

DETERMINAÇÃO
SOBRE
OPERAÇÃO DAS AERONAVES
ULTRALEVES

Determinação N°
02/AAC/2024

Aprovação



Mário Margarito Gomes
Presidente do Conselho de Administração

17/07/2024

Página 1 de 18

DETERMINAÇÃO Nº 02/AAC/2024

1. ENQUADRAMENTO

A operação com aeronaves ultraleves tem como principal propósito atividades lúdicas e desportivas, não obstante poderem ser também utilizadas para atividades comerciais, como são as atividades de trabalho aéreo, exemplo passeio turístico. Tais atividades comportam um risco para o praticante, bem como para a população em geral, cuja operação requer, por parte da **autoridade aeronáutica**, o controlo prévio e a posteriori dos padrões mínimos de segurança operacional.

Assim, na ausência de um quadro normativo, impõe-se à autoridade aeronáutica emitir orientações sobre as condições em que deve decorrer a operação das aeronaves ultraleves.

2. OBJETO

A presente determinação visa estabelecer os requisitos gerais a serem observados para garantir a operação das aeronaves ultraleves em circunstâncias seguras.

3. DEFINIÇÕES

- 3.1.«**Aeródromo**» área definida em terra ou água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento) destinada a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves à superfície;
- 3.2.«**Autorização de operador de ultraleve**» autorização concedida pela AAC a um praticante de ultraleve que pretenda realizar, esporádica e pontualmente, alguma ou algumas das modalidades permitidas de trabalho aéreo;
- 3.3.«**Espaço aéreo controlado**», espaço aéreo de dimensões definidas no qual é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, de acordo com a classificação do referido espaço aéreo, abrangendo as classes de espaços ATS A, B, C, D e E;
- 3.4.«**Motoplanador**» planador equipado com motor auxiliar, podendo operar com ou sem o motor em funcionamento;
- 3.5.«**Multieixos**» avião ultraleve cujo comando primário de voo é efetuado por atuação de superfícies aerodinâmicas atuando diretamente em dois ou três eixos da aeronave;
- 3.6.«**Multieixos básico**» avião ultraleve multieixos, cuja operação não exige que o piloto tenha averbada uma qualificação de tipo e que não se enquadre na definição de multieixos avançado;

- 3.7. «Multieixos avançado»** avião ultraleve de três eixos que não seja motoplanador e que satisfaça pelo menos uma das seguintes condições:
- a) Utilize 75 % da potência e com o peso máximo autorizado à decolagem, atinja a 5000 pés de altitude (atmosfera padrão) uma velocidade de cruzeiro superior a 80 nós (148 km/h) (velocidade ar verdadeira); ou,
 - b) Esteja equipado com algum dos seguintes dispositivos:
 - Spoilers ou outros freios aerodinâmicos; ou
 - Trem de aterragem retráctil; ou
 - Hélice de passo variável ajustável em voo.
- 3.8. «Planador»** aeronave sem motor, mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo;
- 3.9. «Paramotor»** aeronave com motor, mais pesada que o ar, com uma asa flexível (inflável ou inflada);
- 3.10. «Pendular»** avião ultraleve em que o controlo primário de voo é efetuado por deslocação do centro de gravidade;
- 3.11. «Pista de ultraleves»** área definida destinada à decolagem e aterragem de aeronaves ultraleves;
- 3.12. «Praticante de ultraleve»** a pessoa singular que utiliza aeronaves ultraleves para fins exclusivamente lúdicos e desportivos.
- 3.13. «Ultraleves»** todas as aeronaves motorizadas de asa fixa, flexível (inflável ou inflada), rígida ou semi-rígida, com as seguintes características:
- a) Com o máximo de dois lugares;
 - b) Velocidade mínima em voo nivelado (VSO) não superior a 65 km/h (35 nós) VAC (velocidade de ar calibrada);
 - c) Massa máxima à decolagem (Mdm), excluindo o peso de pára-quedas balístico, de 300 kg para aviões terrestres monolugar, 450 kg para aviões terrestres bilugar, 330 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios monolugares, 495 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios bilugar, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões ora como aviões terrestres, não excedam o limite correspondente de Mdm;
- 3.14. «Voo diurno»** voo conduzido entre o nascer e o por-do-sol, conforme a tabela publicada no AIP;
- 3.15. «Voo local»** o voo com início e fim no mesmo aeródromo ou pista de ultraleves, sem escalas intermédias e, que desenvolva a sua operação num raio máximo de 15 km relativamente à pista de decolagem e num limite de altura de 2500 m, mantendo-se o contacto visual com esta;
- 3.16. «Voo VFR»** voo conduzido de acordo com as regras de voo visual;
- 3.17. «Zona de tráfego de aeródromo»** espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido em torno de um aeródromo, para proteção do tráfego do aeródromo;

4. OPERAÇÃO DAS AERONAVES ULTRALEVES

4.1. Atividades e Modalidades

A operação das aeronaves ultraleves objeto da presente Determinação, consubstancia em atividades de lazer, passeio turístico ou outra atividade autorizada pela Autoridade de Aviação Civil.

4.2. Autorização

4.2.1 A operação das aeronaves ultraleves requer uma autorização a ser emitida pela autoridade aeronáutica, mediante o cumprimento dos requisitos descritos no ponto **4.3.**, salvaguardando as condições de operação e as restrições previstas nos pontos **4.4.** e **4.5.**, respetivamente.

4.2.2 A autorização para a operação das aeronaves ultraleves tem a seguinte validade:

- a) Um ano, para os nacionais e residentes, que cumpram os requisitos previstos no ponto **4.3.**, renovável mediante a demonstração da manutenção dos requisitos supramencionados;
- b) Igual ao período de duração da estadia no país, para estrangeiros, não residentes, com visto válido de entrada e permanência no país, até um período máximo de 6 meses e, que cumpram os requisitos previstos no ponto **4.3.**, podendo a autoridade aeronáutica prorrogar o prazo, desde que se demonstre a necessidade para tal e o pedido for devidamente fundamentado.

4.3. Requisitos para a emissão da autorização

Para efeitos do disposto acima, todos os interessados na prática da atividade devem requerer a devida autorização, com a antecedência mínima de 10 dias úteis da data prevista para o início das operações, apresentando os motivos e fundamentos do requerimento de autorização, mediante o preenchimento de um formulário, conforme modelo constante do **ANEXO I**, à presente Determinação, que dela faz parte integrante, juntando os seguintes documentos:

- a) Identificação e contactos da pessoa responsável pela operação da aeronave;
- b) Cópia do Certificado de Aeronavegabilidade ou equivalente;
- c) Cópia do certificado de matrícula ou equivalente;
- d) Cópia da Licença de Pilotagem do piloto responsável pela operação e de demais pilotos que pretendem operar a aeronave;
- e) Identificação do local, pista ou aeródromo a partir do qual decorre a operação.
- f) Certificado de aptidão médica válido ou exame de avaliação médico-desportiva com decisão médica favorável, ou seja, que não apresenta contra-indicações para a prática da modalidade, válido;
- g) Cópia da apólice do seguro de responsabilidade civil contratado pelo requerente, cobrindo o valor de casco, o acompanhante e terceiros à superfície, com validade em Cabo Verde;

- h) Declaração de autenticidade dos documentos submetidos pelo requerente, conforme modelo constante do **ANEXO II**, à presente Determinação, que dela faz parte integrante;

4.4. Condições de operação

- 4.4.1. A operação das aeronaves ultraleves deve observar as normas de segurança definidas na autorização, a qual pode incluir fatores meteorológicos específicos do local, os casos que criem situação de risco para o próprio piloto ou terceiros e limites de segurança específicos para determinados sítios de voo.
- 4.4.2. O piloto responsável pela operação deve informar o acompanhante dos riscos inerentes à atividade de ultraleves e quando aplicável, e solicitar o termo de responsabilidade ao acompanhante, conforme modelo constante do **ANEXO III**, à presente Determinação, que dela faz parte integrante.
- 4.4.3. Os ultraleves só podem ser operados desde que possuam o respetivo certificado de aeronavegabilidade ou equivalente, bem como o certificado de seguro válidos.
- 4.4.4. O tipo de voo permitido é apenas segundo as regras de voo visual diurno, em condições meteorológicas visuais.
- 4.4.5. As aeronaves ultraleves não podem operar sem prévia autorização ATS, e devem obter autorização da AAC se pretenderem operar em zonas de tráfego de aeródromo ou em zonas restritas ou reservadas, ficando, neste caso, obrigadas à integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a esses espaços.
- 4.4.6. As operações de decolagem e aterragem dos ultraleves são efetuadas apenas em pistas aprovadas pela AAC.
- 4.4.7. A circulação de ultraleves nos espaços aéreos, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação previstas nos n.ºs 4.4.3., 4.4.4. e 4.4.5, está sujeita às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas pelos Serviços de Tráfego Aéreo.
- 4.4.8. Um piloto de ultraleve só pode operar transportando outro ocupante após ter efetuado, no mínimo, trinta horas de voo.
- 4.4.9. O piloto comandante é responsável pela operação da aeronave de acordo com as regras do ar, esteja ou não a manipular os comandos, só podendo deixar de observar aquelas regras em circunstâncias em que tal desvio seja absolutamente essencial ao interesse da segurança aeronáutica.

Nota: a responsabilidade pela operação abrange todos os aspetos inerentes tais como segurança do voo, do ocupante, preparação do voo, incluindo averiguação das condições meteorológicas, combustível apropriado e em quantidade suficiente, peso e balanceamento da aeronave, condições de aeronavegabilidade da aeronave, entre outros.

4.4.10. As Listas de Verificação (Checklists) emitidas pelo fabricante da aeronave são de uso obrigatório nas circunstâncias previstas pelo fabricante.

4.5. Restrições

4.5.1. Exceto para manobras de descolagem ou aterragem, ou em casos autorizados pela AAC, uma aeronave ultraleve não poderá operar:

- a) Sobre cidades, vilas, aldeias, povoações ou aglomerados de pessoas ao ar livre, a não ser a uma altura tal que lhe permita, em caso de emergência, fazer uma aterragem sem pôr em risco pessoas ou bens à superfície, a qual não deverá ser inferior a 300 metros (1.000 pés) acima do obstáculo mais alto num raio de 600 metros em torno da aeronave; ou,
- b) Nos restantes lugares, a uma altura acima do solo ou da água inferior a:
 - i. 50 metros (150 pés), para as aeronaves ultraleves do grupo 1;
 - ii. 150 metros (500 pés), para as aeronaves ultraleves dos grupos 2 e 3.

Nota: referir ao ANEXO IV sobre a classificação das aeronaves ultraleves.

4.5.2. Exceto se expressamente previstas no Manual de operação, não são autorizadas manobras acrobáticas por aeronaves ultraleves.

4.5.3. Nenhuma aeronave ultraleve pode ser operada a uma distância de qualquer outra aeronave de modo a constituir risco de colisão.

4.5.4. Os voos de formação não são permitidos, exceto se forem pré-acordados pelos pilotos comandantes das aeronaves envolvidas e desde que verificado o disposto no número anterior.

4.5.5. Ao integrar-se dentro de um circuito de tráfego onde voem outras aeronaves, deverá a que entre, utilizar o sentido de volta que esteja a ser utilizado pelas restantes, sem interferir nas suas trajetórias.

4.6. Equipamentos mínimos de segurança

4.6.1. Com o objetivo de garantir a segurança de voo, as aeronaves paramotor ou os seus pilotos devem possuir obrigatoriamente os seguintes equipamentos:

- a) Equipamento de navegação:
 - i. Altímetro barométrico, calibrado em hPa ou mb.
- b) Equipamento de segurança:
 - i. Paraquedas de reserva;
 - ii. Bolsa de primeiros socorros;
 - iii. Capacete de segurança, com micro auriculares integrados;

- iv. Calçado adequado, com proteção de suporte tibiotársica.
- c) Equipamento de comunicações:
 - i. Equipamento VHF.

4.6.2. Com o objetivo de garantir a segurança de voo, as restantes classes de aeronaves ultraleves possuem obrigatoriamente os seguintes equipamentos:

- a) Equipamentos de navegação:
 - i. Bússola magnética;
 - ii. Altímetro com escala graduada em pés e acerto altimétrico em hectopascal (hPa).
- b) Equipamentos de controlo:
 - i. Velocímetro;
 - ii. Indicador de coordenação em volta;
 - iii. Conta-rotações;
 - iv. Indicadores de temperatura e pressão de óleo do motor, quando aplicável.
- c) Equipamentos de segurança:
 - i. Cintos de segurança tipo arnês com 3 ou 4 pontos de fixação e um único ponto de abertura;
 - ii. Bolsa de primeiros socorros;
 - iii. Extintor tipo ABC de, pelo menos, 2Kg.
- d) Equipamento de comunicações:
 - i. Rádio VHF, banda aeronáutica, com espaçamento 25Khz, no intervalo (118,00-136,975) Mhz;
 - ii. Transponder com Modo C, se operação a partir de um aeroporto controlado.

5. PISTAS PARA ULTRALEVES

5.1. Pedido de Aprovação

5.1.1. O pedido de aprovação das pistas para operações de descolagem e aterragem de aeronaves ultraleves, deverá ser requerido à AAC, acompanhado dos seguintes elementos:

- a) Comprovativo da titularidade do terreno ou autorização do proprietário;
- b) Autorização da Câmara Municipal para a instalação da pista;
- c) Identificação do responsável pela segurança operacional e manutenção da infraestrutura, com indicação da morada e contacto telefónico, email, ou outros contactos pertinentes;
- d) Breve memória descritiva, da qual conste, nomeadamente, dimensões da faixa, orientação das pistas, coordenadas geográficas (WGS 84) do ponto de referência, tipo de superfície, ajudas visuais, edifícios e instalações de apoio e meios de salvamento e combate a incêndios;
- e) Planta de localização à escala 1:50 000;

- f) Planta geral, com a identificação das pistas, instalações, acessos, localização da manga de vento, ponto de referência e sinalização diurna (escala não superior a 1: 2 000);
- g) Plantas correspondentes às superfícies de aproximação/descolagem (planta e perfil), com a indicação de eventuais obstáculos (Esc.1:10 000);
- h) Procedimentos a observar na ocorrência de incidente ou acidente com aeronaves;
- i) Cópias de protocolos estabelecidos com terceiros (Corporações de Bombeiros, Unidades de Saúde, etc.), no caso de existirem.

- 5.1.2. Para as zonas de voo das aeronaves do grupo 1, não são aplicáveis as alíneas d), f) e g) do número anterior.
- 5.1.3. A aprovação de utilização das pistas que satisfaçam os requisitos da presente determinação, é precedida de uma visita de inspeção a realizar pela AAC.
- 5.1.4. Consideram-se autorizados para a operação de ultraleves, os aeródromos certificados ou aprovados existentes, desde que as entidades responsáveis pelos mesmos expressamente o declarem.

5.2. Localização

- 5.2.1. As pistas de ultraleves, devem ser implantados numa área com 200 metros de largura e estendendo-se por 300 metros para além de cada extremidade da faixa, livre de aglomerados urbanos, unidades de saúde, de ensino, de culto, de desporto, instalações pirotécnicas ou pecuárias, e locais suscetíveis de aglomeração de pessoas e inexistência de estradas a uma distância de 95 m das soleiras, medidos no prolongamento do eixo da pista.

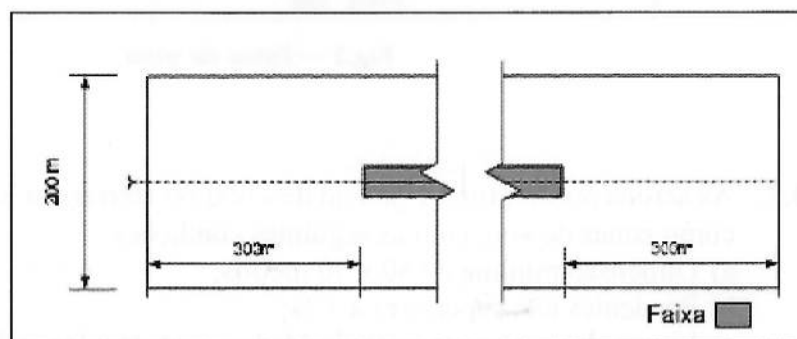


Fig. 1 - Afastamento

5.3. Características físicas

- 5.3.1. O comprimento da pista, sendo função da performance da aeronave à qual se destina, não deverá ser inferior a 200 m ou a duas vezes a distância necessária para realizar uma descolagem com vento nulo, em pista em

patamar e ao nível do mar e nas condições de atmosfera padrão, conforme o que for maior.

- 5.3.2. A largura da pista deve ser, no mínimo, igual a duas vezes e meia a largura do trem de aterragem da aeronave a que se destina, ou 10 m, conforme o que for maior, devendo as cabeceiras da pista ter a largura suficiente para permitir autonomamente, às aeronaves que aí operem, efetuar uma volta de 180°.
- 5.3.3. O perfil longitudinal do eixo das pistas deverá ter uma inclinação máxima de 3%; raio mínimo da curva de concordância entre traneis de 7500 m; distancia de visibilidade: quaisquer dois pontos situados 1,0 m acima da pista, deverão ser visíveis entre si.
- 5.3.4. O perfil transversal não deverá apresentar inclinações superiores a 2,5 %.
- 5.3.5. A pista deve possuir uma capacidade de suporte adequada às aeronaves a que destina, devendo o piso apresentar-se limpo, desempenado, isento de irregularidades e de material solto, e permitir uma boa drenagem das águas pluviais.
- 5.3.6. Uma pista para ultraleves deve estar incluída numa faixa de terreno regularizada e apresentar uma capacidade de suporte adequada e livres de quaisquer objetos. A faixa deve ter uma largura mínima de 30 m (15 m para cada lado do eixo da pista), estendendo-se por 15 m para além de cada extremidade da pista. A faixa não deverá ter declives longitudinal superiores a 3% e os declives transversais não deverão exceder 5%.

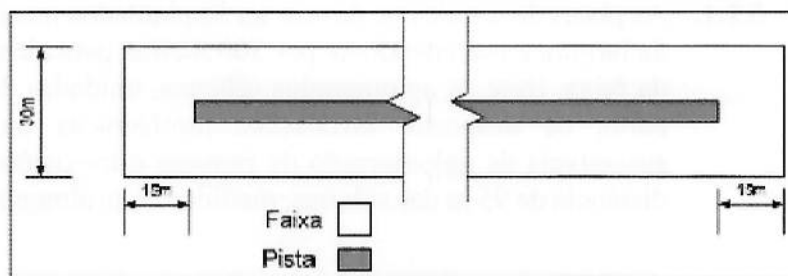


Fig.2 — Faixa de pista

- 5.3.7. As aeronaves do grupo 1 podem descolar ou aterrar em locais, designados como zonas de voo, com as seguintes condições:
 - a) Dimensão mínima de 50 x 50 metros;
 - b) Pendentes não superiores a 3 %;
 - c) Livres de quaisquer irregularidades e obstáculos, tais como árvores, taludes, construções, valas, cabos e outros que possam comprometer a segurança do aluno ou piloto, à descolagem ou aterragem.

5.4. Áreas e superfícies de desobstrução

5.4.1. As áreas e superfícies de proteção do espaço aéreo envolvente à pista, bem como a salvaguarda da segurança de pessoas e bens à superfície, devem encontrar livres de obstáculos nas:

- a) Áreas de aproximação e descolagem deve ter:
- i. Um bordo interior de 30 m de comprimento, perpendicular ao eixo da pista, situado a uma distância de 15 m medida horizontalmente a partir da soleira no sentido oposto ao desenvolvimento linear da pista;
 - ii. Dois lados que divergem 10 % a partir dos extremos do bordo interior;
 - iii. Um bordo exterior com 150 m paralelo ao bordo interior e dele distante 600 m.
- b) Superfícies de aproximação e de descolagem — são planos com uma inclinação máxima de 5 % (1/20) a partir da horizontal e medida para o exterior em sentido ascendente;

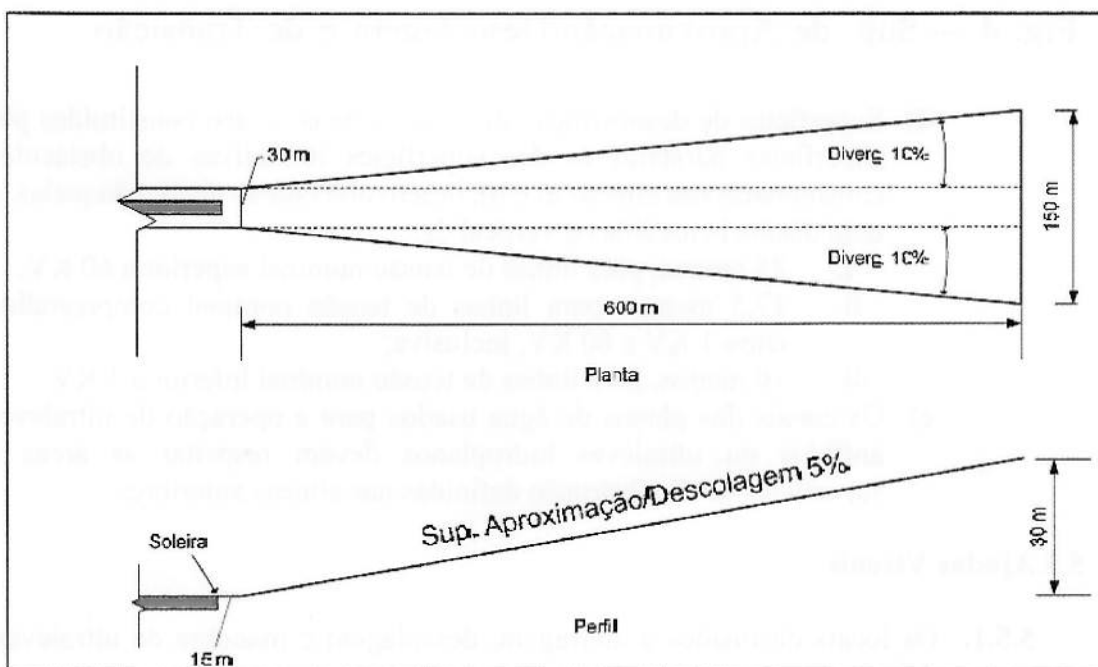


Fig. 3 — Áreas e Superfícies de Aproximação e de Descolagem

- c) Superfície de Transição — Conjunto de superfícies planas que se estendem, a partir dos bordos da faixa paralela ao eixo da pista e das superfícies de aproximação e de descolagem, com a inclinação ascendente e para o exterior de 50 % (1/2), até à altura de 30 m;

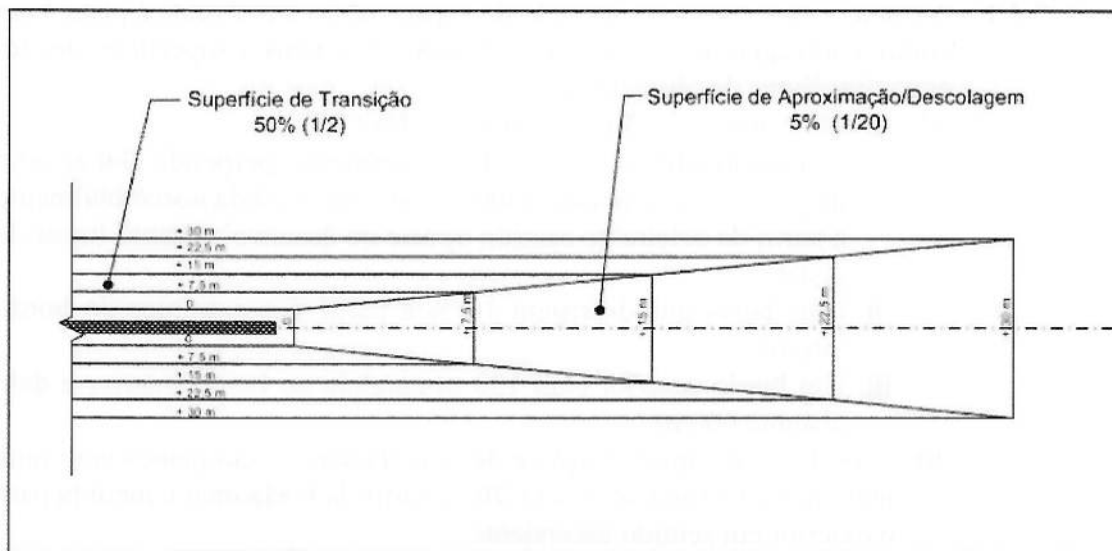


Fig. 4 — Sup. de Aproximação/Descolagem e de Transição

- d) Superfícies de desobstrução de linhas aéreas — são constituídas por superfícies paralelas às das superfícies limitativas de obstáculos consideradas nas alíneas a) e b), desenvolvendo-se abaixo daquelas, a uma distância medida na vertical de:
- i. 25 metros, para linhas de tensão nominal superior a 60 KV;
 - ii. 17,5 metros, para linhas de tensão nominal compreendida entre 1 KV e 60 KV, inclusive;
 - iii. 10 metros, para linhas de tensão nominal inferior a 1 KV.
- e) Os canais dos planos de água usados para a operação de ultraleves anfíbios ou ultraleves hidroplanos devem respeitar as áreas e superfícies de desobstrução definidas nas alíneas anteriores.

5.5.Ajudas Visuais

5.5.1. Os locais destinados à aterragem, descollagem e manobra de ultraleves, devem possuir as seguintes ajudas visuais:

- a) Deverá estar equipada com pelo menos, um dispositivo indicador da direção do vento devendo o seu posicionamento ser de modo que seja visível a partir das aeronaves, tanto em voo como na pista.
- b) Deverá possuir marcas de soleira, constituídas por uma barra de cor branca, com a largura mínima de 0,8 m.

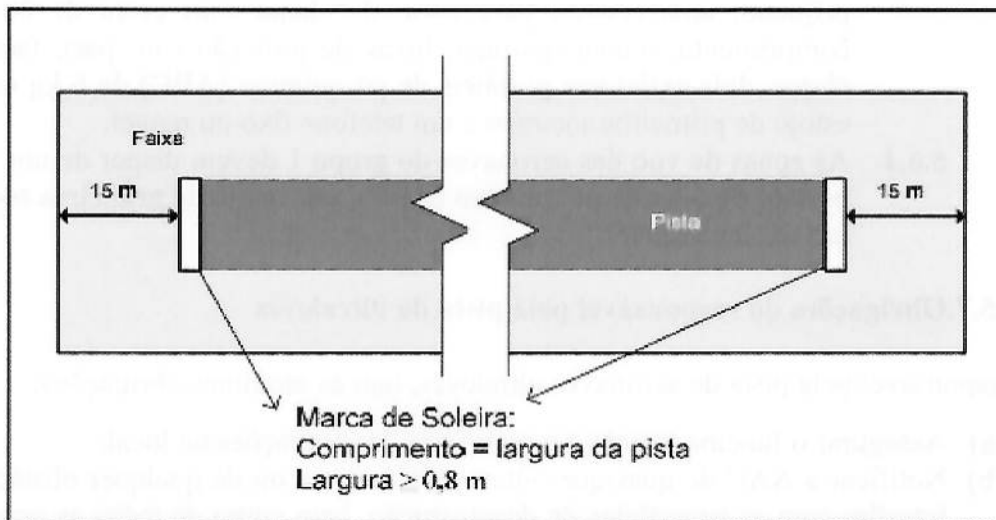


Fig.5 Marcas de Soleira

- c) Deverão ser sinalizados com uma linha contínua de cor branca com um mínimo de 0,15 m de largura, sempre que a faixa apresente características diferentes da pista, nomeadamente em termos de resistência, os limites laterais da pista, desde que não evidentes.
- d) Existência de dispositivos de sinalização que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que a pista não estiver em condições operacionais.

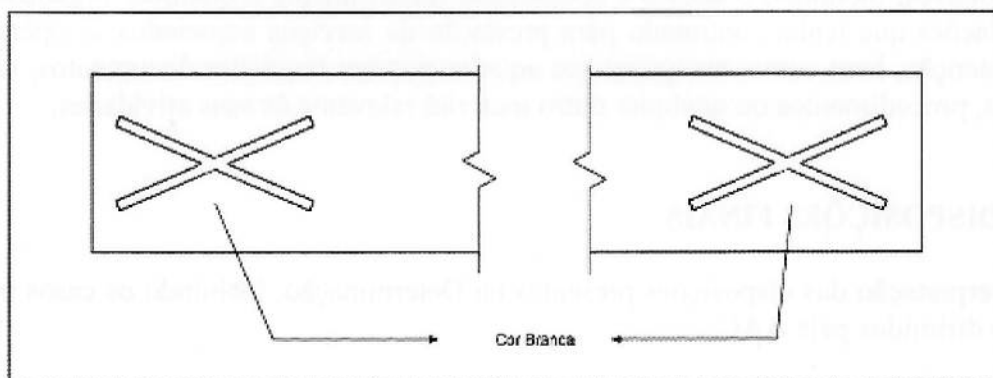


Fig. 6 — Sinalização de Pista fechada

5.5.2. Às zonas de voo das aeronaves do Grupo 1, não é aplicável o disposto na alínea b) do parágrafo 5.5.1.

5.6.Meios de socorro e combate a incêndios

5.6.1. As pistas para aeronaves ultraleves devem dispor de meios de socorro e de combate a incêndios, constituídos por um machado de salvamento

pequeno, uma tesoura para corte de chapa com cerca de 20 cm de comprimento, manta ignífuga, luvas de proteção (um par), faca cortacintos, dois extintores portáteis de pó químico (ABC) de 6 kg cada, um estojo de primeiros socorros e um telefone fixo ou móvel.

- 5.6.2.** As zonas de voo das aeronaves do grupo 1 devem dispor de um extintor portátil de 6 kg de pó químico (ABC), um estojo de primeiros socorros e um telefone móvel.

5.7. Obrigações do responsável pela pista de ultraleves

O responsável pela pista de aeronaves ultraleves, tem as seguintes obrigações:

- a)** Assegurar o funcionamento e a segurança das operações no local;
- b)** Notificar a AAC de quaisquer alterações da pista ou de qualquer obstáculo que interfira com as superfícies de desobstrução, bem como de todas as ocorrências que afetem ou sejam suscetíveis de afetar a segurança operacional;
- c)** Garantir a acessibilidade dos meios de socorro à pista e vias de acesso;
- d)** Assegurar a colocação de dispositivos de sinalização que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que a pista não estiver em condições operacionais.

6. ACESSO PARA INSPEÇÃO

O praticante ou operador de aeronaves ultraleves deve facultar a qualquer pessoa ou entidade qualificada devidamente credenciada pela autoridade aeronáutica, o acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, às instalações e aeronaves, incluindo o acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para prestação de serviços associados às operações e manutenção, bem como, assegurar que aquelas possam requisitar documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades.

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

A interpretação das disposições presentes na Determinação, incluindo os casos omissos serão dirimidos pela AAC.

8. ENTRADA EM VIGOR E VIGÊNCIA

A presente determinação entra em vigor imediatamente e mantém-se até a aprovação do regulamento sobre a operação de aeronaves ultraleves.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 17 de julho de 2024. - Mário Margarito Gomes

ANEXO I

FORMULÁRIO DE PEDIDO DE OPERAÇÃO DE AERONAVES ULTRALEVES REQUEST FORM FOR ULTRALIGHT AIRCRAFT OPERATION

DADOS GERAIS

GENERAL DATA

Nome: <i>Name:</i>	Sexo: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> <i>Sex:</i>
Endereço: <i>Address:</i>	
Telefone: <i>Phone:</i>	Telemóvel: <i>Cell Phone:</i>
Fax:	E-mail:

Cidadão Nacional: <input type="checkbox"/> Estrangeiro: <input type="checkbox"/> / Residente: <input type="checkbox"/> Não Residente: <input type="checkbox"/> <i>National Citizen: Foreigner: / Resident: Non Residente:</i>	
Identificação: Passaporte <input type="checkbox"/> Cartão de Identidade <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Identity: Passport Identity Card Other</i>	
Identificação n.º: _____ Data de Validade: ___/___/20___ <i>Identity n.º Expire Date:</i>	
Tipo de Equipamento: <i>Equipment Type</i>	
Motivo do Voo: <i>Flight Purpose:</i>	
Data do Voo / Flight Date: De ___/___/20___ A ___/___/20___ <i>From to</i>	Ilha e Local: <i>Island and Place:</i>

REQUISITOS PARA EMISSÃO DA AUTORIZAÇÃO (Marque X)

REQUIREMENTS FOR ISSUING AUTHORIZATION

(Select X as appropriate)

a) Licença do piloto responsável <i>Pilot licence</i>	<input type="checkbox"/>	b) Certificado de aptidão médica válido ou exame de avaliação médico-desportiva <i>Valid medical certificate</i>	<input type="checkbox"/>
c) Certificado de origem equipamento <i>Equipment certificate of origin</i>	<input type="checkbox"/>	d) Identificação do local, pista ou aeródromo <i>Identification of the place, runway or aerodrome</i>	<input type="checkbox"/>
e) Cópia do certificado de matrícula ou equivalente; copy of registry certificate or other equivalent document	<input type="checkbox"/>	g) Certificado de aeronavegabilidade ou equivalente <i>Aircraft airworthiness certificate or equivalent</i>	<input type="checkbox"/>
h) Declaração de autenticidade dos documentos submetidos pelo requerente <i>Declaration of authenticity of the documents submitted by the applicant</i>	<input type="checkbox"/>	i) Cópia da licença de instrutor <i>License of instructor</i>	<input type="checkbox"/>
j) Cópia da apólice do seguro de responsabilidade civil, cobrindo o passageiro <i>Civil liability insurance, covering the passenger</i>	<input type="checkbox"/>	k) Apólice do seguro de responsabilidade civil do requerente <i>Applicant's civil liability insurance</i>	<input type="checkbox"/>
l) Cópia da apólice do seguro de responsabilidade civil, cobrindo o aluno <i>Civil liability insurance, covering the student.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Nota: elementos adicionais podem ser solicitados (*Note: Additional elements may be required*)

Data / Assinatura do Piloto ou Representante <i>Date Pilot or Representative Signature</i>
--

ANEXO II

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, (nome completo), (nacionalidade), (estado civil), (profissão), portador do documento de identificação n.º _____, residente e domiciliado _____, DECLARO, para fins de direito, sob as penas da lei, que os documentos que apresento para (finalidade), relacionados abaixo, são verdadeiros e autênticos (fieis à verdade e condizentes com a realidade dos fatos à época).

Documentos apresentados:

Data: ___/___/___

Assinatura

ANEXO III

**TERMO DE RESPONSABILIDADE
DO ACOMPANHANTE**

Nome:

BI/Pass: _____

Data de emissão: _____

Para os devidos efeitos legais declaro que fui aconselhado e orientado sobre os riscos inerentes a esta atividade.

Data: _____

Assinatura _____
(assinatura da pessoa que exerce a
autoridade parental/tutor legal, se
aplicável)

ANEXO IV

Classes de aeronaves ultraleves

São definidas as seguintes classes de aeronaves ultraleves:

- a) Paramotor com descolagem e aterragem a pé;
- b) Paramotor com trem de aterragem
- c) Pendular;
- d) Multieixos básico;
- e) Multieixos avançado;
- f) Motoplanador;
- g) Autogiro.

Grupos de classes de aeronaves ultraleves

As classes referidas anteriormente agrupam-se da seguinte forma:

- a) Grupo 1: abrange as classes paramotor com descolagem e aterragem a pé e paramotor com trem de aterragem;
- b) Grupo 2: abrange as classes pendular e multieixos básico;
- c) Grupo 3: abrange as classes multieixos avançado, motoplanador e autogiro.