

**Regulamento de Aviação Civil****CV-CAR 5****Aeronavegabilidade****de 6 de Agosto de 2015**

Para garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas no anexo 8 e 16 à Convenção, a autoridade aeronáutica, enquanto entidade responsável pela supervisão da aviação civil, aprovou o CV-CAR 5, visando estabelecer os requisitos comuns essenciais à manutenção de um nível de segurança da aviação civil e de protecção ambiental elevado e uniforme.

Deste modo, este CV-CAR define um conjunto de requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns para a certificação de aeronavegabilidade e ambiental de aeronaves ou outros produtos aeronáuticos.

Importa ressaltar que o CV-CAR 5 prescreve os requisitos técnicos a que as entidades e o pessoal envolvidos na manutenção dos produtos, peças e equipamentos devem obedecer, por forma a demonstrarem possuir as capacidades e os meios para cumprir as obrigações e exercer as prerrogativas que lhes estão associadas.

Contudo, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aprovou a emenda 104 ao anexo 8, emenda 10 do volume I ao anexo 16 e emenda 7 do volume II ao anexo 16 com vista a aprimorar os procedimentos gerais e as características mínimas de aeronavegabilidade para aeronaves objecto de certificação e requisitos da protecção do meio ambiente contra os efeitos do ruído das aeronaves.

Deste modo, a nova edição deste CV-CAR pretende acompanhar as últimas emendas ao anexo 8 e 16 à Convenção por forma a conformar-se com as novas exigências internacionais prescrevendo um aceitável nível de segurança operacional.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173.º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

**5.A DISPOSIÇÕES GERAIS****5.A.100 REGRAS BÁSICAS****5.A.105 Objecto**

Este CV-CAR determina os seguintes requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns para a certificação de aeronavegabilidade e ambiental de aeronaves ou outros produtos aeronáuticos:

- (1) A aceitação de certificados de tipo e aceitação de certificados suplementares de tipo;
- (2) A emissão e renovação de um certificado de aeronavegabilidade;
- (3) A emissão de um certificado de ruído;
- (4) A aeronavegabilidade contínua de aeronaves e outros produtos aeronáuticos;
- (5) Os requisitos de manutenção de aeronaves; e
- (6) Os registos e anotações de manutenção.

**5.A.110 Aplicabilidade**

Este CV-CAR aplica-se a todas as pessoas que operam ou efectuam a manutenção de:

- (1) Aeronaves registadas em Cabo Verde, independentemente de onde são operadas;
- (2) Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por uma pessoa titular de uma licença emitida por Cabo Verde, caso em que a manutenção de tais aeronaves deve ser efectuada de acordo com as normas do Estado de Registo, independentemente de onde a manutenção é efectuada;
- (3) Aeronaves de outros Estados Contratantes que operem em Cabo Verde.

**5.A.115 Definições**

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «Aeronave LA1», qualquer das seguintes aeronaves ligeiras (*Light Aircraft*) tripuladas:
  - (i) Um avião com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 1 200 kg, ou inferior, não classificado como aeronave a motor complexa;
  - (ii) Um planador ou motoplanador com uma MTOM de 1 200 kg, ou inferior;
  - (iii) Um balão com um volume máximo de referência de gás de elevação ou de ar quente não superior a 3 400 m<sup>3</sup> para balões de ar quente, a 1 050 m<sup>3</sup> para balões a gás ou a 300 m<sup>3</sup> para balões a gás cativos;
  - (iv) Um dirigível concebido para uma ocupação máxima de 4 ocupantes e com um volume máximo de referência de gás de elevação ou de ar quente não superior a 3 400 m<sup>3</sup> para dirigíveis de ar quente ou a 1 000 m<sup>3</sup> para dirigíveis a gás;
- (2) «Aeronave LSA», uma aeronave desportiva ligeira (*Light Sport Aeroplane*) que apresenta todas as características a seguir enunciadas:
  - (i) Uma massa máxima à descolagem (MTOM) inferior a 600 kg;
  - (ii) Uma velocidade máxima de perda na configuração de aterragem (VS0) inferior a 45 nós de velocidade-ar calibrada à massa máxima à descolagem certificada da aeronave e no centro de gravidade mais crítico;
  - (iii) Uma capacidade máxima de lugares sentados para duas pessoas, incluindo o piloto;
  - (iv) Um motor único, sem ser de turbina, equipado com um hélice;
  - (v) Uma cabina não pressurizada;
- (3) «Aeronavegabilidade contínua», conjunto de procedimentos que permitem assegurar que uma aeronave, motor, hélice ou outros componentes de aeronaves cumprem os requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade e permanecem em condições de operar de modo seguro durante toda a sua vida útil;
- (4) «Aeronavegabilidade», estado da aeronave, motor, hélice ou outros componentes de aeronaves quando em conformidade com o desenho aprovado e em condição de uma operação segura;
- (5) «Aprovação», acto através do qual a autoridade aeronáutica analisa o método, procedimento ou política em questão e assegura a sua conformidade com os regulamentos, emitindo a sua anuência formal, atribuindo-lhe eficácia;
- (6) «Certificado de aeronavegabilidade», um certificado emitido pelo Estado de Registo quando a aeronave tenha sido considerada apta e segura para o voo e em conformidade com o desenho de tipo aprovado pelo Estado do Desenho e mantidos de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade contínua do Estado de Registo;

- (7) «**Certificado de tipo**», documento expedido por um Estado Contratante para definir o desenho de um tipo de aeronave e certificar que o referido desenho satisfaz os requisitos pertinentes de aeronavegabilidade do Estado;
- (8) «**Código de aeronavegabilidade**», padrões emitidos pelo Estado de Desenho relativamente à concepção, materiais, equipamento de construção, desempenho e manutenção das aeronaves ou outros produtos aeronáuticos;
- (9) «**Componente de aeronave**», qualquer motor, hélice, peça ou equipamento;
- (10) «**Certificação de aptidão para retorno ao serviço**», um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção ao qual diz respeito foi efectuado de uma forma satisfatória, tanto de acordo com os dados aprovados, como com os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção;
- (11) «**Dados de aeronavegabilidade**», qualquer informação necessária para assegurar que uma aeronave ou outros produtos aeronáuticos possam ser mantidos num estado tal que a aeronavegabilidade da aeronave, ou a capacidade de uso do equipamento operacional e de emergência, conforme apropriado, esteja assegurada;
- (20) «**Inspeção**», o exame de uma aeronave ou de outro produto aeronáutico para estabelecer a conformidade com uma norma aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (21) «**Inspeção pré-vo**», inspeção realizada antes do voo para assegurar que a aeronave se encontra pronta para o voo pretendido;
- (22) «**Manutenção**», execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma combinação das seguintes tarefas:
- (i) Revisão geral;
  - (ii) Inspeção;
  - (iii) Substituição de peças;
  - (iv) Rectificação de defeitos; e
  - (v) Incorporação de uma modificação ou reparação;
- (23) «**Manutenção preventiva**», operações simples ou menores de conservação e a substituição de pequenas peças normalizadas que não requerem operações complexas de montagem, conforme descrita na NI: 5.A.115 (22);
- (24) «**Modificação**», a modificação de uma aeronave ou de outro produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado;

Nota: Os documentos que contém dados de aeronavegabilidade estão descritos na NI: 6.E.145 do CV-CAR 6.

- (12) «**Directiva de aeronavegabilidade**», dados de aeronavegabilidade contínua que se aplica a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e dispositivos, sendo obrigatória se emitida pelo Estado de Desenho ou pelo Estado de Registo;
- (13) «**Dispositivo**», qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, constituinte ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que seja usado ou destinado a ser usado na operação ou controlo de uma aeronave em voo, esteja instalado ou ligado à aeronave, e não faça parte de uma estrutura da aeronave, instalação de potência ou hélice;
- (14) «**Estados Contratantes**», todos os Estados que sejam signatários da Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944;
- (15) «**Estado de Desenho**», o Estado Contratante que tenha jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho do tipo;
- (16) «**Estado de Fabrico**», o Estado Contratante que tenha jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;
- (17) «**Estado de Registo**», o Estado Contratante no qual uma aeronave se encontra registada;
- (18) «**Grande modificação**», uma modificação tal como descrita na NI: 5.A.115 (17) que não figura na lista das especificações da aeronave, do motor ou das hélices da aeronave:

- (i) Que pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, o desempenho, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros factores que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou
- (ii) Que não se pode efectuar mediante operações elementares;

- (19) «**Grande reparação**», uma reparação, tal como descrita na NI: 5.A.115 (18), que:
- (i) Realizada indevidamente, pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, o desempenho, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros aspectos que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou
  - (ii) Não se realiza de conformidade com as práticas aceites, ou não pode realizar-se mediante operações elementares;

Nota: Pode ocorrer uma modificação menor, e neste caso entende-se como qualquer modificação que não seja classificada como maior.

- (25) «**Peça de vida limitada**», qualquer peça para a qual um limite de substituição obrigatória seja especificado no desenho do tipo, nos dados de aeronavegabilidade contínua ou no manual de manutenção;
- (26) «**Produto aeronáutico**», qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, sub-conjunto, ou outro componente, dispositivo, material, parte a ser instalada nela;
- (27) «**Reconstrução**», restauração de uma aeronave ou de outro produto aeronáutico utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica quando se tenha desmontado, limpo, inspeccionado segundo permitido, reparado conforme necessário, montado de novo e ensaiado com as mesmas tolerâncias e limites que um produto novo, mediante o uso de peças novas ou usadas que respeitem as tolerâncias e limites de peças novas;

Nota: A reconstrução só pode ser feita pelo fabricante da aeronave.

- (28) «**Reparação**», restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente, quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso;
- (29) «**Requisitos de aeronavegabilidade apropriados**», os códigos de aeronavegabilidade abrangentes e detalhados, estabelecidos, adoptados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em causa;
- (30) «**Revisão geral (overhaul)**», restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico mediante a utilização de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica, incluindo os trabalhos de desmontagem, limpeza e inspeção permitidos, as reparações necessárias e uma nova montagem, e ensaiados de conformidade com normas vigentes e dados técnicos, ou com normas actuais e dados técnicos aceitáveis para a autoridade aeronáutica, que tenham sido estabelecidos e documentados pelo Estado de Desenho, o titular do certificado de tipo, o certificado suplementar de tipo ou uma aprovação de materiais, partes, processos ou dispositivos de conformidade com uma TSO;
- (31) «**Validação de um certificado de aeronavegabilidade**», acção levada a cabo pelo Estado Contratante, como alternativa à emissão do próprio certificado de aeronavegabilidade, ao aceitar um certificado de aeronavegabilidade emitido por outro Estado Contratante como o equivalente ao seu próprio certificado de aeronavegabilidade.

**5.A.120 Abreviaturas**

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) AOC – Certificado de Operador Aéreo;
- (2) MEL – Lista de Equipamento Mínimo;
- (3) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
- (4) OMA – Organização de Manutenção Aprovada;
- (5) PIC – Piloto comandante;
- (6) PMA – Aprovação do Fabricante de Partes;
- (7) STC – Certificado Suplementar de Tipo;
- (8) TCDS – Ficha de dados do certificado de tipo;
- (9) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves;
- (10) TSO – Especificação Técnica Normalizada.

**5.B CERTIFICAÇÃO****5.B.100 CERTIFICAÇÃO ORIGINAL DE AERONAVES E OUTROS PRODUTOS AERONÁUTICOS****5.B.105 Certificados de tipo**

- (a) Toda aeronave para ser elegível para registo deve fazer-se acompanhar de um certificado de tipo emitido pelo Estado de Desenho.
- (b) A autoridade aeronáutica não emite certificados de tipo, certificados de produção ou outras aprovações afins relativamente a aeronaves e outros produtos aeronáuticos por ainda não definir os regulamentos ou as disposições para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade, ou um documento de aeronavegabilidade apropriado para o produto em questão.
- (c) Os certificados de tipo de aeronave estão sujeitos a aceitação por parte da autoridade aeronáutica.
- (d) A aceitação do certificado de tipo de uma aeronave deve ser considerada como a aceitação dos certificados de tipo do motor e hélice associados.

Nota: Considera-se que o certificado de tipo inclui o projecto de tipo, as limitações operacionais, a ficha de dados do certificado de tipo para aeronavegabilidade e para emissões, a base da certificação de tipo e os requisitos de protecção ambiental com o qual o Estado de Desenho regista a conformidade e quaisquer outras condições ou limitações especificadas para o produto nas especificações de certificação e requisitos de protecção ambiental. O certificado de tipo da aeronave, adicionalmente, inclui a ficha de dados do certificado de tipo para ruído. A ficha de dados do certificado de tipo do motor inclui o registo de conformidade de emissão.

**5.B.110 Certificados de aceitação de tipo**

- (a) Um candidato que pretenda importar um primeiro tipo de aeronave para Cabo Verde deve solicitar à autoridade aeronáutica a emissão de um certificado de aceitação de tipo, num formulário e do modo que esta determinar.
- (b) A autoridade aeronáutica pode aceitar um certificado de tipo ou um documento equivalente emitido pelo Estado de Desenho a respeito de uma aeronave se:
  - (1) Reconhecer o código de aeronavegabilidade emitido pelo Estado de Desenho que serviu de base para a emissão do certificado de tipo; ou
  - (2) Realizar uma avaliação técnica, referente a concepção, materiais, equipamento de construção, desempenho e manutenção da aeronave e aferir que:
    - (i) Cumpre com os padrões exigidos do código de aeronavegabilidade previamente reconhecido;

- (ii) Está em conformidade com os requisitos prescritos neste CV-CAR ou com quaisquer outros requisitos determinados pela autoridade aeronáutica.

- (c) A autoridade aeronáutica pode recusar a emissão de um certificado de aceitação de tipo se considerar que tal emissão é contrária ao interesse público, devendo neste caso notificar por escrito o candidato das razões para a recusa.
- (d) Com a aceitação do certificado de tipo, a autoridade aeronáutica pode, antes da emissão do certificado de aeronavegabilidade, requerer ao candidato que cumpra com quaisquer requisitos que determinar.

**5.B.115 Código de aeronavegabilidade aplicável**

- (a) Até Cabo Verde desenvolver um código de aeronavegabilidade completo, os requisitos obrigatórios e padrões de concepção do Estado de Desenho aplicam-se a todas as aeronaves registadas em Cabo Verde.
- (b) A autoridade aeronáutica reconhece o código de aeronavegabilidade completo e detalhado emitido pelo Estado de Desenho, desde que:

- (1) O Estado de emissão seja um Estado Contratante da OACI;
- (2) O código de aeronavegabilidade respeite as normas e práticas recomendadas do Anexo 8 da OACI;
- (3) Uma cópia dos regulamentos que conformam o código de aeronavegabilidade, publicados na língua inglesa, seja fornecida com a candidatura ao certificado de aceitação de tipo;
- (4) Exista um método satisfatório de actualização da cópia dos regulamentos que conformam o código de aeronavegabilidade referida no parágrafo anterior, durante o tempo em que a aeronave esteja registada em Cabo Verde.
- (c) Sem prejuízo do estabelecido no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica reconhece automaticamente os códigos de aeronavegabilidade emitidos pelas seguintes autoridades aeronáuticas:
  - (1) Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos;
  - (2) Agência Europeia para a Segurança da Aviação;
  - (3) Do Ministério dos Transportes do Canadá.

**5.B.120 Suspensão ou revogação do certificado de aceitação de tipo**

A autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar um certificado de aceitação de tipo se considerar que é necessário fazê-lo no interesse da segurança operacional, designadamente, a incapacidade do titular do certificado de tipo em fornecer apoio técnico permanente para o tipo de aeronave.

**5.B.125 Aceitação de certificados suplementares de tipo**

- (a) Qualquer pessoa que modifique uma aeronave ou outro produto aeronáutico introduzindo uma grande modificação no desenho do tipo, mas não tão grande que necessite de efectuar uma nova candidatura para a obtenção do certificado de tipo, deve candidatar-se a um STC junto da autoridade do Estado de Desenho que aprovou o certificado de tipo para o produto em questão, ou junto do Estado de Registo da aeronave desde que este tenha capacidade técnica para avaliar a mudança proposta de acordo com desenho do tipo.
- (b) O candidato deve efectuar a candidatura de acordo com os procedimentos determinados por um dos Estados referidos no parágrafo (a).
- (c) Depois da emissão de um STC pelo Estado de Desenho, essa mesma pessoa deve requerer junto da autoridade aeronáutica do Estado de Registo a aceitação do STC num formulário e do modo determinado por essa autoridade.
- (d) A autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar um certificado de aceitação de suplementar de tipo se considerar que é necessário fazê-lo no interesse da segurança operacional.

**5.B.200 CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE****5.B.205 Elegibilidade**

- (a) Qualquer proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde ou representante do proprietário, pode candidatar-se a um certificado de aeronavegabilidade.
- (b) Antes de qualquer aeronave poder ser registada em Cabo Verde, deve possuir um certificado de aceitação de tipo emitido pela autoridade aeronáutica.

**5.B.210 Pedido de um certificado de aeronavegabilidade**

- (a) Uma candidatura a um certificado de aeronavegabilidade deve ser feita num formulário e de um modo determinado pela autoridade aeronáutica.
- (b) O pedido deve ser efectuado 60 (sessenta) dias antes do início da operação.

**5.B.215 Identificação de aeronaves**

Cada candidato a um certificado de aeronavegabilidade deve demonstrar que a aeronave possui placas de identificação apropriadas.

**5.B.220 Classificação de certificados de aeronavegabilidade**

- (a) Os certificados de aeronavegabilidade são classificados em certificado de aeronavegabilidade regular e certificado de aeronavegabilidade especial.
- (b) O certificado de aeronavegabilidade regular deve ser emitido em relação às aeronaves da categoria e modelo específicos e designadas pelo Estado de Desenho no certificado de tipo.
- (c) O certificado de aeronavegabilidade regular comporta os seguintes tipos:
  - (1) Normal;
  - (2) Utilitário;
  - (3) Acrobático;
  - (4) Transporte;
  - (5) Commuter;
  - (6) Balão;
  - (7) Outro.
- (d) O certificado de aeronavegabilidade especial comporta os seguintes tipos:
  - (1) Restrito;
  - (2) Autorização especial de voo;
  - (3) Outros.

**5.B.225 Emissão e validação de um certificado de aeronavegabilidade regular**

- (a) A autoridade aeronáutica deve emitir um certificado de aeronavegabilidade regular relativamente a uma aeronave registada em Cabo Verde com base em provas satisfatórias de que a aeronave cumpre com os aspectos de concepção dos requisitos de aeronavegabilidade apropriados.
- (b) A autoridade aeronáutica deve emitir um certificado de aeronavegabilidade regular, se:
  - (1) O candidato apresentar provas à autoridade aeronáutica que a aeronave está em conformidade com um desenho do tipo aprovado sob um certificado de tipo ou um STC e com as directivas de aeronavegabilidade do Estado de Desenho ou do Estado de Fabrico;
  - (2) A aeronave tiver sido inspeccionada nos últimos 30 (trinta) dias de acordo com as regras de execução de

inspecções e considerada, pelo pessoal autorizado pela autoridade aeronáutica, como estando em condições de aeronavegabilidade; e

- (3) Considerar, após uma inspecção, que a aeronave está em conformidade com o desenho do tipo e está em condições de operar em segurança.
- (c) Um certificado de aeronavegabilidade regular é emitido na condição de que a aeronave seja utilizada apenas para os seguintes fins:
  - (1) No caso de transporte aéreo comercial de passageiros, qualquer fim;
  - (2) No caso de transporte aéreo comercial de carga, qualquer fim que não o transporte aéreo comercial de passageiros;
  - (3) No caso de trabalho aéreo, qualquer fim que não o transporte aéreo comercial ou aviação geral;
  - (4) No caso de aviação geral, qualquer fim que não o transporte aéreo comercial e trabalho aéreo.
- (d) A autoridade aeronáutica, aquando da emissão de um certificado de aeronavegabilidade regular, pode considerar o certificado de aeronavegabilidade anterior, emitida por outro Estado Contratante, como prova suficiente de que a aeronave está em conformidade com os requisitos aplicáveis deste CV-CAR.
- (e) No caso previsto no parágrafo anterior a autoridade aeronáutica pode validar o certificado de aeronavegabilidade emitido por outro Estado Contratante se a aeronave estiver registada em Cabo Verde.
- (f) O certificado de validação deve ser acompanhado do certificado de aeronavegabilidade original e juntos devem ser considerados como equivalentes a um certificado de aeronavegabilidade emitido por Cabo Verde.
- (g) O certificado de aeronavegabilidade regular emitido pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo A, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (h) O certificado de aeronavegabilidade regular ou o certificado de validação devem ser emitidos na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês.

**5.B.230 Emissão e validação de certificado de aeronavegabilidade restrito**

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de aeronavegabilidade restrito a uma aeronave que não esteja qualificada para um certificado de aeronavegabilidade regular.
- (b) A autoridade aeronáutica, aquando da emissão de um certificado de aeronavegabilidade restrito, pode considerar o certificado de aeronavegabilidade restrito anterior, emitida por outro Estado Contratante, como prova suficiente de que a aeronave está em conformidade com os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR.
- (c) No caso previsto no parágrafo anterior a autoridade aeronáutica pode validar o certificado de aeronavegabilidade restrito emitido por outro Estado Contratante se a aeronave estiver registada em Cabo Verde.
- (d) O certificado de validação deve ser acompanhado do certificado de aeronavegabilidade restrito original e juntos devem ser considerados como equivalentes a um certificado de aeronavegabilidade restrito emitido por Cabo Verde.
- (e) A aeronave que possua um certificado de aeronavegabilidade restrito deve estar sujeita a limitações de operação dentro de Cabo Verde.

Nota: O certificado de aeronavegabilidade restrito por si só não habilita a efectuar voos internacionais.

- (f) A autoridade aeronáutica deve emitir limitações de operação específicas para cada certificado de aeronavegabilidade restrito.
- (g) O certificado de aeronavegabilidade restrito emitido pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo B, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (h) O certificado de aeronavegabilidade restrito ou o certificado de validação devem ser emitidos na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês.
- (i) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade restrito:
  - (1) Excepto de acordo com os CV-CAR aplicáveis e de acordo com as condições e limitações estabelecidas pela autoridade aeronáutica como parte do certificado; e
  - (2) Sobre outro Estado sem a permissão deste.

#### 5.B.235 Emissão de uma autorização especial de voo

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir uma autorização especial de voo, a uma aeronave que seja capaz de um voo seguro, mas que temporariamente não consiga cumprir os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, para os seguintes fins:
  - (1) Voar até uma base onde sejam efectuadas reparações, modificações, manutenção ou inspecções, ou até um ponto de armazenamento;
  - (2) Realizar testes após efectuar reparações, modificações ou manutenção;
  - (3) Entregar ou exportar aeronaves;
  - (4) Evacuar a aeronave de áreas de perigo eminente; e
  - (5) Operar com uma massa superior a massa máxima à descolagem certificada da aeronave, em voos para além da autonomia normal, sobre água ou sobre áreas terrestres onde não existem instalações de aterragem adequado ou não esteja disponível o combustível necessário.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo (5) (a), o excesso de massa é limitado ao combustível adicional, equipamentos de transporte de combustível, e equipamento de navegação necessário para o voo.
- (c) Aquando da emissão de autorizações especiais de voo, a autoridade aeronáutica deve exigir um endosso apropriado referente à manutenção efectuada no registo permanente da aeronave por parte de uma pessoa ou organização autorizada de acordo com este CV-CAR, declarando que a aeronave em causa foi inspeccionada e considerada segura para o voo pretendido.
- (d) O operador deve informar os Estados ao longo da rota pretendida sobre as condições da aeronave e do voo pretendido e obter todas as autorizações de sobrevoo exigidas.
- (e) O certificado de autorização especial de voo deve ser emitido no modelo constante do anexo C, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (f) O certificado de autorização especial de voo deve ser emitido na língua portuguesa e deve incluir uma tradução em inglês.

#### 5.B.240 Emissão de uma autorização especial de voo de natureza contínua

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir uma autorização especial de voo de natureza contínua para uma aeronave que não cumpra com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis mas que seja capaz de um voo seguro, com o fim de conduzir a aeronave a uma base onde sejam efectuadas manutenções ou reparações.

- (b) A autorização especial de voo de natureza contínua pode ser emitida a um titular de um AOC certificado nos termos do CV-CAR 9.
- (c) A autorização emitida ao abrigo do parágrafo anterior inclui as condições e limitações de voo, as quais devem estar dispostas no manual de controlo de manutenção do titular do AOC.

#### 5.B.245 Condições da autorização especial de voo

- (a) Uma pessoa não deve pilotar uma aeronave sob uma autorização especial de voo a não ser que esteja em conformidade com as condições deste CV-CAR.
- (b) Uma pessoa que pilote uma aeronave sob a autorização especial de voo referida na subsecção 5.B.235 deve assegurar que:
  - (1) O voo seja efectuado sob a supervisão de uma pessoa licenciada pela autoridade aeronáutica para tal voo, com sujeição a quaisquer condições adicionais que possam ser especificadas na autorização;
  - (2) Uma cópia da autorização seja transportada a bordo;
  - (3) As marcas de matrícula atribuídas à aeronave estejam visíveis;
  - (4) Não sejam transportadas a bordo pessoas ou bens por conta de outrem;
  - (5) Sejam transportadas na aeronave apenas pessoas essenciais à operação segura da aeronave, as quais devem ser notificadas acerca do conteúdo da autorização;
  - (6) A aeronave apenas seja operada por uma tripulação de voo que possua qualificações de tipo ou validações adequadas, com experiência suficiente para avaliar os motivos da não conformidade da aeronave com os padrões de aeronavegabilidade determinados;
  - (7) O voo seja conduzido de acordo com as regras operacionais de voo aplicáveis e com os procedimentos dos Estados ao longo do itinerário pretendido;
  - (8) O itinerário seja escolhido de modo a que as áreas de tráfego aéreo intenso, áreas de grande concentração de pessoas de uma cidade, vila ou povoado, ou quaisquer outras áreas onde o voo possa criar uma exposição prejudicial para as pessoas ou bens, sejam evitadas;
  - (9) O voo seja efectuado de acordo com as limitações de desempenho determinadas no manual de voo da aeronave e quaisquer outras limitações que a autoridade aeronáutica possa impor para esse voo;
  - (10) Todos os voos sejam conduzidos antes da data de validade da autorização especial de voo ou de qualquer outro prazo que a autoridade aeronáutica assim determine por escrito; e
  - (11) A aeronave não parta para o voo a não ser que tenha a bordo as autorizações exigidas dos Estados ao longo do itinerário pretendido.

#### 5.B.250 Duração, renovação e manutenção do certificado de aeronavegabilidade

- (a) Um certificado de aeronavegabilidade permanece em vigor, sujeitando-se a renovação:
  - (1) Desde que a aeronave for mantida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade contínua do Estado de Registo;
  - (2) Até ser vendido a uma pessoa fora de Cabo Verde;
  - (3) Até que a aeronave seja objecto de locação para operações, registada noutro país, e for removido do registo de Cabo Verde; ou

- (4) Desde que não seja revogada pelo Estado de Registo.
- (b) Um certificado de aeronavegabilidade regular ou um certificado de aeronavegabilidade restrito, emitido de acordo com este CV-CAR, é válido por doze meses desde a data de emissão, a menos que:
- (1) Seja especificado um período mais curto pela autoridade aeronáutica;
  - (2) A autoridade aeronáutica emende, prolongue, suspenda, revogue ou ponha termo ao certificado de outra forma;
  - (3) Ocorra a renúncia por parte do proprietário ou do operador da aeronave.
- (c) A validade de um certificado de validação emitido por Cabo Verde não deve ser superior ao período de validade do certificado de aeronavegabilidade emitido pelo Estado emissor ou um ano, valendo o que for mais curto.
- (d) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, a validade de um certificado de validação cessa com a suspensão ou revogação do certificado emitido pelo Estado emissor.
- (e) Uma autorização especial de voo é válida pelo período de tempo especificado na autorização.
- (f) Uma candidatura a uma renovação de um certificado de aeronavegabilidade deve ser feita num formulário e de um modo determinado pela autoridade aeronáutica.
- (g) O titular do certificado de aeronavegabilidade que se candidate a uma renovação do seu certificado de aeronavegabilidade para aeronaves registadas em Cabo Verde deve submeter o seu pedido de renovação pelo menos 30 (trinta) dias antes do certificado de aeronavegabilidade actual expirar.
- (h) Se um pedido de renovação não for efectuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela autoridade aeronáutica, o titular do certificado de aeronavegabilidade deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica.
- (i) Caso a autoridade aeronáutica considerar plausíveis as razões invocadas pelo titular do certificado de aeronavegabilidade aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.
- (j) Qualquer omissão na manutenção de uma aeronave em condições de aeronavegabilidade, conforme definido nos requisitos de aeronavegabilidade adequados do Estado de Registo, inabilita a aeronave para a sua utilização até esta voltar a ter condições de aeronavegabilidade.

#### **5.B.255 Revogação e suspensão do certificado de aeronavegabilidade**

- (a) A autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar um certificado de aeronavegabilidade regular ou restrito, se:
- (1) A aeronave ou qualquer dos seus equipamentos requeridos para a aeronavegabilidade forem sujeitos a manutenção ou se qualquer peça da aeronave ou tal equipamento for removida ou substituída, de uma forma e com o material de um tipo diferente do aprovado pela autoridade aeronáutica, quer de maneira geral, quer em relação a uma classe de aeronave ou a uma aeronave em particular;
  - (2) A aeronave ou qualquer um dos equipamentos não forem sujeitos a manutenção como exigido pelo programa de manutenção ou pelo plano de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica em relação a essa aeronave;
  - (3) Uma inspecção ou modificação classificadas como obrigatórias pela autoridade aeronáutica e aplicáveis à aeronave ou a qualquer equipamento, conforme referido no parágrafo (1) (a), não tiverem sido concluídas da forma que a autoridade aeronáutica considere satisfatória;

- (4) A aeronave ou qualquer equipamento, conforme referido no parágrafo (1) (a), sofrer danos que tenham sido confirmados durante uma inspecção como afectando a aeronavegabilidade da aeronave.
- (b) Em caso de renúncia ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica no prazo de 7 (sete) dias úteis.

#### **5.B.260 Cooperação entre Estados para o intercâmbio de dados de aeronavegabilidade contínua**

- (a) Aquando do registo de uma aeronave em Cabo Verde, a autoridade aeronáutica notifica o Estado de Desenho acerca desse registo, e solicita que lhe sejam enviadas cada uma e todas as directivas de aeronavegabilidade relativas a tal aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, ou outro componente, dispositivo e quaisquer requisitos para o estabelecimento de programas de aeronavegabilidade contínua específicos.
- (b) Sempre que uma directiva de aeronavegabilidade emitida pelo Estado de Desenho considerar que a condição de uma aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, ou outro componente, dispositivo não oferece garantias de segurança, esta directiva deve ser aplicada às aeronaves registadas em Cabo Verde do tipo identificado nessa directiva de aeronavegabilidade.
- (c) Sempre que um fabricante emitir um boletim de serviço esse pode ser aplicado às aeronaves registadas em Cabo Verde do tipo identificado nesse boletim.
- (d) A autoridade aeronáutica pode avaliar o dado de aeronavegabilidade contínua, incluindo os boletins de serviço do fabricante e outras fontes de dados, ou desenvolver e determinar inspecções, procedimentos e limitações, em relação à aeronave ou outro produto aeronáutico afectado, para cumprimento obrigatório em Cabo Verde.
- (e) Nenhuma pessoa pode operar qualquer aeronave civil registada em Cabo Verde para a qual as disposições desta subsecção se apliquem, excepto de acordo com as directivas de aeronavegabilidade aplicáveis.

#### **5.B.265 Emenda ao certificado de aeronavegabilidade**

- (a) A autoridade aeronáutica pode emendar o certificado de aeronavegabilidade regular ou o certificado de aeronavegabilidade restrito:
- (1) Se requerido pelo seu proprietário ou operador;
  - (2) Por sua própria iniciativa.
- (b) A emenda pode ser feita sob as seguintes condições:
- (1) Modificação que resulte na alteração do certificado de tipo ou de um STC;
  - (2) Mudança da autoridade do Estado de Desenho ou da base para a emissão do certificado de tipo;
  - (3) Alteração no modelo de aeronave;
  - (4) Alteração nas limitações de operação de uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade especial.

#### **5.B.270 Transferência ou devolução do certificado de aeronavegabilidade**

- (a) O proprietário deve transferir o certificado de aeronavegabilidade:
- (1) Ao locatário, mediante locação de uma aeronave dentro ou fora de Cabo Verde;
  - (2) Ao comprador da aeronave, no caso de venda da aeronave dentro de Cabo Verde.
- (b) O proprietário deve devolver o certificado de aeronavegabilidade da aeronave à autoridade aeronáutica após a venda dessa aeronave fora de Cabo Verde.

**5.B.275 Transporte aéreo comercial**

A autoridade aeronáutica considera um certificado de aeronavegabilidade como válido para o transporte aéreo comercial apenas quando acompanhado pelas especificações de operações emitidas pela autoridade aeronáutica, as quais identificam os tipos específicos de aeronaves autorizados para transporte aéreo comercial.

**5.B.280 Declaração de endosso de manutenção**

- (a) Uma pessoa não deve operar uma aeronave com o fim de a testar em voo após a realização de uma reparação, modificação ou manutenção, a menos que tenha sido emitida a essa aeronave uma declaração de endosso da manutenção.
- (b) A declaração de endosso de manutenção referida no parágrafo anterior constitui um certificado de prontidão para o voo.
- (c) A declaração de endosso de manutenção:
  - (1) Deve ser emitida por uma pessoa devidamente qualificada, de acordo com este CV-CAR e com o CV-CAR sobre licenciamento de pessoal, parte de técnicos de manutenção de aeronaves;
  - (2) Constitui a base sob a qual a autoridade aeronáutica pode emitir uma autorização especial de voo de acordo com a subsecção 5.B.235 com o fim de permitir que a aeronave seja transladada;
  - (3) Pode ser utilizado como base para testar uma aeronave em voo após serem efectuadas reparações, modificações ou manutenção, desde que não sejam efectuados voos internacionais.
- (d) O certificado de prontidão para o voo não é considerado, para os fins deste CV-CAR, como um certificado de aeronavegabilidade.

**5.B.285 Inspeções**

- (a) A aeronavegabilidade contínua de uma aeronave deve ser determinada através de uma inspeção periódica em intervalos apropriados tendo em conta o espaço de tempo e o tipo de serviço.
- (b) O titular do certificado de aeronavegabilidade deve facultar o acesso à aeronave objecto do referido certificado caso a autoridade aeronáutica o solicite.

**5.B.290 Condução de auditorias e inspeções**

- (a) A autoridade aeronáutica conduz uma supervisão contínua ao proprietário ou ao operador de uma aeronave ou, no caso de locação, ao locatário para assegurar a contínua elegibilidade do titular do certificado de aeronavegabilidade e manter o certificado de aeronavegabilidade e as aprovações associadas.
- (b) Após a condução de uma auditoria ou inspeção, o titular do certificado de aeronavegabilidade é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.
- (c) As não conformidades devem ser classificadas como se segue:
  - (1) Nível 1 que corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR, que reduz o nível de segurança e compromete seriamente a segurança de voo;
  - (2) Nível 2 que corresponde a uma não conformidade com os requisitos estabelecidos no presente CV-CAR que pode reduzir o nível de segurança e, eventualmente, comprometer a segurança de voo.
- (d) Após recepção da notificação de não conformidades, o titular do certificado de aeronavegabilidade deve:
  - (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
  - (2) Definir um plano de acções correctivas; e

(3) Demonstrar que tomou todas as medidas correctivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não conformidades, no prazo acordado com a autoridade aeronáutica.

- (e) Quando forem detectadas provas de não conformidade com os requisitos deste CV-CAR, durante as auditorias ou por qualquer outro processo, a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes medidas:
  - (1) No caso de não conformidades de nível 1, exigir a tomada de medidas correctivas apropriadas antes de ser efectuado novo voo e, caso for necessário, tomar medidas imediatas no sentido de revogar ou suspender a certificação de aeronavegabilidade;
  - (2) No caso de não conformidades de nível 2, conceder o prazo para a tomada de acções correctivas desde que apropriado à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.
- (f) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (2) (e), nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de acções correctivas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.
- (g) Se o titular do certificado de aeronavegabilidade não apresentar um plano de acções correctivas ou não aplicar as acções correctivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (1) (e).

**5.B.300 CERTIFICADOS DE RUÍDO DA AERONAVE****5.B.305 Requisitos da certificação de ruído**

Uma aeronave à qual se aplique este CV-CAR não deve aterrar ou descolar em Cabo Verde a menos que esteja em vigor um certificado de ruído emitido ou validado pela autoridade aeronáutica do Estado de Registo.

**5.B.310 Elegibilidade**

Qualquer proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou representante do proprietário, pode candidatar-se a um certificado de ruído para essa aeronave.

**5.B.315 Pedido de certificado de ruído**

- (a) O proprietário de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou um representante do proprietário, deve candidatar-se junto da autoridade aeronáutica a um certificado de ruído num formulário e do modo que esta determinar.
- (b) O candidato a um certificado de ruído deve fornecer evidências aceitáveis à autoridade aeronáutica de que a aeronave cumpre com os níveis de certificação de ruído para os quais o candidato requer a certificação.
- (c) As evidências mencionadas no parágrafo anterior podem incluir documentação do manual de voo da aeronave aprovado ou de outros documentos do fabricante que evidenciem a conformidade de ruído conforme aprovado pelo Estado de Desenho dessa aeronave.
- (d) Salvo se especificado em contrário, o pedido de emissão inicial de um certificado de ruído deve ser efectuado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias antes da apresentação da aeronave à autoridade aeronáutica.

**5.B.320 Emissão, suspensão e revogação do certificado de ruído**

- (a) Para fins de certificação de ruído, a uma aeronave incluída na classificação definida no anexo E, que faz parte integrante do presente CV-CAR, deve ser emitido um certificado de ruído, ou uma declaração adequada atestando a certificação de ruído contida noutro documento aprovado pelo Estado de Registo e cujo transporte na aeronave é exigido por esse Estado.

- (b) Salvo se especificado em contrário, as declarações referidas no parágrafo anterior devem ser emitidas num prazo máximo de 60 (sessenta) dias antes da apresentação da aeronave à autoridade aeronáutica.
- (c) O certificado de ruído referido no parágrafo (a) deve ser emitido ou validado pela autoridade aeronáutica com base em evidências satisfatórias de que a aeronave cumpre com os requisitos que sejam, no mínimo, iguais aos padrões aplicáveis especificados no Anexo 16 do Volume 1 à Convenção de Chicago.
- (d) O certificado de ruído deve ser emitido no modelo constante do anexo D, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (e) O certificado de ruído deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
- (f) A autoridade aeronáutica pode:
  - (1) Suspender ou revogar o certificado de ruído se a aeronave deixar de cumprir com os padrões de ruído aplicáveis;
  - (2) Não restabelecer ou conceder um novo certificado de ruído a menos que a aeronave seja considerada numa reavaliação como cumprindo com os padrões de ruído aplicáveis.
- (g) Em caso de suspensão ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica num prazo de 7 (sete) dias úteis.

**5.B.325 Duração e validade contínua de um certificado de ruído**

Um certificado de ruído deve ser emitido com duração ilimitada, mantendo-se valido, caso:

- (1) Haja conformidade com os requisitos aplicáveis de desenho do tipo, protecção ambiental e de aeronavegabilidade contínua;
- (2) A aeronave permaneça registada em Cabo Verde;
- (3) O certificado de tipo sob o qual é emitido não tenha sido anteriormente invalidado; e
- (4) O certificado não for devolvido ou revogado conforme a subsecção 5.B.320.

**5.B.330 Transmissibilidade**

Caso a aeronave tenha novo proprietário e não mudar de registo, o certificado de ruído deve ser transferido juntamente com a aeronave.

**5.C AERONAVEGABILIDADE CONTÍNUA DE AERONAVES E OUTROS PRODUTOS AERONÁUTICOS**

**5.C.100 GENERALIDADES**

**5.C.105 Responsabilidade**

- (a) O proprietário ou o operador de uma aeronave ou, no caso de locação, o locatário é responsável por manter a aeronave em condições de aeronavegabilidade, assegurando que:
  - (1) Todos os trabalhos de manutenção, revisão geral, modificação e reparação que afectem a aeronavegabilidade sejam executadas conforme determinado pelo Estado de Registo;
  - (2) O pessoal de manutenção efectue as anotações correspondentes nos registos de manutenção da aeronave certificando que esta se encontra em condições de aeronavegabilidade;
  - (3) A certificação de aptidão para retorno ao serviço seja emitida com o fim de confirmar que o trabalho de manutenção efectuado foi concluído satisfatoriamente e de acordo com os métodos prescritos; e
  - (4) No caso de existirem discrepâncias abertas, a certificação de aptidão para retorno ao serviço inclua uma lista dos itens

de manutenção não corrigidos e que estes itens passem a fazer parte do historial permanente da aeronave.

- (b) No caso de uma aeronave registada em Cabo Verde operar continuamente fora de Cabo Verde por um período que exceda os trinta dias, o proprietário ou operador da aeronave deve ser responsável por manter a aeronave em condições de aeronavegabilidade e assegurar que:
  - (1) A autoridade aeronáutica seja notificada, num formulário por esta determinado, antes da aeronave empreender tais operações;
  - (2) Sejam tomadas medidas que a autoridade aeronáutica considere aceitáveis relativamente à inspecção contínua e supervisão da aeronavegabilidade dessa aeronave.

**5.C.110 Procedimentos**

- (a) Nenhuma pessoa pode efectuar uma manutenção, manutenção preventiva ou modificações numa aeronave de maneira diferente à determinada neste CV-CAR.
- (b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave para a qual tenha sido emitido um manual de manutenção do fabricante ou instruções para aeronavegabilidade contínua que contenham uma secção de limitação da aeronavegabilidade, a não ser que tenham sido cumpridas as datas de substituição obrigatória, intervalos de inspecção e procedimentos relacionados especificados nessa secção, ou os intervalos de inspecção alternativos e procedimentos relacionados estabelecidos nas especificações de operações aprovadas nos termos do CV-CAR 9, ou de acordo com o programa de inspecção aprovado sob as disposições do CV-CAR 8.
- (c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, ou outro produto aeronáutico ou acessório aos quais se aplique uma directiva de aeronavegabilidade, emitida pelo Estado de Desenho, pelo Estado de Fabrico ou pelo Estado de Registo para a aeronave a operar dentro de Cabo Verde, excepto de acordo com os requisitos dessa directiva de aeronavegabilidade.
- (d) Quando a autoridade aeronáutica constatar que uma aeronave ou outro produto aeronáutico demonstrou uma condição de falta de segurança e que essa condição é passível de existir ou de se desenvolver noutros produtos do mesmo desenho do tipo, pode emitir uma directiva de aeronavegabilidade que determine as inspecções, condições e limitações, se as houver, sob as quais esses produtos podem continuar em serviço.

Nota: A directiva de aeronavegabilidade é emitida sob a forma de instrução.

- (e) A autoridade aeronáutica transmite ao Estado de Desenho quaisquer directivas de aeronavegabilidade ou requisitos de aeronavegabilidade contínua adicionais que emita ou quaisquer relatórios de anomalias ou defeitos.
- (f) Um operador de uma aeronave ou, no caso de locação o locatário, deve:
  - (1) Obter e avaliar os dados de aeronavegabilidade contínua e as recomendações disponibilizadas pela organização responsável pelo desenho do tipo e implementar as acções resultantes consideradas necessárias de acordo com um procedimento aprovado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Controlar e avaliar a manutenção e a experiência operacional respeitante à aeronavegabilidade contínua e fornecer dados conforme determinado pela autoridade aeronáutica e reportar por meio de um sistema especificado.

**5.C.115 Notificação de falhas, anomalias e defeitos**

- (a) Os proprietários ou operadores de aviões com mais de 5,700 kg e helicópteros com mais de 3,180 kg de massa máxima à descollagem certificada devem notificar à autoridade aeronáutica quaisquer falhas, anomalias ou defeitos que resultem, pelo menos, numa das seguintes situações:
  - (1) Incêndios durante o voo, comunicando se o sistema de alarme de incêndio funcionou correctamente;



- (2) Incêndios durante o voo não protegidos por um sistema de alarme de incêndio;
- (3) Falsos alarmes de incêndio durante o voo;
- (4) Sistema de gases de escape dos motores que cause danos durante o voo no motor, estrutura adjacente, equipamento ou nos componentes;
- (5) Um componente da aeronave que cause acumulação ou circulação de fumo, vapor ou fumos tóxicos ou nocivos no compartimento da tripulação ou na cabina dos passageiros durante o voo;
- (6) Paragem do motor durante o voo devido a paragem da combustão;
- (7) Paragem do motor durante o voo devido a danos externos no motor ou na estrutura da aeronave;
- (8) Paragem do motor durante o voo devido à ingestão de objectos estranhos ou à formação de gelo;
- (9) Paragem em voo de um ou mais motores;
- (10) Anomalia do sistema de embandeiramento da hélice ou incapacidade do sistema de controlar a sobrevelocidade em voo;
- (11) Falha do sistema de combustível ou de esvaziamento rápido de combustível que afecte o fluxo de combustível ou provoque uma fuga perigosa durante o voo;
- (12) Extensão ou retracção involuntária de um trem de aterragem, ou abertura ou encerramento das portas do trem de aterragem durante o voo;
- (13) Falha de componentes do sistema de travões que resulte numa perda da potencia de travagem quando a aeronave se encontra em movimento em terra;
- (14) Danos na estrutura da aeronave que requeiram uma reparação importante;
- (15) Fissuras, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se superior ao máximo estabelecido para o fabricante ou para a autoridade aeronáutica;
- (16) Falha ou anomalia de qualquer sistema de comando de voo, *flap*, *slat* ou *spoiler*;
- (17) Qualquer remoção não programada excessiva de equipamento essencial por conta de defeitos;
- (18) Anomalias nos componentes ou sistemas da aeronave que resultem na tomada de acções de emergência durante o voo (exceptuando a acção de cortar um motor);
- (19) Sistemas ou equipamentos de evacuação de emergência, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação de evacuação de emergência de passageiros, ou equipamentos de evacuação que sejam considerados defeituosos, ou que falhem na execução das funções pretendidas durante uma emergência real ou durante um treino, verificação, manutenção, demonstração ou activação involuntária;
- (20) Cada interrupção de um voo, mudança não planeada de aeronave em rota, escala não planeada ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou anomalias técnicas conhecidas ou suspeitadas;
- (21) Qualquer vibração ou sacudida anormal causada por uma anomalia, defeito ou falha estrutural ou sistémica;
- (22) Uma falha ou anomalia de mais de um instrumento de atitude, velocidade do ar ou altitude durante uma dada operação da aeronave.
- (b) Os proprietários ou operadores de aviões com mais de 5,700 kg e helicópteros com mais de 3,180 kg de massa máxima à descolagem certificada devem notificar à autoridade aeronáutica:
- (1) O número de motores cortados prematuramente devido a anomalias, falhas ou defeitos, listados por marca e modelo e o tipo de aeronave em que estavam instalados; ou
- (2) O número de embandeiramentos de hélice em voo, listadas por tipo de hélice e motor e aeronave em que estavam instaladas.
- (c) Cada notificação exigida nesta subsecção deve:
- (1) Ser apresentada logo que possível, nunca excedendo o prazo de 72 (setenta e duas) horas a partir da data em que tenha sido determinada a ocorrência da falha, anomalia ou defeito; e
- (2) Incluir o máximo possível da seguinte informação, quando disponível e aplicável:
- (i) Tipo e marca de matrícula da aeronave;
- (ii) Nome do operador ou proprietário;
- (iii) Número de série da aeronave;
- (iv) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um artigo aprovado sob uma autorização TSO, o número de série do artigo e designação do modelo, conforme apropriado;
- (v) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um motor ou hélice, o número de série do motor ou hélice, conforme apropriado;
- (vi) Modelo do produto;
- (vii) Identificação da peça, componente ou sistema envolvido, incluindo o número da peça; e
- (viii) Natureza da falha, anomalia ou defeito.
- (d) A autoridade aeronáutica, se for a autoridade do Estado de Registo da aeronave, deve transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Desenho.
- (e) A autoridade aeronáutica, se não for a autoridade do Estado de Registo da aeronave, deve transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Registo.

### 5.C.120 Experiência operacional e de manutenção

- (a) O proprietário ou operador de uma aeronave com uma massa máxima certificada de descolagem, superior a 5,700 kg deve monitorizar e avaliar a experiência operacional e de manutenção a respeito da aeronavegabilidade contínua e manter um sistema onde as informações relativas às falhas, avarias e defeitos e outras ocorrências que causem ou possam causar efeitos adversos na aeronavegabilidade contínua da aeronave são transmitidas a organização responsável pelo desenho de tipo da aeronave.
- (b) O proprietário ou operador de uma aeronave com uma massa máxima certificada de descolagem, superior a 5,700 kg e de helicóptero com uma massa máxima certificada de descolagem, superior a 3,175 kg deve notificar a autoridade aeronáutica as informações de serviço requeridas pela autoridade aeronáutica de acordo com um procedimento estabelecido pela autoridade aeronáutica.
- (c) O proprietário ou operador e uma organização de manutenção de uma aeronave com uma massa máxima certificada de descolagem, superior a 5,700 kg e de helicóptero com uma massa máxima certificada de descolagem, superior a 3,175 kg deve transmitir a organização responsável pelo desenho de tipo da aeronave informação sobre falhas, defeitos, avarias e outras ocorrências que causem ou possam causar efeito adverso na aeronavegabilidade contínua da aeronave.

**5.D MANUTENÇÃO E INSPECÇÃO DE AERONAVES****5.D.100 GENERALIDADES****5.D.105 Requisitos gerais para a manutenção**

- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a não ser que a aeronave e seus componentes sejam mantidos de acordo com um programa de manutenção.
- (b) O programa de manutenção deve incluir uma descrição da aeronave e dos componentes e dos métodos recomendados para cumprimento das tarefas de manutenção.
- (c) A informação referida no parágrafo anterior deve incluir uma orientação para o diagnóstico de defeitos.
- (d) O programa de manutenção deve incluir as tarefas de manutenção e os intervalos recomendados em que estas tarefas devem ser efectuadas.
- (e) As tarefas de manutenção e as frequências que tenham sido especificadas como obrigatórias pelo Estado de Desenho na aprovação do desenho do tipo devem ser identificadas no programa de manutenção.
- (f) O programa de manutenção deve incluir um processo de conformidade da manutenção, que deve especificar a documentação assinada, de maneira satisfatória para a autoridade aeronáutica, indicando se a manutenção efectuada foi concluída satisfatoriamente.
- (g) A certificação de aptidão para retorno ao serviço deve conter uma certificação que inclua:
  - (1) Detalhes básicos da manutenção efectuada;
  - (2) Data em que tal manutenção foi concluída;
  - (3) Quando aplicável, a identidade da organização de manutenção aprovada, do TMA ou do titular de AOC; e
  - (4) A identidade da pessoa ou das pessoas que assinam a aprovação.
- (h) O proprietário ou operador deve utilizar um dos programas de inspecção seguintes, conforme corresponda à aeronave ao tipo de operação:
  - (1) Inspeção anual;
  - (2) Inspeção anual ou de 100 horas;
  - (3) Inspeção progressiva; ou
  - (4) Programa de manutenção da aeronavegabilidade contínua.

**5.D.110 Elegibilidade de pessoas autorizadas a efectuar a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação e modificações**

- (a) Nenhuma pessoa pode executar uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação ou modificações numa aeronave a não ser em conformidade com o determinado neste CV-CAR.
- (b) As pessoas autorizadas a efectuar manutenção nas condições deste CV-CAR incluem:
  - (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica, que não opere a aeronave no âmbito de uma operação que requeira um AOC;
  - (2) Uma pessoa que efectue a manutenção sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica;
  - (3) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica; e
  - (4) Uma OMA.

**5.D.115 Privilégios e limitações das pessoas autorizadas a efectuar a manutenção, manutenção preventiva e modificações**

- (a) Esta subsecção refere os privilégios e limitações das entidades mencionadas na subsecção 5.D.110 a respeito do âmbito e do tipo de trabalho que podem efectuar tendo em conta:
  - (1) A manutenção;
  - (2) A manutenção preventiva;
  - (3) A modificação;
  - (4) A inspecção; e
  - (5) A certificação de aptidão para o retorno ao serviço.
- (b) Nenhuma pessoa pode efectuar qualquer tarefa definida como manutenção numa aeronave ou noutro produto aeronáutico, excepto conforme estabelecido a seguir:
  - (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica pode efectuar a manutenção preventiva em qualquer aeronave com uma massa máxima à descolagem certificada inferior a 5,700 kg e que seja propriedade ou operada por esse piloto, desde que a aeronave não esteja indicada para uso por parte do titular de um AOC;
  - (2) Uma pessoa que trabalhe sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves pode efectuar a manutenção, manutenção preventiva e modificações que o técnico de manutenção de aeronaves em supervisão seja autorizado a efectuar, se o supervisor:
    - (i) Observar pessoalmente o trabalho a ser executado, na medida do necessário, de modo a assegurar que o mesmo está a ser realizado devidamente; e
    - (ii) Estiver prontamente disponível, presencialmente, para ser consultado;
  - (3) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença pode efectuar ou supervisionar a manutenção ou modificação numa aeronave ou noutro produto aeronáutico para o qual este esteja designado, sujeito às limitações do CV-CAR sobre licenciamento de pessoal, parte de técnicos de manutenção de aeronaves;
  - (4) Uma OMA pode efectuar a manutenção de aeronaves dentro dos limites especificados pela autoridade aeronáutica;
  - (5) Um fabricante que possua um certificado de OMA pode:
    - (i) Reconstruir ou modificar qualquer produto aeronáutico fabricado por si sob um certificado de tipo ou de produção;
    - (ii) Reconstruir ou modificar qualquer produto aeronáutico fabricado por si sob uma autorização TSO, uma aprovação PMA emitida pelo Estado de Desenho, ou uma especificação do produto e do processo emitida pelo Estado de Desenho; e
    - (iii) Efectuar qualquer inspecção exigida no CV-CAR 8 das aeronaves que fabrica, enquanto exerce sob um certificado de produção ou sob um sistema de inspecção da produção vigente aprovado para a aeronave em questão.

**5.D.120 Pessoal autorizado a emitir o certificado de aptidão para retorno ao serviço**

Excepto se autorizado pela autoridade aeronáutica, nenhuma pessoa ou entidade, para além das que se seguem, deve emitir o certificado de aptidão para retorno ao serviço de uma aeronave, estrutura de aeronave, motor de aeronave, hélice, ou outro componente ou dispositivo após terem sido submetidos a uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação ou modificação:

- (1) Um piloto titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica pode recolocar a sua aeronave em serviço após efectuar a manutenção preventiva autorizada;
- (2) Um técnico de manutenção de aeronaves titular de uma licença pode certificar como apta para retorno ao serviço aeronaves e outros produtos aeronáuticos depois de efectuar, supervisionar ou inspeccionar a sua manutenção, sujeita às limitações prescritas no CV-CAR sobre licenciamento de pessoal, parte de técnicos de manutenção de aeronaves;
- (3) Uma OMA pode certificar como apta para retorno ao serviço aeronaves e outros produtos aeronáuticos conforme estabelecido nas disposições de operação específicas aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- (4) Um titular de um AOC pode aprovar o regresso ao serviço de aeronaves após inspecção pré voo conforme especificado pela autoridade aeronáutica.

#### 5.D.125 Pessoas autorizadas a efectuar inspecções

Excepto se autorizado pela autoridade aeronáutica, nenhuma pessoa, para além das que se seguem, pode efectuar as inspecções requeridas no CV-CAR 8 em aeronaves e outros produtos aeronáuticos antes ou depois de serem submetidos a uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação ou modificação:

- (1) Um técnico de manutenção de aeronaves pode efectuar as inspecções requeridas para as aeronaves e outros produtos aeronáuticos para os quais tenha qualificação vigente;
- (2) Uma OMA pode efectuar as inspecções requeridas das aeronaves e outros produtos aeronáuticos conforme estabelecido nas especificações de operação aprovadas pela autoridade aeronáutica.

#### 5.D.200 REGRAS DE EXECUÇÃO

##### 5.D.205 Manutenção

- (a) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva ou modificação num produto aeronáutico deve utilizar os métodos, técnicas e práticas prescritas:
  - (1) No manual de manutenção vigente do fabricante ou nas instruções de aeronavegabilidade contínua desenvolvidas pelo seu fabricante; e
  - (2) Nos métodos, técnicas e práticas adicionais exigidos pela autoridade aeronáutica, ou métodos, técnicas e práticas definidas pela autoridade aeronáutica na falta de documentos do fabricante.
- (b) Cada pessoa deve utilizar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a conclusão do trabalho de acordo com as práticas aceites na indústria.
- (c) Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos ou aparelhos de teste especiais, a pessoa que efectua a manutenção deve utilizar esses equipamentos ou aparelhos ou os seus equivalentes aceitáveis para a autoridade aeronáutica.
- (d) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação num produto aeronáutico deve efectuar esse trabalho de uma maneira, e utilizar materiais de uma qualidade tal, que o estado do produto aeronáutico trabalhado seja pelo menos igual ao do original, ou uma condição devidamente modificada em relação à função aerodinâmica, força estrutural, resistência à vibração e a deterioração e a outras qualidades que afectam a aeronavegabilidade.
- (e) Os métodos, técnicas e práticas presentes no manual de controlo de manutenção e no programa de manutenção contínua de um titular de AOC, tal como aprovados pela autoridade aeronáutica, constituem um meio aceitável de conformidade com os requisitos prescritos nesta subsecção.

- (f) Os métodos, técnicas e práticas presentes no manual de procedimentos de manutenção de uma OMA, tal como aprovados pela autoridade aeronáutica, constituem um meio aceitável de conformidade com os requisitos prescritos nesta subsecção.

#### 5.D.210 Inspeções de aeronaves utilizadas na aviação geral

- (a) Cada pessoa que efectue uma inspecção requerida pela autoridade aeronáutica deve:
  - (1) Efectuar a inspecção no sentido de determinar se a aeronave, ou as suas partes constituintes inspeccionadas, cumprem com todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis; e
  - (2) No caso de existir um programa de inspecção requerido ou aceite para a aeronave específica a ser inspeccionada, efectuar a inspecção de acordo com as instruções e procedimentos estabelecidos no programa de inspecção.
- (b) Cada pessoa que efectue uma inspecção exigida num giroavião deve inspeccionar os seguintes sistemas de acordo com o manual de manutenção ou as instruções de aeronavegabilidade do fabricante em questão:
  - (1) Os veios de transmissão ou sistemas similares;
  - (2) A caixa de transmissão do rotor principal quanto a defeitos óbvios;
  - (3) O rotor principal e a secção central ou a área equivalente; e
  - (4) O rotor auxiliar, no caso dos helicópteros.
- (c) Cada pessoa que efectue uma inspecção anual ou às 100 horas deve utilizar uma lista de verificação ao efectuar a manutenção.
- (d) A lista de verificação pode ser concebida pela pessoa que efectue a inspecção referida no parágrafo anterior, ou fornecida pelo fabricante do equipamento a inspeccionar, ou obtida através de outra fonte, devendo incluir o âmbito e os detalhes dos itens determinados pela autoridade aeronáutica.
- (e) Os elementos a serem incluídos numa inspecção anual ou às 100 horas seguem as instruções descritas na NI: 5.D.210.
- (f) Cada pessoa que certifique como apta para retorno ao serviço uma aeronave de motor recíproco após uma inspecção anual ou às 100 horas deve, antes dessa certificação, rodar o motor ou motores para determinar um desempenho satisfatório de acordo com as recomendações vigentes do fabricante quanto ao seguinte:
  - (1) Potência de saída (estática e rpm mínimas);
  - (2) Magnetos;
  - (3) Pressão do combustível e do óleo; e
  - (4) Temperatura do cilindro e do óleo.
- (g) Cada pessoa que certifique como apta para retorno ao serviço uma aeronave de motor de turbina após uma inspecção anual ou às 100 horas deve, antes dessa certificação, rodar o motor ou motores para determinar um desempenho satisfatório de acordo com as recomendações vigentes do fabricante.
- (h) Qualquer pessoa que execute uma inspecção progressiva deve, no início da inspecção progressiva ao sistema, inspeccionar a aeronave completamente.
- (i) Após a inspecção inicial, referida no parágrafo anterior, deve ser conduzida uma inspecção de rotina e detalhada conforme requerido pelo plano de inspecção progressiva.
- (j) As inspecções de rotina consistem no exame visual ou verificação dos dispositivos da aeronave e os seus componentes e sistemas, na medida do possível, sem desmontagem.

- (k) As inspeções detalhadas consistem de uma análise aprofundada dos dispositivos da aeronave e os seus componentes e sistemas, com desmontagem conforme necessário.
- (l) Para efeitos do disposto nos parágrafos (h), (i), (j) e (k) a revisão geral de um componente ou sistema deve ser considerado uma inspeção detalhada.
- (m) No caso da aeronave estar longe da estação onde as inspeções progressivas são normalmente conduzidas, um TMA adequadamente qualificado, uma OMA ou o fabricante da aeronave podem realizar inspeções em conformidade com os procedimentos e utilizando os formulários da pessoa que, de outra forma executa a inspeção.
- (n) Qualquer pessoa que executa o programa de inspeção requerido para aeronaves de um titular de um AOC ou de uma aeronave mantida sob um programa de manutenção de aeronavegabilidade contínua, devem executar a inspeção de acordo com as instruções e procedimentos estabelecidos no programa de inspeção.

#### 5.D.215 Limitações de aeronavegabilidade

Cada pessoa que execute uma inspeção ou outra manutenção especificada na secção de limitações de aeronavegabilidade do manual de manutenção vigente ou nas instruções de aeronavegabilidade contínua de um fabricante, deve efectuar a inspeção ou outra manutenção de acordo com essa secção, ou de acordo com as especificações aprovadas pela autoridade aeronáutica.

#### 5.D.300 MASSA E CENTRAGEM DE AERONAVES

##### 5.D.305 Requisitos gerais

- (a) Uma aeronave para a qual tenha sido emitido um certificado de aeronavegabilidade regular nos termos deste CV-CAR deve ser pesada, e a posição do centro de gravidade da aeronave deve ser determinada de acordo com a periodicidade estabelecida no parágrafo (b).
- (b) Todas as aeronaves registadas em Cabo Verde devem ser pesadas com a seguinte periodicidade:
  - (1) Quando usadas em operações comerciais ou de trabalho aéreo à cada quatro (4) anos;
  - (2) Quando utilizadas em operações comerciais e com um programa de controlo de peso aprovado, nos períodos de tempo determinados pelo programa de controlo de peso;
  - (3) Quando usado em aviação geral a cada cinco (5) anos; ou
  - (4) Para qualquer aeronave nas ocasiões que a autoridade aeronáutica determinar.
- (c) A pesagem deve ser realizada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada ou por uma entidade aprovada pela autoridade aeronáutica para fins de pesagem de aeronaves.
- (d) A autoridade aeronáutica pode aprovar um período de pesagem alternativa para um determinado tipo de aeronave ou operação, se solicitado.

##### 5.D.310 Relatório de massa e centragem de aeronaves

- (a) Depois da aeronave ser pesada, o proprietário ou operador da aeronave deve preparar um relatório de massa e centragem, indicando:
  - (1) A massa básica da aeronave, nomeadamente a massa da aeronave vazia em conjunto com a massa do combustível não utilizável e do óleo não utilizável e dos itens de equipamento conforme indicados no plano relativo à massa, ou outro tipo de massa conforme for aprovado pela autoridade aeronáutica para essa aeronave em particular; e

- (2) A posição do centro de gravidade da aeronave no caso desta apenas conter os itens incluídos na massa básica, ou outra posição do centro de gravidade conforme for aprovado pela autoridade aeronáutica para essa aeronave em particular.
- (b) O relatório de massa e centragem deve ser conservado pelo operador da aeronave até ao termo de um período de seis meses depois da ocasião seguinte em que a aeronave é pesada para os fins deste CV-CAR.

#### 5.D.315 Efeitos acumulados na massa e centragem de aeronaves

- (a) Os efeitos acumulados de modificações e reparações na massa e centragem devem ser consideradas e devidamente documentadas.
- (b) A aeronave deve ser pesada novamente sempre que o efeito de modificações ou reparações na massa e centragem da aeronave não for conhecido com precisão.
- (c) A massa e o centro de gravidade de uma aeronave deve ser revista sempre que as alterações cumulativas da massa operacional em vazio excedam  $\pm 0,5\%$  da massa máxima à aterragem ou para aviões a alteração cumulativa na posição do centro de gravidade exceda  $0,5\%$  da média da corda aerodinâmica.
- (d) O disposto no parágrafo anterior pode ser realizado por pesagem do avião ou por cálculo.

#### 5.E REGISTOS E ANOTAÇÕES DE MANUTENÇÃO

##### 5.E.100 PRINCÍPIOS GERAIS

##### 5.E.105 Registos de certificação de aptidão para o serviço

- (a) De acordo com os termos e condições estabelecidas no CV-CAR 9, um certificado de aptidão para retorno ao serviço deve ser emitido em duplicado pelo titular do AOC.
- (b) Um certificado de aptidão para retorno ao serviço deve:
  - (1) Entrar em vigor a partir da data de emissão;
  - (2) Deixar de estar em vigor após o término do período em dias ou tempo de voo, valendo o que for mais cedo, conforme especificado no programa de manutenção; e
  - (3) Ser mantido a bordo da aeronave e o original ser mantido pelo operador noutro local, conforme aprovado pela autoridade aeronáutica.

##### 5.E.110 Caderneta técnica da aeronave

- (a) Uma caderneta técnica de aeronave deve ser mantida em relação a todas as aeronaves registadas em Cabo Verde a respeito das quais esteja em vigor um certificado na categoria de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.
- (b) As anotações na caderneta técnica de aeronave relativas a defeitos que afectem a aeronavegabilidade e a operação segura da aeronave devem ser efectuadas conforme especificado no CV-CAR 9.
- (c) Após a rectificação de qualquer defeito que tenha sido anotado na caderneta técnica da aeronave de acordo com o parágrafo anterior, a pessoa que emita o certificado de aptidão para retorno ao serviço de acordo com o CV-CAR 6 em relação a esse defeito, deve anotar essa certificação na caderneta técnica da aeronave.

##### 5.E.115 Sistema de registos de aeronavegabilidade contínua das aeronaves

- (a) Após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção, o certificado de aptidão para retorno ao serviço deve ser anotado nos registos de aeronavegabilidade contínua da aeronave.
- (b) Cada anotação deve ser efectuada assim que possível, mas em nenhum caso depois de 30 (trinta) dias após a data da execução do trabalho de manutenção.

- (c) Os registos de aeronavegabilidade contínua da aeronave devem, conforme apropriado, incluir:
- (1) Caderneta de voo da aeronave;
  - (2) Cadernetas de voo de motores ou fichas de registo dos módulos dos motores;
  - (3) Cadernetas de voo da hélice;
  - (4) Ficha de registo para qualquer componente de vida limitada; e
  - (5) Caderneta técnica de voo do operador.
- (d) O tipo de aeronave e a marca de matrícula, a data, assim como o tempo total de horas de voo e os ciclos de voo e as aterragens, conforme o caso, devem ser registados na caderneta de voo da aeronave.
- (e) Os registos de aeronavegabilidade contínua da aeronave devem conter os seguintes elementos actualizados:
- (1) Situação das directivas de aeronavegabilidade e medidas exigidas pela autoridade aeronáutica como reacção imediata a um problema de segurança;
  - (2) Situação das modificações e reparações;
  - (3) Situação de conformidade com o programa de manutenção;
  - (4) Situação dos componentes de vida limitada;
  - (5) Relatório de massa e centragem;
  - (6) Lista dos trabalhos de manutenção diferida.
- (f) Para além do documento de autorização da aptidão, a seguinte informação relevante para qualquer componente instalado deve ser inserida na caderneta de voo do motor ou hélice, na ficha de módulo do motor ou ficha de registo de componentes de vida limitada:
- (1) Identificação do componente;
  - (2) O tipo, número de série e matrícula da aeronave na qual foi instalado o componente em causa, juntamente com a referência à instalação ou remoção do componente;
  - (3) O tempo total de horas de voo acumulado e ciclos de voo e as aterragens e o tempo em serviço do componente em particular, conforme apropriado; e
  - (4) A informação actualizada constante no parágrafo (b) aplicável ao componente.
- (g) Todas as anotações inseridas nos registos de aeronavegabilidade contínua da aeronave devem ser claras e precisas.
- (h) Se for necessário corrigir uma anotação, a correcção deve ser feita de maneira a que a anotação original fique claramente visível.
- (i) O proprietário ou operador deve assegurar o estabelecimento de um sistema para conservar os seguintes registos durante os períodos especificados:
- (1) Todos os registos detalhados de manutenção em relação à aeronave e qualquer componente de vida limitada instalado na mesma, pelo menos 24 (vinte e quatro) meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço;
  - (2) O tempo total ou os ciclos de voo, conforme apropriado, da aeronave e todos os componentes de vida limitada, pelo menos 12 (doze) meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço;
  - (3) O tempo ou os ciclos de voo, conforme apropriado, desde a última manutenção programada do componente sujeito a vida limitada, pelo menos até a manutenção programada do componente ter sido substituída por outra manutenção programada de âmbito de trabalho e pormenor equivalente;
- (4) A situação actualizada de conformidade com o programa de manutenção de tal modo que a conformidade com o programa de manutenção de aeronaves aprovado possa ser estabelecida, pelo menos até a manutenção programada da aeronave ou componente ter sido substituída por outra manutenção programada de âmbito de trabalho e pormenor equivalente;
- (5) A situação actualizada das directivas de aeronavegabilidade aplicáveis à aeronave e aos componentes, pelo menos 12 (doze) meses após a aeronave ou o componente ter sido definitivamente retirado de serviço; e
- (6) Detalhes das modificações e reparações actuais da aeronave, motores, hélices e qualquer outro componente vital para a segurança do voo, pelo menos 12 (doze) meses após terem sido definitivamente retirados de serviço.
- (j) O proprietário ou operador da aeronave deve controlar os registos tal como detalhado nesta subsecção, e apresentar os registos à autoridade aeronáutica se requerido.
- (k) A NI: 5.E.115 estabelece os detalhes a serem inseridos nas cadernetas de voo das aeronaves, motores e hélices.

Nota: Para fins desta subsecção, o motor de uma aeronave deve também significar Unidade Auxiliar de Potência (APU).

## 5.E.200 CONTEÚDO, FORMA E DISPOSIÇÃO DOS REGISTOS

### 5.E.205 Registos de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação e modificação de aeronaves e peças de vida limitada

- (a) Cada pessoa que execute uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução, reparação ou modificação de uma aeronave ou outro produto aeronáutico deve, quando o trabalho for executado satisfatoriamente, efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento como se segue:
- (1) Uma descrição ou referência a dados aceitáveis para a autoridade aeronáutica do trabalho executado, incluindo:
    - (i) O tempo total em serviço (horas, tempo transcorrido ou ciclos, conforme apropriado) da aeronave e de todos os componentes de vida limitada;
    - (ii) A situação actualizada de conformidade com todos os dados de aeronavegabilidade contínua obrigatória;
    - (iii) Detalhes apropriados das modificações e reparações;
    - (iv) Tempo em serviço (horas, tempo transcorrido ou ciclos, conforme apropriado) desde a última revisão geral da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a um limite de vida até à revisão seguinte;
    - (v) O estado actual de conformidade da aeronave com o programa de manutenção; e
    - (vi) Os registos de manutenção detalhados para demonstrar que todos os requisitos para a assinatura de uma certificação de aptidão para retorno ao serviço foram cumpridos;
  - (2) Data de término do trabalho executado;
  - (3) Nome, assinatura, número de certificado e tipo de licença detida pela pessoa que aprovou o trabalho.
- (b) A assinatura requerida no parágrafo (3) (a) deve constituir a aprovação de colocação em serviço apenas para o trabalho executado.
- (c) Uma pessoa que trabalhe sob a supervisão de um técnico de manutenção de aeronaves não deve efectuar qualquer inspecção exigida no CV-CAR 8 ou qualquer inspecção exigida após uma grande reparação ou modificação.

**5.E.210 Registos adicionais de grandes reparações ou grandes modificações**

- (a) Para além da anotação requerida no parágrafo (a) da subsecção 5.E.205, cada pessoa que execute uma grande reparação ou uma grande modificação deve, excepto se efectuado de acordo com o parágrafo (b):
- (1) Preencher um dos formulários constante do anexo F ou G, que fazem parte integrante do presente CV-CAR, pelo menos em duplicado;
  - (2) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma cópia assinada desse formulário; e
  - (3) Enviar uma cópia desse formulário à autoridade aeronáutica, de acordo com as instruções da autoridade aeronáutica, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas após o produto aeronáutico ter sido certificado como apto para retorno ao serviço.
- (b) Para reparações e modificações efectuados de acordo com manual ou especificações aceitáveis para a autoridade aeronáutica uma OMA pode no lugar do parágrafo (a):
- (1) Utilizar a nota de encomenda de trabalho do proprietário ou operador da aeronave sobre a qual a reparação é registada;
  - (2) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma cópia assinada da nota de encomenda de trabalho e reter uma cópia em duplicado durante pelo menos um ano após a data da certificação de aptidão para retorno ao serviço do produto aeronáutico;
  - (3) Fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma certificação de aptidão para retorno ao serviço assinada por um representante autorizado da OMA e contendo a seguinte informação:
    - (i) Identificação do produto aeronáutico;
    - (ii) Se se tratar de uma aeronave, a marca, modelo, número de série, nacionalidade e marcas de matrícula, e a localização da área reparada;
    - (iii) Se se tratar de um produto aeronáutico, fornecer o nome do fabricante, nome da peça, modelo e número de série (se existente).

**5.E.215 Registos de manutenção, manutenção preventiva, revisão geral, modificação, reparação e reconstrução de um produto**

Nenhuma pessoa deve certificar como apto para retorno ao serviço um produto aeronáutico que tenha sido submetido a manutenção, manutenção preventiva, revisão geral, modificação, reparação e reconstrução a menos que:

- (1) A anotação adequada no registo de manutenção tenha sido efectuada;
- (2) O formulário de reparação ou modificação autorizado ou fornecido pela autoridade aeronáutica tenha sido utilizado de uma maneira determinada pela autoridade aeronáutica;
- (3) Se uma reparação ou modificação resultar nalguma modificação nas limitações de operação da aeronave ou nos dados de voo constantes no manual de voo da aeronave aprovado, tais limitações de operação ou dados de voo devem ser devidamente revistos e dispostos conforme determinado.

**5.E.220 Requisitos adicionais para revisão geral e reconstrução**

- (a) Aquando de anotações adicionais em caso de revisão geral e reconstrução nenhuma pessoa pode descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção, um produto aeronáutico como tendo sido sujeito a revisão geral a menos que tenha sido:

- (1) Desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado se necessário, e de novo montado por meio de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica; e
- (2) Testado de acordo com as normas e dados técnicos e aprovados, ou de acordo com as normas e dados técnicos vigentes aceitáveis para a autoridade aeronáutica, os quais tenham sido desenvolvidos e documentados pelo titular do certificado de tipo, STC ou uma aprovação de fabrico de um material, peça, processo ou dispositivo.

- (b) Nenhuma pessoa pode descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção, uma aeronave ou outro produto aeronáutico como reconstruído a menos que tenha sido desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado se necessário, montado de novo e testado às mesmas tolerâncias e limites de um item novo, utilizando quer peças novas quer peças usadas que estejam em conformidade com as tolerâncias e os limites das peças novas.
- (c) Se a manutenção, manutenção preventiva, revisão geral, modificação ou reconstrução ou reparação de um componente for executada por uma OMA, esta deve preencher um formulário de aprovação de aeronavegabilidade (Formulário 601 da AAC – Certificado de Aptidão para Retorno ao Serviço) conforme determinado no CV-CAR 6.

**5.E.225 Registos de inspeções para certificação de aptidão para retorno ao serviço**

- (a) A pessoa que certifica como apta ou inapta para retorno ao serviço um produto aeronáutico após qualquer inspeção realizada de acordo com o CV-CAR 8 deve efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento, contendo a seguinte informação:
- (1) Tipo de inspeção e uma breve descrição do âmbito da inspeção;
  - (2) Data da inspeção;
  - (3) Tempo total e ciclos em serviço da aeronave ou componente;
  - (4) Assinatura, e número da licença detida pela pessoa que certifica como apta ou inapta para retorno ao serviço do produto aeronáutico;
  - (5) Se a aeronave ou componente for considerada como estando em condições de aeronavegabilidade e certificada como apta para retorno ao serviço, deve ser emitida a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar: “Certifico que esta aeronave ou componente foi inspeccionada de acordo com a inspeção (inserir o tipo) e foi considerada como estando em condições de aeronavegabilidade”;
  - (6) Se a aeronave ou componente for certificada como inapta para retorno ao serviço devido a necessidade de manutenção, não conformidade com as especificações aplicáveis, directivas de aeronavegabilidade, ou outros dados aprovados, deve ser emitida a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar: “Certifico que esta aeronave ou componente foi inspeccionada de acordo com a inspeção (inserir o tipo) e que uma listagem datada de (inserir data) de discrepâncias e itens sem condições de aeronavegabilidade foi fornecida ao proprietário ou operador da aeronave”; e
  - (7) Se uma inspeção for conduzida sob um programa de inspeção estipulado no CV-CAR 8, a pessoa que efectue a inspeção deve fazer uma anotação identificando o programa de inspeção cumprido, e contendo uma declaração em como a inspeção foi realizada de acordo com as inspeções e procedimentos para esse programa em particular.

- (b) A pessoa que efectue uma inspeção exigida no CV-CAR 8 e considere que a aeronave não possui condições de aeronavegabilidade ou que não cumpre com a ficha de dados do certificado de tipo, directivas de aeronavegabilidade, ou outros

dados aprovados aplicáveis de que a sua aeronavegabilidade depende, deve fornecer ao proprietário ou operador uma lista assinada e datada dessas discrepâncias.

## 5.F COMPONENTES DE AERONAVES

### 5.F.100 GENERALIDADES

#### 5.F.105 Instalação

- (a) Apenas podem ser instalados numa aeronave componentes que estejam em condições satisfatórias e que tenham sido certificados como aptos para o serviço através do Formulário 601 previsto no CV-CAR 6 ou de outro documento equivalente e adequadamente marcadas.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica reconhece como documento equivalente o Formulário 1 da EASA, o Formulário 8130-3 da FAA e o Formulário 1 do Canadá.
- (c) Antes de um componente ser instalado numa aeronave, a pessoa ou organização de manutenção certificada deve certificar-se de que o componente em causa pode ser instalado na aeronave, mesmo quando lhe forem aplicadas diferentes modificações e directivas de aeronavegabilidade.
- (d) Apenas podem ser instaladas numa aeronave ou componente de aeronave as peças padrão especificadas nos dados de manutenção.
- (e) Só podem ser instaladas peças padrão que sejam acompanhadas de uma prova de conformidade com a norma aplicável susceptível de ser confirmada.
- (f) Apenas podem ser utilizados numa aeronave ou componente de aeronave matérias-primas ou materiais consumíveis se o fabricante da aeronave ou dos componentes de aeronave assim o especificar nos dados de manutenção aplicáveis ou se tal estiver previsto nas disposições do CV-CAR 6.
- (g) Esse material só pode ser utilizado se satisfizer a especificação aplicável e for devidamente rastreável.
- (h) Todos os materiais devem ser acompanhados de documentos que identifiquem claramente o material em causa e atestem a sua conformidade com a declaração de especificações e com as declarações do fabricante e do fornecedor.

#### 5.F.110 Manutenção de componentes de aeronaves

- (a) A manutenção de componentes deve ser executada por organizações de manutenção devidamente certificadas nos termos do CV-CAR 6 ou organizações de manutenção certificadas por autoridades reconhecidas pela autoridade aeronáutica.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica reconhece as seguintes autoridades aeronáuticas:
  - (1) Da Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos;
  - (2) Da Agência Europeia para a Segurança da Aviação;
  - (3) Do Ministério dos Transportes do Canadá.
- (c) Em derrogação às disposições do parágrafo (a), uma tarefa de manutenção de um componente em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou, mediante autorização da autoridade aeronáutica, em conformidade com os dados de manutenção do componente, pode ser efectuada por uma entidade com a categoria A certificada em conformidade com o CV-CAR 6, apenas enquanto esses componentes estiverem instalados numa aeronave.
- (d) Todavia, essa entidade ou esse pessoal de certificação podem desmontar temporariamente o componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de tarefas de manutenção adicionais que não se encontrem abrangidas pelas disposições do presente ponto.

(e) A manutenção de componentes efectuada em conformidade com presente subsecção não é elegível para a emissão de um Formulário 601 constante do CV-CAR 6 e esta sujeita aos requisitos de aptidão da aeronave para serviços previstos no CV-CAR 6.

(f) Em derrogação às disposições do parágrafo (a), uma tarefa de manutenção de um motor em conformidade com os dados de manutenção do motor ou, mediante autorização da autoridade aeronáutica, em conformidade com os dados de manutenção do componente, pode ser efectuada por uma entidade com a categoria B certificada em conformidade com o CV-CAR 6, apenas enquanto esses componentes estiverem instalados num motor.

Nota: Para fins deste parágrafo, o motor de uma aeronave deve também significar Unidade Auxiliar de Potência (APU).

(g) Todavia, essa entidade com a categoria B pode desmontar temporariamente o componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de tarefas de manutenção adicionais que não se encontrem abrangidas pelas disposições do presente parágrafo.

(h) Em derrogação às disposições da subsecção 6.E.135 do CV-CAR 6, uma tarefa de manutenção de um componente instalado ou temporariamente desmontado de uma aeronave LA1 não utilizada em transporte aéreo comercial e realizada em conformidade com os dados de manutenção do componente pode ser efectuada pelo pessoal de certificação a que se refere a subsecção 6.E.135 do CV-CAR 6, com excepção de:

- (1) Revisão geral de componentes que não sejam motores e hélices; e
- (2) Revisão geral de motores e hélices de aeronaves que não seja especificação de certificação para aeronaves ligeiras e aeronaves LSA.

(i) A manutenção de componentes efectuada em conformidade com o parágrafo (d) não é elegível para a emissão de um Formulário 601 do CV-CAR 6 e esta sujeita aos requisitos de aptidão da aeronave para serviços previstos na subsecção 6.E.135 do CV-CAR 6.

#### 5.F.115 Componentes com vida útil limitada

- (a) Os componentes com vida útil limitada instalados na aeronave não devem exceder a vida útil especificada no programa de manutenção aprovado e nas directivas de aeronavegabilidade, excepto nas situações previstas na subsecção 5.F.120.
- (b) A vida útil especificada é expressa em tempo de vida útil, horas de voo, aterragens ou ciclos de voo, conforme adequado.
- (c) No final da vida útil especificada, o componente deve ser retirado da aeronave para manutenção, ou para eliminação no caso dos componentes com um prazo de validade especificado.

#### 5.F.120 Controlo de componentes fora de serviço

- (a) Os componentes são considerados fora de serviço caso venha a verificar-se qualquer uma das seguintes situações:
  - (1) Expiração da vida útil especificada no programa de manutenção;
  - (2) Não cumprimento das directivas de aeronavegabilidade aplicáveis e de outros requisitos de aeronavegabilidade permanente definidos pela autoridade aeronáutica;
  - (3) Ausência das informações necessárias para determinar o estado de aeronavegabilidade ou a elegibilidade para efeitos de instalação;
  - (4) Sinais que atestem a presença de defeitos ou avarias;
  - (5) Envolvimento num incidente ou acidente susceptível de afectar a sua operacionalidade.

- (b) Os componentes fora de serviço devem ser identificados e conservados num local seguro e sob o controlo de uma organização de manutenção certificada até decisão sobre o destino e a condição a atribuir aos componentes em causa.
- (c) Todavia, no que diz respeito às aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial que não sejam aeronaves de grandes dimensões, a pessoa ou entidade que declarou o componente fora de serviço pode transferir a sua custódia, depois de o ter identificado como fora de serviço, para o proprietário, desde que essa transferência esteja reflectida nos livros de registo da aeronave, motor ou componente.
- (d) Os componentes que alcançarem o fim da sua vida útil especificada no certificado ou que apresentarem defeitos irreparáveis devem ser classificados como irre recuperáveis e não podem ser reintegrados na cadeia de distribuição de componentes, a não ser que a vida útil especificada no seu certificado tenha sido prolongada ou que uma reparação tenha sido aprovada, em conformidade com as disposições referentes a modificações e reparações.
- (e) Todas as pessoas ou entidades responsáveis nos termos das disposições do CV-CAR 9 devem, relativamente aos componentes irre recuperáveis a que se refere o parágrafo anterior:
  - (1) Reter tais componentes num local a que se refere o parágrafo (b); ou
  - (2) Assegurar que os componentes sejam inutilizados de forma a que a sua recuperação ou reparação não seja economicamente viável, antes de se eximirem da sua responsabilidade pelos componentes em questão.
- (f) Não obstante as disposições previstas no parágrafo (d), as pessoas ou entidades responsáveis nos termos das disposições do CV-CAR 9 podem transferir, para fins de formação ou investigação, as responsabilidades pelos componentes classificados como irre recuperáveis a outra entidade, desde que os componentes em causa não sejam mutilados.

## 5.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

### 5.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

#### 5.G.105 Revogação

É revogada, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR, a 2ª edição do CV-CAR Parte 5.

#### 5.G.110 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

### NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

#### NI: 5.A.115 (17) Grandes modificações

- (a) As grandes modificações da célula incluem as modificações nas partes de aeronave listadas, ou os tipos de modificações listados (quando não incluídos nas especificações aplicáveis da aeronave):
  - (1) Asas;
  - (2) Superfícies da empenagem;
  - (3) Fuselagem;
  - (4) Suportes dos motores;
  - (5) Sistema de controlo;
  - (6) Trem de aterragem;
  - (7) Casco ou flutuadores;
  - (8) Elementos de uma célula, incluindo longarinas, nervuras, ferragens, amortecedores, dispositivos de suporte, capotagens, carenagens e contrapesos de compensação;
  - (9) Sistemas actuadores hidráulicos e eléctricos de componentes;

- (10) Alhetas de rotor;
- (11) Modificações da massa em vazio ou na centragem em vazio que resultem num aumento da massa máxima certificada ou dos limites do centro de gravidade da aeronave;
- (12) Modificações no desenho básico dos sistemas de combustível, óleo, refrigeração, aquecimento, pressurização da cabina, eléctrico, hidráulico, degelo ou de escape;
- (13) Modificações das asas ou das superfícies de controlo fixas ou móveis que afectem as características de oscilação e vibração.

- (b) As grandes modificações dos grupos motores, mesmo quando não listadas nas especificações aplicáveis do motor, incluem o seguinte:

- (1) Conversão do motor de uma aeronave de um modelo aprovado para outro, envolvendo quaisquer modificações na razão de compressão, redutor de hélice, razões de engrenagem impulsora ou a substituição de peças principais do motor que requeiram trabalhos e testes extensivos do motor;
- (2) Modificações no motor por substituição de peças estruturais do motor da aeronave por peças não fornecidas pelo fabricante original ou peças não especificamente aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- (3) Instalação de um acessório que não esteja aprovado para o motor;
- (4) Remoção de acessórios que estão indicados como equipamentos obrigatórios nas especificações da aeronave ou motor;
- (5) Instalação de peças estruturais que não do tipo de peças aprovadas para a instalação;
- (6) Conversões de qualquer tipo com o fim de utilizar o combustível de uma classificação ou grau diferente da indicada nas especificações do motor.

- (c) As grandes modificações das hélices, quando não autorizadas nas especificações das hélices aplicáveis, incluem:

- (1) Modificações no desenho das pás;
- (2) Modificações no desenho do cubo;
- (3) Modificações no desenho do sistema regulador ou de controlo;
- (4) Instalação de um sistema regulador ou de embandeiramento de hélice;
- (5) Instalação do sistema de degelo das hélices;
- (6) Instalação de peças não aprovadas para a hélice.

- (d) Constituem grandes modificações de dispositivos as seguintes:

- (1) As modificações do desenho básico não efectuadas de acordo com as recomendações do fabricante do dispositivo ou de acordo com as directivas de aeronavegabilidade aplicáveis;
- (2) As modificações no desenho básico do equipamento de radiocomunicação e navegação aprovadas sob uma certificação do tipo ou outra autorização que tenham efeito sobre a estabilidade da frequência, nível de ruído, sensibilidade, selectividade, distorção, radiação parasita, controlo automático de volume (AVC), ou na capacidade para satisfazer as condições dos testes ambientais, e outras modificações que tenham efeito no desempenho do equipamento.

#### NI: 5.A.115 (18) - Grandes reparações

- (a) São grandes reparações da célula as reparações das partes de uma célula e as reparações dos seguintes tipos, envolvendo o aumento da resistência, reforço, empalme e fabrico de



elementos estruturais principais ou a sua substituição, quando a substituição é feita através de métodos de fabrico como rebitagem ou soldadura:

- (1) Vigas ocas;
  - (2) Asas ou superfícies de controlo monocasco ou semi-monocasco;
  - (3) Traves ou elementos da corda das asas;
  - (4) Longarinas;
  - (5) Flanges das longarinas;
  - (6) Elementos de vigas armadas;
  - (7) Cantos de vigas de chapa de pouca espessura;
  - (8) Elementos da quilha e quina do casco e flutuadores;
  - (9) Elementos de chapa corrugada submetidos a compressão que actuam como material de rebordo das asas ou superfícies da empenagem;
  - (10) Nervuras principais das asas e elementos submetidos a compressão;
  - (11) Contrafichas (montantes) das asas ou superfícies da cauda;
  - (12) Suportes dos motores;
  - (13) Longarinas da fuselagem;
  - (14) Elementos da armação laterais, horizontais ou anteparas;
  - (15) Chumaceiras e braços de suporte da base principal;
  - (16) Contrafichas (montantes) do trem de aterragem;
  - (17) Eixos;
  - (18) Rodas;
  - (19) Partes do sistema de comando tais como coluna de controlo, pedais, eixos, suportes angulares ou contrapesos externos dos ailerons;
  - (20) Reparações que envolvam a substituição de materiais;
  - (21) A reparação de superfícies de revestimento danificadas, em metal ou contraplacado pre-esforçado, de mais de 15 cm em qualquer direcção;
  - (22) A reparação de partes do revestimento mediante soldaduras adicionais;
  - (23) Empalmes de chapas de revestimento;
  - (24) A reparação de três ou mais nervuras adjacentes das asas ou das superfícies de comando ou do bordo de ataque das asas e superfícies de comando entre essas nervuras adjacentes;
  - (25) Reparação do revestimento de tela numa superfície maior do que a necessária para reparar duas nervuras adjacentes;
  - (26) Substituição da tela nas peças revestidas por tela tais como as asas, fuselagens, estabilizadores e superfícies de comando;
  - (27) Reparação, incluindo a vedação, de tanques de combustível e tanques de óleo removíveis ou integrais.
- (b) As reparações das seguintes partes de um motor e as reparações dos tipos que se seguem constituem grandes reparações do grupo motor:
- (1) Separação ou desmontagem de um cárter ou cambota de um motor a pistão equipado com um sobre-alimentador integral;
  - (2) Separação ou desmontagem de um cárter ou cambota de um motor a pistão equipado com uma engrenagem reductora de

um tipo diferente de uma caixa reductora da hélice de tipo cilíndrico;

- (3) Reparções especiais das partes estruturais do motor por meio de soldadura, galvanização, metalização ou outros métodos.
- (c) As reparações dos seguintes tipos numa hélice constituem grandes reparações de hélices:
- (1) Quaisquer reparações ou endireitamento de pás em aço;
  - (2) Reparação ou maquinagem de cubos em aço;
  - (3) Encurtamento de pás;
  - (4) Reconstituição de pontas hélices em madeira;
  - (5) Substituição dos laminados exteriores nas hélices de madeira de passo fixo;
  - (6) Reparação das roscas interiores ovalizadas no cubo das hélices de madeira de passo fixo;
  - (7) Incrustação nas pás de madeira;
  - (8) Reparções das pás de material compósito;
  - (9) Substituição do revestimento de tela das pontas das asas;
  - (10) Substituição do revestimento em plástico;
  - (11) Reparação dos reguladores de hélices;
  - (12) Revisão geral de hélices de passo variável;
  - (13) Reparções de amolgaduras, tais como, cortes profundos, riscos, picaduras e endireitamento das pás em alumínio;
  - (14) A reparação ou substituição dos elementos internos das pás.
- (d) As reparações dos seguintes tipos em dispositivos constituem grandes reparações de dispositivos:
- (1) Calibração e reparação de instrumentos;
  - (2) Calibração de equipamento de aviónica ou computadores;
  - (3) Rebobinagem da bobina de campo de um acessório eléctrico;
  - (4) Desmontagem completa de válvulas hidráulicas de potência complexas;
  - (5) Revisão geral de carburadores de pressão e de bombas de pressão de combustível, óleo e hidráulicas.

#### NI: 5.A.115 (22) - Manutenção preventiva

A manutenção preventiva está limitada aos seguintes trabalhos, desde que não envolvam operações de montagem complexas:

- (1) Remoção, instalação e reparação dos pneus do trem de aterragem;
- (2) Substituição das cordas elásticas dos amortecedores do trem de aterragem;
- (3) Manutenção dos amortecedores do trem de aterragem, adicionando óleo, ar, ou ambos;
- (4) Manutenção dos rolamentos das rodas do trem de aterragem, tal como limpeza e lubrificação;
- (5) Substituição de arames ou troços de frenagem de segurança defeituosos;
- (6) Lubrificação que não requeira uma desmontagem para além da remoção de itens não estruturais tais como tampas de acessos, capotagens e carenagens;
- (7) Realização de remendos simples de tela que não requeiram reforços de costura ou a remoção de partes estruturais ou superfícies de comando;

- (8) Reposição de fluido hidráulico no reservatório hidráulico;
- (9) Retoque do revestimento decorativo da fuselagem, superfícies das asas, da cauda (excluindo superfícies de comando balanceadas), carenagens, capotagem, trem de aterragem, interior da cabina de passageiros ou da cabina de pilotagem, desde que não seja necessária a remoção ou desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo;
- (10) Aplicação de materiais de protecção ou conservação a componentes desde que não envolva a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo e desde que não seja proibido ou contrário às boas práticas;
- (11) Reparação de estofos e artigos decorativos do interior da cabina de passageiros ou de pilotagem desde que a reparação não exija a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo ou interfira com um sistema operativo ou afecte uma estrutura primaria da aeronave;
- (12) Realização de pequenas reparações simples nas carenagens, placas de cobertura não estruturais, capotagens e pequenos remendos e reforços que não modifiquem o contorno de modo a interferir com o devido fluxo de ar;
- (13) Substituição das janelas laterais desde que o trabalho não interfira com a estrutura de qualquer sistema operativo, tal como os comandos, equipamento eléctrico, entre outros;
- (14) Substituição dos cintos de segurança;
- (15) Substituição dos assentos ou peças dos assentos com peças de sobresselentes aprovadas para a aeronave, não envolvendo a desmontagem de qualquer estrutura primaria ou sistema operativo;
- (16) Diagnostico e reparação de avarias nos circuitos das luzes de aterragem;
- (17) Substituição de lâmpadas, reflectores e lentes nas luzes de posição e de aterragem;
- (18) Substituição de rodas e esquis, desde que não envolva o cálculo da massa e centragem;
- (19) Substituição de qualquer capotagem que não implique remover a hélice ou desligar os comandos de voo;
- (20) Substituição ou limpeza das velas de ignição e ajuste da folga entre eléctrodos;
- (21) Substituição de qualquer conexão por tubos flexível, excepto as conexões hidráulicas;
- (22) Substituição das tubagens de alimentação de combustível pré-fabricadas;
- (23) Limpeza dos filtros de combustível e de óleo;
- (24) Substituição e manutenção de baterias;
- (25) Substituição ou ajuste de fechos não estruturais relacionados com as operações; e
- (26) A instalação de dispositivos para evitar o abastecimento incorrecto de combustível por via da redução do diâmetro dos bocais de reabastecimento dos tanques de combustível desde que o fabricante da aeronave tenha incluído o dispositivo específico nos dados do certificado de tipo da aeronave, tenha fornecido instruções devidamente aprovadas e aceitáveis para a autoridade aeronáutica para a instalação do dispositivo específico, e a instalação não envolva a desmontagem do bocal de reabastecimento já existente.
- (b) Cada pessoa que efectue uma inspecção anual ou às 100 horas deve inspecionar, quando aplicável, as seguintes partes:
- (1) Grupo da fuselagem e casco:
- (i) Tela e revestimento, quanto a deterioração, deformações e outras evidências de falha, e fixações defeituosas ou inseguras dos suportes e ferragens;
- (ii) Sistemas e componentes, quanto a instalação inadequada, defeitos aparentes e operação insatisfatória;
- (2) Grupo da cabina de passageiros e cabina de pilotagem:
- (i) Geral, quanto a sujidade e equipamento solto que possa causar falhas nos comandos;
- (ii) Assentos e cintos de segurança, quanto a mau estado e defeitos aparentes;
- (iii) Janelas e pára-brisas, quanto a deterioração e partidos;
- (iv) Instrumentos, quanto a mau estado, montagem e marcas incorrectas, e (se prático) operação inadequada;
- (v) Comandos de voo e do motor, quanto a instalação inadequada e operação inadequada;
- (vi) Baterias, quanto a instalação inadequada e carga inadequada;
- (vii) Todos os sistemas, quanto a instalação inadequada, mau estado geral, defeitos aparentes e óbvios, e falta de segurança nas fixações;
- (3) Grupo dos motores e nacelas:
- (i) Secção do motor, quanto a evidência visual de excesso de óleo, combustível, ou fugas hidráulicas, e fontes de tais fugas;
- (ii) Cavilhas e porcas, quanto a torque incorrecto e defeitos óbvios;
- (iii) Motor interno, quanto a compressão do cilindro e quanto a particulas de metal ou material estranho nos filtros ou tampões de drenagem do cárter, sendo que se a compressão for fraca, verificar se a condição e tolerâncias internas são apropriadas;
- (iv) Suporte do motor, quanto a fissuras, fixação dos suportes à estrutura desapertados, fixação do motor ao suporte desapertados;
- (v) Amortecedores flexíveis de vibração, quanto a mau estado e deterioração;
- (vi) Comandos do motor, quanto a defeitos, deslocação inadequada e falta de segurança na montagem;
- (vii) Condutas, tubagem flexível e grampos, quanto a fugas, mau estado e má fixação;
- (viii) Tubos de escape, quanto a fissuras, defeitos e má fixação;
- (ix) Acessórios, quanto a defeitos aparentes na segurança da montagem;
- (x) Todos os sistemas, quanto a instalação inadequada, mau estado geral, defeitos e falta de segurança na fixação;
- (xi) Capotagem, quanto a fissuras e defeitos;
- (4) Grupo do trem de aterragem:
- (i) Todas as unidades, quanto a mau estado e falta de segurança na fixação;

**NI: 5.D.210 Inspeções de aeronaves utilizadas na aviação geral**

- (a) Cada pessoa que efectue uma inspecção anual ou de 100 horas deve, antes dessa inspecção, limpar minuciosamente a aeronave e o motor da aeronave e remover ou abrir todas as placas para inspecção, portas de acesso, carenagens e capotagens.

- (ii) Dispositivos de amortecimento, quanto a um nível de fluido inadequado;
  - (iii) Sistema articulado, reticulado e membros, quanto a desgaste indevido ou excessivo, fadiga e deformação;
  - (iv) Mecanismo de retracção e bloqueio, quanto a funcionamento inadequado;
  - (v) Tubos hidráulicos, quanto a fugas;
  - (vi) Sistema eléctrico, quanto a roçaduras e mau funcionamento de interruptores;
  - (vii) Rodas, quanto a fissuras, defeitos e estado dos rolamentos;
  - (viii) Pneus, quanto a desgaste e cortes;
  - (ix) Travões, quanto a um ajuste inadequado;
  - (x) Flutuadores e esquis, quanto a falta de segurança na fixação e defeitos óbvios ou aparentes;
- (5) Asas e conjunto da secção central quanto a:
- (i) Mau estado geral;
  - (ii) Deterioração da tela ou revestimento;
  - (iii) Deformação;
  - (iv) Evidência de falhas; e
  - (v) Falta de segurança na fixação;
- (6) Conjunto completo da empenagem quanto a:
- (i) Mau estado geral;
  - (ii) Deterioração da tela ou revestimento;
  - (iii) Deformação;
  - (iv) Evidência de falhas;
  - (v) Falta de segurança na fixação;
  - (vi) Instalação de componentes inadequada; e
  - (vii) Funcionamento inadequado de componentes;
- (7) Grupo da hélice:
- (i) Conjunto da hélice, quanto a fissuras, picaduras, prisão e fugas de óleo;
  - (ii) Parafusos, quanto a torque indevido e falta de segurança;
  - (iii) Dispositivos anti-gelo, quanto a funcionamento inadequado e defeitos óbvios; e
  - (iv) Mecanismos de controlo, quanto a um funcionamento inadequado, falta de segurança na montagem e restrição no movimento;
- (8) Grupo de aviónica/instrumentos:
- (i) Equipamento de aviónica/instrumentos, quanto a instalação inadequada e falta de segurança na montagem;
  - (ii) Cablagem e condutas, quanto a encaminhamento inadequado, falta de segurança na montagem e defeitos óbvios;
  - (iii) Conexão e blindagem, quanto a instalação inadequada e mau estado;
  - (iv) Antena, incluindo o mastro da antena, quanto a mau estado, falta de segurança na montagem e funcionamento inadequado;
- (9) Grupo electrónico/eléctrico:
- (i) Cablagem e condutas, quanto a encaminhamento inadequado, falta de segurança na montagem e defeitos óbvios;
  - (ii) Conexão e blindagem, quanto a instalação inadequada e mau estado;
  - (iii) Todos os itens diversos instalados que não estejam de outra forma cobertos por esta listagem e em relação aos quais existam instruções de aeronavegabilidade contínua, quanto a instalação inadequada e funcionamento inadequado.
- NI: 5.E.115 Sistema de registos de aeronavegabilidade contínua das aeronaves**
- (a) Devem ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo da aeronave:
- (1) O nome do construtor, o tipo de aeronave, o número atribuído a esta pelo construtor e a data de construção da aeronave;
  - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula da aeronave;
  - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo ou ciclos de voo ou aterragens, conforme apropriado;
  - (4) Detalhes de todos os trabalhos de manutenção efectuados na aeronave e no seu equipamento;
  - (5) Detalhes de quaisquer revisões gerais, reparações, substituições e modificações relativamente à aeronave ou a qualquer um dos seus equipamentos como mencionado nos parágrafos anteriores, desde que essas anotações não tenham de ser introduzidas conforme requerido no presente parágrafo e no parágrafo (4) em relação a qualquer motor ou hélice de passo variável.
- (b) Devem ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo do motor:
- (1) O nome do construtor, tipo de motor, o número atribuído a este pelo construtor e a data de construção do motor;
  - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula de cada aeronave em que o motor for instalado;
  - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo ou ciclos de voo ou aterragens, conforme apropriado;
  - (4) Detalhes de todo os trabalhos de manutenção efectuados no motor;
  - (5) Detalhes de todas as revisões gerais, reparações, substituições e modificações relativamente à aeronave ou a qualquer um dos seus acessórios.
- (c) Devem ser incluídas as seguintes anotações na caderneta de voo de cada hélice:
- (1) O nome do construtor da hélice, o número atribuído a esta pelo construtor e a data de construção da hélice;
  - (2) A nacionalidade e as marcas de matrícula de cada aeronave, e o tipo e número de cada motor, em que a hélice for instalada;
  - (3) A data, juntamente com o tempo total de voo ou ciclos de voo ou aterragens, conforme apropriado;
  - (4) Detalhes de todos os trabalhos de manutenção efectuados na hélice;
  - (5) Detalhes de todas as revisões, reparações, substituições e modificações relativas à hélice.






ANEXO C – CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO

Modelo do certificado de autorização especial de voo emitido pela autoridade aeronáutica a que se refere o parágrafo (e) da subsecção 5.B.235

<p>REPÚBLICA DE CABO VERDE</p>  <p>AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority</p>		<p>Nº ___/___</p>
<p><b>AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO</b> <i>SPECIAL FLIGHT PERMIT</i></p>		
<p><b>1.OBJECTIVO</b> <i>Purpose</i></p>	<p><b>2.CV-CAR APLICÁVEL</b> <i>Applicable CV-CAR</i></p>	
<p><b>3.IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE</b> <i>Identification of the aircraft</i></p> <p><b>MARCAS DE REGISTO: D4-</b> <i>Nationality and registration marks</i></p> <p><b>FABRICANTE:</b> <i>Manufacturer</i></p> <p><b>MODELO:</b> <i>Model</i></p> <p><b>NÚMERO DE SÉRIE:</b> <i>Serial number</i></p>	<p><b>4.OPERADOR</b> <i>Operator</i></p> <p><b>NOME:</b> _____ <i>Name</i></p> <p><b>DOMICÍLIO:</b> _____ <i>Address</i></p>	
<p><b>6. LIMITAÇÕES DE OPERAÇÃO E AUTORIZAÇÕES</b> <i>Operating limitations and permissions</i></p>		
<p><b>7. CONDIÇÕES E LIMITAÇÕES</b> <i>Conditions And Limitations</i></p> <p>Esta Autorização Especial de Voo é emitida pela autoridade aeronáutica de Cabo Verde, e está em conformidade com o CV-CAR 5, subsecção 5.B.235. A aeronave para a qual esta Autorização está sendo emitida, não satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade prescritos no Anexo 8 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional. Assim, não são autorizados sobrevoos a nenhum país estrangeiro a menos que tal seja permitido pela respectiva autoridade aeronáutica. Qualquer que seja o objectivo do voo listado no Bloco 1, ninguém pode ser transportado em regime de remuneração ou aluguer. Apenas o operador a quem esta Autorização está sendo emitida - ver Bloco 4 - ou os seus representantes legalmente designados, listados no Bloco 6, podem efectuar o voo com o objectivo indicado no Bloco 1.</p> <p><i>This Special Flight Permit is issued under the Cabo Verde authority, and in compliance with the CV-CAR 5, subsection 5.B.235. The aircraft, to which this permit is being issued, does not meet the airworthiness requirements prescribed in the Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation. Therefore, flights over any foreign country are not authorized unless permitted by its aeronautical authority. Whatever the purpose of flight listed in Block 1, no person may be carried for compensation or hire. Only the operator to whom this permit is being issued - see Block 4 - or his legal representatives, listed in the Block 6, may conduct flight with the purpose listed in Block 1.</i></p>		
<p><b>8. VALIDADE:</b> DE ___/___/___ A ___/___/___ <i>Validity</i></p>		
<p><b>EMITIDO EM</b> <i>Issued on</i></p> <p>___/___/___</p>		<p><b>Divisão de Segurança Operacional</b> <i>Flight Safety Division</i></p> <p>_____</p>
<p><b>FS. AER.13</b></p>		<p><b>Agosto 2015</b></p>

## ANEXO D – CERTIFICADO DE RUÍDO

Modelo do certificado de ruído emitido pela autoridade aeronáutica a que se refere o parágrafo (d) da subsecção 5.B.320

Exemplar Nº	1. REPÚBLICA DE CABO VERDE		3. Nº:		
 <p><b>2. CERTIFICADO DE RUÍDO</b> NOISE CERTIFICATE</p>					
4. Marcas de nacionalidade e de registo <i>Nationality and registration marks</i>		5. Fabricante e designação da aeronave pelo fabricante <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>		6. Número de série da aeronave <i>Aircraft serial number</i>	
7. Motor: <i>Engine</i>			8. Hélice (se aplicável): (*) <i>Propeller (if applicable)</i>		
9. Massa máxima a descolagem <i>Maximum takeoff mass</i>  <b>Kg</b>		10. Massa máxima à aterragem (*) <i>Maximum landing mass</i>  <b>Kg</b>		11. Norma de certificação do ruído <i>Noise Certification Standard</i>	
12. Modificações adicionais introduzidas para fins de conformidade com as normas de certificação aplicáveis em matéria de ruído: <i>Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards</i>					
13. Nível de ruído lateral/Potência máxima (*) <i>Lateral/full-power noise level</i>  EPNdB	14. Nível de ruído em aproximação (*) <i>Approach noise level</i>  EPNdB	15. Nível de ruído em sobrevoo inicial (*) <i>Flyover noise level</i>  EPNdB	16. Nível de ruído em sobrevoo (*) <i>Overflight noise level</i>  EPNdB	17. Nível de ruído à descolagem (*) <i>Take-off noise level</i>  EPNdB	
Observações: <i>Remarks</i>					
18. O presente certificado é emitido à aeronave acima referida, de acordo com o Anexo 16 Volume I da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944 e o CV-CAR 5, a qual é considerada em conformidade com a norma de certificação de ruído referida, quando mantida e utilizada de acordo com os requisitos e limitações de operação. <i>This noise certificate is issued pursuant to Volume I of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and CV-CAR 5 in respect of the above mentioned aircraft, which is considered to comply with the indicated noise Standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations</i>					
19. Emitido em: DD/MM/YYYY <i>Date of issue:</i>			20. Nome e Assinatura <i>Name and Signature</i>		
FS. AER. 17			Agosto 2015		

(\*) Estas caixas podem ser omitidas, dependendo da norma de certificação de ruído

These boxes may be omitted depending on the noise certification standard

### Instruções de preenchimento

#### Bloco 1. Estado de Registo

O nome do Estado que emite o certificado de ruído. Este item deve coincidir com a informação correspondente no certificado de registo e no certificado de aeronavegabilidade.

#### Bloco 2. Certificado de Ruído

O título do Formulário é "Certificado de Ruído"

#### Bloco 3. Nº de documento

Número único, emitido pelo Estado de Registo que identifica este documento em particular na sua administração. Esse número deve facilitar as consultas em relação ao documento.

#### Bloco 4. Marcas de nacionalidade e de registo

A marca de nacionalidade e matrícula emitidas pelo Estado de Registo de acordo com o anexo 7 da Convenção de Chicago. Este item deve coincidir com a informação correspondente no certificado de registo e certificado de aeronavegabilidade.

#### Bloco 5. Fabricante e designação da aeronave pelo fabricante

O tipo e modelo da aeronave em questão. Este item deve coincidir com a informação correspondente no certificado de registo e certificado de aeronavegabilidade.

#### Bloco 6. Número de série da aeronave

O número de série da aeronave atribuído pelo fabricante da aeronave. Este item deve coincidir com a informação correspondente no certificado de registo e certificado de aeronavegabilidade.

#### Bloco 7. Marca, tipo e modelo do motor:

A designação do motor (s) instalado para identificação e verificação da configuração da aeronave. Deve conter o tipo e modelo do motor (s) em questão. A designação deve ser de acordo com o certificado de tipo ou STC para o motor (s) em questão.

#### Bloco 8. Marca, tipo e modelo da hélice (se aplicável):

A designação da hélice (s) instalada para identificação e verificação da configuração da aeronave. Deve conter o tipo e modelo da hélice (s) em questão. A designação deve ser de acordo com o certificado de tipo ou STC para a hélice (s) em questão. Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para os aviões a hélice.

#### Bloco 9. Massa máxima a descolagem (kg)

A massa máxima à descolagem associados com os níveis de ruído certificadas da aeronave, em quilogramas. A unidade (kg) deve ser especificada explicitamente, de forma a evitar mal-entendidos.

#### Bloco 10. Massa máxima à aterragem (kg)

A massa máxima de aterragem associados com os níveis de ruído certificadas da aeronave, em quilogramas. A unidade (kg) deve ser especificada explicitamente, de forma a evitar mal-entendidos. Este item só deve ser incluído na documentação de certificação de ruído para os certificados de ruído emitidos ao abrigo do Capítulo 2, 3, 4,5 e 12.

#### Bloco 11. Norma de certificação do ruído

O capítulo em que a aeronave em questão obteve a certificação de ruído. Para os capítulos 2, 8, 10 e 11, a seção especificando os limites de ruído também devem ser incluídos.

Bloco 12. Modificações adicionais introduzidas para fins de conformidade com as normas de certificação aplicáveis em matéria de ruído:

Este item deve conter, no mínimo, todas as modificações adicionais para a aeronave básica de acordo com Blocos 5, 7 e 8, que são essenciais, a fim de cumprir os requisitos do presente CV-CAR, para o qual a aeronave estiver certificada de acordo com o Bloco 11. Outras modificações que não são essenciais para satisfazer o capítulo indicado, mas são necessárias para atingir os níveis sonoros certificados, conforme dado também podem ser incluídos a critério da autoridade de certificação. As modificações adicionais devem ser dadas usando referências inequívocas, tais como o número do certificado suplementar de tipo (STC), números único de peças originais ou designadores de tipo / modelo dadas pelo fabricante da modificação.

#### Bloco 13. Nível de ruído lateral/Potência máxima (\*)

O nível de lateral / potência máxima do ruído definidos no capítulo relevante. Deve especificar a unidade (por exemplo EPNdB (unidade do nível de ruído efectivamente percebido)) do nível de ruído e o nível de ruído deve ser indicado para o décimo mais próximo de um decibel (dB). Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para aeronaves certificadas para os capítulos 2, 3, 4, 5 e 12.

#### Bloco 14. Nível de ruído em aproximação (\*)

O nível de ruído em aproximação conforme definido no capítulo pertinente. Deve especificar a unidade (por exemplo EPNdB) do nível de ruído e o nível de ruído deve ser indicado para o décimo mais próximo de um dB. Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para aeronaves certificadas para os capítulos 2, 3, 4, 5, 8 e 12.

#### Bloco 15. Nível de ruído em sobrevoio inicial

O nível de ruído em sobrevoio inicial, conforme definidos no capítulo pertinente. Deve especificar a unidade (por exemplo EPNdB) do nível de ruído e o nível de ruído deve ser indicado para o décimo mais próximo de um dB. Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para aeronaves certificadas para os capítulos 2, 3, 4, 5 e 12.

#### Bloco 16. Nível de ruído em sobrevoio

O nível de ruído sobrevoio, conforme definido no capítulo pertinente. Deve especificar a unidade (por exemplo EPNdB ou dB (A) (unidade do nível de ruído ponderado A)), do nível de ruído eo nível de ruído deve ser indicado para o décimo mais próximo de um dB. Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para aeronaves certificadas para os capítulos 6, 8 e 11.

#### Bloco 17. Nível de ruído à descolagem

O nível de ruído à descolagem, tal como definido no capítulo pertinente. Deve especificar a unidade (por exemplo EPNdB ou dB (A)), do nível de ruído e o nível de ruído deve ser indicado para o décimo mais próximo de um dB. Este item está incluído apenas na documentação de certificação de ruído para aeronaves certificadas para os capítulos 8 e 10.

Bloco 18. Declaração de conformidade, incluindo a referência ao Volume I do Anexo 16 da Convenção de Chicago,

#### Bloco 19. Data de emissão

A data em que foi emitido o documento.

#### Bloco 20. Assinatura

A assinatura do funcionário que emite o certificado de ruído. Outros itens podem ser adicionados, tais como o selo, carimbo etc.

#### Informações adicionais:

Logo e nome da autoridade emissora

De modo a facilitar o reconhecimento o logotipo ou símbolo e o nome da autoridade de emissão foram adicionados no campo "Reservado ao Estado de matrícula".



## ANEXO E - CLASSIFICAÇÕES DE CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO

Classificações de certificação de ruído conforme o Anexo 16, Volume 1, da Convenção de Chicago da OACI, a que se refere o parágrafo (a) da subsecção 5.B.320

Anexo 16 Capítulo	Detalhes
2	<b>Aviões Subsónicos a Reacção</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 6 de Outubro de 1977.
3	<p><b>(a) Aviões Subsónicos a Reacção</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 6 de Outubro de 1977 e antes de 1 de Janeiro de 2006.</p> <p><b>(b) –Aviões a Hélice Com Mais de 5,700kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 1985 e antes de 17 de Novembro de 1988.</p> <p><b>(c) – Aviões a Hélice Com Mais de 8,618kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 17 de Novembro de 1988 e antes de 1 de Janeiro de 2006.</p>
4	<p><b>1. Aviões Supersónicos</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 2006.</p> <p><b>2. Aviões a Hélice Com Mais de 8,618 kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite no dia ou após 1 de Janeiro de 2006.</p>
5	<b>Aviões a Hélice Com Mais de 5,700kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 17 de Novembro de 1988.
6	<b>Aviões a Hélice Que não Excedam 8,618kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo aceite antes de 17 de Novembro de 1988.
7	<b>Aviões STOL a Hélice</b>
8	<b>Helicópteros</b>
9	<b>Unidades Auxiliares de Potência (APU)</b> e sistemas de potência associados durante as operações em terra.
10	<b>Aviões a Hélice Que Não excedam 8,618kg</b> – Candidatura ao certificado de aeronavegabilidade regular para o protótipo ou versão derivada aceite no dia ou após 17 de Novembro de 1988.
11	<b>Helicópteros Não Excedendo 3,175kg</b> de massa máxima à descolagem certificada
12	Aviões supersónicos
13	Aeronaves de rotor

## ANEXO F - FORMULÁRIO DE GRANDES REPARAÇÕES E MODIFICAÇÕES

Formulário utilizado para registar grandes reparações e modificações, a que se refere o parágrafo (1) (a) da subsecção 5.E.210

<b>GRANDES REPARAÇÕES E MODIFICAÇÕES</b> <b>MAJOR REPAIR AND MODIFICATION</b> (Célula de Aeronave, Grupo Motor, Hélice ou Dispositivo) (Airframe, Powerplant, Propeller, or Appliance)				República de Cabo Verde Republic of Cabo Verde	
Instruções: Digitar ou dactilografar todas as anotações. Ver CV-CAR 5, subsecção 5.E.210 e as instruções e disposição deste formulário. INSTRUCTIONS: Print or type all entries. See CV-CAR 5, subsection 5.E.210 and for instructions and disposition of this form.				Apenas para uso pela AAC For AAC Use Only	
				Identificação do Gabinete Office Identification	
1. Aeronave Aircraft	Marca Make	Modelo Model			
	Número de Série Serial Number	Nacionalidade e Marca de Matrícula Nationality and Registration Mark			
2. Proprietário Owner	Nome (Conforme constante no certificado de registo) Name (As shown on registration certificate)		Morada (conforme constante no certificado de registo) Address (As shown on registration certificate)		
	<b>3. Apenas para uso da autoridade aeronáutica</b> For Authority Use Only				
<b>4. Identificação da Unidade</b> Unit Identification				<b>5. Tipo</b> Type	
Unidade Unit	Marca Make	Modelo Model	Número de Série Serial Number	Reparação Repair	Modificação Modification
Celula Airframe	----- (conforme descrito no item 1 acima) ----- ----- (As described in item 1 above) -----				
Grupo Motor Powerplant					
Hélice Propeller					
Dispositivo Appliance	Tipo Type				
	Fabrico Manufacture				
<b>6. Declaração de Conformidade</b> Conformity Statement					
A. Nome e morada da Organização Organisation Name and Address		B. Tipo de Licença/Organização Kind of License/Organisation		C. Número de Certificado/Licença C. Certificate/License Number	
		<input type="checkbox"/> Licença (AMT) Licensed (AMT) <input type="checkbox"/> Organização de Manutenção Aprovada Approved Maintenance Organisation <input type="checkbox"/> Fabricante Manufacturer		(Para uma OMA, incluir as qualificações apropriadas emitidas para as grandes reparações e modificações) (For an OMA include the appropriate ratings issued for the major repair or modification)	
D. Certifico que a reparação e/ou modificação efectuada na(s) unidade(s) identificada(s) no item 4 acima e descrita no verso ou anexos deste documento foi executada de acordo com os requisitos do CV-CAR 5, e que a informação aqui fornecida é correcta e verdadeira tanto quanto é do meu conhecimento. I certify that the repair and/or modification made to the unit(s) identified in item 4 above and described on the reverse or attachments hereto have been made in accordance with the requirements of CV-CAR 5 and that the information furnished herein is true and correct to the best of my knowledge.					
Data Date			Assinatura do Indivíduo Autorizado Signature of Authorised Individual		
<b>7. Certificação de aptidão para retorno ao serviço</b> Approval for Return To Service					
Em conformidade com a autoridade dada às pessoas abaixo especificadas, a(s) unidade(s) identificada(s) no item 4 foi (foram) inspeccionada(s) da maneira determinada pela autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde e foi (foram) considerada(s) Pursuant to the authority given persons specified below, the unit(s) identified in item 4 was inspected in the manner prescribed by the Cabo Verde Civil Aviation Authority and is					
<input type="checkbox"/> APTAS <input type="checkbox"/> INAPTASS APPROVED   REJECTED					
Pelo (a) By	<input type="checkbox"/> Inspector da AAC AAC Inspector	<input type="checkbox"/> Autorização de Inspeção Inspection Authorisation		Outro (Especificar) Other (Specify)	
	<input type="checkbox"/> Organização de Manutenção Maintenance Organisation	<input type="checkbox"/> Outro Other			
Data da Aprovação ou Rejeição Date of Approval or Rejection		Certificado ou Número de Designação Certificate or Designation Number		Assinatura do Indivíduo Autorizado Signature of Authorised Individual	
FS. AER. 23				Agosto 2015	

**ADVERTÊNCIA****NOTICE**

Devem ser inseridas no registo adequado da aeronave as alterações de massa e centragem ou das limitações de operação. Uma modificação deve ser compatível com todas as modificações anteriores, de modo a assegurar a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

*Weight and balance or operating limitation changes shall be entered in the appropriate aircraft record. A modification must be compatible with all previous modifications to assure continued conformity with the applicable airworthiness requirements.*

**8. Descrição do Trabalho Efectuado****Description of Work Accomplished**

(Se for necessário mais espaço, anexar folhas adicionais. Identificar cada página com a nacionalidade e marca de matrícula da aeronave e a data em que o trabalho foi completado.)

*(If more space is required, attach additional sheets. Identify each page with aircraft nationality and registration mark and date work completed.)*

**Instruções de preenchimento**

**Item 1 – Aeronave.** As informações para completar os blocos "marca", "modelo", e "número de série" podem ser encontrados na placa de identificação do fabricante da aeronave. A "Nacionalidade e marca de matrícula" deve ser o mesmo que o indicado no certificado de registo da aeronave.

**Item 2 – Proprietário.** Inserir o nome e o endereço completo do proprietário da aeronave, conforme constante no certificado de registo da aeronave.

Nota: Quando uma grande reparação ou modificação é feita numa peça sobressalente ou dispositivo, os itens 1 e 2 são deixados em branco, o original e o duplicado permanecem com a peça até ao momento em que é instalado numa aeronave. A pessoa que instalar a parte, deve em seguida, preenche as informações necessárias nos blocos 1 e 2, entregar o original do formulário ao proprietário ou operador da aeronave, e encaminhar a cópia para a Autoridade aeronáutica no prazo de 48 horas após a data do trabalho de inspecção.

**Item 3 – Apenas para uso da Autoridade aeronáutica**

A aprovação pode ser indicada no item 3 quando a autoridade aeronáutica concluir que os dados a serem usados na execução de grandes modificações e grandes reparações estão de acordo com práticas aceites pela indústria e pelos CV-CAR aplicáveis. A aprovação deve ser indicada por um dos seguintes métodos:

1. Aprovação baseada no exame dos dados técnicos apenas, aplicável a uma única aeronave: os dados técnicos aqui identificados estão de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e são aprovados para a aeronave acima descrita, sujeita a uma inspecção de conformidade por uma pessoa autorizada conforme o CV-CAR 5.
2. Aprovação baseada na inspecção física, demonstração, teste ou avaliação dos dados técnicos e aeronave, aplicável a uma única aeronave: a modificação (ou reparação) aqui identificada está de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e é aprovada para a aeronave (ou componente descrito no campo 4) acima descrita, sujeita a uma inspecção de conformidade por uma pessoa autorizada conforme a seção 5.B.120.

3. Aprovação baseada apenas no exame dos dados técnicos, aplicável à duplicação numa aeronave idêntica: a modificação aqui identificada está de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e é aprovada para duplicação numa aeronave idêntica de mesmo fabricante, modelo e configuração após modificação pelo agente executor original.

A signature in item 3, "For Authority Use Only," indicates approval of the data described in that section for use in accomplishing the work described under item 8, "Description of the Work Accomplished." This signature does not indicate CAA approval of the work described under item 8 for return to service.

**Item 4 – Identificação da Unidade.** Os blocos de informação do item 4 são utilizados para identificar a célula, motor, hélice, ou dispositivo reparado ou modificado. Somente deve utilizar os blocos relativos à unidade reparada ou modificada.

**Item 5 – Tipo.** Assinalar a coluna apropriada para indicar se a unidade foi reparada ou modificada.

**Item 6 – Declaração de Conformidade**

"A" – Nome e morada da Organização. Inserir o nome do TMA, OMA ou fabricante que realizaram a reparação ou modificação. TMA deve ser inserido o nome e endereço fixo. Fabricantes ou OMA deve ser inserido o nome e o endereço constante do certificado.

"B" – Tipo de Licença/Organização. Marque a opção apropriada para indicar o tipo de pessoa ou organização que executou o trabalho.

"C" – Número de Certificado/Licença. TMA devem inserir o número da licença. OMA devem inserir o número do certificado OMA sob o qual o trabalho foi realizado. Fabricantes devem colocar o número do seu certificado de produção ou o número do STC, conforme aplicável. Fabricantes de componentes segundo uma TSO devem colocar também o número da TSO do componente modificado.

"D" – Declaração de cumprimento. Este espaço é usado para certificar que a reparação ou modificação foi feita de acordo com o CV-CAR 5.

**Item 7 – Certificação de aptidão para retorno ao serviço**

O CV-CAR 5 estabelece as condições segundo as quais grandes modificações e grandes reparações de célula, motores, hélices ou outros componentes podem ser certificados como aptos para retorno ao serviço. Esta parte do formulário é utilizada para indicar aprovação ou rejeição da reparação ou modificação da unidade envolvida e para identificar a pessoa que executou a inspeção da aeronavegabilidade da aeronave. Assinalar os campos “aprovada” ou “rejeitada” para identificara a não conformidade. Adicionalmente assinalar o item relativo a quem é o responsável pela inspeção, usando o campo “outros” se essa pessoa não se enquadrar nas listadas. A pessoa responsável pela inspeção, conforme previsto no CV-CAR 5, deve datar, assinar e colocar o número de licença.

A assinatura no item 7, Certificação de Aptidão para Retorno ao Serviço não significa que foi certificado pela autoridade aeronáutica a menos que seja assinalada a caixa da esquerda Inspector da AAC. As outras pessoas listadas no item 7 estão autorizadas a certificar como apta o retorno para serviço se a reparação ou modificação for executada usando dados aprovados pela autoridade aeronáutica de acordo com o CV-CAR 5 e encontrados em conformidade.

**Item 8 – Descrição do trabalho efectuado.** Uma descrição clara, concisa e legível descrevendo o trabalho executado deve ser feita nesse campo do formulário. É importante que a localização da reparação ou modificação, relativamente à aeronave ou componente, seja descrita. Os dados técnicos aprovados usados como base para aprovação de grandes modificações ou grandes reparações para retorno ao serviço devem ser identificados ou descritos nesse campo.

1. Por exemplo, se o reparação foi feito numa longarina empenada, a descrição deve começar por “Removida a asa da aeronave e removidos 62 cm do revestimento a partir da

ponta da asa. Reparada a longarina empenada, na altura da estação que dista 24 cm da ponta da asa, de acordo com...” e continua com a descrição da reparação. A descrição deve fazer referência às seções dos CV-CAR aplicáveis ou aos dados técnicos aprovados, incluindo a fonte dos dados técnicos, para substanciar a aeronavegabilidade da reparação ou modificação. Se a reparação ou modificação está sujeito a ser encoberto por revestimento ou outra estrutura, a descrição deve certificar que a inspeção das áreas inacessíveis foi feita e considerada satisfatória antes do seu encerramento.

2. Dados técnicos usados como base para aprovação de grandes reparações e grandes modificações para retorno ao serviço devem ser aprovados antes de serem usados para aquele propósito. Esses dados aprovados podem ser: CV-CAR; Directivas de Aeronavegabilidade; Instrução; Circulares em determinadas circunstâncias; aprovação de produtos modificados segundo uma TSO; Instruções, Kits ou Manuais de Serviço de ficha de dados técnicos e especificações de Tipo. Dados para suporte, tais como análise de tensões, relatório de testes, esquemas ou fotografias devem ser submetidos à autoridade aeronáutica juntamente com o formulário.
3. Se espaço adicional for necessário para descrever a reparação ou modificação, deve-se anexar outras folhas, identificando-as com as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave e a data em que o trabalho foi concluído.
4. Demonstrações de cálculos de peso e balanceamento não são requeridas no item 8, mas podem ser colocadas. Em todos os casos em que o peso e balanceamento da aeronave for afectado, deve ser feita uma nova ficha de peso e balanceamento para a aeronave, fazendo referencia a este formulário.

**ANEXO G - FORMULÁRIO DE GRANDES REPARAÇÕES E MODIFICAÇÕES**

Formulário utilizado para registar grandes reparações e modificações, a que se refere o parágrafo (1) (a) da subsecção 5.E.210

<p>A aeronave ou o componente de aeronave identificados acima foram reparados, sujeitos a revisão geral e inspeccionados de acordo com as instruções vigentes e aplicáveis do Estado de Desenho e os requisitos regulatórios da autoridade aeronáutica, e recebeu a certificação de aptidão para retorno ao serviço.  <i>The aeronautical product identified above was repaired, overhauled and inspected in accordance with currently effective, applicable instructions of the State of Design and regulatory requirements of the Authority, and is approved for return to service.</i></p>	
<p>Detalhes pertinentes da reparação estão nos arquivos da OMA  <i>Pertinent details of the repair are on file at this maintenance organisation.</i></p>	
<p>Ordem de encomenda Order No.</p>	<p>Data Date</p>
<p>Assinado Signed</p> <p>Assinatura do representante autorizado <i>(Signature of authorised representative)</i></p>	
<p>Nome e morada da OMA <i>(Facility Name)</i></p>	<p>(Número do certificado OMA) <i>(OMA Certificate Number)</i></p>
<p>Endereço <i>(Address)</i></p>	
<p> </p>	