

71.01.17 Revisão

O Orgão Regulador deve rever os espaços aéreos designados ou classificados de cinco em cinco anos:

- (a) para verificar a necessidade contínua para a designação de espaço aéreo; e
- (b) para considerar a adequabilidade das classificações actuais dos espaços aéreos .

71.01.18 Procedimento para a Designação e Classificação do Espaço Aéreo

(1) O Orgão Regulador deve designar e classificar espaços aéreos de acordo com os procedimentos de consulta industrial na Parte 11.

(2) A menos que o Parte 11 entre em vigor, antes que o Orgão Regulador designar ou classificar o espaço aéreo, o Orgão Regulador pode consultar pessoas que considere necessárias para as circunstâncias.

MOZ-CAR PARTE 91**REGRAS GERAIS DE OPERAÇÕES DE VOO****SUBPARTE 1 - GERAL****91.01.1 Aplicação**

(1) Sujeito as disposições do sub- regulamento (2), esta Parte aplica-se a:

- (a) aeronave operada dentro de Moçambique;
- (b) aeronave registada em Moçambique e operada internacionalmente;
- (c) pessoas actuando como membros da tripulação de voo da aeronave registada em Moçambique; e
- (d) pessoas que estão na cabine da aeronave operada sob esta Parte.

(2) Regras adicionais para, e isenções de, as disposições desta Parte, são prescritos, no respeito de:

- (a) O transporte de mercadorias perigosas no MOZ-CAR, Parte 92;
- (b) a operação de *paragliders*, no MOZ-CAR, Parte 98; (reservado)
- (c) a operação de giroplanos, no MOZ-CAR, Parte 100; (reservado)
- (d) a operação de balões sem nome, kites, rocketes, aeronave pilotada por remoto e modelo de aeronave, no MOZ-CAR, Parte 101; (reservado)
- (e) a operação de balões livres e *airships*, no MOZ-CAR, Parte 102; (reservado)
- (f) a operação de ultraleves, no MOZ-CAR, Parte 103;
- (g) a operação de gliders, no MOZ-CAR, Parte 104; (reservado)
- (h) operações de paraquedas, no MOZ-CAR, Parte 105; (reservado)
- (i) a operação de hang gliders, no MOZ-CAR, Parte 106; (reservado)
- (j) Aeronaves pesadas envolvidas em operações de transporte aéreo comercial no MOZ-CAR, Parte 121;
- (k) helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial, no MOZ-CAR, Parte 127;
- (l) helicópteros envolvidos em operações de carga externa, no MOZ-CATS OPS 127

- (m) aeronaves ligeiras envolvidas em operações de transporte aéreo comercial, na Parte 135;
- (n) aeronave envolvida em operações agrícolas, no MOZ-CAR, Parte 137 (reservado); e
- (o) aeronave envolvida em operações de evacuação médica ou serviços de emergência médica, no MOZ-CAR, Parte 138 (reservado).

91.01.2 Autoridade do piloto comandante

Todas pessoas na cabine de uma aeronave devem obedecer todas as obrigações de comando dados pelo piloto comandante da aeronave com objectivo de garantir a segurança de tal aeronave e das pessoas ou propriedades.

91.01.3 Autorização do pessoal para taxi de aeronaves

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve permitir o taxiamento de uma aeronave na área de movimento de um aeródromo a menos que a pessoa no controlo da aeronave:

- (a) seja titular de uma licença válida; ou
- (b) recebeu instrução no taxiamento de uma aeronave e tenha sido declarado competente para taxiar uma aeronave pelo titular de uma qualificação de instrutor de voo ou, no caso de uma aeronave estrangeira, uma pessoa autorizada pela autoridade apropriada; e
- (c) seja conhecedor do esboço do aeródromo, rotas, sinais, marcas, luzes, serviço de tráfego aéreo, sinais e instruções, fraseologia e procedimentos, se exigido, e é capaz de conformar aos padrões exigidos para segurança dos movimentos da aeronave em tal aeródromo.

91.01.4 Informação sobre Busca e Salvamento

O piloto comandante ou, no caso de uma aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial, o operador, deve garantir que toda informação essencial em relação a serviços de busca e salvamento na área sobre o qual ele tenciona que a aeronave sobrevoe, esteja disponível na cabine da aeronave.

91.01.5 Informação sobre o equipamento de emergência e salvamento transportado

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve ter disponível para comunicação imediata para centros de coordenação de busca a lista contendo informação em relação ao equipamento de emergência e salvamento transportado na cabine da aeronave.

(2) A informação mínima a ser contida na lista referida no sub-regulamento (1) deve estar como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.01.6 Método de transporte das pessoas

Não é permitido que um passageiro ou outra pessoa que esteja em alguma parte de uma aeronave em voo que não é a parte designada para acomodação de pessoas, a menos que permissão temporária tenha sido dada pelo piloto comandante para acesso de tal parte da aeronave:

- (a) para objectivo de acção necessária tomada para a segurança de tal aeronave ou de qualquer pessoa, animal ou demais mercadorias; e
- (b) na qual a carga ou mercadorias são transportadas, estando no MOZ-CAR, Parte para qual é designada para permitir a pessoa ter acesso enquanto tal aeronave estiver em voo.

91.01.7 Admissão a cabine de voo

(1) Não é permitido que um passageiro ou outra pessoa, além do comissário do bordo seja transportado na cabine do voo de uma aeronave registada em Moçambique excepto com a permissão do piloto comandante.

(2) A admissão de qualquer pessoa na cabine de voo não deve interferir com a operação da aeronave.

(3) Qualquer pessoa transportada na cabine do voo deve estar familiarizada com os procedimentos aplicáveis.

91.01.8 Transporte não autorizado

É vedado o transporte, ou carregamento secretamente numa aeronave.

91.01.9 Dispositivos electrónicos portáteis

(1) Sujeito as disposições do sub-regulamento (2), nenhum proprietário, operador ou piloto comandante de uma aeronave ou pessoa deve permitir a operação de, ou operar na cabine da aeronave durante o tempo de voo, qualquer dispositivo electrónico portátil na qual possa adversamente afectar o desempenho dos sistemas e equipamentos da aeronave.

(2) As disposições do sub-regulamento (1) deve não aplicar-se a:

- (a) um dispositivo de coração;
- (b) um *curriculum*;
- (c) um gravador de voz portátil;
- (d) uma máquina de barbear electrónica; ou
- (e) qualquer outro dispositivo electrónico portátil, a operação da qual:
 - (i) no caso de uma aeronave envolvida na operação de transporte aéreo comercial, ou
 - (ii) no caso de uma aeronave envolvida numa operação que não a de uma operação de transporte aéreo comercial, o piloto comandante tem o dever de verificar que o dispositivo electrónico portátil a bordo não causará interferência com os sistemas e equipamentos da aeronave na qual esta a ser usada.

(3) O dispositivo electrónico portátil referido ao sub-regulamento (2) (c), (d) ou (e) não deve ser usada por qualquer pessoa durante as fases críticas do voo.

91.01.10 Perigo a segurança

Não é permitido que uma pessoa, através de qualquer acto ou omissão:

- (a) ponha em perigo a segurança de uma aeronave ou pessoa que nela se encontre; ou
- (b) cause ou permita que uma aeronave possa perigar a segurança de qualquer pessoa ou propriedade.

91.01.11 Preservação de documentos

O proprietário ou operador de uma aeronave que for exigido a retenção de qualquer dos documentos por período específico referido na subparte 3, deve reter tais documentos por período específico respectivo, independentemente do facto do proprietário ou operador, antes do termo do período deixar de ser proprietário ou operador da aeronave.

SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO**91.02.1 Composição da tripulação de voo**

(1) O número e composição da tripulação de voo não deve ser menos do que o número e composição especificado no certificado

de aeronavegabilidade, manual do voo da aeronave referido no MOZ-CAR, Parte 91, secção 91.03.2 ou qualquer outro documento associado com o certificado de aeronavegabilidade.

(2) Os membros da tripulação de voo devem:

- (a) ser competentes e qualificado para desempenhar as tarefas atribuídas; e
- (b) possuir licenças e qualificações válidas apropriadas de membros da tripulação de voo.

(3) A tripulação de voo deve incluir no mínimo um membro que possui uma licença de operador de radiotelefonia válida ou documento equivalente emitido por uma autoridade apropriada, autorizando membro a operar o tipo de rádio transmitindo equipamento a ser usado.

(4) No caso de uma tripulação multi-piloto, o proprietário ou operador deve designar um piloto de entre a tripulação de voo com piloto comandante da aeronave e o piloto comandante pode delegar a realização do voo ao outro piloto melhor qualificado.

91.02.2 Tarefas de emergência dos membros da tripulação de voo

(1) O proprietário ou operador e, quando for apropriado, o piloto comandante de uma aeronave multi-tripulada deve atribuir a cada membro da tripulação da aeronave em causa, as funções que estiver para ser realizada, em caso de emergência ou situação que implique evacuação de emergência.

(2) As funções referidas no parágrafo (1) devem ser por forma a garantir que qualquer emergência antecipada seja razoável e adequadamente tratada e deve levar em consideração a possível incapacidade individual dos membros da tripulação.

91.02.3 Responsabilidades dos membros da tripulação

(1) Não é permitido que uma pessoa actue como membro de uma tripulação de voo de uma aeronave:

- (a) enquanto estiver sob influência de uma droga com um efeito narcótico;
- (b) dentro de horas prescritas no documento MOZ-CATS-FCL, seguintes do scuba diving pelo tal membro da tripulação de voo;
- (c) dentro de 48 horas seguintes a doação de sangue pelo membro da tripulação de voo;
- (d) se o membro da tripulação de voo conhece ou suspeita que ele ou ela esteja a sofrer de fadiga de tal extensão que pode pôr em perigo a segurança da aeronave ou seus ocupantes ou, tenha dúvidas em relação as circunstâncias do voo a ser realizado; ou
- (e) o membro da tripulação estiver em dúvida de ser capaz de realizar a tarefa atribuída na cabine da aeronave.

(2) Nenhum membro da tripulação deve:

- (a) consumir qualquer álcool a menos de doze horas prévias do início do *standby* para voo, tarefas de voo, a iniciar no tempo especificado reportando, se aplicável;
- (b) iniciar a tarefa do voo com a concentração de álcool no sangue superior a 0,04 gramas por 100 mililitros, ou
- (c) consumir álcool durante o exercício das tarefas (deveres) de voo ou enquanto estiver em *standby*, ou dentro das oito horas após um acidente ou incidente reportável envolvendo a aeronave, a menos que o acidente ou incidente não foi reportado às tarefas.

(3) Sujeito as disposições do parágrafo (4), está vedada a actuação como um membro da tripulação de voo de uma aeronave se, antes de cada voo o tempo de voo excede, ou esta igualmente a exceder, o número de pessoal permitido:

- (a) No caso de uma operação diferente de uma operação referida no parágrafo (e), independentemente da

operação ser realizada sob licença emitida nos termos da legislação da aviação civil moçambicana.

- (i) 400 horas, durante os 90 dias precedentes;
- (ii) 700 horas, durante os seis meses precedentes; ou
- (iii) 1 000 horas, durante os 12 meses precedentes;

(b) no caso de instrutores de voo realizando a formação ab initio, seis horas dentro de um dia de calendário;

(c) como parte de uma tripulação multi-piloto para um voo a ser realizado todo ou parcialmente sem as regras de voo por instrumentos:

- (i) 120 horas, durante os 90 dias precedentes;
- (ii) 300 horas, durante os 90 dias precedentes; ou
- (iii) 1 000 horas, durante os 12 meses precedentes;

(d) como um único piloto de uma aeronave para um voo a ser realizado no todo ou em parte sob regras de voo por instrumentos:

- (i) 100 horas, durante os 30 dias precedentes; ou
- (ii) 1 000 horas, durante os 12 meses precedentes, ou

(e) no caso de uma operação realizada nos termos da Parte 121, Parte 127, ou Parte 135 :

- (i) 8 horas, durante as 24 horas precedentes;
- (ii) 32 horas, durante os sete dias precedentes;
- (iii) 100 horas, durante os 30 dias precedentes; ou
- (iv) 1 000 horas, durante os 365 dias precedentes.

(4) Se o membro da tripulação de voo espera ou suas horas de voo acumuladas projectadas para uma operação particular, exceder o limite apropriado:

- (a) referido no sub-regulamento (3); ou
- (b) especificado no esquema do tempo e responsabilidade de um operador realizando operações nos termos da Parte 121, Parte 127, ou Parte 135 .

O membro da tripulação deve informar ao operador.

91.02.4 Recência

(1) Um piloto não deve actuar como piloto comandante de uma aeronave e transportar passageiros de dia, a menos que tal piloto tenha, dentro de 90 dias imediatamente anteriores ao voo realizado de dia ou de noite no mínimo três decolagens e três aterragens na mesma classe e categoria da aeronave na qual tal voo é realizado, ou num simulador de voo aprovado para tal objectivo.

(2) Um piloto não deve actuar como piloto comandante de uma aeronave e transportar passageiros a noite, a menos que o piloto tenha, dentro de 90 dias imediatamente anteriores ao voo efectuado, pelo menos três decolagens e três aterragens durante a noite, na mesma classe e categoria de aeronave como aquela em que tal voo é realizado, ou em simulador aprovado para esse objectivo.

(3) O piloto não deve actuar como piloto em comando de uma aeronave em uma aproximação por instrumentos para um aeródromo no IMC, a menos que o piloto tenha, dentro dos 90 dias imediatamente anteriores essa aproximação, por meio de um procedimento de aproximação por instrumentos ou procedimentos estabelecidos pelo Director-Geral ou de uma autoridade competente:

- (a) executado no mínimo duas aproximações recentes com referência a voo por instrumentos somente;
- (b) executado no mínimo duas aproximações ou sob condições recentes ou simulador com referência somente a voo por instrumentos; ou

(c) executado no mínimo uma aproximação recente com referência a voo por instrumentos somente e uma aproximação num simulador com objectivo de pratica de procedimentos de aproximação por instrumento; ou

(d) realizado teste de habilidades apropriado como prescrito no MOZ-CAR, Parte 61.

91.02.5 Responsabilidades dos membros da tripulação de voo

(1) no caso de uma multi-tripulação de uma aeronave:

(a) cada membro de uma tripulação deve estar no assento atribuído, apertar os cintos de segurança e cintos de ombro desde que, durante a decolagem e aterragem seja considerado pelo piloto comandante no interesse da segurança da aviação;

(b) cada membro da tripulação deve manter o seu cinto de segurança enquanto estiver no assento atribuído durante as fases do voo, ou durante as fases referidas no sub-parágrafo (a);

(c) cada membro da tripulação que for atribuído tarefas da cabine de voo, deve manter-se no seu assento durante a decolagem e aterragem;

(d) todos os membros da tripulação na cabine de voo devem permanecer nos seus assentos durante todas as fases de voo de acordo com as fases referidas no subparágrafo (c): Fornecido que:

- (i) num membro da tripulação de voo pode deixar o assento atribuído, no decurso do desempenho das suas responsabilidades em relação à operação da aeronave ou para necessidades fisiológicas; e
- (ii) no mínimo um piloto bem qualificado deve manter-se no controlo da aeronave todo o tempo;

(e) o piloto comandante ou, onde aplicável, o operador pode garantir que membros da tripulação de voo não desempenhem quaisquer actividades durante as fases críticas do voo, outro do que aquelas exigidas para operação segura da aeronave.

(2) no caso de um único piloto da aeronave, o piloto comandante deve durante todas as fases do voo, permanecer no controlo da aeronave.

91.02.6 Leis, regulamentos e procedimentos

(1) uma situação de emergência, na qual a aeronave esteja em perigo, os membros da tripulação, ou passageiros ou o piloto comandante, podem, no interesse da segurança aérea:

- (a) realizar qualquer acção da qual considerem necessária de acordo com as circunstâncias; e
- (b) desvio de qualquer leis, regulamento ou procedimento operacional do Estado ou fora do território do qual a aeronave é operada.

(2) se um piloto comandante viola qualquer lei, regulamento ou procedimento operacional num situação de emergência referida no sub-regulamento (1), deve notificar a Autoridade apropriada do estado dentro ou fora do território da qual o desvio ocorre, demora.

(3) se uma autoridade apropriada do Estado dentro ou fora do território do qual o desvio ocorre, solicita o piloto comandante a submeter um relatório de tal desvio, o piloto comandante deve submeter o relatório:

- (a) dentro de um periodo especificado por tal autoridade apropriada; e

(b) dentro de 10 dias da data na qual o relatório é solicitado por tal autoridade apropriada, ao Director-Geral.

91.02.7 Responsabilidades do piloto comandante em relação a preparação do voo

(1) O piloto comandante de uma aeronave não deve iniciar um voo antes que certifique que:

- (a) a aeronave é aeronavegável;
- (b) os instrumentos e equipamentos exigidos para um tipo particular de operação a ser realizado, estão instalados e foram reparados, excepto como fornecidos para o MEL, se houver;
- (c) a aeronave está autorizada para serviço de acordo com a Parte 43;
- (d) o peso da aeronave não excede o máximo do peso certificado calculado da informação de desempenho fornecida no manual de voo da aeronave referida na secção 91.03.2, nos termos do qual as limitações operacionais referidas na Sub-parte 9 estão compiladas com;
- (e) a carga transportada pela aeronave está devidamente segura, apta a ser transportada de acordo com a Parte 92 e está bem distribuída que o centro de gravidade encontra-se dentro dos limites prescritos no manual de voo da aeronave referida no sub-regulamento 91.03.2;
- (f) em relação as aeronaves operadas nos termos da Parte 121 ou Parte 135, um plano de voo operacional que está em conformidade com os critérios estabelecidos no manual de operações, é preenchido para cada voo.
- (g) um plano de voo operacional do qual compreende com os critérios no manual de operações, está concluído para tal voo pretendido;
- (h) um plano do serviço de tráfego aéreo referido na secção 91.03.4, foi concluído e processado por uma unidade de serviço de tráfego aéreo apropriado, se tal plano de voo é necessário nos termos da secção 91.03.4;
- (i) todos os documentos e formulários exigidos para ser transportado a bordo, mapas actuais, cartas e documentos associados, se houver, são transportados;
- (j) uma verificação foi concluída indicando que as limitações operacionais referidas na Subparte 9 foram absorvidas;
- (k) a informação de busca e salvamento referida na secção 91.01.4, deve encontrar-se disponível o bordo;
- (l) os requisitos em relação ao combustível, óleo, oxigênio, altitudes mínimas de segurança, operação mínima de aeródromo e disponibilidade de aeródromos alternativos deve estar disponíveis;
- (m) os mínimos operacionais do aeródromo não são menos do que o mínimo operacional do aeródromo sendo operado para ou de, estabelecido pela autoridade do Estado no qual o aeródromo esta localizado, a menos que tal autoridade aprove mínimos operacionais inferiores do aeródromo;
- (n) o estado da aeronave e os sistemas de navegação relevantes apropriados para esse voo específico a ser realizado;
- (o) as superfícies externas devem ser limpas de qualquer depósito que possa afectar o desempenho ou controlabilidade da aeronave, a menos que exista outro modo permitido no manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2;
- (p) de acordo com a informação disponível, o tempo no aeródromo e, em relação a uma aeronave, a condição da pista pretendida para ser usada, não deve impedir a decolagem e partida ou uma aterragem segura no aeródromo de destino ou aeródromo alternativo, conforme o caso;
- (q) o RVR ou a visibilidade na direcção da decolagem da aeronave é igual ou melhor do que o mínimo aplicável;

(r) os membros da tripulação de voo não devem estar, aparentemente, incapacitados como resultado de lesão, doença, fadiga ou o consumo de álcool ou drogas ou sob efeito de narcótico.

(s) os membros da tripulação devem estar devidamente qualificados para a operação específica a ser realizada;

(t) o estado das instalações visuais e não visuais é suficiente antes de iniciar uma baixa visibilidade da decolagem ou Categoria II ou III de aproximação, conforme especificado no Documento MOZ-CATS-OPS 91, se tal aproximação estiver planeada;

(u) um aeródromo adequado e possível como especificado no Documento MOZ-CATS-OPS 91, deve estar disponível para a decolagem, rota e destino, quando não se recomenda continuar a aterrar no aeródromo de destino; e

(v) os membros da tripulação não devem estar aparentemente incapacitados como resultado de lesão, doença, fadiga ou do consumo de álcool ou drogas ou efeito narcótico.

(2) O piloto comandante de uma aeronave deve:

(a) não iniciar um voo antes que ele ou ela tenha verificado através de relevantes Suplementos do NOTAM, AIC, AIP ou AIP, que os aeródromos, instalações de ajudas a navegação e facilidades de comunicação são adequados para o modo no qual o voo é realizado;

(b) antes da decolagem de um aeródromo para qual uma unidade de serviço de tráfego aéreo esteja em operação, determinar através dos serviços de informação aeronáutica disponível a partir da unidade ou qualquer outra fonte fidedigna, que o não funcionamento de qualquer aeródromo, ajudas a navegação ou facilidades de comunicação exigidas para tal voo, não prejudica a realização segura do voo; e

(c) avisar a uma unidade de serviço de tráfego aéreo, assim como é prático fazê-lo de qualquer do mau funcionamento das instalações encontradas no decorrer das operações.

3) onde uma folha de carga e ficha é exigida nos termos deste regulamento, a carga e ficha deve ser recebida e assinada pelo piloto comandante antes do início de um voo.

(4) Antes da decolagem e aterragem, e sempre que se julgar necessário e no interesse da segurança da aviação, o piloto comandante deve assegurar que todos os tripulantes, passageiros, equipamentos e bagagem encontra-se devidamente seguros e todos os caminhos de saída e de entrada encontram-se impedidos.

91.02.8 Responsabilidade do piloto comandante em relação as operações de voo

(1) O piloto comandante de uma aeronave deve ser responsável pela:

(a) a operação e segurança de uma aeronave enquanto ele ou ela estiver em comando;

(b) conduta e segurança dos membros da tripulação e passageiros transportados; e

(c) manutenção da disciplina para todas as pessoas a bordo.

(2) O piloto comandante da aeronave deve ter a autoridade:

(a) de dar tais comandos no interesse da segurança da aeronave, pessoas e propriedades, e

(b) desembarcar qualquer pessoa ou carga que na sua opinião, representa um potencial perigo a segurança da aeronave, pessoas ou propriedade.

(3) O piloto comandante da aeronave deve garantir que todos os passageiros estejam informados sobre:

(a) como o equipamento de oxigênio é usado, se o transporte de oxigênio é exigido;

(b) o local e uso dos salva vidas ou dispositivos de flutuação individuais equivalentes, onde o transporte é exigido;

- (c) o local e método de abertura das saídas de emergência;
 - (d) quando os cintos de segurança devem ser apertados;
 - (e) quando é proibido fumar; e
 - (f) quando os dispositivos electrónicos portáteis podem ser usados.
- (4) O piloto comandante da aeronave deve:
- (a) garantir que a inspecção pré-voo seja feita e que as listas de verificação, e onde aplicável, os procedimentos a bordo da cabina de pilotagem voo e outras instruções em relação a operação da aeronave, as limitações contidas no manual de voo da aeronave referidas na secção 91.03.2, ou documento de certificação equivalente, estão totalmente observados com os tempos apropriados durante um voo;
 - (b) decidir se aceita ou uma aeronave com não funcionalidades permitida pelo CDL ou MEL, quando aplicável;
 - (c) antes da decolagem, garantir que os passageiros sejam informados sobre a localização, a maneira geral do uso do equipamento relevante de emergência transportado para uso colectivo e, quando surge uma emergência, deve instruir aos passageiros a tomar a acção de emergência como melhor apropriado;
 - (d) garantir que durante decolagem e aterragem e sempre que, em razão da turbulência ou qualquer emergência que aconteça durante um voo, a precaução é considerada necessária; todas as pessoas a bordo da aeronave seguras nos seus assentos por meio dos cintos de segurança ou arreios de ombro sejam providenciados;
 - (e) comunicar qualquer acidente ou incidente que envolve a aeronave de acordo com a Parte 12;
 - (f) comunicar qualquer acidente ou incidente de qualquer mercadoria perigosa que envolve a aeronave de acordo com a Parte 92;
 - (g) se a aeronave estiver em perigo durante o voo prestes a colidir com qualquer outra aeronave ou objecto, por razões procedimento de tráfego aéreo defeituoso ou falta de cumprimento com procedimentos aplicáveis pelos serviços de tráfego aéreo ou um por causa de um membro da tripulação de voo ou uma falha de instalações de serviço de tráfego aéreo, deve submeter ao serviço de tráfego aéreo um relatório do incidente conforme regulamento 12.02.1;
 - (h) registar qualquer defeito técnico e superior de qualquer limitação técnica que aconteceu enquanto ele, ela era responsáveis pelo voo, no folio de voo; e
 - (i) se uma condição potencialmente perigosa tal como acumulação de pássaros, uma irregularidade na terra ou facilidade de navegação, fenómenos meteorológicos, uma nuvem de cinza vulcânica ou uma maior do que o nível de radiação normal é observado durante voo, notifique uma unidade de serviço de tráfego aéreo o mais cedo possível.
- (5) O piloto comandante da aeronave deve assegurar que:
- (a) oxigénio de respiração esteja disponível aos membros da tripulação de voo e se os passageiros voam numa aeronave não-pressurizada sobre 10 000 pés até 12 000 pés mais de 60 minutos, ou sobre 12 000 pés;
 - (b) é transportado oxigénio de respiração em quantidades suficientes para todos os voos a tais altitudes onde uma falta de oxigénio pode resultar em prejuízo de faculdades dos membros da tripulação de voo ou possa prejudicar os passageiros; e

- (c) oxigénio suplementar é transportado como prescrito em regulamentos 91.14.18 e 91.14.19.

(6) O piloto comandante da aeronave não deve:

- (a) exigir que um membro da tripulação de voo execute qualquer dever durante uma fase crítica do voo, excepto aquelas exigidas para a operação segura da aeronave;
- (b) permitir qualquer actividade durante uma fase crítica do voo do qual pode distrair qualquer membro da tripulação de voo do seu desempenho ou que pode interferir de qualquer forma com a própria conduta desses deveres; e
- (c) continuar um voo além do aeródromo satisfatório mais próximo no caso de um membro da tripulação de voo que fique incapaz de executar qualquer tarifa essencial como resultado de fadiga, doença ou falta de oxigénio.

(7) O piloto comandante de uma aeronave, ou sua ausência, o proprietário ou operador, informará qualquer acto de interferência ilegal com a operação da aeronave à autoridade:

- (a) se o acto de interferência ilegal acontece dentro de Moçambique, para o Director; ou
- (b) se o acto de interferência ilegal acontece dentro ou em sobre o território de um Estado estrangeiro, para a Autoridade apropriada do Estado e o Director-Geral.

SUBPARTE 3 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS

91.03.1 Documentos a serem transportados a bordo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve assegurar que os seguintes documentos ou cópias certificadas destes, são transportados à bordo da aeronave em cada voo individual:

- (a) Se a aeronave está envolvida num voo internacional :
 - (i) o certificado de registo;
 - (ii) o certificado de aeronavegabilidade;
 - (iii) a licença apropriada de cada membro da tripulação;
 - (iv) o diário de bordo de viagem ou declaração geral;
 - (v) a licença da estação de rádio da aeronave;
 - (vi) se passageiros são transportados, o manifesto de passageiro, a menos que a informação seja incluída na declaração geral referida no subparágrafo (iv);
 - (vii) se a carga é transportada, um manifesto e declaração detalhada da carga;
 - (viii) o certificado de autorização para serviço
 - (ix) a caderneta de navegação quando um navegante é transportado;
 - (x) o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2 ou um documento equivalente;
 - (xi) O relatório do peso e balança;
 - (xii) O folio do voo;
 - (xiii) o MEL, se aplicável;
 - (xiv) o certificado de ruído, com uma tradução inglesa se o certificado é emitido num idioma diferente de inglês, se tal certificado foi emitido para o tipo de aeronave; e
 - (xv) a lista de sinais visuais para uso da aeronave interceptando e interceptada.
- (b) se a aeronave está envolvida num voo doméstico :
 - (i) o certificado de registo;
 - (ii) o certificado de aeronavegabilidade;
 - (iii) a licença apropriada de cada membro da tripulação;

- (iv) a licença da estação de rádio da aeronave;
- (v) o certificado de autorização para serviço;
- (vi) o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2 ou um documento equivalente;
- (vii) o relatório de peso e balança;
- (viii) o fólio do voo;
- (ix) o MEL, se aplicável;
- (x) o certificado do ruído, se tal certificado foi emitido para o tipo de aeronave; e
- (xi) a lista de sinais visuais para uso da aeronave interceptando e interceptada.

91.03.2 Manual de Voo da Aeronave

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve possuir o manual actual aprovado de voo de cada aeronave da qual é proprietário ou operador.

(2) Os membros da tripulação de voo da aeronave devem, em cada voo, operar aeronave conforme o manual de voo de aeronave, a menos que uma emergência imprevista dite caso contrário.

91.03.3 checklists da aeronave

O proprietário ou operador de uma aeronave deve, onde aplicável, estabelecer e disponibilizar à tripulação de voo e outro pessoal seu o emprego, dela precisando, da informação, um sistema de *checklist* da aeronave, a ser usado por tal tripulação de voo e outro pessoal para todas as fases da operação sob condições normal, anormal e de emergência.

91.03.4 Plano de voo do serviço de tráfego aéreo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve assegurar que um plano de voo do serviço de tráfego aéreo é completado nos termos do sub-regulamento (4).

(2) Os itens a serem contidos no plano de voo do serviço de tráfego aéreo referido no sub-regulamento (1) devem ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) O plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser arquivado com a unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada e unidade deve ser responsável para transmitir plano de voo do serviço de tráfego aéreo a todas as unidades de serviço de tráfego aéreo interessadas com o voo.

(4) O plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser arquivado em relação à:

- (a) todos os voos a serem realizados no espaço aéreo controlado ou aconselhado: desde que esta exigência não se aplique em relação a:
 - (i) um voo realizado dentro de 25mm do seu ponto de partida e voltando a seu ponto de partida sem pousar em qualquer outro ponto;
 - (ii) um voo que cruza uma via aérea ou rotas aconselhadas a ângulos de direito; ou
 - (iii) um voo VFR entrando ou partindo de uma zona de tráfego aeroportuário ou zona controlada, de ou para um aeroporto não tripulado e onde nenhum outro espaço aéreo controlado ou aconselhado deve ser usado durante o voo;
- (b) um voo internacional;
- (c) todos os voos realizados nos termos de uma licença emitida nos termos da Lei de Aviação Civil; e
- (d) um voo para qual acção de alerta é exigida.

(5) Uma unidade de controle de tráfego aéreo pode instruir um voo para o qual um plano de voo do serviço de tráfego aéreo é exigido nos termos do sub-regulamento (4) e para a qual um plano de voo do serviço de tráfego aéreo não foi arquivado, ou

permanecer claro do espaço aéreo controlado e não cruzar as fronteiras de Moçambique ou entra em seu espaço aéreo até tal tempo como o plano de voo do serviço de tráfego aéreo exigido foram arquivados.

(6) A menos que caso contrário autorizado pelo responsável da unidade de serviço de tráfego aéreo, um plano de voo do serviço de tráfego aéreo para um voo a ser realizado no espaço aéreo controlado ou aconselhado, deve ser arquivado 30 minutos pelo menos antes de partida ou, se arquivou durante voo enquanto fora de espaço aéreo controlado ou aconselhado para um voo deve ser arquivado pelo menos com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável 10 minutos a ser realizado em tal espaço aéreo antes da aeronave é estimada alcançar o ponto planeado de entrada no espaço aéreo controlado ou aconselhado.

(7) O piloto comandante de uma aeronave assegurará que todas as mudanças aplicáveis a um plano de voo do serviço de tráfego aéreo antes da partida ou em voo, são informados, assim que praticável, para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável.

(8) Se um plano de voo do serviço de tráfego aéreo foi preenchido com uma unidade de serviço de tráfego aéreo antes da partida, e não é activado com uma unidade de serviço de tráfego aéreo dentro de uma hora do tempo original estimado da partida ou emendado no tempo estimado de partida, o plano de voo do serviço de tráfego aéreo deve ser considerado cancelado e um plano novo de voo do serviço de deve ser arquivado.

(9) Onde uma unidade de serviço de tráfego aéreo não está em operação no aeroporto pretendido para aterragem um relatório deve ser submetido a uma unidade de serviço de tráfego aéreo, pelos meios de comunicação mais rápidos disponíveis, imediatamente antes ou depois de aterrar, em relação a um voo para o qual um plano de serviço de tráfego aéreo foi submetido e ainda não fechou.

(10) Sujeito às disposições do sub-regulamento (11), o piloto comandante deve garantir que a aeronave adere ao plano de voo do serviço de tráfego aéreo actual, arquivado para um voo controlado, a menos que um pedido para uma mudança fosse efectuado e aceite pelo responsável da unidade de controle de tráfego aéreo para o espaço aéreo controlado no qual a aeronave está operando, ou a menos que surja uma situação de emergência que necessita de acção imediata em qual evento que o responsável da unidade de controle de tráfego aéreo, deve tão cedo permitir em circunstâncias, ser notificado da acção tomada e que tal acção foi tomada sob autoridade de emergência.

(11) No caso de um voo controlado que diverge inadvertidamente do seu plano de voo de serviço de tráfego aéreo actual, a seguinte acção deve ser tomada:

- (a) Se a aeronave estiver rasto, acção deve ser tomada para ajustar o título da aeronave para recuperar rasto em seguida assim que praticável;
- (b) se nível médio da verdadeira velocidade em cruzeiro entr os vários pontos de informação, ou é esperada a variar, daquela determinada da verdadeira velocidade em cruzeiro, o responsável será informado do plano de voo do serviço de tráfego aéreo antes de aproximadamente cinco por cento da verdadeira velocidade de cruzeiro;
- (c) se o tempo estimado ao próximo ponto de informação, o limite regional de informação de voo, ou aeroporto pretendido para aterragem, qualquer que for primeiro, é encontrado em erro no excess de três minutos deste notificado ao responsável de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, um tempo estimado revisto deve ser notificado o mais cedo possível à unidade de serviço de tráfego aéreo; ou

- (d) se a aeronave divergir de sua altitude, acção deve ser tomada para corrigir a altitude da aeronave em seguida.

91.03.5 Folha do Voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique deve assegurar que a aeronave leva a todo momento um fólio de voo ou qualquer outro documento semelhante que contém a informação como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O fólio do voo deve ser mantido actualizado e de uma maneira legível.

(3) Todas as entradas devem ser efectuadas imediatamente após conclusão da ocorrência à qual se referem.

(4) No caso de manutenção que é realizada na aeronave, a mesma deve ser certificada pela pessoa que assume responsabilidade para a manutenção realizada.

(5) O proprietário ou operador deve reter o fólio de voo por um período de cinco anos calculados da data da última entrada.

91.03.6 Registo de Combustível e Óleo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve manter os registos de combustível e de óleo para cada voo realizado pela aeronave sob seu controle.

(2) O piloto comandante da aeronave deve ter os registos dos combustíveis e de óleo referidos no sub-regulamento (1) no fólio de voo.

91.03.7 Certificado de autorização para serviço

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar:

- (a) uma aeronave regista em Moçambique sem obter um certificado válido de autorização para serviço assinada pelo titular de uma licença qualificada apropriada de mecânico de aeronave ou aprovação de uma Organização de Manutenção; ou
- (b) uma aeronave estrangeira sem obter um certificado válido, equivalente ao certificado referido no parágrafo (um), emitido por uma autoridade apropriada.

(2) O proprietário ou operador deve:

- (a) garantir que uma cópia do certificado de autorização para serviço ou certificado equivalente é transportado à bordo da aeronave para a qual relaciona e, no caso de uma aeronave registada em Moçambique, uma segunda cópia deve ser arquivada na estação normal da aeronave; e
- (b) reter o certificado de autorização para serviço por um período de 12 meses calculados da data de tal certificado de autorização para serviço.

91.03.8 Registos do gravador de voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave na qual um gravador de voo é transportado, deve:

- (a) no caso de um acidente ou incidente que envolvem tal aeronave, preservar a gravação original, como retido pelo gravador de voo, por um período não inferior a 60 dias calculados desde a data do acidente ou incidente, ou até permissão para desfazer de tal gravação for determinado pelo investigador em causa ou uma autoridade apropriada, qualquer que é a data a posterior;
- (b) quando o(a) Director-Geral(a) assim orientar, preservar a gravação original, como retido pelo gravador de voo, por um período não inferior a 60 dias calculados da

data de tal orientação ou até permissão para desfazer de tal gravação for determinada pelo(a) Director-Geral(a).

(2) Se uma aeronave é exigida nos termos desta Parte ser provida de um gravador de dados de voo, o proprietário ou operador da aeronave deve:

- (a) guardar a gravação para a duração da gravação como exigido pelo sub regulamentos (1) (um) e (b): Contando com a finalidade de testar e manter um gravador de dados de voo uma hora do material mais velho gravado no tempo do test epode ser apagado;
- (b) manter uma gravação de pelo menos um voo representativo feita dentro dos 12pmeses precedentes que incluem uma decolagem, subida, cruzeiro, descida, aproximação e aterragem, junto com um meios de identificar a gravação com o voo para o qual relaciona; e
- (c) manter um documento que representa a informação necessária gravada e converter os dados armazenados em criar unidades.

(3) O proprietário ou operador de uma aeronave na qual um gravador de voo é transportado deve, dentro de um tempo razoável depois que ser solicitado a fazer pelo(a) Director-Geral(a) ou uma autoridade apropriada, produzir qualquer gravação feita pelo gravador de que está disponível ou foi preservado.

(4) O gravador de voz do *cockpit* gravado pode ser usado para propósitos diferentes dos da investigação de um acidente ou incidente, somente com o consentimento de todos os membros da tripulação de voo.

(5) Os dados de voo registados no gravador podem ser usados para propósitos diferentes de a investigação de um acidente ou incidente que esta sujeito a relatório obrigatório, somente quando:

- (a) tais gravações são usadas pelo proprietário ou operador para aeronavegabilidade ou somente para objectivos de manutenção;
- (b) de identificado; ou
- (c) descoberto sob procedimentos seguros.

SUBPARTE 4 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS

91.04.1 Uso de instrumentos e equipamentos pelo piloto

(1) Os instrumentos uma aeronave que são usados por um piloto devem ser organizados de tal modo que o piloto pode ver as suas indicações prontamente do seu ou sua estação, com a divergência praticável mínima da posição e linha de visão que ele ou ela normalmente assume ao olhar adiante ao longo da rota de voo.

(2) Se um único instrumento ou artigo de equipamento numa aeronave é exigido a ser operado por mais de um piloto, tal único instrumento ou artigo de equipamento deve ser instalado de tal uma maneira que pode ser visto prontamente e ser operado de cada estação de piloto.

(3) Uma aeronave deve ser equipada com meios para indicação de suficiente potência sendo fornecida aos instrumentos de voo exigidos.

91.04.2 Dispositivos de proteção de circuito

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave na qual fusíveis são usados, deve operar a aeronave a menos que haja fusíveis disponíveis para uso em voo igual para pelo menos dez por cento ou três, qualquer que é o maior, do número de fusíveis de cada qualificação exigido para proteção de circuito completo de fusíveis disponíveis devem ser acessíveis à tripulação de voo durante voo.

(2) Se a habilidade para reajustar um britador de circuito ou substituir um fusível é essencial a segurança em voo, tal britador de circuito ou fusível deve ser localizado e deve ser identificado de tal uma maneira que pode ser reajustado prontamente ou ser substituído em voo.

(3) Ninguém desativará um britador de circuito em voo diferente conforme o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2.

91.04.3 Luzes operacionais da aeronave

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave de dia, a menos que a aeronave seja equipada com:

- (a) um sistema de luzes de anticolisão;
- (b) luzes fornecidas do sistema elétrico da aeronave para providencia iluminação adequada por todos os instrumentos e equipamentos usados pela tripulação de voo essencial para a operação segura de tal aeronave;
- (c) iluzes fornecidas do sistema elétrico da aeronave para providenciar iluminação em todos os compartimentos de passageiros, se qualquer; e
- (d) Uma tocha eléctrica intrinsecamente útil, segura para cada membro da tripulação de voo quando sentado no seu ou sua assento designado.

(2) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de noite, a menos que tal aeronave seja equipada com :

- (a) tos instrumentos e equipamentos referidos no sub regulamento (1);
- (b) luzes de navegação ou de posição;
- (c) duas luzes de aterragem ou uma única luz que têm dois filamentos separadamente energizados; e
- (d) no caso de uma aeronave com um máximo de peso certificado superior a 5 700 kgs, dois pára-queda.

(3) Nenhum proprietário ou operador de um helicóptero deve operar o helicóptero de noite a menos que tal helicóptero seja equipado com:

- (a) no caso de um voo de noite dentro de 10 milhas náuticas, uma luz ou luzes que fornecem iluminação adequada a frente, e para baixo para facilitar aproximações, aterragens e descolagens seguras; ou
- (b) no caso de um voo de noite de mais de 10 milhas náuticas, duas luzes de aterragem ou uma única luz que têm dois filamentos separadamente energizados que são capazes de fornecer iluminação adequada a frente e para baixo para facilitar aproximações, aterragens e decolagens seguras.

(4) Nenhum proprietário ou operador de um hidroavião ou uma aeronave anfíbia deve operar um hidroavião ou aeronave anfíbia, a menos que seja equipado com:

- (a) os instrumentos e equipamentos referidos nos sub regulamentos (1), (2) ou (3), como pode ser o caso; e
- (b) ao operar de noite em água, luzes de exibição para conformar com os Regulamentos Internacionais sobre Prevenção de Colisões no Mar.

(5) As luzes de navegação a serem exibidas de noite através da aeronave, na água ou na área de manobra de um aeroporto, devem ser como prescrito na secção 91.06.10.

91.04.4 Voo, equipamento de navegação e associado para aeronave operada sob VFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de acordo com o VFR, a menos que tal aeronave seja equipada com:

- (a) um compass magnético;
- (b) um relógio de precisão do tempo-pedaço mostrando o tempo em horas, minutos e segundos;
- (c) um altímetro de pressão sensível com uma subescale fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer colocação de pressão barométrica provável a ser encontrada durante voo; e
- (d) um indicador de velocidade.

91.04.5 Voo, equipamento de navegação e associado para aeronave operada sob IFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave de acordo com o IFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

- (a) um compass magnético;
- (b) um relógio de precisão do tempo-pedaço mostrando o tempo em horas, minutos e segundos;
- (c) um altímetro de pressão sensível com uma subescale fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer colocação de pressão barométrica provável a ser encontrada durante voo;
- (d) um sistema de indicador de velocidade com piloto aquecido entuba ou meios equivalentes para prevenção do mau funcionamento devido a condensação ou crosta de gelo, inclusive um indicador de advertência de falha de aquecedor de piloto;
- (e) um indicador vertical de velocidade;
- (f) um indicador de direcção estabilizada;
- (g) um indicador de volta-e-banco ou um coordenador de volta que incorpore um indicador de deslize;
- (h) um indicador de altitude;
- (i) uma taxa-de-subida e indicador de descida;
- (j) um meio de indicar, na cabina do piloto ou na cabine de voo, a temperatura exterior em graus *Celsius*;
- (k) Uma carta do titular numa posição facilmente legível que pode ser iluminada de noite para operações.

91.04.6 Equipamento adicional para operação único piloto de acordo com IFR

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve efectuar operações IFR com único piloto na aeronave a menos que tal aeronave seja certificada para tais operações e esteja equipada com :

- (a) um aumento de estabilidade ou sistema de controle de voo automático com pelo menos cabo de altitude e modo encabeçando; e
- (b) um fone de ouvido com microfone de estrondo ou equivalente e um botão transmissor na roda de controle, vara de alegria ou vara cíclica.

91.04.7 Indicador do número de Mach

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave com limitações de velocidade expressas em termos de número de *Mach* deve operar a aeronave a menos que tal aeronave seja equipada com um indicador do número de Mach.

91.04.8 Rádio altímetro

Nenhum proprietário ou operador de um helicóptero deve operar o helicóptero um voo sobre a água a uma distância da terra

que corresponde a mais de 10 minutos a velocidade de cruzeiro normal, a menos que tal helicóptero seja equipado com um rádio altímetro com uma advertência de voz auditiva ou outros meios que operam debaixo de uma altura prefixada e com uma advertência visual capaz de operar a uma altura selecionável pelo piloto.

91.04.9 Equipamento para operações em condições de gelo

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave em previsão ou condição de crosta actual de gelo a menos que tal aeronave seja certificada e equipada para operar em condições de crosta de gelo.

(2) O proprietário ou operador não operará a aeronave com previsão ou condição de crosta de gelo de noite a menos que tal aeronave esteja equipada com meios para iluminar ou descobrir a formação de gelo.

(3) Os meios de iluminação referidos no sub-regulamento (2), deve ser de um tipo que não causa clarão ou reflexo que podem dificultar os membros da tripulação de voo no desempenho dos seus deveres.

91.04.10 Gravador do voo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique, a quem for exigido equipá-la com um gravador de voo em termos do regulamento 91.04.12 ou 91.04.13 deve garantir que o gravador de voo obedece as especificações como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) Deve existir um meio auricular ou visual para pré-voo que permite determinar que o gravador de voo esteja operando corretamente.

(3) O gravador do voo não deve estar desligado durante o voo.

(4) Cada gravador de voo instalado numa aeronave deve ser localizado de tal maneira que tenha máxima protecção, para que, no caso de um acidente ou incidente, os dados gravados possam ser recuperados num estado preservado e inteligível.

(5) Onde um gravador de voo esteja instalado, ele não deve:

- (a) ser por si uma fonte de perigo;
- (b) prejudicar o próprio funcionamento de qualquer serviço essencial; e
- (c) de qualquer forma reduzir a durabilidade ou aeronavegabilidade da aeronave na qual está instalado.

(6) O proprietário ou operador da aeronave deve garantir que a re-obtenção dos dados gravados do meio de armazenamento deve ser prontamente possível.

(7) Os parâmetros do gravador de voo devem ser determinados dentro das gamas, precisões e intervalos gravados como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(8) Cada compartimento do gravador de voo instalado na aeronave deve:

- (a) ser laranja ou amarelo luminoso;
- (b) ter uma fita reflectora anexada à superfície externa para facilitar sua localização debaixo de água; e
- (c) ter um dispositivo de localização subaquática aprovado ou adjacente a cada recipiente que é afiançado de tal maneira que não seja provável que o dispositivo seja separado do recipiente durante o impacto de estrondo: Contanto que só um tal dispositivo deve ser necessário quando o gravador de voz de cabina do piloto e o gravador de dados de voo sejam exigidos nos termos desta Parte devendo ser instalado junto de um outro de tal maneira que não seja possível a sua separação durante o impacto de um estrondo.

(9) O proprietário ou operador da aeronave deve:

- (a) copiar e inspecionar os dados do gravador de voo em cada seis meses, com a finalidade de assegurar que tal gravador de voo seja útil; e
- (b) registar e manter os resultados desta verificação num período de cinco anos contado da data da verificação.

91.04.11 Foil do gravador de dados

O proprietário ou operador de uma aeronave registada em Moçambique que for exigido que a equipe com um gravador de voo nos termos do regulamento 91.04.12 ou 91.04.13, deve, se o gravador de voo for um gravador de dados de chapa, substituir o gravador de dados de chapa com um gravador de voo digital até ao dia 1 de Julho 2007.

91.04.12 Gravador de voz do Cockpit

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave especificada no documento MOZ-CATS-OPS 91 deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com o gravador de voz de cabina do piloto apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O gravador de voz de cabina do piloto deve registar, com referência para uma escala de tempo :

- (a) comunicações de voz transmitidas de ou recebidas na cabine de voo ou na cabina do piloto através de rádio;
- (b) o ambiente auricular da cabine de voo ou cabina do piloto, incluindo sem interrupção, os sinais auditivos recebidos de cada microfone em uso;
- (c) comunicações de vozes dos membros da tripulação de voo na cabine de voo ou na cabina do piloto usando o sistema de interfone da aeronave, se instalado;
- (d) voz ou sinais auditivos que identificam navegação ou ajudas de aproximação introduzidas num fone de ouvido;
- (e) comunicações de vozes dos membros da tripulação de voo na cabine de voo ou na cabina do piloto usando o sistema de envio público da aeronave, se instalado; e
- (f) no caso de um helicóptero que não for exigido que esteja equipado com um gravador de dados de voo, os parâmetros necessários para determinar a velocidade do rotor principal .

(3) O gravador de voz do cockpit deve:

- (a) ser capaz de manter informação gravada durante pelo menos os últimos 30 minutos da operação da aeronave;
- (b) começar a gravar antes da aeronave mover sob sua própria potência e continuar a gravar automaticamente, até o término do voo quando a aeronave não seja mais capaz de se mover sob sua própria potência; e
- (c) se possível, começar a gravar as verificações no cockpit antes do arranque do motor para início do voo, até que as verificações de cabina do piloto estiverem interrompidas ao término do voo.

(4) O gravador de voz da cabina do piloto pode ser combinado com um gravador de dados de voo referido na secção 91.04.13.

(5) Uma aeronave pode começar um voo com o gravador de voz de cabina do piloto inoperante: Desde que:

- (a) a aeronave descole de um aeroporto onde reparações ou substituições para tal gravador de voz do cockpit não possam ser feitas;

- (b) a aeronave não exceda seis voos sucessivos com o gravador de voz do *cockpit* inoperante;
- (c) não mais que 48 horas decorridos desde que o gravador de voz de cabina do piloto ficou inoperante; e
- (d) qualquer gravador de dados de voo exigido à bordo estiver operativo, a menos que o gravador de dados de voo seja combinado com um gravador de voz de cabina do piloto.

91.04.13 Gravador de dados do voo

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave especificada no Documento MOZ-CATS-OPS 91 deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com um gravador adequado de dados de voo como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O gravador de dados de voo deve ser capaz de conservar os dados gravados pelo menos durante :

- (a) no caso de uma aeronave, as últimas 25 horas da sua operação; ou
- (b) no caso de um helicóptero, as últimas 10 horas da sua operação.

(3) Os dados obtidos de um gravador de dados de voo deve ser obtidos por fontes de aeronave que habilitam correlação precisa com informação exibida à tripulação de voo.

(4) O gravador de dados de voo deve começar automaticamente a registar os dados antes da aeronave ser capaz de se mover sob sua própria potência e parar automaticamente depois que a aeronave for incapaz de parar sob sua própria potência.

(5) Uma aeronave pode começar um voo com o gravador de dados de voo inoperante:

Desde que:

(a) a aeronave não parta de um aeroporto onde reparações ou substituições do/no gravador de dados de voo possam ser feitas;

- (b) a aeronave não exceda seis voos sucessivos com o gravador de dados do voo inoperante;
- (c) não mais que 48 horas decorridos desde que o gravador de dados de voo ficou inoperante; e
- (d) qualquer gravador de voz de cabina do piloto exigido à bordo, estiver operativo, a menos que o gravador de voz de cabina do piloto seja combinado com o gravador de dados de voo.

91.04.14 Assentos, cintos de segurança, couraças e dispositivos de restrição de criança

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave a menos que tal aeronave seja equipada, como aplicável, com :

- (a) um assento ou assento para cada pessoa que tenha dois anos ou mais;
- (b) um cinto de segurança com ou sem uma correia de ombro diagonal, ou uma couraça de segurança, para uso em cada assento do passageiro para cada passageiro que tem dois anos ou mais;
- (c) um cinto restrito para uso em cada cabina de passageiro;
- (d) um dispositivo de restrição de criança para cada passageiro que tem menos de dois anos de idade;
- (e) um assento com cinto de segurança de ombro para cada membro da tripulação, incorporando um dispositivo que conterà o torso do ocupante automaticamente no caso de desaceleração rápida; e

- (f) um assento com cinto de segurança de ombro para membro de cabine contando que o cinto de segurança com uma correia de ombro diagonal seja permitido se o ajustamento de uma couraça de segurança não seja razoavelmente prático.

(2) Assentos para membros da tripulação devem, onde possível, ser localizados perto de uma saída de emergência: Contando que se o número de membros da tripulação exigido exceder o número de saídas de emergência de nível-chão, sejam localizados os assentos adicionais dos membros da tripulação exigidos de tal modo que um membro da tripulação possa ajudar melhor os passageiros no caso de uma evacuação de emergência.

(3) Se o piloto comandante não pode ver todos os passageiros sentados na aeronave, deve ser instalado um meio que indique a todos os passageiros e membros da tripulação que devem apertar os cintos de segurança.

(4) Todas as correias de segurança e cintos de segurança terão um único ponto de desaperto.

91.04.15 Armazenagem de artigos, bagagem e carga

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave, a menos que todos os artigos, bagagem e carga levados a bordo, excepto aqueles artigos em uso da tripulação de voo ou de passageiros, se esse uso não for proibido pelo piloto comandante no interesse da segurança da aeronave ou seus ocupantes, sejam colocados:

- (a) de modo a evitar movimento provável para causar dano ou prejuízo e não obstrua corredores e saídas; ou
- (b) nos compartimentos de armazenagem destinados a prevenir movimento provável para causar dano ou prejuízo.

91.04.16 Padrão da caixa de primeiros socorros

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave seja equipada com uma caixa de pronto socorro apropriada como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) O proprietário ou operador deve realizar inspecções periódicas das caixas de pronto socorro para garantir que, até onde praticável, os conteúdos destes estiver em boas condições de uso.

(3) Os materiais na caixa padrão de pronto socorro devem ser repostos em intervalos regulares, conforme indicações constantes dos seus rótulos, ou circunstâncias exigidas.

91.04.17 Oxigênio de pronto socorro

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave de que se exige o transporte de um membro da tripulação nos termos desta Parte, deve operar a aeronave a menos que a aeronave seja equipada com a provisão apropriada de oxigênio de pronto socorro como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio de pronto socorro devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.18 Oxigênio suplementar no caso de aeronave pressurizada

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave pressurizada opere a aeronave, a menos que tal aeronave seja equipada com o oxigênio suplementar como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio suplementar devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.19 Oxigênio suplementar no caso de aeronave não-pressurizada

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave não-pressurizada opere a aeronave a altitudes acima 10 000 pés e até 12 000 pés por mais de 60 minutos, ou acima de 12 000 pés, a menos que esta estiver equipada com o oxigênio suplementar como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para oxigênio suplementar devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.20 Equipamento de protecção da respiração dos membros da tripulação

(1) Nenhum proprietário ou operador deve operar uma aeronave pressurizada ou uma aeronave não pressurizada com um máximo peso certificado superior a 5 700 quilogramas e um máximo de configuração de assentos de passageiros superior a 19 assentos a altitudes acima de 12 000 pés, a menos que esta aeronave:

- (a) esteja equipada com equipamento para proteger os olhos, nariz e boca de cada membro da tripulação de voo enquanto em tarefas no voo e fornecerr oxigênio por um período de pelo menos 15 minutos;
- (b) tenha equipamento portátil de protecção de respiração suficiente para proteger os olhos, nariz e boca de todos os membros da tripulação necessários à bordo desta nos termos desta Parte e fornecer gás de respiração por um período de pelo menos 15 minutos; e
- (c) não é permitido que um membro da tripulação leve, ou tenha equipamento portátil de protecção da respiração para proteger os olhos, nariz e boca e fornecer gás de respiração por um período de pelo menos 15 minutos.

(2) O abastecimento do equipamento portátil de protecção de respiração pode ser feito pelo oxigênio suplementar referido na secção 91.04.18 ou 91.04.19.

(3) O equipamento de protecção de respiração necessário para uso da tripulação de voo, deve estar convenientemente localizado na cabine de voo e ser facilmente acessível para uso imediato por cada membro da tripulação de voo a pertir doo seu assento atribuído.

(4) O equipamento protector de respiração necessário para uso da tripulação de cabine deve ser instalado adjacente a cada posição de cada membro de cabine.

(5) Equipamento adicional portátil protector de respiração acessível deve estar situado perto dos extintores de incêndio de mão referidos na secção 91.04.21, desde que os extintores de incêndio fiquem situados dentro de um compartimento de carga, o equipamento protector de respiração deve ser colocado dentro e logo à entrada desse compartimento.

(6) Equipamento protector de respiração, enquanto em uso, não deve impedir a comunicação onde exigida.

91.04.21 Extintores de incêndio de mão

Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que tal aeronave esteja equipada com os extintores de incêndio de mão apropriados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.22 Machados de estrondo e alavancas

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas ou um máximo de configuração de assentos para

passageiros de mais de nove assentos opere uma aeronave a menos que tal aeronave seja equipado com pelo menos um machado de estrondo ou alavanca localizada na cabine de voo.

(2) Se a configuração máxima de assentos de passageiros for de mais do que 200 assentos, um machado de estrondo adicional ou alavanca deve ser transportado na aeronave e localizado no ou na área muito próxima da galeria mais traseira.

91.04.23 Marcação de pontos de rombo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, as áreas da fuselagem indicadas para o arrombamento por tripulações de salvamento em caso de emergência, estiverm marcadas na aeronave, e que essas áreas sejam marcadas de acordo com as exigências constantes da Parte 47.

91.04.24 Megafones

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com uma configuração máxima de assentos de passageiros de mais de 50 ou um helicóptero com uma configuração máxima de assentos de mais de 19 e que transporte um ou mais passageiros, opere a aeronave ou helicóptero a menos que a aeronave ou helicóptero esteja equipado com os megafones bateria-motorizados portáteis e apropriados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões poara megafones bateria-motorizados devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.25 Luzes de Emergência

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave com uma configuração máxima de assentos de mais de 19 opere a aeronave a menos que esta aeronave estiver equipada com um sistema de luzes de emergência como prescrito no documento MOZ-GATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para luzes de emergência devem ser como prescrita no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.26 Transmissor locator automático de emergência

(1) Nenhum proprietário ou operador deve:

- (a) operar uma aeronave e efectuar voos sobre a água ou sobre áreas onde a busca e salvamento seja especialmente difícil;
- (b) operar uma aeronave com um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas ou uma configuração máxima de assentos para passageiros de mais de 9 assentos; ou
- (c) um helicóptero com uma configuração máxima de assentos para passageiros de mais de 19 assentos, deve operar a aeronave a menos que estiver equipada com um transmissor locator automatico de emergência.

(2) O proprietário ou operador deve garantir que o transmissor locator automático de emergência:

- (a) esteja anexado à aeronave de tal modo que, no caso de um estrondo, a probabilidade de tal transmissor locator automatico de emergência que transmite um sinal detectável, seja maximizada, e a probabilidade de tal transmissor locator automatico de emergência que estiver avariado, seja minimizada; e
- (b) cumpra com as especificações e seja capaz de transmitir nas frequências, como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.27 Coletes salva-vidas e outros dispositivos de flutuação

- (1) Não é permitido que um proprietário ou operador de:
- (a) uma aeronave diferente da referida nos parágrafos (b) e (c), opere uma aeronave:
 - (i) quando em voo sobre água e a uma distância de mais de 50 milhas náuticas da costa, no caso da aeronave não ser capaz de continuar o voo para um aeroporto com uma unidade crítica que fique inoperante em qualquer ponto ao longo da rota ou qualquer desvio planejado; ou
 - (ii) quando a decolagem ou aterragem num aeroporto onde o caminho de aproximação estiver disposto de tal forma por cima da água que em caso de um incidente, haveria uma probabilidade de afundamento, a menos que tal aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas que contém uma luz para localizar sobreviventes, para cada pessoa a bordo, colocado facilmente numa posição acessível, com o cinto de segurança do assento ou cabine da pessoa apertado, e um dispositivo de flutuação infantil individual, contendo também uma luz para localizar sobreviventes;
 - (b) um hidroavião ou uma aeronave anfíbia deve operar o hidroavião ou aeronave anfíbia a menos que estes hidroavião ou aeronave anfíbia estejam equipados com:
 - (i) um colete salva-vidas que contém uma luz para localizar sobreviventes, para cada pessoa a bordo, colocado facilmente numa posição acessível, com o cinto de segurança apertado, do assento ou cabine da pessoa para e um dispositivo de flutuação infantil individual, contendo uma luz para localizar sobrevivente para uso por cada criança a bordo; e
 - (ii) coletes salva-vidas, diferentes dos coletes salva-vidas referidos no subparágrafo (i), para 20 por cento do número de pessoas a bordo do hidroavião ou da aeronave anfíbia, situados no compartimento de passageiros perto da saída de emergência e facilmente acessíveis;
 - (c) um piloto, deve operar o helicóptero por cima de água além da distância autorotativa da terra, diferente somente da decolagem e subida inicial, ou aproximação final e aterragem, a menos que:
 - (i) cada pessoa a bordo esteja vestida de um colete salva-vidas que contém uma luz locator para sobreviventes; e
 - (ii) o helicóptero esteja equipado com:
 - (aa) um dispositivo de flutuação infantil individual que contém uma luz locator de sobrevivência para uso por cada criança a bordo, colocado facilmente numa posição acessível; e
 - (bb) equipamento de flutuação para assegurar um afundamento seguro.

91.04.28 Coletes salva vidas e equipamento de rádio de salvamento para voos por cima de-água

- (1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave opere uma aeronave sobre a água a uma distância equivalente a:
- (a) 120 minutos em velocidade cruzeiro normal ou 400 milhas longe de terra, se tal aeronave tiver quatro motores;

- (b) 90 minutos em velocidade cruzeiro normal ou 300 milhas longe de terra, se tal aeronave tiver três motores de turbos; ou
- (c) 30 minutos em velocidade normal ou 100 milhas longe de terra, no caso de aeronave diferente da referida no parágrafo (um) ou a menos que essa aeronave seja equipada com salva vidas suficientes para acomodar todas as pessoas a bordo.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para os salva vidas e equipamento de rádio de sobrevivência para a extensão de voos por cima de água, deve ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.29 Equipamento de salvamento

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave opere a aeronave por cima de áreas onde a busca e salvamento seja especialmente difícil, a menos que a aeronave esteja equipada com o equipamento de salvamento apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) As condições, regras, exigências, procedimentos ou padrões para o equipamento de salvamento devem ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.04.30 Hidroaviões, aeronaves anfíbias e helicópteros anfíbios

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de um hidroavião, aeronave anfíbia ou helicóptero anfíbio opere o hidroavião, aeronave anfíbia ou helicóptero anfíbio em água, a menos que seja equipado com:

- (a) uma âncora de mar e outro equipamento necessário para facilitar a ancoragem, apropriados para seu tamanho, peso e características de manobra; e
- (b) equipamento, se aplicável, para marcar os sinais de som prescritos nos Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar.

SUBPARTE 5 - EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO E NAVEGAÇÃO

91.05.1 Equipamento de Comunicação

(1) Excepto mediante prévia aprovação por escrito do Director-Geral, nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar a aeronave, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de comunicação de rádio capaz de manter comunicação em dois modos com uma unidade de serviço de tráfego aéreo.

(2) O equipamento de comunicação de rádio referido no sub-regulamento (1) deve ser capaz de fornecer comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121.5 MHZ.

(3) O equipamento de comunicação de rádio instalado na aeronave deve ser do tipo prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(4) A instalação, vínculo e blindagem do equipamento de comunicação de rádio deve estar de acordo com as exigências como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.05.2 Equipamento de Navegação

(1) Nenhum proprietário ou operador de uma aeronave deve operar uma aeronave, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de navegação que permite proceder de acordo com seu plano de voo, os tipos de RNP prescritos e as exigências de serviço de tráfego aéreo apropriadas: Desde que as disposições deste regulamento não devam aplicar-se a voos operados em VFR, se tais voos poderem ser realizados através de referência visual à marcos.

(2) As aeronaves devem ser equipadas com equipamento de navegação suficiente para garantir que, no caso de o falha de um item do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permita a aeronave a prosseguir com o voo.

(3) Nenhuma pessoa deve operar uma aeronave no espaço aéreo onde especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam, a menos que a aeronave esteja equipada com equipamento de navegação que obedece as especificações de desempenho de navegação mínimas como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91, na forma de procedimentos adicionais regionais.

(4) Numa aeronave que exige ser operada por dois pilotos, o equipamento de navegação referido no sub-regulamento (3) deve ser visível e utilizável por cada piloto sentado na sua/seu estação/assento.

(5) Para operação não restrita num espaço aéreo onde as especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam, uma aeronave deve estar equipada com dois sistemas de navegação de longo alcance independentes.

(6) Para uma operação num espaço aéreo onde as especificações de desempenho de navegação mínimas se aplicam ao longo de rotas especiais notificadas, uma aeronave deve estar equipada com um sistema de navegação de longo alcance, a menos que caso contrário tenha um sistema específico.

SUBPARTE 6 – REGRAS DO AR

DIVISÃO UM: REGRAS DE VOO

91.06.1 Aterragem em estradas

(1) Nenhum piloto deve usar uma estrada pública como um assento de aterragem ou decolagem de uma aeronave, excepto

- (a) no caso de uma emergência que envolve a segurança da aeronave ou seus ocupantes;
- (b) com a finalidade de salvar vidas humanas ; ou
- (c) quando envolvido em defesa civil ou operações de imposição da lei: desde que se tomem em devida consideração, para as circunstâncias prevaletentes e à todo o momento, todos os cuidados razoáveis para a segurança de terceiros.

91.06.2 Despejo de objectos, pulverização ou fumigação

(1) Excepto numa emergência, ou a menos que concessão especial de permissão pelo Director-Geral, nenhum artigo deve ser arremessado para fora de uma aeronave em voo diferente de:

- (a) areia boa ou água limpa usada como lastro; ou
- (b) substâncias químicas com a finalidade de fumegar ou pulverizar.

91.06.3 Apanhar objectos

(1) O piloto comandante de uma aeronave em voo não deve permitir apanhar objectos, excepto:

- (a) com prévia aprovação por escrito do Director-Geral; ou
- (b) se licenciado para fazê-lo nos termos dos MOZ-CAR.

91.06.4 Reboque

O piloto comandante de uma aeronave em voo não deve permitir rebocar qualquer coisa pela aeronave, excepto com a prévia autorização por escrito do Director-Geral.

91.06.5 Operação de veículo ou recipiente-reboque da aeronave

(1) Excepto com prévia autorização por escrito do(a) Director-Geral(a) e sujeito a esse condicionalismo este pode

impôr, que uma determinada aeronave, com a finalidade de voar e a ser rebocada por um veículo ou recipiente que viaja na superfície ou ser atracada na superfície, não deva:

- (a) voar mais alto do que 150 pés sobre a superfície na qual o veículo de reboque ou recipiente estiver a viajar ou para a qual a aeronave seja atracada;
- (b) voar muito perto do que cinco milhas náuticas do limite de um aeroporto; ou
- (c) decolar de, aterrar na, ou voar acima de qualquer estrada pública.

(2) As disposições do sub-regulamento (1) (um) e (b) não devem ser aplicadas ao guincho ou reboque de planadores no aeroporto de partida.

91.06.6 Proximidade e voos de formação

(1) Nenhum piloto deve operar uma aeronave:

- (a) na proximidade de outra aeronave de tal forma a criar um perigo de colisão;
- (b) em voo de formação, excepto através de arranjo com o piloto comandante de cada aeronave na formação; ou
- (c) em voo de formação enquanto transportar os passageiros para fins comerciais.

91.06.7 Direito de rota- caminho -modo

(1) Uma aeronave que tem o direito preferencial de passagem, deve manter seu título e acelerar, mas nada nestas regras desobriga o piloto comandante de uma aeronave da responsabilidade de praticar uma boa acção para evitar colisão.

(2) Uma aeronave que seja obrigada, pelas regras prescritas nesta Subparte, a manter-se fora da rota de outra aeronave, deve evitar passar por cima ou por baixo da outra aeronave, ou cruzar à frente dessa aeronave, a menos que haja passagem bem clara.

(3) Quando duas aeronaves estiverem a aproximar-se de ou quase de frente e hendo perigo de colisão, cada aeronave deve virar para sua direita.

(4) Quando duas aeronaves estiverem a convergir no mesmo nível, a aeronave que tem a outra aeronave à sua direita, deve dar prioridade àquela, excepto nas circunstâncias seguintes:

- (a) A aeronave mais pesada que as movidas à energia eléctrica deve dar prioridade aos aeróstatos, planadores e balões;
- (b) os aeróstatos devem dar prioridade aos planadores e balões;
- (c) os planadores devem dar prioridade aos balões
- (d) as aeronaves movidas à energia eléctrica deve dar prioridade à aeronaves que :
 - (i) estejam a rebocar outra aeronave ou objetos;
 - (ii) estiverem a transportar uma carga atirada ou que estiver envolvida em operações de guindastre; e
 - (iii) estiverem a ser rebocadas ou amarradas.

(5) Uma aeronave que esteja a ser recolhida tem o direito preferencial de passagem e a aeronave que estiver em ultrapassagem, a escalar, a descer ou em voo horizontal, deve manter-se fora da rota da aeronave recolhida alterando a sua rota para a direita e nenhuma mudança subsequente nas posições relativas das duas aeronave deve impedir a aeronave em ultrapassagem de cumprir com a sua obrigação até que tal aeronave tenha completamente passado: Contanto que as aeronaves em ultrapassagem alterem a sua direcção para a esquerda nos aeroportos onde o circuito de mão à direita estiver aser obedecido.

(6) Uma aeronave em voo ou em funcionando em terra agua, deve dar caminho a outra aeronave que estiver a aterrar ou em aproximação final ara aterrar.

(7) Quando duas ou mais aeronaves pesadas estiverem a aproximar a um aeroporto com a finalidade de aterrar, as aeronaves ao nível mais alto não deve aproveitar-se desta regra para passar à frente de outra aeronave que estiver em aproximação final de aterragem.

(8) Apesar das disposições do sub-regulamento(7), as aeronaves pesadas devem dar caminho aos planadores.

(9) Uma aeronave que estiver para decolar não deve proceder conforme, até que se certifique que não haja risco aparente de colisão com outra aeronave.

(10) Uma aeronave que tenha conhecimento de que uma outra está para aterrar, deve dar prioridade àquela.

(11) Para efeitos deste regulamento, uma aeronave em ultrapassagem é aquela que se aproxima da outra por trás numa formação de um ângulo linear de menos de 70 graus num plano de simetria da aeronave posterior e que estiver nessa posição com referência a outra aeronave que, de noite, não poderia ver quaisquer luzes de navegação de outra aeronave.

91.06.8 Seguimento de linhas de objectos

Uma aeronave que voe abaixo de 1 500 pés da superfície e seguindo uma linha de alta tensão, uma estrada, uma linha de caminho de ferro, um canal, litoral ou qualquer outra característica de linha dentro de uma milha náutica dessa característica de linha, deve voar à direita dessa linha, estrada, linha de estrada, caminho de ferro, canal, litoral ou outra característica de linha, excepto quando uma unidade de serviço de tráfego aéreo dê instrução contrária.

91.06.9 Velocidade da aeronave

(1) Não é permitido, fora do espaço aéreo controlado e a 1000 pés da superfície e em voo de nível 100, voar uma aeronave a uma velocidade indicada de mais de 250 nós.

(2) A menos e que caso contrário esteja autorizado ou lhe seja exigido por uma unidade de serviço de tráfego aéreo, ninguém deve voar uma aeronave dentro de uma zona de controle ou uma zona de tráfego de aeroporto a uma velocidade indicada de:

- (a) mais de 160 nós, no caso de uma aeronave de motor alternativo; ou
- (b) mais de 200 nós, no caso de uma aeronave turbo.

desde que o mínimo de segurança indicado na velocidade de ou para um voo particular seja maior do que o máximo indicado da velocidade prescrita neste regulamento, as aeronaves podem ser operadas sob condições mínimas de segurança.

91.06.10 Luzes a serem exibidas pela aeronave

As luzes que têm que ser exibidas de noite pela aeronave, em água ou na área de manobra de um aeroporto, deve ser como prescrito nos MOZ-CATS-OPS 91.

91.06.11 Regras de táxi

(1) Às aeronaves que estão a aterrar ou decolar devem ser dadas caminho por outras aeronaves e pelos veículos.

(2) Uma aeronave deve, depois de aterrar, a menos que caso contrário autorizada ou instruído por uma unidade de serviço de tráfego aéreo, mover-se pela pista em uso, tão depressa e possivelmente seguro.

(3) Um veículo que estiver a rebocar uma aeronave para a decolagem terá prioridade sobre outra aeronave que não esteja a aterrar.

(4) Uma aeronave deve ter prioridade sobre um veículo que não esteja a rebocar uma aeronave.

(5) Uma aeronave ou veículo que são obrigados pelas disposições deste regulamento dar passagem a outra aeronave, devem, caso seja necessário proceder dessa forma, reduzir a sua velocidade ou parar.

(6) Se existir perigo de colisão entre uma aeronave ou veículo e outra aeronave ou veículo, deve ser observados os procedimentos:

- (a) quando os dois se aproximam de frente ou quase de frente, cada um deve virar para a sua direita;
- (b) quando um(a) estiver a rebocar outro (a) o que estiver a rebocar deve manter-se fora do caminho de circulação do outro virando à direita, e nenhuma mudança subsequente da posições relativas dos dois dispensará a aeronave que estiver a ultrapassar desta obrigação, até que finalmente tenha certeza de que a outra tenha passado;
- (c) sujeito às disposições do sub-regulamento (2), quando os dois estão a convergir, o que tiver o outro à sua direita, deve dar caminho ao outro e evitará cruzamento à sua frente a menos que tenha certeza de que a outra tenha passado.

(7) Um veículo que circule na pista ou taxiway, deve quanto praticável, manter-se no lado direito da pista ou taxiway.

(8) Quando uma aeronave está sendo rebocada, a pessoa responsável por este, deve, observar as disposições deste regulamento.

(9) Nada neste regulamento deve dispensar o piloto-comandante de uma aeronave ou a pessoa responsável pelo veículo, da responsabilidade de entrar em acção que melhor ajude a evitar colisão.

91.06.12 Operação sobre e nas redondezas de um aeroporto

(1) O piloto comandante de uma aeronave operada sobre ou nas redondezas de um aeroporto deve ser responsável pelo cumprimento das regras seguintes:

- (a) observar outro tráfego do aeroporto com a finalidade de evitar colisão;
- (b) conformar-se com ou evitar o padrão de tráfego formado por outra aeronave em operação;
- (c) fazer todas as voltas à esquerda ao se aproximar para uma aterragem e depois da decolagem, a menos que caso contrário tenha sido instruído por uma unidade do serviço de tráfego aéreo, ou a menos que um circuito de mão direita estiver em vigor: desde que um helicóptero possa, com devida consideração de outros factores e quando estiver no interesse de segurança, executar um circuito ao lado oposto;
- (d) aterrar e decolar, até onde praticável, no vento a menos que caso contrário instruído por uma unidade de serviço de tráfego aéreo;
- (e) voar pelo aeroporto ou seus arredores a uma altura de não menos de 2 000 pés desse aeroporto: desde que as circunstâncias exigirem que esse piloto-comandante voe a uma altura de menos de 2 000 pés sobre o nível do aeroporto, e que se conforme com o padrão de tráfego desse aeroporto; e
- (f) táxiamento de acordo com os procedimentos de controle de terra que podem estar em vigor no aeroporto.

(2) Se uma torre de controle de aeroporto estiver em operação, o piloto comandante também deve, enquanto a aeronave ainda estiver dentro da zona de tráfego do aeroporto:

- (a) manter um relógio de rádio contínuo na frequência da torre de controle de aeroporto responsável para fornecer serviço de controle de aeródromo no aeroporto, estabelecer comunicação de rádio em dois sentidos ou vias como necessário para propósitos de

controle de aeródromo e obter autorizações para os movimentos necessários para a protecção do tráfego do aeroporto; ou

- (b) se isto não for possível, manter um relógio para obedecer as autorizações e ordens que podem ser emitidos através de sinais visuais.

(3) Se uma unidade de serviço de informação de voo do aeroporto estiver em operação, o piloto comandante deve também, enquanto a aeronave estiver dentro da zona de tráfego do aeródromo:

- (a) manter um relógio de rádio contínuo na frequência do responsável da unidade do serviço de informação de voo do aeroporto para fornecer serviço de informação do aeroporto, estabelecer comunicação de rádio via dupla como necessário com o serviço de informação de voo do aeródromo a fim de obter informação sobre o vento de superfície, pista em uso e sobre o tráfego do aeroporto nas áreas de manobra e de movimento; ou
- (b) se isto não for possível, manter um relógio para sinais visuais que podem ser exibidos ou podem ser emitidos pela unidade de serviço de informação de voo do aeroporto.

(4) Uma aeronave que não pode comunicar através de rádio deve, antes de aterrar num aeroporto, fazer um circuito do aeroporto com a finalidade de observar o tráfego e ler as marcas no solo e sinais visuais, a menos que tenha o consentimento da unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada para fazer o contrário.

91.06.13 Sinais

O piloto comandante de uma aeronave em voo deve, após observação ou recebimento de quaisquer dos sinais como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91, tomar acção necessária através da interpretação dos sinais como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.06.14 Operações na água

(1) Nas áreas em que os Regulamentos Internacionais sobre a Prevenção de Colisões no Mar estiverem em vigor, as aeronaves operadas na água devem obedecer as disposições deste regulamento.

(2) Aeronaves em voo próximos da superfície da água devem, sempre que possível, manter-se informadas de todos os navios para evitar e impedir a sua navegação.

91.06.15 Reporte da posição

(1) O piloto comandante de uma aeronave que voe num espaço aéreo controlado ou aconselhado ou em um voo para o qual se fornece a acção de alerta, deve garantir:

- (a) que os relatórios da posição sejam feitos à unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, o mais cedo possível, do tempo e nível de passagem por cada ponto de reporte compulsório, juntamente com qualquer outra informação necessária;
- (b) que relatórios de posição são igualmente feitos em relação a pontos de informação adicionais, caso seja pedido pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; e
- (c) que na ausência de pontos de reporte designados, relatórios de posição sejam feitos nos intervalos especificados pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável ou publicados pelo(a) Director-Geral(a) nos termos da Parte 175, para aquela área.

91.06.16 Comunicação de rádio obrigatória em espaço aéreo controlado

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada dentro ou cruzando um espaço aéreo controlado deve garantir que:

- (a) antes de a aeronave entrar neste espaço aéreo, seja estabelecida uma comunicação pela rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável na frequência de rádio designada, e
- (b) que o relógio do rádio é mantido contínuo enquanto a aeronave estiver dentro, e até que deixe, o espaço aéreo controlado; e
- (c) que mais adiante se pode exigir que essa comunicação de rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo seja estabelecida.

Desde que:

- (d) a unidade de serviço de tráfego aéreo não permita que uma aeronave não capaz de manter contínua comunicação de rádio de dupla via voe na área de controle, área de controle terminal, zona de controle ou zona de tráfego do aeroporto pelas quais é responsável, se as condições de permissão de tráfego forem assim consideradas estiverem pela unidade de serviço de tráfego aéreo para garantir a segurança de outro tráfego aéreo; e
- (e) no caso de falha de rádio, um voo para o qual o plano do serviço de tráfego aéreo foi arquivado e activado pela unidade de serviço de tráfego aéreo após a recepção de um tempo de partida, pode continuar no espaço aéreo controlado se concordar com a falha dos procedimentos de comunicação.

91.06.17 Comunicação de rádio obrigatória no espaço aéreo aconselhado

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada em espaço aéreo aconselhado deve garantir que, antes da aeronave aproximar ou entrar nesse espaço aéreo:

- (a) seja estabelecida a comunicação de rádio de dupla via com a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável;
- (b) se a comunicação não for possível, a comunicação rádio de dupla via deve ser estabelecida com qualquer unidade de serviço de tráfego aéreo capaz de retransmitir mensagens para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou
- (c) se a comunicação não for possível, as rádiodifusões devem ser feitas na frequência de rádio designada dando informação sobre a intenção da aeronave para entrar no espaço aéreo e o piloto comandante deve garantir que, enquanto a aeronave estiver dentro do espaço aéreo aconselhado e até que o deixe, um relógio de rádio contínuo seja mantido na frequência de rádio designada e que:
 - (i) adiante pode existir comunicação de rádio de dupla via como a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, e que possa ser estabelecida com qualquer outra unidade de serviço de tráfego aéreo que é capaz de retransmitir mensagens para a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou
 - (ii) se a comunicação não for possível, mais adiante essa comunicação de rádio de dupla via seja estabelecida com qualquer outra unidade de serviço de tráfego aéreo que é capaz de retransmitir mensagens a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável, conforme possa exigir essa unidade de serviço de tráfego aéreo responsável; ou

- (i) se a comunicação não for possível, as rádiodifusões sejam feitas na frequência de rádio designada que dá informação sobre pontos de passagem e quando deixa o espaço aéreo referido; desde que no caso de uma falha de rádio tenha sido feito ou activado para a unidade de serviço de tráfego aéreo um plano de voo após a recepção do tempo de partida, pode continuar no espaço aéreo aconselhado se se estiver de acordo com a falha de procedimentos de comunicação.

91.06.18 Cumprimento com as autorizações e instruções do controle de tráfego aéreo

- (1) O piloto de uma aeronave deve:
- cumprir com qualquer autorização que é obtida, a menos que o piloto obtenha uma emenda da autorização;
 - não operar a aeronave ao contrário de uma instrução dada pelo controle de tráfego aéreo numa área na qual um serviço de controle de tráfego aéreo seja disponibilizado; e
 - quando divergir de uma autorização ou instrução, notificar a unidade de controle de tráfego aéreo da divergência, assim que praticável.

91.06.19 Áreas Proibidas

(1) O(a) Director-Geral, pode através de notificação no AIP, AIC ou NOTAM declarar qualquer área para ser uma área proibida e deve, com objectivos de proibição contida no sub-regulamento (2), quando declarar uma área como proibida:

- especificar uma altura sobre a superfície da terra dessa área; ou
- especificar uma altitude em relação a essa área, como o Director-Geral pode julgar expediente, na notificação em questão.

(2) Não é permitido voar qualquer aeronave sob qualquer circunstância sobre o espaço aéreo de uma área proibida:

- abaixo da altura especificada nos termos do sub-regulamento (1)(a); ou
- abaixo da altitude especificada nos termos do sub-regulamento (1) (b), conforme seja o caso, em relação à área proibida em questão.

91.06.20 Áreas restritas

(1) O(A) Director-Geral pode através de notificação em AIP, AIC ou NOTAM declarar qualquer área como restrita e deve, quando assim o fizer, especificar na notificação em questão:

- a natureza e extensão da restrição aplicável em relação à área em questão; e
- a autorização abaixo da qual devem ser permitidos voos nessa área restrita.

(2) Não é permitido, em contravenção de uma restrição contemplada no sub-regulamento (1)(a), voar qualquer aeronave para a qual a restrição se aplica, em qualquer área restrita, a menos que o voo em questão seja permitido em virtude de uma autorização contemplada no sub-regulamento (1)(b).

DIVISÃO DOIS- REGRAS DE VOOS VISUAIS

91.06.21 Visibilidade e distância da nuvem

(1) Todos os voos em VFR devem ser realizados sempre os voos sejam realizados de dia com referência visual à superfície e em nenhum momento a mais de três oitavo acima da nuvem dentro de um raio de cinco milhas náuticas dessa aeronave

(2) Voo a noite não é permitido.

(3) Excepto quando operando como um voo em VFR especial, o voo em VFR deve ser realizado em condições de visibilidade e distância de nuvens igual ou maior que as especificadas na tabela 1.

Table 1 – Visibilidade em VMC e distância das nuvens

		FG	
		Acima de 3000 pes AMSL ou acima de 1000 pes acima do solo, qualquer que seja maior	em e abaixo 3000 pes AMSL ou 1000 pes acima do solo qualquer que seja maior
Distância da nuvem	1500 metros horizontalmente 1000 pes verticalmente		Limpeza de nuvens e na linha da superfície
Visibilidade do voo	8 km em e acima de 10000 pes AMSL 5 km abaixo e 10000 pes AMSL		5 km *

* Quando so prescrito pela autoridade ATS apropriada:

- Voos de baixa visibilidades a 1500 metros podem ser permitidos a operar:
 - À velocidades que, para a visibilidade prevacente, possam dar oportunidade adequada para observar outro tráfego ou qualquer obstáculo a tempo para evitar colisões; ou
 - Em circunstâncias em que seja normalmente baixa a probabilidade de encontros com outro tráfego, por exemplo, em áreas de baixo volume de tráfego e para trabalho aéreo à baixos níveis.
- Os helicópteros podem ser permitidos operar a menos de 1500 metros de visibilidade, ou manobrar a uma velocidade que possa dar oportunidade adequada para observar outro tráfego ou qualquer obstáculo a tempo para evitar colisão.

** Os mínimos de VMC no espaço aéreo de classe A são incluídos para orientação para pilotos e não implicam aceitação de voos VFR no espaço aéreo de classe A.

91.06.22 Temperatura mínima em VFR especial

(1) Um piloto comandante pode realizar operações especiais VFR em condições de tempo abaixo das condições prescritas na secção 91.06.21 dentro de uma zona de controle:

- sob condição de uma autorização especial do controle de tráfego aéreo;
- somente de dia;
- sem nuvens;
- com um tecto de pelo menos 600 pés e visibilidade de pelo menos 1 500 m;
- numa aeronave equipada com equipamento de rádio via dupla capaz de comunicar com uma unidade de serviço de tráfego aéreo na frequência apropriada; e
- se consertar, antes de partir, com uma unidade do serviço de controlo de tráfego aéreo ao deixar a zona de controle, conforme ordens emitidas por este serviço.

91.06.23 Responsabilidade para averiguar se o voo VFR é permitido

(1) Fora de uma zona de controle ou uma zona de tráfego do aeroporto ou uma área de movimento do aeroporto, na incerteza de saber se as condições de temperatura permitem ou não voo VFR, a responsabilidade deve ser do piloto comandante da aeronave.

(2) Sempre que condições de tempo não permitam um piloto manter a distância mínima de nuvem e a visibilidade mínima exigida por VFR, o piloto deve obedecer IFR.

DIVISÃO TRÊS: REGRAS DE VOO POR INSTRUMENTOS

91.06.24 Cumprimento com o IFR

Um voo realizado acima do nível 200 deve ser feito sob IFR.

91.06.25 Equipamento da aeronave

A aeronave deve ser equipada com instrumentos satisfatórios aparato de rádio de navegação apropriado a rota a ser operada e de acordo com as disposições da Subparte 5.

91.06.26 Mudança de voo IFR para voo VFR

(1) O piloto comandante de uma aeronave que pretenda mudar um voo IFR para VFR Deve, se tiver submetido um plano de voo, notificar a unidade de serviço de tráfego aéreo responsável que o voo de IFR é cancelado e comunicar de igual modo as mudanças planeadas a serem feitas no plano actual de voo.

(2) Quando uma aeronave que opera sob IFR é operada dentro ou em condições meteorológicas visuais, o piloto comandante não cancelará seu voo IFR a menos que isso tenha sido planeado antecipadamente, que o voo seria continuado para um período razoável em condições meteorológicas visuais ininterruptas.

91.06.27 Procedimentos IFR

(1) A menos e caso contrário autorizado pelo responsável da unidade de serviço de tráfego aéreo, a aeronave operada conforme as regras contidas nesta Divisão, obedecerá procedimentos de IFR aplicável no espaço aéreo pertinente.

(2) Sujeito às disposições do regulamento 91.06.25, e desde que concordado, o piloto comandante de uma aeronave pode executar ou empreender para executar, uma quebra de nuvem ou procedimento de ir abaixo num aeroporto, ou nomear um aeroporto como um aeroporto alternativo: desde que as exigências relativas à quebra de nuvem ou procedimentos de ir abaixo e para voos abaixo de IMC, como publicado pelo Director-Geral.

DIVISÃO QUATRO: AERONAVE DIFERENTE DA DOS SERVIÇOS AÉREOS INTERNACIONAIS REGULARES

91.06.28 Aeronave militar estrangeira

Nenhuma aeronave militar estrangeira deve voar por cima ou aterrara em Moçambique excepto mediante convite expresso ou com a permissão expressa do Director-Geral devendo desta feita estar isenta destes regulamentos na extensão e em condições como especificado no convite ou permissão.

91.06.29 Identificação e intercepção de aeronave

(1) Uma aeronave interceptada deve obedecer as instrução da aeronave interceptora, como prescrito nestes regulamentos.

(2) Quando uma aeronave é interceptada, o piloto comandante deve estabelecer contacto de rádio em seguida com a aeronave interceptora em 121,5 MHz, se a aeronave assim estiver equipada, e se contacto de rádio não tiver sido estabelecido.

(3) Quando a aeronave interceptora não pode estabelecer contacto de rádio ou contactar de qualquer outro modo prático com a aeronave interceptada, devem ser usados sinais visuais como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

DIVISÃO CINCO: REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO

91.06.30 Procedimentos dos serviços de tráfego aéreo

(1) O piloto comandante de uma aeronave a ser operada em espaço aéreo controlado deve.

(a) garantir que um plano de serviço de tráfego seja submetido e demais mudanças notificadas como prescrito na secção 91.03.4;

(b) garantir que o contacto de rádio seja estabelecido com o responsável da unidade de serviço de tráfego aéreo e que essa comunicação de rádio seja mantida como prescrito na secção 91.06.16; e

(c) cumprir com as autorizações e instruções do control de tráfego aéreo:

Contando que:

- (i) o piloto comandante de uma aeronave possa divergir de uma autorização de controle de tráfego aéreo em circunstâncias excepcionais, mas que essa divergência seja dada a conhecer o mais cedo possível ao responsável da unidade de serviço de tráfego aéreo ; e
- (ii) o piloto-comandante de uma aeronave pode propor uma emenda a uma autorização de controle de tráfego aéreo, mas tal emenda não deve ser aplicada até aprovada pela unidade de serviço de tráfego aéreo responsável.

91.06.31 Prioridade

Uma unidade de serviço de tráfego aéreo pode, com respeito a chegadas e partidas, dar prioridade a aeronave que opere de acordo com o plano de autorização do serviço de tráfego aéreo sobre a aeronave não estiver contemplada no plano.

DIVISÃO SEIS: ALTURAS E INSTRUMENTO DE APROXIMAÇÃO E DE PARTIDA

91.06.32. Alturas Mínimas

(1) Excepto quando necessário para decolagem ou aterragem ou mediante prévia aprovação por escrito do Director-Geral, nenhuma aeronave :

- (a) deve ser operada sobre áreas densamente pooperadas ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre a uma altura inferior a 1 000 pés acima do obstáculo mais alto, dentro de um raio de 2 000 pés da aeronave;
- (b) quando em voo noutro assento diferente do especificado no parágrafo (a), deve ser operada a uma altura inferior a 500 pés sobre o chão ou água, a menos que o voo possa ser feito sem perigo ou incómodo para as pessoas ou propriedades no solo ou na água; e
- (c) deve circular por cima ou fazer sobrevoos repetidos por cima da multidão de pessoas ao ar livre a uma altura inferior a 3 000 pés.

(2) Salvo quando necessário para decolagem ou aterragem, uma aeronave deve voar de noite, em IMC, ou quando operada IFR;

- (a) dentro de uma área determinada pelo Director-Geral, a uma altura no mínimo de 1 000 pés acima do obstáculo mais alto dentro daquela área e de acordo com o procedimento determinado pelo Director-Geral; ou
- (b) noutro assento numa outra área diferente da contemplada no parágrafo (a), a uma altura de pelo menos 1 500 pés acima do obstáculo mais alto localizado dentro de cinco milhas náuticas da aeronave em voo.

91.06.33 Regra Semi-circular

(1) A menos e caso contrário sob instrução de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, o piloto comandante de uma aeronave deve voar a um nível de voo apropriado selecionado de acordo com rasto magnético da mesa como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(2) A aeronave em voo VFR a uma altura inferior a 1 500 pés sobre a superfície, não deve ser exigida obedecer as disposições do sub-regulamento (1), a menos que e caso contrário tenha recebido instrução para o efeito de uma unidade de serviço de tráfego aéreo.

91.06.34 Instrumentos de aproximação padrão e partida do aeroporto

Quando um instrumento de aproximação ou partida do aeroporto seja necessário, o piloto comandante de uma aeronave deve usar aproximação padrão por instrumentos ou procedimento de partida como publicado pelo Director-Geral no AIC e AR.

SUBPARTE 7 – OPERAÇÕES DE VOO**91.07.1 Rotas e aéreas de operação**

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

- (a) as operações sejam realizadas somente ao longo de rotas ou dentro de áreas para as quais tenha obtido aprovação ou autorização da autoridade competente;
- (b) o desempenho da aeronave que se pretenda usar seja adequada para obedecer as exigências mínimas de altitude de voo; e
- (c) o seu equipamento obedeça as exigências mínimas para a operação planeada.

91.07.2 Altitudes mínimas de voo

(1) Nenhum piloto comandante deve operar uma aeronave a altitudes abaixo:

- (a) das altitudes estabelecidas pelo proprietário ou operador que fornece a autorização necessária do terreno tendo em conta as limitações operacionais referidas na Subparte 9; e
- (b) abaixo das altitudes mínimas referidas na Subparte 6, excepto quando necessário para decolagem e aterragem.

(2) o método de estabelecer altitudes mínimas de voo referidas no sub regulamento (1) (a), deve obedecer o prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Onde as altitudes mínimas de voo estabelecidas pela autoridade de um Estado estrangeiro forem mais altas que as altitudes mínimas de voo prescritas neste regulamento, as altitudes mínimas de voo estabelecidas por tal autoridade aplicar-se-ão à uma aeronave registada em Moçambique que estiver em voo no espaço aéreo daquele Estado estrangeiro.

91.07.3 Uso de aeroportos

(1) Nenhum piloto deve usar e nenhum proprietário ou operador deve autorizar o uso de, um aeroporto como um destino ou aeroporto alternativo, a menos que tal aeroporto seja adequado para o tipo de aeronave e operação respectiva.

(2) Excepto numa emergência, nenhum piloto comandante de uma aeronave deve decolar ou aterrar a noite, a menos que o assento de decolagem ou aterragem esteja equipado com facilidades de voo nocturno.

91.07.4 Decolagem e aterragem de Helicóptero

(1) Nenhum piloto comandante de um helicóptero deve aterrar ou decolar de qualquer assento a menos que o assento esteja situado para permitir o helicóptero, no caso de uma emergência que surja durante a aterragem ou decolagem, aterrar sem perigo para as pessoas ou propriedade na superfície.

(2) Nenhum piloto comandante de um helicóptero deve aterrar ou decolar de qualquer edifício, estrutura ou assento situado dentro de 100 metros de qualquer outro edifício ou estrutura, na área de jurisdição de uma autoridade local, a menos que tal edifício, estrutura ou assento tenha sido para o efeito aprovado pelo Director-Geral: desde que esta restrição não se aplique a um helicóptero que aterre ou descole fora de, um edifício, estrutura ou assento dentro de uma área industrial, uma área de armazém comercial ou uma terra de fazenda aberta satisfatória para o efeito para o helicóptero de que o piloto comandante seja titular de uma licença commercial válida ou linha aérea (helicóptero) ou, no caso ser titular de uma licença de piloto privado (helicóptero), com a permissão escrita do Director-Geral, a menos que especificamente proibido pela autoridade local;

(3) Uma autoridade local pode depois de consultar o Director-

-Geral, estender o âmbito das disposições do sub regulamento (2) para incluir outros assentos da sua área de jurisdição.

(4) O Director-Geral pode, no interesse da segurança aérea, impôr condições ou restrições como as do uso de qualquer edifício, estrutura ou assento para a aterragem ou decolagem de helicópteros ou exigir adotar procedimentos de voo especiais ou rotas especiais a seguir e, pode ainda impôr condições diferentes, instituir restrições diferentes ou exigir adotar procedimentos de voo especiais diferentes em relação a edifícios diferentes, estruturas ou assentos.

(5) Nada neste regulamento deve ser interpretado como conferindo qualquer direito para aterrar em qualquer edifício, estrutura ou assento contra a vontade do proprietário ou de qualquer outra pessoa que tenha um interesse, no edifício, estrutura ou assento ou para prejudicar os direitos ou a cura de uma pessoa de quaisquer danos causadas pelo helicóptero ou seus ocupantes.

91.07.5 Operação mínima do aeroporto

(1) Nenhum piloto comandante de uma aeronave deve usar um aeroporto como um destino ou aeroporto alternativo, a menos que esteja de acordo com os mínimos operacionais desse aeroporto, estabelecidos pela autoridade competente do Estado no qual o aeroporto seja situado.

(2) As operações mínimas do Aeroporto deve satisfazer as exigências prescritas no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Os mínimos operacionais do aeroporto para um tipo específico de aproximação e procedimento de aterragem devem ser aplicáveis se:

- (a) o equipamento de terra mostrado no respetivo instrumento de aproximação e carta de aterragem exigida para o procedimento planeado, seja operativo;
- (b) os sistemas da aeronave requeridos para o tipo de aproximação estiverem operativos;
- (c) os critérios de desempenho da aeronave exigidos sejam adequados; e
- (d) a tripulação da cabine de voo seja qualificada para realizar o tipo de aproximação.

(4) Na determinação ou estabelecimento dos mínimos operacionais do aeroporto aplicáveis a qualquer operação particular, o proprietário ou operador tomar em conta:

- (a) o tipo, desempenho e características de manuseamento da aeronave;
- (b) a composição da tripulação da cabine de voo, sua competência e experiência;
- (c) as dimensões e características das pistas ou áreas de toque que podem ser seleccionadas para uso;
- (d) a suficiência e desempenho das ajudas de terra visuais e não-visuais disponíveis;
- (e) o equipamento disponível na aeronave para fins de navegação ou controle do rota de voo, como apropriado, durante a decolagem, aproximação, chamada, aterragem ou perda da aproximação;
- (f) os obstáculos nas áreas de aproximação e de subida e necessária autorização;
- (g) a altitude do obstáculo de autorização ou altura para os procedimentos aproximação por instrumentos;
- (h) os meios para determinar e informar condições meteorológicas; e
- (i) a disponibilidade e suficiência de serviços de emergência.

91.07.6 Altura da soleira de cruzamento

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve estabelecer procedimentos operacionais determinados para garantir que a aeronave usada para realizar aproximações de precisão cruze o limiar com uma margem segura na configuração de aterragem e altitude.

(2) Os procedimentos operacionais aplicáveis à Categoria II e à Categoria de aproximações III devem ser aprovados pelo Director-Geral.

91.07.7 Seleção pré-voo de aeródromos

(1) Quando proprietário ou operador de uma aeronave planeia um voo, deve seleccionar o aeroporto de destino ou alternativo conforme estabelece o regulamento 91.07.5 e Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, caso seja o caso.

(2) O proprietário ou operador só deve seleccionar uma partida, destino ou aeroporto alternativo somente quando o estado de durabilidade do aeroporto permitir operação segura do tipo de aeronave em causa.

(3) O proprietário ou operador deve escolher e especificar no plano de serviço de tráfico de voo referido na secção 91.03.4 a decolagem no aeroporto alternativo, se não for possível a aeronave voltar ao aeroporto de partida devido a razões meteorológicas ou desempenho.

(4) A decolagem no aeroproto alternativo referido no sub regulamento (3), deve ser feita dentro:

- (a) de uma hora com mono motor a velocidade cruzeiro de acordo com o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, e ainda nas condições padrão baseadas no actual peso à decolagem de uma aeronave bimotora;
- (b) de duas horas de voo para um mono-motor a velocidade cruzeiro de acordo com o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, e ainda nas condições padrão baseadas no peso actual à decolagem da aeronave com três e quatro motores;
- (c) se o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2, não contiver um mono-motor inoperativo, a velocidade cruzeiro, a velocidade a ser usada no cálculo, deve ser a velocidade que é alcançada com o motor restante no seu máximo poder contínuo.

(5) O proprietário ou operador de um helicóptero deve seleccionar um destino e pelo menos um aeroporto alternativo para cada voo IFR, a menos que as condições meteorológicas prevalescentes são tais que, para o período de uma hora antes de até uma hora depois do tempo esperado de chegada no aeroporto de destino, a aproximação ao sector de mínima altitude de aterragem segura possa ser feita em VMC.

(6) O proprietário ou operador de uma aeronave deve seleccionar ao menos um aeroporto alternativo para cada voo de IFR, a menos que :

- (a) estiverm disponíveis no aeroporto de destino duas pistas não cruzadas; e
- (b) condições prevalescente meteorológicas sejam tais que, para o período de uma hora antes de e até uma hora depois do tempo esperado de chegada no aeroporto de destino, a aproximação ao sector de mínima altitude se aterragem segura possa ser feita em VMC.

(7) O proprietário ou operador deve seleccionar dois aeroportos alternativos de destino, quando:

- (a) os boletins meteorológicos apropriados ou previsões para o aeroporto de destino ou qualquer combinação disso, indique isso durante um período que começa uma hora antes. e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada, as condições de tempo estiverm abaixo dos mínimos planeados e aplicáveis; ou
- (b) não seja obtida nenhuma informação meteorológica.

(8) O proprietário ou operador deve especificar o aeroporto alternativo de destino no plano de serviço de tráfico aéreo referido na secção 91.03.4.

(9) O proprietário ou operador deve especificar os aeroportos alternativos em rotas para operações de longa duração com aeronaves bimotora e deve especificar esse aeroporto alternativo em rota no plano do serviço de tráfico aéreo referido na secção 91.03.4.

(10) Quando planeia um voo, o proprietário ou operador deve somente seleccionar um aeroporto como destino ou aeroporto alternativo, se os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou uma combinação disso, sejam iguais ou estiverm acima dos mínimos planeados e aplicáveis para um período de uma hora antes de e para uma hora depois do tempo estimado de chegada da aeronave ao aeroporto.

91.07.8 Plano mínimo para voos IFR

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave não deve seleccionar um aeroporto como uma aeroporto alternativo de decolagem para um voo a ser realizado, completamente ou em parte em IFR debaixo de IMC, a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo estimado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo coincidam com os mínimos de aterragem aplicáveis prescritos na secção 91.07.5.

(2) O tecto deve ser levado em conta quando as únicas aproximações disponíveis sejam de não-precisão ou circulares.

(3) Qualquer limitação relacionada com a operações em monotor devem ser levados em conta.

(4) O proprietário ou operador de uma aeronave deve seleccionar somente o aeroporto de destino ou aeroporto alternativo de destino quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima, dos mínimos planeados e aplicáveis como segue:

- (a) Mínimos planeado para um aeroporto de destino:
 - (i) RVR ou visibilidade especificada conforme regulamento 91.07.5; e
 - (ii) Para uma aproximação de não-precisão ou uma aproximação circular, o tecto a, ou acima, MDA/H; e
- (b) mínimos planeados para um aeroporto alternativo de destino deve ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 91.

(5) O proprietário ou operador de uma aeronave não deve seleccionar um aeroporto como alternativo em rota a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima dos mínimos planeados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(6) O proprietário ou operador não deve seleccionar um aeroporto como um aeroporto alternativo em rota de ETOPS a menos que os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou qualquer combinação disso, indique que, durante um período que comece uma hora antes e termine uma hora depois do tempo calculado de chegada ao aeroporto, as condições de tempo sejam iguais a, ou estiverm acima dos mínimos planeados como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91 e conforme a aprovação de ETOPS do proprietário ou operador.

91.07.9 Condições Meteorológicas

(1) Num voo a ser realizado de acordo com IFR, o piloto comandante de uma aeronave não deve:

- (a) iniciar a decolagem; ou
- (b) continuar além do ponto de decisão de em voo, a menos que uma informação estiver disponível indicando as condições que irá encontrar, ao tempo estimado de chegada da aeronave ao aeroporto onde se aplicam as condições mínimas operacionais:
 - (i) no aeroporto de destino; ou
 - (ii) onde um aeroporto alternativo de destino seja exigido, ou ambos um aeroporto de destino e alternativo sejam exigidos.

(2) Num voo realizado em VFR, o piloto comandante de uma aeronave não deve iniciar a decolagem a menos que os relatórios meteorológicos actuais ou uma combinação de relatórios actuais e previsões, indique que as condições meteorológicas ao longo da rota ou naquela parte da rota sejam operadas abaixo de VFR, e que deva, no momento apropriado, observar, se possível, as disposições constantes desta Parte.

91.07.10 Operação mínima em VFR

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

- (a) os voos VFR sejam realizados de acordo com as regras de voo visuais prescritas na Subparte 6; e
- (b) os voos especiais VFR não sejam iniciados quando a visibilidade for inferior a 3 kms e no caso contrário realizados quando a visibilidade é inferior a visibilidade como prescrito na secção 91.06.22 (d).

91.07.11 Peso e balanceamento

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, durante qualquer fase da operação, a carga, peso e o centro de gravidade da aeronave obedece as limitações especificadas no manual de voo de aeronave aprovado referido na secção 91.03.2 ou o manual de operações referido no MOZ-CAR, Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme for o caso, se as limitações forem nisso mais restritivas.

(2) O proprietário ou operador deve estabelecer o peso e o centro de gravidade da aeronave através de uma pesagem actual antes da entrada inicial em operação e depois disso em intervalos de cinco anos.

(3) Os efeitos acumulados de modificações e reparações no peso e balanceamento da aeronave devem ser considerados para a correcção dos documentado pelo proprietário ou operador.

(4) As aeronaves devem ser pesadas de acordo com as disposições do sub-regulamento (2), se o efeito de modificações no peso e balanceamento não for conhecido com precisão.

(5) O proprietário ou operador deve determinar o peso de todos os artigos operacionais e membros da tripulação de voo incluídos no peso bruto operacional da aeronave, pela pesagem ou pelo uso do padrão de peso apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(6) A influência do peso dos artigos operacionais e membros da tripulação de voo referidos no sub-regulamento (5), sobre o centro de gravidade da aeronave deve ser determinada pelo proprietário ou operador da aeronave.

(7) O proprietário ou operador deve estabelecer o peso da carga do tráfego, inclusive qualquer balastro, através de pesagem actual, ou determinar o peso da carga de tráfego conforme o padrão de passageiro apropriado e peso de bagagem como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(8) O proprietário ou operador deve determinar o peso da carga de combustível usando a gravidade específica actual ou, se aprovado pelo Director-Geral, um padrão específico de gravidade.

91.07.12 Reabastecimento de combustível e oleo

(1) O piloto comandante de uma aeronave não iniciará um voo a menos que tenha certificado que a aeronave leva no mínimo a quantidade planeada de combustível e oleo para completar o voo seguro, tomando em conta as condições meteorológicas e de operação e as demoras esperadas.

(2) O piloto comandante deve garantir que a quantidade de combustível a usar em voo restante não seja menos que o combustível exigido para prosseguir para um aeroporto ou, no caso de um helicóptero, para um assento de aterragem satisfatório, onde possa ser feita uma aterragem segura.

(3) Se o combustível utilizado à bordo da aeronave for menos do que o combustível de reserva final, o piloto comandante da aeronave, deve:

- (a) no caso de uma aeronave, declarar uma emergência; ou
- (b) no caso de um helicóptero, aterrar o mais cedo possível.

(4) O método para calcular a quantidade de combustível a ser levado por cada voo deve ser como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.07.13 Reabastecimento ou desabastecimento de combustível e óleo com passageiros à bordo

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que a aeronave não é reabastecida ou desabastecida com jet-1 ou combustível de tipo de largo-corte com os passageiros embarcados à bordo ou a desembarcar da aeronave.

(2) Nos outros casos diferentes dos referidos no subregulamento (1), as precauções estiver deve ser tomadas e as aeronaves devem ser tripuladas corretamente através de pessoal qualificado e pronto a iniciar e a dirigir uma evacuação da aeronave por meios mais práticos e expeditos disponíveis.

91.07.14 Fumar na aeronave

(1) Não é permitido fumar numa aeronave registada em Moçambique ou em qualquer aeronave de registo estrangeiro quando em voo ou sobrevoos em Moçambique, a menos que, e excepto na medida em que, fumar seja permissível conforme o manual de voo da aeronave referido na secção 91.03.2 ou outro documento equivalente para o efeito.

(2) Numa aeronave na qual fumar é permitido, fumar deve ser proibido não obstante:

- (a) quando a aeronave estiver no solo;
- (b) durante a decolagem; e
- (c) durante a aproximação para aterragem.

(3) Em todas as aeronaves registadas em Moçambique, devem ser exibidos avisos em assentos proeminentes para todo o passageiro e nos compartimentos da tripulação, indicando até que ponto, e quando, fumar seja permitido ou proibido.

91.07.15 Instrumentos de aproximação e procedimentos de partida

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que o instrumento de aproximação e procedimentos de partida usado, e estabelecidos pela autoridade do Estado no qual o aeroporto se localize, fica situado.

(2) Apesar das disposições prescritas no sub regulamento (1), um piloto comandante pode aceitar uma autorização do controle de tráfego aéreo para divergir de uma aproximação publicada ou rota de partida: desde que:

- (a) critérios de autorização sejam observados e totalmente tomadas em conta das condições operacionais; e
- (b) a aproximação final seja feita visualmente ou conforme o procedimento de aproximação por instrumentos estabelecidos.

91.07.16 procedimentos de redução de ruidos

Não é permitido que uma pessoa opere uma aeronave contra os procedimentos de abatimento de ruidos estabelecidos para um aeroporto como aprovado pelo Director-Geral.

91.07.17 Submissão do plano de voo ao serviço de tráfego aéreo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que um voo não é iniciado a menos que um plano de serviço do tráfego de voo referido na secção 91.03.4, tenha sido processado ou adequada informação tenha sido depositada de modo a permitir alertar serviços a serem ativados, se necessário.

91.07.18 Assentos, cintos de segurança

(1) Antes da decolagem e aterragem, e sempre que julgado necessário no interesse da segurança aérea, o piloto comandante de uma aeronave deve garantir que cada pessoa à bordo da aeronave, ocupe o seu assento ou cabina com o seu o cinto ou correia de segurança corretamente apertado.

(2) O piloto comandante deve garantir que a ocupação múltipla de um assento de aeronave não aconteça não ser por um adulto e uma criança menos de dois anos de idade que esta corretamente segura por um dispositivo de restrição de criança.

91.07.19 Assentos para Passageiros

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que os passageiros estejam sentados onde, na eventualidade de uma evacuação de emergência seja requerida, seja possível melhor ajudar a evacuação posterior da aeronave.

91.07.20 Informação aos passageiros

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que:

- (a) os passageiros sejam informados verbalmente sobre assuntos de segurança, partes dos quais pode ser dada por uma apresentação audiovisual; e
- (b) na aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial, seja disponibilizado aos passageiros um cartão que resuma assuntos de segurança no qual ordens do tipo de quadro indicam a operação de equipamento e saídas prováveis de emergência a serem usadas pelos passageiros;
- (c) numa emergência durante voo, são instruídos os passageiros sobre essas acções de emergência como apropriadas às circunstâncias.

(2) O proprietário ou operador deve garantir que, antes da decolagem:

- (a) os passageiros sejam informados sobre a extensão aplicável a:
 - (i) se fumar é proibido ou permitido;
 - (ii) quando o encosto do assento deve estar na posição vertical e a mesa fechada;
 - (iii) localização das saídas de emergência;
 - (iv) localização e uso do caminho marcados para retirada;
- (v) o compartimento das bagagens de mão;
- (vi) quaisquer restrições no uso de dispositivos electrónicos;
- (vii) a localização e conteúdos dos cartões da informação de segurança; e
- (b) passageiros recebem, para a extensão aplicável, uma demonstração de:
 - (i) uso de cintos de segurança ou correias de segurança, inclusive a maneira como os cintos e correias de segurança são apertados e desapertados;
 - (ii) o local e uso de equipamento de oxigénio e o extintor de todos os materiais de fumo quando o oxigénio estiver a ser usado; e
 - (iii) localização e uso dos salva-vidas.
- (4) O proprietário ou operador deve garantir que antes da aterragem, os passageiros sejam lembrados que:
 - (a) fumar é proibido ou permitido;
 - (b) devem usar os cintos e correias de segurança;
 - (c) quando a parte de trás do assento deve estar na posição vertical e a mesa fechada se possível;
 - (d) verificar a recolocação da bagagem de mão; e
 - (e) mantem-se ou não quaisquer restrições no uso de dispositivos electrónicos.

91.07.21 Equipamento de Emergência

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que o equipamento de emergência, seja levado ou instalado na aeronave de modo a satisfazer as exigências prescritas nesta Parte e o MEL, estiver em condições de executar satisfatoriamente a função para que se destina.

(2) O piloto comandante da aeronave deve garantir que o equipamento de emergência referido permanece facilmente acessível para uso imediato pelos membros da tripulação de voo.

91.07.22 Iluminação das saídas de emergência

(1) Quando uma aeronave equipada com um sistema de luzes de emergência referido na secção 91.04.25, estiver em voo abaixo de 1 000 pés do solo, ou no solo com passageiros à bordo:

- (a) o sistema de luzes de emergência deve ser aceso; ou
- (b) o sistema normal de luzes da cabine normal deve ser aceso e luzes de emergência devem ser apagadas.

91.07.23 Uso do oxigénio suplementar

(1) O piloto-comandante de uma aeronave deve garantir que os membros da tripulação de voo envolvidos no desempenho de tarefas essenciais para a operação segura de uma aeronave em voo, usem oxigénio suplementar continuamente quando a altitude da pressão da cabine de voo excede 10 000 pés por mais de 60 minutos, e a toda hora quando a altitude da pressão excede 12 000 pés.

(2) O piloto comandante de uma aeronave deve garantir que, com a exceção de aeronaves supersônicas, quando um voo é realizado sobre nível de voo (FL) 410, pelo menos um piloto na estação de piloto usa uma máscara de oxigénio quando o outro piloto deixar a cabine de voo por qualquer razão.

91.07.24 condições de aproximação e aterragem

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto comandante de uma aeronave deve estar certo que, de acordo com a informação disponível, o tempo no aeroporto e a condição da pista ou de toque da área que se pretende usar, não permitirá uma aproximação segura, durante a aterragem ou perda de aproximação, tendo em atenção a informação de desempenho contida no manual de voo da aeronave referido no regulamento 91.03.2 ou documento semelhante.

91.07.25 Início e continuação da aproximação

(1) Ao operar em IMC e conforme IFR, o piloto-comandante de uma aeronave pode começar uma aproximação embora sobre RVR/visibilidade, mas a aproximação não deve ser continuada além do marcador exterior ou posição publicada equivalente, a menos que as informações sobre RVR/visibilidade para a pista ou para o toque da área seja igual a, ou melhor que, os mínimos operacionais aplicáveis.

(2) Onde RVR não estiver disponível, o piloto comandante pode derivar um valor de RVR convertendo a visibilidade informada conforme as disposições como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS 91.

(3) Se, depois de passar o marcador exterior ou posição publicada equivalente conforme as disposições do subregulamento (1), as informações dadas de RVR/dos mínimos de pouca visibilidade aplicáveis, o piloto comandante pode continuar a aproximação a A/H ou MDA/H.

(4) O piloto comandante pode continuar a aproximação abaixo de A/H ou MDA/H e a aterragem pode ser completada: desde que a referência visual exigida seja estabelecida e mantida em A/H ou MDA/H.

(5) Onde não existir nenhum marcador exterior ou posição publicada equivalente, o piloto comandante deve decidir se continua ou aborta a aproximação antes da descida abaixo de 1,000 pés sobre o aeroporto no segmento de aproximação final.

91.07.26 simulação de uma situação de emergência em voo

O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que ninguém e nenhuma pessoa simule situações de emergência na aeronave afectando as características de voo da aeronave enquanto os passageiros estiverem à bordo.

91.07.27 Virar rotores do helicóptero

(1) Não é permitido que uma pessoa que esteja envolvida em operações de helicóptero, permita virar rotores do helicóptero abaixo da potência sem ter aos controles desse helicóptero:

- (a) um piloto qualificado; ou
- (b) se o helicóptero esta estacionado no solo, uma pessoa que recebeu a instrução pertinente for declarada competente com qualificação de instrutor de voo de Categoria B controlar o helicóptero enquanto estacionado no solo.

91.07.28 Ligação dos motores

(1) Excepto quando os freios sejam úteis e estiverem completamente aplicados, devem ser colocadas calços em frente das rodas de um aeroplano antes de lançar o motor ou motores e uma pessoa competente estiver sentada nos comandos quando ao motor ou motores estiverem a funcionar.

(2) Quando o piloto de uma aeronave seja a única pessoa competente presente e seja necessário de calços, ele deve garantir que o controle da aeronave seja temporariamente largado pelo curto tempo necessário para remover os calços.

91.07.29 Requisitos adicionais para único piloto em operações sob IFR

(1) Não é permitido que um proprietário ou operador de uma aeronave realize operações IFR numa aeronave com um único piloto a menos que seja aprovado pelo Director-Geral.

(2) Uma aeronave não deve ser operada sob IFR por um único piloto a menos que:

- (a) o manual de voo não exija mais membro da tripulação;
- (b) a aeronave seja à helice;
- (c) o mínimo da configuração de assentos para passageiros aprovada não seja de mais de nove assentos;
- (d) o máximo de peso certificado à decolagem não seja superior a 5 700 kg;
- (e) a aeronave estiver equipada como descrito no 91.04.6;
- (f) o piloto comandante satisfaça os requisitos de experiencia, formação, verificação e recencia descritos no documento MOZ-CATS-OPS 91.

91.07.30 Requisitos adicionais para operações de um único piloto numa aeronave turbo por instrumentos em condições meteorológicas (IMC)

(1) A operação de uma aeronave mono-motor turbo por Instrumentos de Condições Meteorológicas pode ser aprovada pelo Director-Geral desde de:

- (a) o certificado de aeronavegabilidade seja apropriado; e
- (b) um nível de segurança seja garantido através:
 - (i) da confiança do motor turbo; e
 - (ii) dos procedimentos de manutenção do operador, das práticas operacionais, dos procedimentos de despacho de voo e dos programas de formação da tripulação.

91.07.31 Lista de Equipamento Mínimo

(1) Não é permitido um operador operar uma aeronave de acordo com a MEL a menos que essa MEL tenha sido aprovada pelo Director-Geral conforme o desenvolvimento do MEL e Aprovação do Manual de Procedimentos.

(2) Sempre que existir uma lista de equipamento mínimo do Director-Geral feita para um tipo de aeronave e emitido conforme às regras aplicáveis do Estado de desenho do projecto da aeronave o Director-Geral pode aceitá-la se o Estado de origem for contratante.

(3) Quando o Estado de origem tiver estabelecido um Documento Suplementar a um MMEL que tenha sido aprovado ou aceite conforme sub-regulamento (2), esse documento suplementar deve ser considerado como fazendo integrante da Lista Director-Geral de Equipamento Mínimo.

(4) A confiança da máquina de turbina; e cada operador aéreo deve, de acordo com o desenvolvimento do MEL e aprovação do Manual de Procedimentos, estabelecer uma Lista de Equipamento Mínimo (MEL) para cada tipo de aeronave para qual uma Lista Director-Geral de Equipamento Mínimo tenha sido aprovada pelo Estado de origem.

SUBPARTE 8 – OPERAÇÕES DE POUCA VISIBILIDADE**91.08.1 Condições mínimas de operação de um aeródromo**

OS mínimos operacionais do aeroporto devem ser os mínimos prescritos na Subparte 6 e as disposições do regulamento 91.07.5 devem aplicar-se às alterações como necessário.

91.08.2 Regras operacionais gerais para operação sob baixa visibilidade

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que nenhuma operação da Categoria II ou III seja realizada a menos que:

- (a) a aeronave estiver certificada para operações de alturas de decisão abaixo de 200 pés ou sem nenhuma altura de decisão e equipada conforme esta Parte ou um regulamento equivalente aceite pelo Director-Geral
- (b) um sistema satisfatório para gravação de aproximação ou sucesso de aterragem automático e falha seja estabelecido e mantido para monitorar a segurança global da operação;
- (c) as operações sejam aprovadas pelo Director-Geral; e
- (d) a altura de decisão seja determinada por meio de um rádio altímetro.

(2) O piloto-comandante não deve decolar à baixa-visibilidade em RVR de menos de 150 m para Categoria A, B, C e aeronaves de Categoria D ou RVR de menos de 200 m para aeronaves de Categoria E, a menos que aprovado pelo Director-Geral.

(3) As categorias referidas no sub-regulamento (2), são estabelecidas na base de 1.3 vezes a velocidade de baia das aeronaves na configuração máxima do peso de aterragem certificado como se segue:

- (a) Categoria A – inferior a 91 nós da velocidade indicada;
- (b) Categoria B - 91 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 121 nós da velocidade indicada;
- (c) Categoria C - 121 nós da velocidade indicada ou mais, mas inferior a 141 nós da velocidade indicada;
- (d) Categoria D - 141 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 166 nós da velocidade indicada; e
- (e) Categoria E – 166 nós da velocidade indicada ou superior, mas inferior a 211 nós da velocidade indicada.

91.08.3 Considerações aeroportuárias para operações de pouca visibilidade

(1) Não é permitido que um piloto comandante de uma aeronave use um aeroporto para operações de Categoria II ou III, a menos que o aeroporto seja aprovado para essas operações pela autoridade do Estado no qual o aeroporto fica situado.

(2) O proprietário ou operador de uma aeronave que se pretender usar em operações de baixa-visibilidade, verificará se aqueles procedimentos de pouca visibilidade foram estabelecidos e estão em vigor, nos aeroportos onde operações de pouca-visibilidade devem ser realizadas.

91.08.4 Formação e qualificações para operações sob baixa visibilidade

(1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que, antes da realização da partida de pouca-visibilidade ou operações de Categoria II ou III :

- (a) cada membro da tripulação:
 - (i) completou o treinamento que lhe confer requisitos como prescrito no documento MOZ-CATS-OPS

- 91, inclusive simulação de treino operando a valores limitados em RVR e a uma altura de decisão destinada à Categoria II do proprietário ou operador ou aprovação para a Categoria III; e
- (ii) deve estar qualificado de acordo com os requisitos prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 91; e
- (b) a qualificação dos membros de cabine de voo seja específica para a operação e tipo de aeronave.

91.08.5 Procedimentos operacionais para operação sob baixa visibilidade

- (1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve estabelecer procedimentos e ordens a serem usados para decolagens de pouca visibilidade em operações de Categoria II e III.
- (2) O piloto comandante deve estar certo que:
- (a) o estado das facilidades visuais e não-visuais é suficiente antes do início da decolagem de pouca visibilidade numa operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III;
- (b) procedimentos apropriados de baixa-visibilidade estiverem em vigor de acordo com a informação recebida de uma unidade de serviço de tráfego aéreo, antes de começar uma partida de pouca-visibilidade ou uma operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III; e
- (c) os membros da tripulação de voo devem estar correcta e devidamente qualificados para levar a cabo uma decolagem à pouca-visibilidade em RVR de menos de 150 m na aeronave da Categoria A, B, C e aeronave de Categoria D ou 200 m numa aeronave de Categoria E ou uma operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III.

91.08.6 Equipamento mínimo para operações sob baixa visibilidade

- (1) O operador de uma aeronave deve incluir no manual de operações referido na secção 121.04.2, 127.04.2 ou 135.04.2, conforme cada caso, o equipamento mínimo que deve ser usado no início de uma decolagem à pouca-visibilidade ou uma operação de Categoria II ou aproximação de Categoria III conforme o manual de voo de aeronave referido na secção 91.03.2.
- (2) O piloto comandante deve estar certo de que o estado da aeronave e dos relevantes sistemas aéreos desta, estiverem adequados para a operação específica a ser realizada.

SUBPARTE 9 – DESEMPENHO E LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO

91.09.1 Disposições gerais

- (1) O proprietário ou operador de uma aeronave deve garantir que a aeronave é operada conforme :
- (a) os termos e condições do certificado de aeronavegabilidade emitidos para a aeronave
- (b) as limitações operacionais, as marcações e anúncio como prescrito pela autoridade certificando o Estado de registo; e
- (c) as limitações de peso prescritas no MOZ-CAR, Parte 21.
- (2) No cumprimento do sub regulamento (1), o proprietário ou operador deve tomar em conta configuração de estrutura, condições ambientais e a operação de sistemas que podem ter um efeito no desempenho da aeronave, quando apropriado.
- (3) O operador de uma aeronave envolvida numa operação de transporte aéreo comercial, deve obedecer as disposições dos regulamentos apropriados no MOZ-CAR, Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme for o caso.

91.09.2 Limitações de operação do Helicóptero

- (1) Os helicópteros de desempenho da classe 3 somente devem ser operados em condições de tempo e luz e por cima de tais rotas e desvios que possam permitir executar uma aterragem forçada com segurança no caso de uma falha do motor.

(2) As disposições do sub regulamento (1) devem, com as mudanças estiver, aplicar-se ao desempenho de helicópteros da classe 2 antes do ponto definido depois da decolagem e depois do ponto definido antes de aterragem.

(3) Somente helicópteros de desempenho de Classe 1 devem ser permitidos operar em áreas urbanas de densidade populacional elevada.

91.09.3 Classificação do desempenho dos Helicópteros

(1) Para objectivos de desempenho ,os helicópteros são classificados como segue:

- (a) Helicóptero da Classe 1 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade de potência crítica, o helicóptero pode aterrizar na área de partida rejeitada ou seguramente continuar o voo a uma área de aterragem apropriada, dependendo em quando o falha acontece;
- (b) Helicóptero da Classe 2 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade de potência crítica, o helicóptero pode continuar o voo seguramente, excepto quando o falha acontece antes de um ponto definido depois de decolagem ou depois de um ponto definido antes de aterragem caso em que uma forçada aterragem pode ser requerida; e
- (c) Helicóptero da Classe 3 - um helicóptero com desempenho tal que, no caso de falha de unidade poder a qualquer ponto no perfil de voo, uma aterragem forçada tem que ser executada.

91.09.4 Classificação do desempenho da aeronave

(1) Para objectivos de desempenho, as aeronaves são classificadas como se segue:

- (a) Aeronaves da Classe A
- (i) aeronaves multi-motores potências por motores turbo ou turbo-hélice com uma configuração máxima aprovada de passageiro sentados de mais de nove assentos ou um peso máximo certificado superior a 5 700 quilogramas; e
- (ii) aeronaves turbo à jacto multi- motores;
- (b) Aeronaves da Classe B - aeronaves à helice com uma configuração máxima aprovada de passageiros de 9 assentos ou menos, e um peso máximo certificado de 5 700 quilogramas ou menos;
- (c) Aeronaves da Classe C – aeronaves com dois ou mais motores recíprocos com um máximo configuração de assentos de passageiros aprovada de mais de nove assentos ou um maximo de peso certificado superior a 5 700 kilogramas; e
- (d) Aeronaves da Classe D - aeronaves mon-motores.

SUBPARTE 10 - MANUTENÇÃO

91.10.1 Disposições gerais

Não permitido que um proprietário, operador ou piloto comandante de uma aeronave opere a aeronave a menos que tal aeronave seja mantida e autorizada ao serviço de acordo com as disposições da Parte 43.

91.10.2 Relatório de defeitos

- (1) Operadores de aeronave devem comunicar por escrito ao Director-Geral sobre qualquer falha, mal funcionamento ou defeito em qualquer produto, parte ou equipamento operado por tal titular que tenha resultado de quaisquer ocorrências especificadas no documento MOZ-CATS-OPS 91.
- (2) Um relatório referido no sub-regulação (1) deve incluir as informações especificadas no documento MOZ-CATS-OPS 91.