotação, os indicadores de rotação e de deslocamento podem ser substituídos por indicadores de deslocamento;

- (j) um indicador de estabilização de direcção;
- (k) um meio de indicação no compartimento da tripulação de voo da temperatura exterior em graus *Celsius*; e
- (l) uma fonte alternativa de pressão estática para o altímetro e os indicadores de velocidade aérea e velocidade vertical.

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

- (a) um altímetro de pressão sensível com um instrumento de sub-escala, calibrado em hectopascas, ajustável por qualquer instrumento barométrico de pressão possível de se encontrar durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros necessários nos termos do sub-regulamento (1)(c);
- (b) um sistema indicador de aerovelocidade com tubo piloto aquecido ou meio equivalente para prevenção de mau funcionamento como resultado quer da condensação como da congelação incluindo um indicador de alerta de falha do piloto de aquecimento;
- (c) um indicador de velocidade-vertical;
- (d) um indicador de rotação e deslocamento ou um coordenador de rotação, incorporando um indicador de deslocamento;
- (e) um indicador de atitude; e
- (f) um indicador de estabilização de direcção.

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

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

127.05.4 Equipamento radar de condições atmosféricas de aviação

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial com uma configuração máxima de passageiros sentados superior a nove assentos envolvido no serviço de transporte aéreo público regular ou não-regular, não deve operar o helicóptero a menos que tal helicóptero esteja equipado com equipamento radar de condições atmosféricas de aviação sempre que tal helicóptero estiver a ser operado por à noite ou em IMC em áreas onde

tempestades ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, observadas como detectáveis com radares de condições atmosféricas de aviação, com probabilidade de existir ao longo da rota.

127.05.5 Sistema intercomunicador da tripulação de cabine

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

127.05.6 Sistema de interfone para os membros da tripulação de cockpit

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

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

- (a) operar independentemente do sistema público referido na secção 127.05.7 excepto para receptores, microfones, botões de selecção e planos de sinais de alerta;
- (b) disponibilizar um meio de comunicação em dois sentidos entre a cabine e o compartimento de cada passageiro;
- (c) ser facilmente acessível para uso em cada uma das estações da tripulação do *cockpit*;
- (d) ser facilmente acessível para uso nas estações de tripulação de cabine próximas de cada nível separado ou cada par de níveis de saídas de emergência;
- (e) ter um sistema de alerta incorporando sinais áudio ou visual para uso dos membros da tripulação de cabine para alertar a tripulação de cabine e para uso da tripulação de cabine para alertar a tripulação do *cockpit*;
- (f) possuir um meio de recepção de chamadas que permite determinar se é uma chamada normal ou de emergência; e
- (g) disponibilizar, em terra, um meio de comunicação em dois sentidos entre o pessoal em terra e pelo menos dois membros da tripulação do cockpit, caso a concepção do helicóptero requeira esse interfone de comunicação.

127.05.7 Sistema público de comunicação

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

(2) O sistema público de comunicação deve:

- (a) operar independentemente dos sistemas de interfone referidos nos regulamentos 127.05.5 e 127.05.6, excepto para auscultadores, microfones, botões de selecção e planos de sinais de alerta;
- (b) estar prontamente acessível para uso imediato da estação de cada membro da tripulação de *cockpit*;
- (c) estar prontamente acessível para uso de pelo menos a estação da tripulação de cabine na cabine;
- (d) no caso de sistema de comunicação microfone público projectado para uso da tripulação de cabine, estar posicionado adjacente ao assento da tripulação de cabine localizado próximo de cada saída de emergência ao nível do chão no compartimento do passageiro;

- (e) ser capaz de ser operado dentro de 10 segundos por parte do membro da tripulação de cabine em cada uma dessas estações no compartimento a partir das quais o uso desse sistema de comunicação público é acessível;
- (f) ser audível e inteligível em todas as fases do voo em todos os assentos de passageiros, lavabos e assentos e estações da tripulação de cabine;
- (g) ser continuamente mecanizado durante a operação normal; e
- (h) disponibilizar operações consistentes de pelo menos 10 minutos, a seguir a uma falha total de um sistema normal de produção eléctrica.

127.05.8 Helicópteros certificados para operar na água

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

- (a) uma âncora marinha e outro equipamento necessário para facilitar a segurança, ancoramento ou manobras desse helicóptero em água, apropriado para o seu tamanho, peso e características; e
- (b) equipamento para fazer, onde for aplicável, o sinal de som prescrito nos Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar.

127.05.9 Colete salva-vidas

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

- (a) a temperatura da água será inferior a 100 C durante o voo; ou
- (b) O tempo estimado de resgate excede o tempo de salvamento calculado, a menos que cada pessoa à bordo esteja vestida de um colete salva-vidas.

127.05.10 Equipamento de comunicação

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

- (a) realizar comunicações em dois sentidos para efeitos de controlo do heliporto;
- (b) receber informação meteorológica a qualquer altura durante o voo; e
- (c) realizar comunicações em dois sentidos a qualquer altura durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e com outras estações aeronáuticas e nessas frequências tal como pode ser prescrito por autoridade apropriada.

127.05.11 Equipamento de navegação

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

- (a) de acordo com o plano operacional de voo;
- (b) de acordo com os tipos de RNP prescritos; e
- (c) de acordo com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

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

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

127.05.12 Instalação de Equipamentos de Navegação/Comunicações

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

127.05.13 Gravadores de voo FDR-CVR

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

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

(1) Tipos de gravadores de dados de voo:

- (a) Um gravador de dados de voo do Tipo A deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajectória de voo do helicóptero, velocidade, altitude, potência do motor e operações;
- (b) Gravador de dados de voo do Tipo V deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a trajectória de voo do helicóptero, velocidade, altitude e potência do motor;
- (c) O uso de gravadores de dados de voo de folha metálica de gravação não é permitido.

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

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

- (a) Todos os helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de mais de 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo IV;
- (b) Todos helicópteros de peso máximo à descolagem certificado de 2 700 kg e mais incluindo 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de dados de voo do Tipo V.

(4) Quando envolvidos em operações internacionais de transporte aéreo comercial, todos os helicópteros com peso máximo à descolagem certificado de 2 700 kg e mais incluindo 7 000 kg devem estar equipados com um gravador de voz de cockpit, cujo objectivo é proceder a gravação do ambiente audio no convés do voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não equipados com um gravador de dados de voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada na cassete do gravador de voz do *cockpit*.

(5) Quando envolvidos em operações internacionais gerais de aviação, todos os helicópteros com máximo de peso à descolagem certificado de 2 700 kg, e mais incluindo 7 000 kg, devem estar equipados com um gravador de registo de vozes de cockpit, cujo objectivo é de registar o ambiente audio do convés de voo durante o tempo de voo. Para helicópteros não equipados com

um gravador de dados do voo, pelo menos a velocidade principal de rotação deve ser registada numa cassette do gravador de vozes do cockpit.

(6) Duração da gravação de vozes do *cockpit*:

- (a) Um gravador de vozes do cockpit deve ser capaz de reter a informação registada, durante, pelo menos os últimos 30 minutos do seu funcionamento; e
- (b) Um gravador de vozes do *cockpit*, instalado em helicópteros para os quais o certificado de aeronavegabilidade tenha sido pela primeira vez emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1990, deve ser capaz de reter informação registada durante pelo menos duas últimas horas do seu funcionamento.

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

127.05.14 Extintores Portáteis de Fogo

(1) Um helicóptero deve estar equipado com extintores portáteis de fogo de um tipo que, quando descarregado, não causará contaminação perigosa do ar dentro do helicóptero.

Pelo menos deve estar localizado no:

- (a) no compartimento dos pilotos; e
- (b) compartimento de cada passageiro que seja separado do compartimento do piloto e não é facilmente acessível ao membro da tripulação de voo.

127.05.15 Couraças de Segurança

(1) Um helicóptero deve ser equipado com:

- (a) um assento ou berço para cada pessoa que tenha completado o seu segundo aniversário;
- (b) um cinto de segurança para cada assento e cinto restritivos para cada berço; e
- (c) uma couraça de segurança para cada assento da tripulação de voo. A couraça de segurança para cada assento para pilotos deve incorporar um mecanismo que automaticamente restringe o tronco do ocupante em caso de uma rápida desaceleração.

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

127.05.16 Transmissor locator de emergência (ELT)

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

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

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

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

(5) Quando um helicóptero de 5700 kg (12,500 libras) de peso máximo à descolagem ou menos transportar passageiros num voo para o qual se requer um ELT, um anúncio prontamente visível ou meio equivalente deve ser instalado em cada cabine de passageiros indicando a localização e operação do ELT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

127.05.17 Uso de ELT- transmissor locator de emergência (isenções)

(1) Quando um helicóptero for obrigado a estar equipado com um ELT em conformidade com 127.05.16, a aeronave pode ser operada sem um ELT operacional:

- (a) quando uma lista de equipamento mínimo tenha sido aprovada pelo Director-Geral para o operador, a aeronave é operada de acordo com a lista de equipamento mínimo, ou

- (b) quando uma lista de equipamento mínima não tenha sido aprovada pelo Director-Geral respeitante ao operador da aeronave, o operador deve;
- (i) proceder à reparação ou remoção do ELT no primeiro aeródromo no qual a reparação ou remoção pode ser consumada,
- (ii) proceder à remoção do ELT da aeronave, e enviá-lo ELT para o serviço de manutenção;
- (iii) dispôr de um aviso prontamente visível dentro do *cockpit* da aeronave, pelo período de remoção do ELT da aeronave, informando que o ELT foi removido e indicar a data da remoção; e
- (iv) re-equipar a aeronave com um ELT funcional dentro de 30 dias depois da data da remoção.

127.05.18 Helicópteros em voos de grandes altitudes

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

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

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

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

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

127.05.19 Helicópteros transportando assentos de passageiros e de assistentes de cabine

(1) Todos os helicópteros devem estar equipados com um assento virado para frente ou para trás (dentro de 15 do eixo longitudinal do helicóptero), fixado com uma couraça de bordo de segurança para uso de cada assistente de cabine e um assento e cinto de segurança deve ser disponibilizado para o uso de cada assistente de cabine adicional.

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

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

127.05.20 Transponders que reportam a pressão-altitude

Salvo devidamente isentado pelo pelo Director-Geral, todos os helicópteros devem ser equipados com um transponder de reporte de pressão-altitude para voar em espaços aéreos designados.

127.05.21 Equipamento de flutuação de emergência

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

- (a) voar sobre a água numa distância a partir da terra correspondente a mais de 10 minutos em velocidade normal de cruzeiro no caso de helicópteros com desempenho de Classe 1 ou 2; ou
- (b) voar sobre água para além do auto rotacional or distância de aterragem forçada segura a partir da terra no caso de helicópteros de desempenho de Classe 3.

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

- (a) um colete salva-vidas, ou instrumento individual de flutuação equivalente, para cada pessoa à bordo, armazenado numa posição facilmente acessível a partir do assento ou berço da pessoa para quem o colete é disponibilizado;
- (b) barcas salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas à bordo, armazenadas de forma a facilitar o seu pronto uso em emergências, dado que esse equipamento de salva-vidas inclui meios de sustentação da vida uma vez ser adequados para a realização do voo; e
- (c) equipamento para fazer sinais pirotécnicos de socorro.

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

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

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

SUBPARTE 6 – CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

127.06.1 Requisitos para ser portador de um Certificado de Operador Aéreo

Nenhuma pessoa deve operar um serviço de helicóptero comercial ao menos que a pessoa seja portadora de um Certificado de Operador Aéreo e que esteja em conformidade com as disposições aplicáveis.

127.06.2 Candidatura para obtenção de um Certificado de Operador Aéreo e especificação de operações

(1) Uma candidatura para obtenção de um Certificado de Operador ou especificação de operações, deve ser dirigida ao Director-Geral em modelo apropriado tal como prescrito no MOZ-CATS-OPS 121 e deve estar acompanhado dos devidos encargos tal como prescrito na Part 187.

(2) Cada candidatura submetida à luz do sub-regulamento (1) deve demonstrar que o candidato:

- (a) possui equipamento adequado, serviços e pessoal para operar o helicóptero para transporte aéreo comercial proposto;

- (b) possui uma estrutura de gestão organizacional aprovada capaz de disponibilizar a supervisão adequada ao pessoal operacional;
- (c) publicou num Manual de Operações um sistema de políticas e procedimentos que norteiam todas as actividades propostas;
- (d) possui um programa de segurança aprovado e adequado para a operação em curso; e
- (e) é capaz de conduzir a operação de transporte aéreo de maneira segura e adequada e em completa conformidade com todas as regras e princípios aplicáveis.

(3) A submissão de uma candidatura à luz desta sub-parte não impõe nenhuma obrigação sobre o Director-Geral de emitir um Certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações até que lhe seja dado tempo razoável para rever a candidatura; e a candidatura tenha sido adjudicada de acordo com 127.06.3 destes regulamentos.

(4) Em conformidade com o sub-regulamento (2) parágrafo (b), a estrutura de gestão deve consistir das seguintes posições tal como aplicáveis ao tipo de operações propostas, devendo os incumbentes das mesmas ser aprovadas pelo Director-Geral:

- (a) Gestor de operações ou Director-Geral de Operações de Voo (DO ou DFO);
- (b) Piloto Chefe;
- (c) Supervisor dos Pilotos da Companhia;
- (d) Director-Geral de Segurança;
- (e) Director-Geral de Manutenção; e
- (f) Director-Geral de Serviços de Cabine (onde aplicável).

(5) Onde são usados outros títulos de gestão para além daqueles indicados no sub regulamento (4), o operador deve indicar nos seus manuais operacionais, onde os títulos da companhia correspondem as posições aqui referidas.

(6) O Director-Geral pode aprovar as posições dos incumbentes nos proprietários de COA existentes e nomear incumbentes para novas candidaturas de COA, ou incumbentes recentemente indicados, desde que:

- (a) o operador faça uma nomeação oficial para cada incumbente;
- (b) o incumbente descarrega as suas responsabilidades para um nível satisfatório para o Director-Geral;
- (c) o incumbente indica através da assinatura do formulário de nomeação, a sua aceitação da responsabilidade indicada para a posição;
- (d) a companhia, por meio de assinatura da nomeação, certifica a sua delegação ao nomeado, a autoridade para executar as responsabilidades associadas à posição; e
- (e) o Director-Geral após revisão da nomeação estiver confiante de que o incumbente tem experiência, antecedentes e conhecimentos necessários para a posição a que é indicado.

127.06.3 Adjudicação da candidatura para um Certificado de Operador Aéreo

(1) Na consideração de uma candidatura referida na secção 127.06.2 o Director-Geral pode conduzir a investigação que julgar necessárias.

(2) Uma candidatura pode ser aprovada e o Certificado de Operador Aéreo emitido quando o Director-Geral for de opinião que todas as regras aplicáveis e padrões foram satisfeitos e que a emissão do Certificado de Operador Aéreo será no interesse do público.

(3) Se após revisão da candidature o Director-Geral for de opinião que o candidature não reúne os requisitos, ele deve notificar o candidato sobre a sua decisão de não emitir o Certificado de Operador Aéreo, explanando:

- (a) suas razões para a recusa;
- (b) as acções correctivas e/ou, documentação suplementar para suporte adicional da candidatura; e
- (c) o período de tempo que o Director-Geral tiver estabelecido para finalizar a candidatura, depois do qual o Director-Geral deve aprovar ou recusar a candidatura com base em qualquer nova informação recebida até a data da revisão.

(4) Um Certificado de Operador Aéreo deve ser emitido em formato apropriado tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127, sob condições sobre as quais o Director-Geral pode determinar.

(5) Quando o Director-Geral decidir recusar uma candidatura à luz do sub regulamento (3) qualquer taxa paga para efeitos de candidatura pode ou não ser reembolsada por discricção do Director Geral.

127.06.4 (Reservado)

127.06.5 Auditoria de certificação e regulamentar

(1) Uma candidature para emissão de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir que um oficial autorizado realize inspecções e auditorias de segurança necessárias para verificar a validade da candidatura feita nos termos do regulamento 127.06.2 ou 127.06.3.

(2) O detentor de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir a um oficial autorizado realizar as inspecções e auditorias de segurança que podem ser necessárias para determinar a observância dos requisitos necessários prescritos nesta Parte.

127.06.6 Observância do Certificado de Operador Aéreo

(1) O detentor de um certificado de Operador Aéreo deve -

- (a) notificar o Director-Geral na forma prescrita no Documento MOZ-CATS-OPS 127, antes de efectuar qualquer mudança aos aspectos particulares do certificado de Operador Aéreo;
- (b) exhibir o Certificado de Operador Aéreo em local proeminente na base principal das operações e reproduzir tal Certificado de Operador Aéreo para e sob solicitação de qualquer inspector do IACM; e
- (c) não oferecer qualquer serviço excepto quando devidamente autorizado no COA ou Especificações Operacionais.

127.06.7 Registo de Certificados de Operador Aéreo

(1) O Director-Geral pode manter um registo de todos os certificados de Operador Aéreo emitidos nos termos das secções desta Parte.

(2) O registo deve conter os seguintes aspectos particulares:

- (a) O nome completo e, se existir algum, o nome comercial do detentor do Certificado de operador Aéreo;
- (b) o endereço postal do detentor de Certificado de Operador Aéreo;
- (c) o número do certificado de Operador Aéreo emitido ao proprietário;
- (d) aspectos particulares do tipo de serviço aéreo para o qual o certificado de Operador Aéreo foi emitido;
- (e) aspectos particulares da categoria de helicóptero para o qual o Certificado de operador Aéreo foi emitido; e
- (f) a data na qual o Certificado de Operador Aéreo foi emitido.

(3) Os aspectos particulares referidos no sub-regulamento (2) devem ser guardados no registo dentro de sete dias a partir da data da emissão do Certificado de Operador Aéreo pelo Director-Geral.

(4) O registo deve ser mantido em local seguro no gabinete do Director Geral.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida pelo Director-Geral, no acto de pagamento da taxa devida tal como prescrito na Parte 187, a qualquer pessoa que tenha solicitado a cópia.

127.06.8 Conteúdo de um certificado de Operador Aéreo

(1) Cada certificado de operador aéreo deve conter a seguinte informação:

- (a) o número do certificado de Operador Aéreo,
- (b) o nome legal do operador aéreo e o endereço do negócio;
- (c) a data e local da emissão do Certificado de Operador Aéreo, e uma declaração do período de validade de acordo com o sub regulamento 127.06.4(1);
- (d) as condições gerais anexas ao Certificado de Operador Aéreo; e
- (e) as especificações operacionais que estabelecem a natureza, condições e limitações da operação de transporte aéreo proposta.

(2) Cada Especificações Operacionais constituem anexo ao Certificado de Operador Aéreo e devem ter em conta, pelo menos os seguintes padrões técnicos operacionais e áreas de manutenção:

- (a) o endereço empresarial e número de telefone do operador aéreo;
- (b) a localização específica do endereço físico do operador aéreo;
- (c) a organização de operações de voo incluindo incumbents aprovados;
- (d) a organização de manutenção e de produção incluindo os incumbents aprovados;
- (e) as datas de aprovação dos manuais operacionais e técnicos;
- (f) as categorias dos helicópteros de transporte aéreo comercial autorizados;
- (g) as regiões de operações de voo;
- (h) as regras de voo aplicáveis para a operação,
- (i) as formas autorizadas de helicópteros de transporte aéreo comercial,
- (j) os tipos aprovados de helicópteros;
- (k) as especificações de manutenção de cada helicóptero,
- (l) a lista de helicópteros; e
- (m) qualquer outra autorização, restrição, limitação, desvios, ou isenção do Director Geral determina a relevância da emissão do certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 7 – OPERAÇÕES DE VOO

127.07.1 Rotas e áreas de operação

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que a escala de serviço de operações de transporte aéreo público seja apenas realizadas nas rotas para as quais:

- (a) facilidades e serviços de terra, incluindo serviços meteorológicos, sejam fornecidos como adequados para a operação planeada;
- (b) mapas e cartas apropriadas estão disponíveis; e
- (c) quando um helicóptero mono-motor é usado, estão disponíveis superfícies que permitem a execução de uma segura descolagem forçada.

(2) O operador deve garantir que as operações apenas são realizadas dentro dessas áreas e ao longo dessas rotas para as quais tenha sido obtida autorização e aprovação, ou rotas para as quais a autorização tenha sido dada.

(3) O operador deve garantir que:

- (a) o desempenho do helicóptero a usar, é adequado para se conformar com os requisitos de altitude mínima de voo; e
- (b) o equipamento do helicóptero a usar, se conforma com os requisitos mínimos para a operação planeada.

127.07.2 Estabelecimento de procedimentos

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

- (a) estabelecer procedimentos e instruções, para cada tipo de helicóptero, contendo tarefas para o pessoal de terra e dos membros da tripulação para todos os tipos de operações quer em terra como em voo;
- (b) estabelecer um sistema de lista de verificação a ser usado pelos membros da tripulação de voo para todas as fases da operação sob condições normais, anormais e de emergência, para garantir que os procedimentos operativos do manual de operações são seguidos; e
- (c) garantir que os membros da tripulação de voo não realizem qualquer outra actividade durante as fases críticas do voo para além daquelas requeridas para a operação segura do helicóptero.

127.07.3 Controlo e supervisão operacionais

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve exercer o controlo operacional e estabelecer, manter um método aprovado de supervisão das operações de voo.

127.07.4 Competência do pessoal de operações

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que todo o pessoal indicado para, ou directamente envolvido, operações em terra e em voo, são correctamente instruídos, tenham demonstrado as suas capacidades nas suas tarefas particulares e estão conscientes das suas responsabilidades e o relacionamento dessas tarefas para a operação como um todo.

127.07.5 Uso dos serviços de tráfego aéreo

O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que os serviços de tráfego aéreo são usados para todos os voos onde quer que eles estejam disponíveis.

127.07.6 Altitudes mínimas de voo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer altitudes mínimas de voo para todas as operações levadas à cabo de acordo com IFR e todas as escalas públicas de serviços de operações de transporte aéreo, assim como dos métodos para determinar essas altitudes mínimas de voo para todos os segmentos de rotas a sobrevoar que disponibilizam as necessárias licenças terrestres, tendo em conta as limitações operacionais referidas na Sub-parte 8.

(2) O operador deve ter em conta, quando estabelece as altitudes mínimas de voo:

- (a) a exactidão com a qual se pode determinar a posição do helicóptero;
- (b) a probabilidade e imprecisões na indicação dos altímetros usados;
- (c) as características do terreno ao longo das rotas nas áreas onde serão realizadas as operações;

- (d) a probabilidade de encontrar condições meteorológicas desfavoráveis; e
 - (e) possíveis imprecisões em cartas aeronáuticas.
- (3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2) o operador deve considerar:
- (a) correcções para variações de temperatura e de pressão de valores padrão;
 - (b) os requisitos de controlo de tráfego aéreo; e
 - (c) quaisquer contingências passíveis de ocorrer ao longo da rota planeada.

127.07.7 Operações mínimas de heliportos

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer operações mínimas de heliportos de acordo com as disposições dos sub-regulamentos (2) e (3) e em conjunto com as cartas de aproximação por instrumento e de aterragem para cada heliporto e aeródromo a ser usado quer como de destino assim como alternante.

(2) O operador deve estabelecer operações mínimas de heliportos para cada heliporto e aeródromo a ser usado, o qual não deve ser inferior do que os valores tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127.

(3) As operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador não devem ser inferiores às de quaisquer operações mínimas de heliportos estabelecidas pela autoridade do Estado no qual o heliporto em alusão está localizado: Dado que essa autoridade aprova essas baixas operações mínimas de heliportos estabelecidas pelo operador, devem ser aplicadas as baixas operações mínimas de heliporto.

127.07.8 Operações no alto mar

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que, no caso de voos sobre água:

- (a) seja mantido contacto por rádio com a sua base em terra ou outra estação de monitoramento de voo;
- (b) um complemento total da tripulação para operar o helicóptero e o seu equipamento de segurança sob condições normais e de emergência; e
- (c) o helicóptero seja equipado para voos sob água nos termos destes regulamentos.

(2) No caso de um helicóptero de motor de movimento alternativo simples:

- (a) os voos devem ser limitados a cinco milhas náuticas em direcção ao mar para a base e terra;
- (b) não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC, e nenhum voo deve iniciar se o mesmo não pode ser finalizado pelo menos uma hora antes da última luz; e
- (c) um helicóptero de retaguarda ou uma aeronave de resgate, que é correctamente operada e equipada para operações de resgate no ar e no mar e que é totalmente operacional, deve ficar em *stand-by* na base em terra com equipamentos de sobrevivência e de resgate à bordo, adequado para o esgote de passageiros e da tripulação do helicóptero para a qual está em *stand-by*.

(3) No caso de um helicóptero mono-motor turbinado:

- (a) os voos devem ser limitados a 50 milhas náuticas em direcção ao mar a partir da base em terra;
- (b) não serão realizados voos excepto durante o dia e sob VMC;
- (c) para voos sobre água a partir das cinco até as 15 milhas náuticas, transportam-se pequenos barcos a remos

suficientes para sobrevivência por forma a que sejam instantaneamente acessíveis à altura da corrente de água; e

- (d) para voos sobre água superiores à 15 milhas náuticas um helicóptero de retaguarda ou aeronave de resgate, tal como prescrito no sub-regulamento (2) (c) deve estar a diposição para efeitos de busca e salvamento.

(4) No caso de helicópteros multi-motor, o operador deve se conformar com as disposições do sub-regulamento (1) e paralelamente, se o voo tiver que ser feito à noite ou sob IMC, deve assegurar que:

- (a) o helicóptero seja equipado para operações IFR; e
- (b) disponibilidade de áreas funcionais ou sinais de ajuda à navegação à bordo.

(5) Para efeitos deste regulamento 'base em terra' deve significar o local a partir do qual o voo sobre água começou ou é suportado.

127.07.9 Fumar no helicóptero

Nenhuma pessoa deve fumar à bordo de um helicóptero registado em território Moçambicano.

127.07.10 Política de abastecimento de combustível

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer uma política de abastecimento para efeitos de planificação do voo e de re-planificação em voo tendo em vista garantir que todos os voos levam combustível suficiente para a operação planeada e reserve de combustível para cobrir possíveis desvios da operação planeada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação do voo é somente baseada em:

- (a) procedimentos, tabelas ou gráficos que contenham ou derivam de manuais de operações ou dados específicos e actualizados do helicóptero; e
- (b) as condições operacionais sob as quais o voo será realizado, incluindo:
 - (i) dados realísticos do consumo de combustível do helicóptero;
 - (ii) massas antecipadas;
 - (iii) condições meteorológicas esperadas; e
 - (iv) procedimentos e restrições ao serviço de tráfego aéreo.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo do combustível usado necessário para o voo desse helicóptero inclui:

- (a) combustível para taxiamento;
- (b) combustível para viagem;
- (c) reserva de combustível consistindo de:
 - (i) combustível de contingência tal como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 127;
 - (ii) combustível alternante, caso se requeira um destino alternante;
 - (iii) reserva final de combustível; e
 - (iv) combustível adicional, caso assim seja solicitado pelo tipo de operação; e
- (d) combustível extra, se assim for solicitado pelo comandante-piloto.

(4) O operador deve assegurar que procedimentos de replanificação em-voos para o cálculo do combustível usado quando o voo tem que proceder ao longo duma rota ou para qualquer outro destino diferente do originalmente planeado inclui:

- (a) combustível de viagem para o resto do voo;

- (b) combustível de reserva consistindo de:
 - (i) combustível de contigência;
 - (ii) combustível alternante, caso se requeira um destino alternante, incluindo a selecção do heliportoo de partida como destino alternante;
 - (iii) reserva final de combustível; e
 - (iv) combustível adicional, se assim for solicitado pelo tipo de operação; e
- (c) combustível extra, caso assim seja solicitado pelo comandante-piloto.

127.07.11 Abastecimento de combustível e de óleo

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer que é levado à cabo um procedimento para garantir que seja realizado em voo a verificação e gestão do combustível.

(2) É proibido o abastecimento de helicópteros aquecidos/quentes.

127.07.12 Aproximação por instrumentos e procedimentos de partida

(1) O operador do helicóptero de transporte aéreo comercial pode implementar outros procedimentos de aproximação por instrumentos de partida e para além dos procedimentos de aproximação por instrumentos e de partida referidos no sub-regulamento 91.07.15(1), se solicitado: desde que esses procedimentos tenham sido aprovados:

- (a) pela autoridade do estado no qual o heliporto ou aeródromo a usar, é localizado; e
- (b) pelo Director-Geral.

127.07.13 Procedimentos para eliminação de barulho

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos operativos para eliminação do barulho.

(2) Procedimentos de subida de descolagem para supressão do barulho especificado pelo operador para qualquer um dos tipos de helicóptero deve ser o mesmo para todos os heliportos e aeródromos.

127.07.14 Transporte de crianças e de infantes

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que um bebé apenas é transportado quando devidamente protegido por um mecanismo restritivo para crianças ou nos braços ou na aba de um passageiro adulto ou num berço aéreo de criança: desde que, no caso de um berço de criança, o mesmo é:

- (a) preso por forma a prevenir que o mesmo se movimente como resultado das máximas acelerações que se esperam durante o voo; e
- (b) fixo com um mecanismo restritivo por forma a garantir que o bebé não seja cuspidado do seu berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(2) Um operador deve assegurar que são tomadas todas as precauções para garantir que, no momento em que se exigir o aperto do cinto de segurança durante o voo, o bebé transportado no berço estará protegido por um mecanismo restritivo por forma a que não seja cuspidado do berço em resultado da máxima aceleração que se espera no voo.

(3) Os bebés não devem estar sentados a frente de saídas.

(4) Bebés não devem ser transportados por trás de uma divisória a menos que um mecanismo restritivo para crianças esteja sendo usado durante as fases críticas do voo e durante turbulências.

(5) Berços para crianças não devem ser usados durante as fases críticas do voo.

(6) Berços para crianças não devem estar posicionados de forma a que previnam ou obstruam o movimento de passageiros adjacentes ou bloqueiam as saídas.

(7) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba de um passageiro, onde se exige o uso de cinto de segurança, deve ser apertado em redor do passageiro que transporta o bebé e não em volta do bebé.

(8) Quando um bebé é transportado nos braços ou na aba do passageiro, o nome do bebé deve constar, entre parênteses, na lista de passageiros com o nome do passageiro que o acompanha ou assiste.

(9) Qualquer bebé pode se sentar num assento do tipo carrinho para bebé, aprovado para uso em helicóptero, desde que seja protegido pelo assento do helicóptero.

(10) Um assento do tipo carrinho para bebé referido no sub-regulamento (9) não deve estar localizado na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo a saída de emergência.

127.07.15 Transporte de pessoas portadoras de deficiência

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos, incluindo de identificação, posição do assento e de tratamento em caso de emergência, para o transporte de pessoas portadoras de deficiência.

(2) O operador deve garantir que:

- (a) o comandante-piloto do helicóptero é notificado quando uma pessoa portadora de deficiência é transportada à bordo;
- (b) a pessoa portadora de deficiência não se senta no helicóptero na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir ou próximo de uma saída de emergência;
- (c) demonstrações e explicações individuais sobre os procedimentos de segurança são dados a pessoas portadoras de deficiência e para sua assistência, adequados às necessidades especiais dessa pessoa; e
- (d) a pessoa que dá as explicações deve averiguar sobre a melhor maneira de assistir a pessoa portadora de deficiência por forma a evitar po-la em pânico ou ofender ao passageiro.

(3) No caso de transporte de um passageiro em maca no helicóptero:

- (a) a maca deve ser protegida nesse helicóptero por forma a evitar que a mesma se movimente como resultado das máximas acelerações passíveis de ocorrer no voo e num incêndio de emergência ou em correntezas;
- (b) o paciente deve ser protegido por um compartimento aprovado para a maca ou estrutura do helicóptero; e
- (c) um assistente deve acompanhar cada paciente em maca.

(4) não podem ser transportados no helicóptero pessoas com distúrbios mentais ao menos que:

- (a) acompanhadas por um assistente; e
- (b) tenha sido emitido um certificado medico por um médico certificando a capacidade dessa pessoa com distúrbios mentais de ser aero-transportada, e confirmando a não existência de risco de violência por parte dessa pessoa.

(5) O operador apenas deve levar à cabo o transporte de pessoas portadoras de doenças mentais, que, de acordo com o seu historial medico pode se tornar violento, depois de obter permissão especial do Director-Geral por parte do operador.

(6) O passageiro com perna engessada ou prótese pode viajar desacompanhado desde que estejam em condições de cuidar de si próprio.

(7) A prótese afectada ou meos de ajuda (próteses) do passageiro referido no sub-regulamento (6), não devem obstruir nenhum corredor ou mesmo saídas ou equipamento de emergência.

(8) Se o passageiro com perna engessada ou prótese não pode cuidar de si próprio, então, ele deve estar acompanhado por um assistente.

127.07.16 Limitações no transporte de infantes, crianças e pessoas portadoras de deficiência

(1) O número máximo de pessoas portadoras de deficiência, menores desacompanhado ou a combinação de pessoas portadoras de deficiência e menores não-acompanhados que podem ser transportados pelo operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial, é limitado a um para uma capacidade de 20 unidades.

(2) Pelo menos um assistente deve ser transportado para todos os passageiros portadores de deficiência ou menores não acompanhados e esse assistente deve ser responsável pela segurança desses menores.

(3) O operador pode estabelecer outros procedimentos para além dos referidos nos sub-regulamentos (1) e (2), para o transporte de bebés, crianças e pessoas portadoras de deficiência-dado que esses procedimentos:

- (a) não põem em perigo a segurança da aviação ; e
- (b) são aprovados pelo Director-Geral .

127.07.17 Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou prisioneiros

(1) O operador de m helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos para o transporte de pessoas inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia como forma de garantir a segurança do helicóptero e dos seus ocupantes.

(2) O comandante-piloto do helicóptero deve ser notificado pelo operador antes da partida, do transporte intencionado e as razões do transporte, de qualquer pessoa referida no sub-regulamento (1).

(3) Para efeitos deste regulamento, “passageiros inadmissíveis” significa qualquer pessoa que não é elegível para entrar à bordo de um helicóptero e inclui aquelas pessoas que não estão em poder de um bilhete de passagem válido, passaporte ou visto.

127.07.18 Transporte de bagagem

(1) O operador de helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer procedimentos adequados para garantir que apenas essas bagagem de mão é transportada dentro da cabine de passageiros uma vez poder ser armazenada de forma adequada e segura.

(2) Os requisitos mínimos para os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser tal como os prescritos no Documento MOZ-CATS-OPS 127.

127.07.19 Protecção da cabine de passageiros e da cozinha/galé

(1) Antes da descolagem e da aterragem e onde se mostrar necessário no interesse da segurança, o comandante-piloto de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve garantir que:

- (a) todo o equipamento, bagagem e artigos soltos na cabine do helicóptero, incluindo itens para serviços de atendimento quer dos membros da tripulação como dos passageiros assim como os seus pertences, são correctamente protegidos e armazenados por forma a evitar a possibilidade de injúria as pessoas

ou a destruição do helicóptero em consequência do movimento desses artigos causados por turbulências durante o voo ou anda de acelerações ou manobras pouco usuais; e

- (b) todos os corredores, vias de passagens saídas e trajectories de escape estão livres de obstruções.

(2) Todos os artigos sólidos devem ser guardados em áreas aprovadas para armazenamento no helicóptero, a todo o momento que o sinal de apertar cinto de segurança estiver acesso ou quando assim instruído pelo comandante-piloto desse helicóptero.

(3) Para os propósitos do sub-regulamento (2), “áreas aprovadas de armazenamento” significa armazenamento :

- (a) so o assento do passageiro; ou
- (b) em local trancado, sob a cabeça ou outro, de acordo com a indicação de limitação de peso do compartimento.

(4) Nenhuma descolagem ou aterragem deve ser iniciada pelo comandante-piloto do helicóptero, ao menos que este tenha sido informado sobre as condições de segurança da cabine.

127.07.20 Serviços ao passageiro

(1) Excepto quando em uso, todos os itens disponíveis para serviço ao passageiro, incluindo recipientes para comida, garrafas térmicas e bandejas, devem ser transportadas nas respectivas embalagens e protegidas de possíveis movimentos passíveis de causar dano a pessoas ou estragos no helicóptero de transporte aéreo comercial.

(2) Todos os itens referidos no sub-regulamento (1) devem ser armazenados durante a descolagem e aterragem ou durante situações de emergência assim como sob orientação directa do comandante-piloto do helicóptero.

(3) Nenhum item referidos no sub-regulamento (1) que não ossam ser acomodados nos locais de armazenamento referidos no sub-regulamento (1), devem ser admitidos à cabine do helicóptero.

(4) Protecção da cabine devem ser finalizadas pela tripulação de cabineantes de iniciar a aproximação para aterragem do helicóptero.

(5) Se os serviços ao passageiro forem disponibilizados enquanto o helicóptero estiver em terra, nenhum equipamento de serviço de passageiro deve obstruir os corredores ou saídas do helicóptero.

127.07.21 Incidentes e imperfeições

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve estabelecer inspecções e procedimentos de prestação de contas adequados para garantir que os equipamentos com imperfeições são reportados ao comandante-piloto do helicóptero antes da descolagem.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem incluir o relatório para a divisão de segurança do operador de todos os incidentes ou as limitações excedentárias passíveis de ocorrer enquanto a tripulação embarca no helicóptero e quando se encontrar equipamentos com defeitos à bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no sub-regulamento (2), a divisão de segurança do operador irá compor um relatório e submite-lo, numa base mensal, ao Director-Geral.

127.07.22 Procedimentos em-voo

(1) Operação mínima de heliporto:

- (a) Um voo não deve continuar na direcção do heliporto em que pretende aterrar, ao menos que a última e mais recente informação disponível indicar que a hora

prevista de chegada, pode ser efectuada uma aterragem nesse heliporto, ou pelo menos num heliporto alternante, em conformidade com as operações mínimas estabelecidas; e

- (b) Excepto no caso de emergência, um helicóptero não deve continuar a sua aproximação para aterragem em qualquer heliporto para além do ponto no qual os limites das operações mínimas especificadas para esse poderão ser infringidas.

(2) Quaisquer outras condições perigosas de voo encontradas, para além daquelas associadas às condições meteorológicas, devem ser reportadas, o mais rapidamente possível, às estações aeronáuticas adequadas. Os relatórios daí resultantes devem fornecer esses detalhes uma vez serem pertinentes para a segurança de outras aeronaves.

(3) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem estar nas suas estações durante a descolagem e a aterragem.

(4) Em rota:

- (a) Todos os membros de tripulação solicitados a exercer tarefas no convés de voo, devem permanecer nas suas estações excepto quando a sua ausência é necessária para o desempenho de tarefas relacionadas com a operação do helicóptero ou para necessidades fisiológicas;
- (b) Todos os membros das tripulações de cabine devem manter os seus cintos apertados enquanto estiverem nas suas estações; e
- (c) Qualquer membro da tripulação de cabine ocupando a assento do piloto, deve manter a armadura de segurança apertada durante as fases de descolagem e de aterragem; todos os outros membros da tripulação devem manter as suas armaduras de segurança apertadas durante as fases de descolagem e de aterragem ao menos que a presilha para os membros interfira com o desempenho das suas tarefas, devendo, nestes casos, desapertar a presilha mas manter o cinto de segurança apertado.

127.07.23 Preparação do voo

(1) O voo não deve iniciar até que os formulários de preparação de voo tenham sido preenchidos, certificando de que o comandante-piloto confirmou que:

- (a) o helicóptero está apto a voar com segurança;
- (b) os instrumentos e equipamentos prescritos na Secção 5, para o tipo particular da operação a levar à cabo, estão instalados e são suficientes para o voo;
- (c) uma liberação de manutenção tal como prescrito na Secção 4 foi emitida respeitante ao helicóptero;
- (d) o peso do helicóptero e a localização do centro de gravidade são tais que o voo pode ser realizado com segurança, tendo em conta as condições esperadas de voo;
- (e) qualquer carga transportada é correctamente distribuída e protegida com segurança;
- (f) foi feita uma supervisão, verificando as limitações operativas; e
- (g) foi finalizado um plano operacional de voo para o voo intencionado. O plano operacional de voo deve ser aprovado e assinado pelo comandante-piloto e, onde for aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo/despachante de voo, e uma cópia deve ser arquivada com o operador ou um agente designado, ou, se esses procedimentos não forem possíveis, a cópia deve ser deixada com a autoridade do heliporto ou em registo em local adequado no ponto de partida.

(2) Para o voo a realizar de acordo com as regras de instrumento de voo, pelo menos um alternante adequado deve ser especificado no plano operacional de voo e no plano de voo, a menos que:

- (a) a duração do voo e as condições meteorológicas prevalentes são tais que existe uma certeza razoável de que, no horário estimado para a chegada no heliporto da aterragem pretendida, e por um período razoável antes e depois desse tempo, a aproximação e aterragem pode ser feita sob condições meteorológicas visuais tal como prescrito pelo Estado do Operador; ou
- (b) o heliporto da aterragem pretendida esteja isolado e nenhum alternante está disponível. Deve ser determinado um ponto de não retorno (PNR).
- (c) Podem ser definidos alternantes fora da costa sujeitos ao seguinte:
 - (i) os alternantes “fora da costa” apenas devem ser usados depois do ponto de não retorno (PNR). Antes de PNR alternantes “na costa” devem ser usados;
 - (ii) aptidão mecânica de sistemas críticos de controlo e componentes críticos devem ser considerados e tomados em conta quando determinando a aptidão dos alternantes;
 - (iii) um motor de caicidade de desempenho inoperativo deve ser obtido antes da chegada no alternante;
 - (iv) a acessibilidade do convés deve garantida; e
 - (v) a informações sobre as condições climáticas deve ser fiável e precisa.

Nota: A técnica de aterragem especificada no manual de voo, seguindo a falha do sistema de controlo pode desqualificar a nomeação de certos *helidecks* como heliportos alternantes.

(3) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras visuais de voo não deve iniciar ao menos que os relatórios meteorológicos actualizados ou uma combinação de relatórios e previsões actualizadas indicam que as condições meteorológicas ao longo da rota ou que parte da rota a sobrevoar sob as regras visuais de voo irão, na altura apropriada, ser tais que o voo a realizar pode ser em conformidade com VFR.

(4) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo sob instrumentos não deve iniciar ao menos que exista uma informação que indica que as condições no heliporto da aterragem intencionada ou, quando se requer um heliporto alternante, pelo menos um heliporto alternante irá, à altura estimada do voo, estar à ou acima dos mínimos de operações de heliporto.

(5) Um voo a operar em condições conhecidas ou esperadas de de congelamento intenso não deve iniciar ao menos que o helicóptero é certificado e equipado para lidar com essas condições.

(6) Um voo não deve iniciar ao menos que, tendo em conta ambas, condições meteorológicas e qualquer atraso esperado no voo, o helicóptero transporta combustível e óleo suficiente para garantir que pode ser seguro terminar o voo. Paralelamente, deve ser levada uma reserva para contingências de acordo com o sub regulamento(7).

(7) As regras de operação de voos visuais (VFR). O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com (6) deve, no caso de operações VFR, ser, pelo menos a quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

- (a) voar para o heliporto para o qual o voo é planeado;
- (b) voar, subsequentemente, por um período de 20 minutos numa velocidade media mais 10 por cento do tempo planeado de voo; e
- (c) ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o consumo crescente no caso de ocorrência de qualquer potencial contingência especificada.

(8) O combustível e óleo transportado por forma a se conformar com (7) deve, no caso de operações IFR, ser, pelo menos, em quantidade suficiente que permita ao helicóptero:

- (a) Quando não se requer um alternante, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado, e subsequentemente:
 - (i) voar 30 minutos em velocidade de espera a 450 m (1 500 ft) acima do heliporto de destino sob condições padrão de temperatura e de aproximação e de terra firme; e
 - (ii) ter uma quantidade adicional de combustível, suficiente para disponibilizar para o crescente consumo em caso de ocorrência de qualquer potencial contingência especificada; e
 - (b) Quando se requer um alternante, para voar e executar uma aproximação, e aproximação falhada, no heliporto no qual o voo é planeado, e subsequentemente:
 - (i) voar o alternante especificado no plano de voo; e depois
 - (ii) voar por 30 minutos numa velocidade de espera a 450 m (1 500 ft) acima do alternante sob condições de temperatura padrão, e aproximação e terra firme; e
 - (iii) ter uma quantidade adicional de combustível suficiente para disponibilizar para o crescente consumo sobre ocorrência de qualquer potencial contingência especificada.
- (9) Quando não existem alternantes adequados disponíveis, para voar para o heliporto para o qual o voo é planeado e, subsequentemente, por um período de duas horas em espera.
- (10) No cálculo do combustível e do óleo necessário, deve-se, pelo menos, considerar os seguintes aspectos:
- (a) previsão das condições meteorológicas;
 - (b) indicação da rota a seguir e controlo de tráfego aéreo esperada e atrasos de tráfego;
 - (c) para voos IFR, um instrumento de aproximação no heliporto de destino, incluindo a aproximação falhada;
 - (d) os procedimentos descritos no manual operacional para perda de pressurização, onde for aplicável, ou falha de uma unidade motora enquanto em rota; e
 - (e) quaisquer outras condições passíveis de trazer a aterragem do helicóptero ou aumentar o consumo de combustível/ou consumo de óleo.

127.07.24 Simulação de situações de emergência

Ninguém deve, onde existirem passageiros à bordo da aeronave, simular situações de emergência, passíveis de afectar as características da aeronave.

127.07.25 Voo VFR requisitos para retirada de Obstáculos-espaço aéreo controlado

- (1) Excepto quando ao realizar uma descolagem ou aterragem, ninguém deve operar o helicóptero em voo VFR:
- (a) a noite, a menos de 1,000 pés a feet acima do mais elevado obstáculo localizado dentro de uma distância horizontal de três milhas a partir da rota a sobrevoar; ou
 - (b) durante o dia, a menos de 500 pés AGL ou a uma distância horizontal de menos de 500 pés de qualquer obstáculo.

127.07.26 Voo VFR – Visibilidade mínima de voo – espaço aéreo não controlado

(1) Um helicóptero pode operar em voo VFR de dia dentro de um espaço aéreo não controlado a menos de 700 pés AGL desde que:

- (a) visibilidade não seja inferior a uma milha; e
- (b) o operador seja autorizado a assim proceder pelo Director-Geral.

127.07.27 Voo VFR – Condições climatéricas

Ninguém pode iniciar um voo VFR ao menos que os relatórios e previsões actualizados sobre as condições climatéricas, se obtíveis, indicam que as condições climatéricas ao longo da rota a sobrevoar no aeródromo de destino serão tais que o voo pode ser realizado em conformidade com VFR.

127.07.28 Descolagem mínima

(1) Sujeito a sub-secção (2), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem num helicóptero em IMC onde as condições climatéricas estão a ou acima da descolagem mínima mínima, mas abaixo da aterragem mínima, para a pista a ser usada ao menos que assim seja autorizado no Certificado de Operador Aéreo.

(2) Uma pessoa pode realizar uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão em ou acima a descolagem mínima, mas abaixo da descolagem mínima, para a pista a ser usada, se as condições climatéricas não são acima da aterragem mínima para outra pista adequada nesse aeródromo, tendo em conta as limitações operacionais de desempenho da aeronave.

(3) Uma pessoa pode realizar uma descolagem numa aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão abaixo da descolagem mínima especificada no procedimento de aproximação por instrumentos, se a pessoa é autorizada a assim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

(4) Para os propósitos desta Secção, a aterragem mínima representa a mais elevada decisão ou a altitude descendente mínima e a visibilidade publicada para uma aproximação.

127.07.29 Voo IFR – Sem aeródromo alternante

Uma pessoa pode realizar um voo IFR onde um aeródromo alternante não tenha sido designado no plano de voo IFR ou no itinerário de voo do IFR, se a pessoa é autorizado a assim proceder num Certificado de Operador Aéreo.

127.07.30 Rotas no espaço aéreo não controlado

Ninguém deve, no espaço aéreo não controlado, realizar um voo IFR ou um voo nocturno em VFR em outras rotas para além da rota aérea ao menos que o operador aéreo estabelece a rota de acordo com a Designação do Espaço Aéreo em Moçambique.

127.07.31 Controlo de peso e equilíbrio

(1) Ninguém deve operar um helicóptero ao menos que, durante cada fase do voo, as restrições de carga, peso ou centro de gravidade da aeronave se conformam com as limitações especificadas constantes do manual de operações do voo.

(2) Um operador aéreo deve ter um sistema de controlo de peso e equilíbrio que se conforma com os requisitos do MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Um operador aéreo deve especificar no seu manual de operações da companhia o sistema de controlo de peso e de equilíbrio e instruções para trabalhadores relacionados com a preparação e preenchimento dos modelos de peso e de equilíbrio.

127.07.32 Instruções aos Passageiros

(1) O comandante-piloto deve assegurar que os passageiros recebem uma descrição das instruções de segurança de acordo com MOZ-CAR 91.

(2) Onde as instruções de segurança referidas na sub-secção (1) é insuficiente para um passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou de compreensão do passageiro ou porque esse passageiro é responsável por outra pessoa à bordo da aeronave, o comandante-piloto deve assegurar que o passageiro recebe instruções individuais de segurança adequada para as necessidades do passageiro.

(3) O comandante-piloto deve assegurar que, no caso de ocorrência de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias permitem, todos os passageiros recebem instruções de segurança de acordo com MOZ-CAR 91.

(4) O comandante-piloto deve assegurar que cada passageiro que esteja sentado próximo de uma saída de emergência é consciencializado sobre como operar essa saída.

127.07.33 Cartazes com Instruções de Segurança

O operador aéreo deve pôr à disposição de cada passageiro, no assento do passageiro, um cartaz com a descrição de instruções de segurança, em modelo pictográfico, devendo uma das línguas ser o Inglês e o Português.

127.07.34 Operações Certificadas de carga externa

Operações externas de carga devem ser feitas em conformidade com o MOZ-CATS-OPS 127 e do Certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 8 –LIMITAÇÕES OPERACIONAIS NO DESEMPENHO DE AERONAVES**127.08.1 Classificação**

(1) A classificação de helicópteros para efeitos de limitações de desempenho é prescrita na secção 91.09.3.

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

- (a) um helicóptero da Classe 1 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Um desta Subparte;
- (b) um helicóptero da Classe 2 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Dois desta Subparte; e
- (c) um helicóptero da Classe 3 é operado de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Três desta Subparte.

(3) Quando as características específicas de concepção de um helicóptero evitam a conformidade com os regulamentos da Divisão Um, Dois ou Três desta Subparte, o operador deve, apesar das disposições do sub-regulamento (2), garantir que o helicóptero é operado e mantido de acordo com os padrões que um nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito na apropriada Divisão nesta Subparte.

127.08.2 Disposições gerais para todas as classes de helicópteros

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

- (a) o peso do helicóptero, à altura da descolagem, não maior do que a massa na qual os requisitos prescritos na Divisão adequada pode ser conformada para a realização do voo, permitindo a redução esperada na massa à medida que o voo procede; e

(b) os dados de desempenho aprovados contidos no manual de voo do helicóptero referido na secção 91.03.2, é usado para determinar a conformidade com os requisitos prescritos na divisão adequada, suplementada como necessária com outros dados aprovados prescritos na divisão apropriada.

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta a configuração da estrutura aérea, condições ambientais e a operação de sistemas que tenham um efeito no desempenho.

DIVISÃO UM: HELICÓPTERO DA CLASSE 1**127.08.3 Aplicabilidade**

Helicópteros de transporte aéreo comercial primeiramente emitidos com um certificado de aeronavegação em ou depois de 1 de Janeiro de 1978 e antes de 1 de Abril de 2002 e a operar para *helidecks* são isentadas das disposições do regulamento 127.08.4(3) e 127.08.7(3)(b) até 31 de Dezembro de 2009: desde que esses helicópteros são operados de acordo com os procedimentos aprovados.

127.08.4 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe I deve assegurar que o peso à descolagem do helicóptero não excede o peso máximo à descolagem certificado para pressão de altitude e temperatura ambiente no local de partida.

(2) O peso à descolagem referido no sub-regulamento (1) deve ser tal que no caso de falha crítica de uma unidade motora, o operador seja capaz de -

- (a) no ou antes do ponto de decisão da descolagem, abortar a descolagem e parar dentro da área disponível da descolagem abortada; ou
- (b) no ou antes do ponto de decisão da descolagem, para continuar a descolagem ou subida, retirada de todos os obstáculos ao longo da trajectória de voo através de uma margem vertical de pelo menos 35 pés até que o helicóptero esteja numa posição para se conformar com o regulamento 127.08.6.

(3) A área de descolagem rejeitada referida no sub-regulamento 2(b) deve, para *heliportos* e *helidecks* proeminentes, significa o heliporto ou *helideck* proeminente.

(4) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2), deve-se tomar em conta:

- (a) a altitude pressão do local;
- (b) a temperatura ambiente;
- (c) a técnica de descolagem a ser usada; e
- (d) não mais do que 50 por cento da componente cabeça-de-vento reportada ou, se esses dados são disponibilizados, não menos do que 150 por cento da componente extremidade-vento: Dado que, se é usado um equipamento aprovado de medição do vento, a componente cabeça-vento pode ser actorada por 80 por cento.

(5) A parte da descolagem anterior ao ponto de decisão de descolagem específica deve ser, portanto, realizada com vista da superfície que a descolagem rejeitada pode ser levada à cabo.

127.08.5 Trajectória de descolagem de voo

(1) O operador de um helicóptero de Classe 1 deve assegurar que a trajectória de descolagem de voo elimina todos os obstáculos através da margem vertical margem de pelo menos 35 pés em VFR e pelo menos 35 pés mais 0.01 DR em IFR, onde DR é a distância horizontal que o helicóptero viajou a partir do final da distância de descolagem disponível.

(2) Um obstáculo não precisa ser considerado se a sua margem lateral a partir do ponto adjacente na superfície abaixo da trajectória de voo intencionada excede 30 m ou 1.5 tempos o cumprimento ou extensão média do helicóptero, seja qual for o melhor, mais:

- (a) 0.15 DR para operações VFR; ou
- (b) 0.30 DR para operações IFR.

(3) Obstáculos podem ser ignorados e eles estiverem situados para além de:

- (a) 7R para operações diurnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através de referências para sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida; onde “R” significa o raio de rotação;
- (b) 10R para operações nocturnas se for assegurado que a precisão da navegação pode ser alcançada através da referência à sinais ou indicadores visuais adequados durante a subida;
- (c) 300 metros se o piloto for capaz de manter a necessária precisão da navegação através dos sinais de ajuda à navegação; e
- (d) 900 metros em todos os outros casos.

(4) Onde é feita uma mudança de direcção de mais de 15 graus, requisitos de retirada de obstáculos verticais são incrementados através de 15 pés a partir do ponto no qual se inicia a rotação: Dado que essa rotação não deve ser iniciada antes de alcançar uma altura de 100 pés acima da superfície de descolagem.

(5) Ao se conformar com as disposições deste regulamento deve se tomar em conta:

- (a) a massa do helicóptero no início da descolagem;
- (b) a altitude-pressão do local;
- (c) a temperatura ambiente; e
- (d) não mais de 50 por cento da componente cabeça-vento reportado ou menos de 150 por cento da componente vento-extremidade ao menos que de outro modo aprovado.

127.08.6 Em rota com um ou mais motores inoperativos

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve assegurar que uma trajectória de voo com um motor inoperativo em rota, apropriado para as condições meteorológicas esperadas para o voo se conforma com os regulamentos em todos os pontos ao longo da rota.

(2) Quando se pretende que o voo seja feito:

- (a) a qualquer hora fora do alcance da superfície, o peso do helicóptero deve permitir uma taxa de subida de pelo menos 50 pés por minuto com um motor inoperativo a uma altitude de pelo menos 1 000 pés ou 2 000 pés nas áreas montanhosas, acima de todos os obstáculos ao longo da rota dentro de 18.5 km em ambos os lados da trajectória em causa; e
- (b) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstáculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(3) O operador deve assegurar que:

- (a) a trajectória de voo deve permitir que o helicóptero continue com o voo a partir da altitude cruzeira para uma altura de 1 000 pés acima do heliporto onde a aterragem pode ser feita de acordo com o regulamento 127.10.12;

(b) a trajectória de voo remove verticalmente, pelo menos 1 000 pés ou 2 000 pés nas áreas montanhosas, todos os obstáculos ao longo da rota dentro de 18,5 quilómetros em cada lado da trajectória em causa;

(c) assume-se que o motor falhe no ponto mais crítico ao longo da rota; e

(d) Quando necessário que o voo se realize de dia, nas condições VMC e à vista da superfície, apenas devem ser considerados os obstáculos dentro de 900 metros de cada lado da trajectória.

(4) Deve-se tomar atenção aos efeitos do vento sobre a trajectória do voo.

(5) Ao observar as disposições deste regulamento a largura das margens dos sub-regulamentos (2) e (3) pode ser reduzida para 9.3 quilómetros, caso se possa alcançar a necessária precisão de navegação.

127.08.12 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 2 deve garantir que o peso da aterragem do helicóptero à hora estimada da aterragem não excede o peso máximo especificado para efeitos de pressão de altitude e temperatura ambiente esperados para a hora estimada de aterragem no heliporto onde se pretende aterrar, e no heliporto alternante, que pode permitir ao helicóptero, no caso de a unidade central de energia se tornar inoperativa antes do ponto da decisão de aterragem depois de clarificar todas as trajectórias de aproximação por uma margem segura para aterragem e paragem dentro da área de toque disponível ou abortar uma aterragem e remover todos os obstáculos na trajectória de voo por uma margem de 35 pés.

(2) Desde que a unidade crítica de energia se torna operativo depois do ponto de decisão de aterragem especificado possa forçar o helicóptero a aterrar, este deve somente ser operado de acordo com as condições atmosféricas do voo e naquelas rotas que permitem executar uma aterragem forçada segura em caso de falha de motor.

(3) Ao determinar o peso de aterragem para heliportos elevados, o peso de aterragem deve ser tal que o helicóptero seja capaz de:

- (a) aterrar num heliporto elevado; ou
- (b) rejeitar a aterragem no heliporto elevado, continuando, subsequentemente o voo ou realizar uma aterragem forçada.

(4) Ao observar as disposições do sub-regulamento (3) (b), dever-se-à tomar em conta:

- (a) a pressão de altitude do heliporto elevado;
- (b) a temperatura aérea esperada no heliporto elevado;
- (c) a técnica de aterragem a utilizar;
- (d) não mais que 50 por cento da previsão da componente de vento frontal salvo se de outro modo aprovado; e
- (e) qualquer variação esperada no peso de helicóptero durante o voo.

127.08.13 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que :

- (a) não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;
- (b) a distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível ;
- (c) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e

(d) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstáculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 pés) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstáculo é considerado se a sua distância lateral a partir do ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais :

- (a) 0.10 DR para operações VFR diurnas, 0.30 DR para operações IFR sem orientação electrónica, 0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;
 - (b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS;
- excepto obstáculos que podem ser menosprezados se estiverem além de:
- (c) 7 R" para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida ;
 - (d) 10 R" para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;
 - (e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e
 - (f) 900 m noutros casos.

(3) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOSS se as condições seguintes forem satisfeitas:

- (a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstáculos localizados no heliporto elevado ou helideck, 4.5 m (15 pés) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e
- (b) A remoção vertical acima de todos os obstáculos não localizados no heliporto elevado ou helideck for pelo menos igual àquela especificada em 127.08.13 (1)

DIVISÃO TRÊS: HELICÓPTERO DA CLASSE 3

127.08.13 Operações Gerais: Operações de Transporte Aéreo-Helicópteros

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que as operações sejam somente feitas nas condições de tempo e luz, e a partir daqueles heliportos e em rotas que permitem executar aterragens forçadas seguras em caso de falha de uma unidade de energia.

(2) Um helicóptero da Classe 3 não deve ser permitido operar a partir de heliportos elevados nas áreas urbanas com muitas construções.

127.08.14 Descolagem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso à descolagem do helicóptero não excede o peso máximo à descolagem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo com todas as unidades de energia em funcionamento à pressão de altitude e temperatura ambiente no local de descolagem.

(2) O helicóptero deve ser capaz, com todos os motores a funcionar, clarear todos os obstáculos ao longo do seu itinerário do voo por uma margem de 35 pés até que se encontre na posição de observar o regulamento 127.08.15.

127.08.15 Em rota

O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o helicóptero é capaz, com todas as fontes de energia a funcionar, continuar sua ao longo da sua rota ou uma diversão planeada sem voar em qualquer ponto abaixo da altitude de voo mínima apropriada.

127.08.16 Aterragem

(1) O operador de um helicóptero da Classe 3 deve assegurar que o peso de aterragem do helicóptero ao tempo calculado de aterragem não excede o peso máximo de aterragem especificado para uma sustentação interna do efeito do solo, qualquer que seja o seu tamanho, com toda as unidades de energia a funcionar à força de descolagem à pressão da altitude e à temperatura ambiente esperada ao tempo estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante, se necessário.

(2) Para efeitos deste regulamento, as informações da sustentação interna do efeito do solo devem incluir responsabilidade pelo vento de 17 nós.

(3) Com todos os motores a funcionar, o helicóptero deve, no destino ou em qualquer alternante, depois de clarear todos os obstáculos no caminho de aproximação por uma margem segura, ser capaz de aterrar e parar dentro da área disponível de toque ou abortar uma aterragem e clarear todos os obstáculos no caminho de voo por uma margem de 35 pés.

127.08.17 Aproximação, aterragem e aterragem abortada

(1) O peso estimado de aterragem no aeródromo de destino ou alternante deve ser tal que :

- (a) não exceda o peso máximo de aterragem especificado no manual de voo, tomando em conta os parâmetros indicados nas tabelas de limitações das aeronaves;
- (b) a distância de aterragem necessária não deve exceder a distância de aterragem disponível ;
- (c) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto depois do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO; e
- (d) em caso de falha da fonte crítica de energia que ocorrer em qualquer ponto antes do LDP, seja possível aterrar e parar dentro do FATO, ou ultrapassar e remover todos os obstáculos no itinerário do voo por um intervalo vertical de 10.7 m (35 pés) para VFR mais uma margem adicional de 0.01 DR para IFR.

(2) Um obstáculo é considerado se a sua distância lateral a partir do ponto mais próximo na superfície abaixo da linha do voo em causa não exceder 30 m ou 1.5 vezes de todo o comprimento do helicóptero, qualquer que seja a sua grandeza, mais :

- (a) 0.10 DR para operações VFR diurnas, 0.30 DR para operações IFR sem orientação electrónica, 0.15 DR para operações IFR com orientação electrónica;
 - (b) 0.10 DR para operações IFR com ILS ou orientação MLS;
- excepto obstáculos que podem ser menosprezados se estiverem além de:
- (c) 7 R" para operações diurnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida ;
 - (d) 10 R" para operações nocturnas caso se certifique que a precisão de navegação pode ser alcançada através de referência de disposições visuais adequadas durante a subida;
 - (e) 300 m se a precisão da navegação poder ser alcançada através de ajudas à navegação; e
 - (f) 900 m noutros casos.

127.08.18 Aterragem em heliporto elevado ou helideck

(1) Em caso de aterragem num heliporto elevado ou helideck, o itinerário do voo pode descer abaixo da altura da superfície de aterragem de forma a alcançar VTOSS se as condições seguintes forem satisfeitas:

- (a) Uma margem de remoção for estabelecida em relação ao heliporto elevado ou helideck e em relação a todos os obstáculos localizados no heliporto elevado ou *helideck*, 4.5 m (15 pés) tenham sido vistos como adequados para o longo alcance dos helicópteros; e
- (b) A remoção vertical acima de todos os obstáculos não localizados no heliporto elevado ou *helideck* for pelo menos igual àquela especificada em 127.08.17 (1)

SUBPARTE 9 - MANUTENÇÃO**127.09.1 Generalidades**

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial não deve operar o helicóptero salvo se o helicóptero estiver a ser mantido de acordo com os regulamentos da Parte 43.

(2) Um operador não deve operar uma aeronave salvo se esta estiver a ser mantida e largada para o serviço por uma organização aprovada nos termos da Parte 145.

127.09.2 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O operador deve fornecer, para uso e orientação do pessoal operacional e de manutenção visado, um manual de controlo de manutenção, aceite pelo Director-Geral como preenchendo os requisitos dos MOZ-CATS-OPS127

(2) O operador deve garantir que o manual de controlo de manutenção seja emendado conforme necessário para actualizada a informação nele contida.

(3) As cópias de todas as emendas ao manual de controlo de manutenção devem ser fornecidas prontamente a todas as ou pessoas a quem o manual tenha sido distribuído.

(4) O operador deve fornecer ao Director-Geral uma cópia do seu manual de controlo de manutenção juntamente com todas as emendas e/ou revisões que hajam sido feitas.

127.09.3 Plano de manutenção do helicóptero

(1) O operador de um helicóptero de transporte aéreo comercial deve assegurar que o helicóptero seja mantido de acordo com um plano de manutenção do helicóptero estabelecido pelo operador, baseado no programa de manutenção recomendado pelo fabricante.

(2) O programa deve conter detalhes, incluindo frequências, de toda a manutenção que seja necessária fazer no helicóptero.

(3) O programa deve incluir um programa de segurança se o Director Geral assim o determinar com necessário.

(4) Para helicóptero de transporte aéreo comercial certificado para a Categoria de Transporte, o programa de manutenção referido no sub regulamento (1) e qualquer emenda subsequente devem ser aprovados pelo Director-Geral.

127.09.4 Manutenção contratada a uma organização aprovada de manutenção de aeronaves

Se a manutenção num helicóptero de transporte aéreo comercial for levada a cabo pelo proprietário de uma organização de manutenção de aeronaves aprovada com as qualificações adequadas emitidas nos termos da Parte 145, o operador do helicóptero assegurará que toda a manutenção contratada é levada a cabo de acordo com os regulamentos da Parte 43.

127.09.5 Informação sobre aeronavegabilidade contínua

(1) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de transporte deve monitorar e avaliar a experiência de manutenção e operacional relacionada com a aeronavegabilidade contínua e deve fornecer a informação como prescrito no documento MOZ-GATO-OPS 127.

(2) O operador de um helicóptero de transporte de aéreo comercial certificado para a categoria de Transporte deve obter e avaliar a informação de aeronavegabilidade contínua e recomendações disponíveis a partir da organização responsável pelo desenho do tipo e deve implementar acções resultantes consideradas necessárias de acordo com o procedimento especificado nos MOZ-GATO-OPS 127.

127.09.6 Programa de Segurança

(1) Quando um Programa de Segurança for julgado necessário pelo Director-Geral de acordo com 127.09.3 (3), o Operador fornecerá ao IACM a informação de manutenção de segurança da aeronave.

MOZ-CAR PARTE 129**TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL DENTRO DE MOÇAMBIQUE POR OPERADORES ESTRANGEIROS****129.01 Definições**

Nestes regulamentos:

“Operador aéreo estrangeiro” quer dizer qualquer operador, que não sendo operador aéreo moçambicano compreende quer directa quer indirectamente ou através de aluguer ou outro forma, operações de transporte aéreo comercial dentro das fronteiras ou no espaço aéreo de Moçambique, quer seja numa base regular quer em regime de frete.

“Autoridade estrangeira” significa a autoridade de aviação civil que emite e fiscaliza o Certificado de Operador de Aéreo do operador estrangeiro.

129.01 Aplicabilidade

(1) Estes regulamentos estabelecem regras aplicáveis a operação de qualquer aeronave civil ou helicóptero com a finalidade de realizar operações de transporte aéreo comercial por qualquer transportador aéreo cujo Certificado de Operador Aéreo é emitido e fiscalizado por uma autoridade de aviação civil diferente da de Moçambique.

(2) Não se exige que uma pessoa possua um certificado de operador aéreo de

Moçambique para operar uma aeronave de um Estado estrangeiro em Moçambique.

(3) Não se exige que uma pessoa possua um certificado de operador aéreo estrangeiro de Moçambique para sobrevoar em Moçambique ou fazer uma aterragem técnica em Moçambique.

129.02 Requisitos para Autorização do Voo

(1) Nenhuma pessoa, diferente do portador de um certificado de Moçambique para estrangeiros, deve sobrevoar Moçambique ou fazer uma aterragem técnica em Moçambique a menos que a pessoa seja autorizada a fazê-lo por autorização de voo emitida pelo Director-Geral.

(2) Nenhuma pessoa deve operar uma aeronave estrangeira em Moçambique salvo se a pessoa estiver autorizada a fazê-lo por autorização de Voo emitida pelo Director-Geral.