



ASSUNTO: EXIGÊNCIAS RELATIVAS ÀS INSPECÇÕES EM VOO DE EQUIPAMENTOS E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

DATA: 12/06/2012

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) instituída pela Convenção de Chicago assinada em 7 de Dezembro de 1944, a qual a República Democrática de S. Tomé e Príncipe aderiu em 28 de Fevereiro de 1977 tem vindo a manifestar, persistentemente a sua preocupação no que concerne a segurança do sistema da aviação civil, sendo este portanto o seu principal objetivo.

Os equipamentos que apoiam a navegação das aeronaves emitem ondas eletromagnéticas fornecendo informações ao piloto para que possa voar na rota planeada e aterrar sua aeronave com segurança, independentemente das mais adversas condições meteorológicas.

É assim que na auditoria levada a cabo ao sistema da aviação civil em S Tomé e Príncipe, em janeiro de 2010, a OACI recomendou que fossem estabelecidas exigências relativas às inspeções em voo e que fossem garantidas as inspeções periódicas em voo das ajudas de rádio à navegação aérea a fim de verificar a qualidade dos sinais emitidos por equipamentos em terra, fazendo análises, medições e, quando houver necessidade, proceder correções devidas para que os auxílios atendam aos parâmetros previstos.

Neste contexto, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) engajado também neste objetivo para melhorar os seus serviços em matéria de segurança, o C.A. do INAC, ao abrigo do disposto no artigo 3º do anexo ao Decreto nº 3/2011 de 16 de Novembro, aprova a seguinte diretiva:

1. OBJETIVO

A presente Diretiva (DT) tem como objetivo estabelecer e racionalizar por meio de gráficos as exigências e orientações relativas às inspeções em voo das ajudas de rádio à navegação aérea e procedimentos operacionais.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

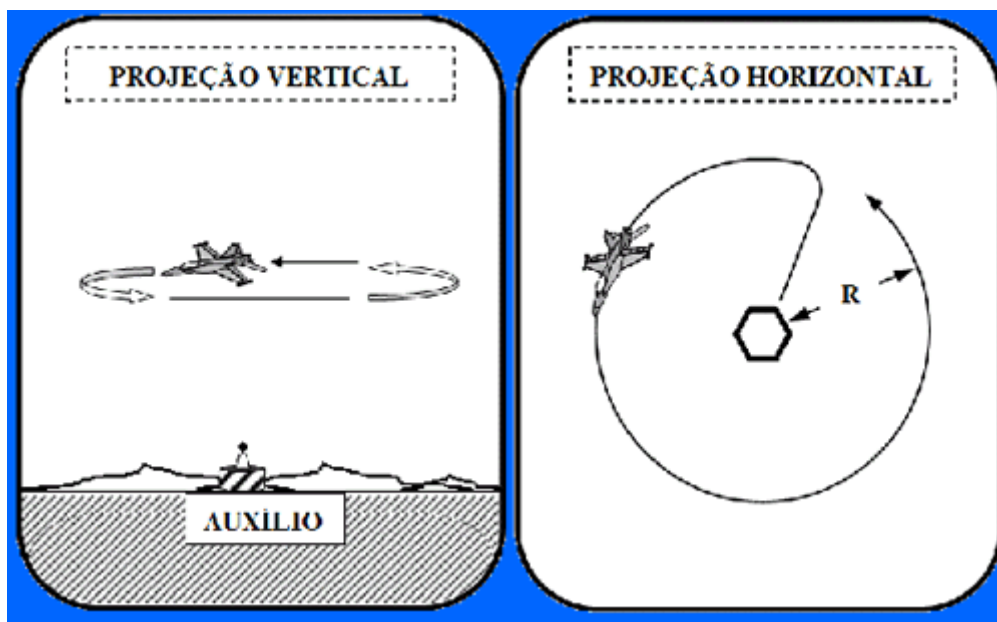
A presente DT é de observância obrigatória e aplica-se aos Pilotos Inspetores, aos Operadores de Sistemas de Inspeção em Voo e aos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo que exercem a sua atividade no território nacional.

3. DESCRIÇÃO

- I. Para se atingir o objetivo proposto por esta diretiva, todos os destinatários da mesma deverão cingir estritamente aos parâmetros previstos no Anexo 10, Vol. 1 e Doc. 8071, Vol. 1, C1 à C7.
- II. Antes da realização da inspeção em voo, deverá ser feita a devida coordenação com os Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo.
- III. Os gráficos serão chamados de “**MODELO**” e deverão ser utilizados por todas as aeronaves de inspeção em VOO, quando em missões de inspeção em VOO.
- IV. No decorrer da inspeção em VOO o piloto-inspetor deverá comunicar ao controlador de tráfego aéreo o procedimento que irá realizar, informando o número do “**MODELO**”.
- V. Quando for necessário efetuar um procedimento fora do “**MODELO**” estabelecido, o piloto-inspetor deverá dar ao controlador de tráfego aéreo as explicações detalhadas com respeito a tal procedimento.
- VI. No caso de ter que abandonar a frequência do Órgão de Controle por qualquer motivo, o piloto-inspetor deverá dar a conhecer antes de fazê-lo.
- VII. Durante a inspeção em voo, alguns tipos de procedimentos são críticos com respeito à velocidade e altitude. Nestes casos, os procedimentos não deverão ser interrompidos, tendo em vista que os mesmos são gravados a bordo, salvo quando por razões de segurança, condições de tráfego aéreo imprevistas ou, ainda, por decisão do piloto-inspetor.

4 - MODELOS PARA OS DIVERSOS PROCEDIMENTOS

MODELO Nº 1

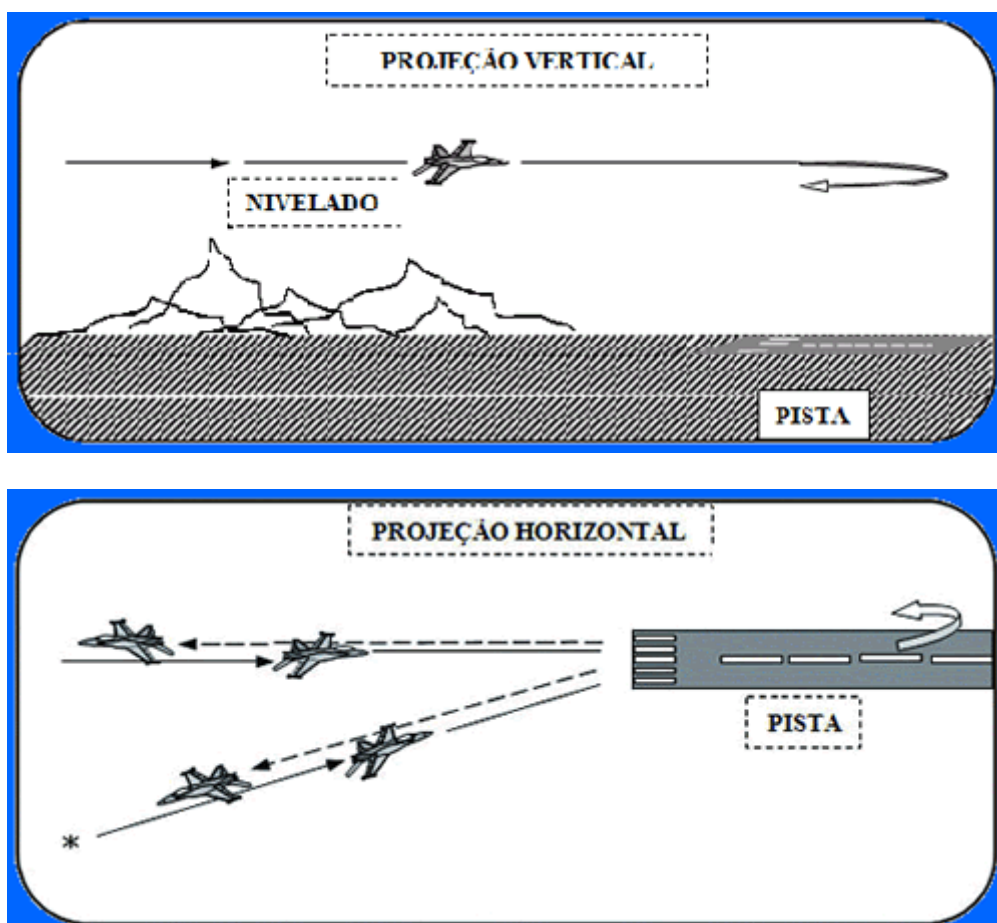


Descrição da manobra: Órbita nivelada mantendo constante a distância (o raio) do rádio auxílio. A altura deverá ser constante, porém o relevo da área sobrevoada poderá exigir uma variação que será informada pelo piloto.

Para qual, a inspeção é utilizada:

- Órbita de VOR/DME
- Órbita de V/UHF-COM
- Órbita de DF (Recalada)
- Cobertura Horizontal de RADAR.

MODELO Nº2

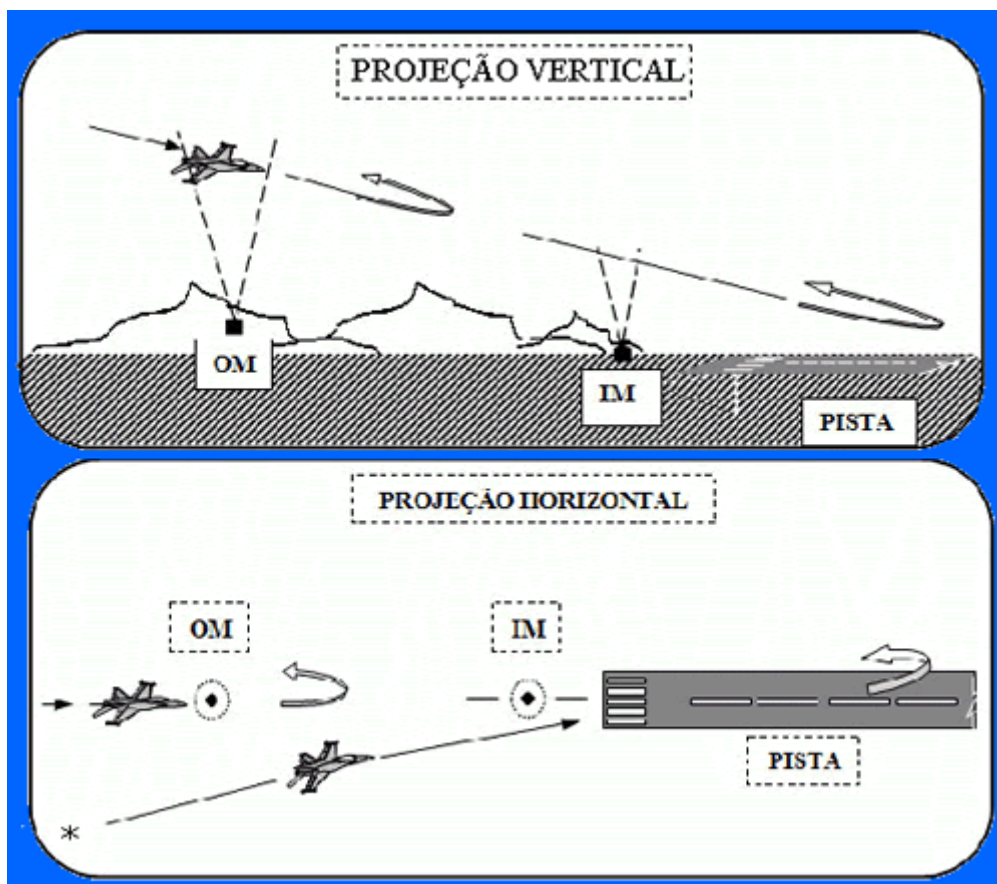


Descrição da manobra: Passagens niveladas aproximando-se ou afastando-se (normalmente de uma RWY) a partir de um ponto previamente reportado. * Eventualmente essa trajetória poderá vir a ser desalinhada com o prolongamento do eixo da pista.

Para qual inspeção é utilizada:

- Ajustes de sinais de VOR (Radial de Referência)
- Radial de Rota
- Teste de Monitor de VOR
- Faseamento de LLZ
- Ângulo e Largura da Rampa de GS
- Monitor de Potência de RF de GS
- "Tilt" de GS
- Ângulo e Largura de PAPIS/VASIS
- Cobertura Vertical de RADAR
- Largura de Marcadores.

MODELO N°3



OM: Marcador externo

IM: Marcador interno

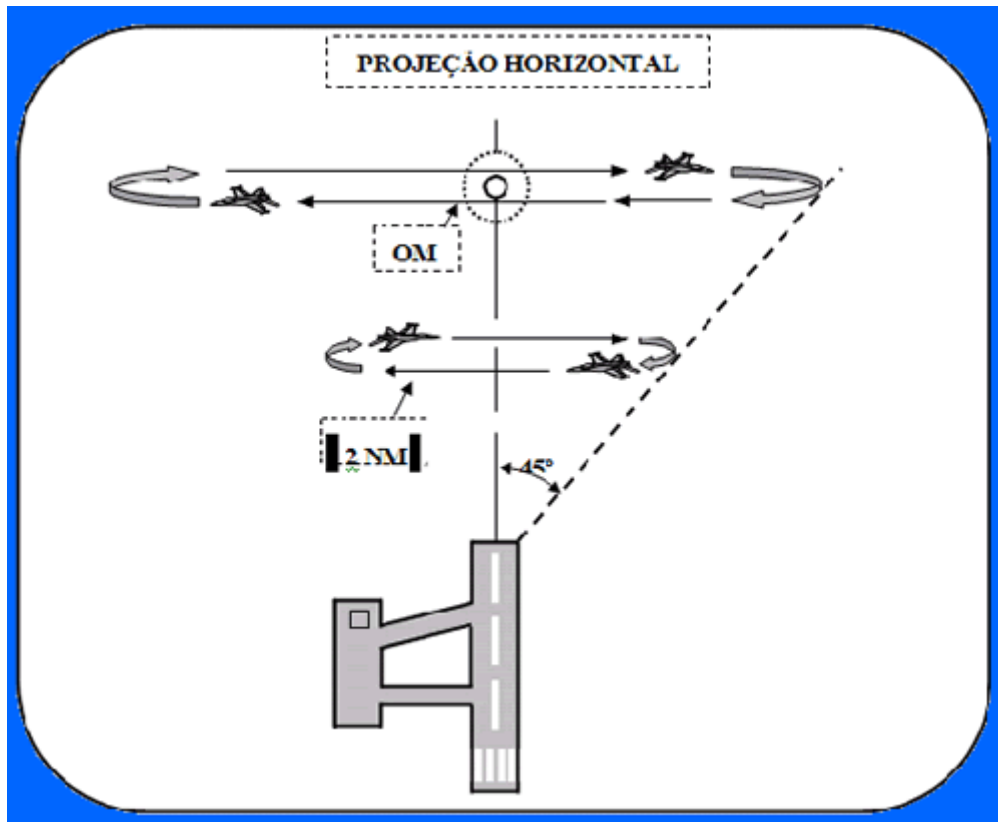
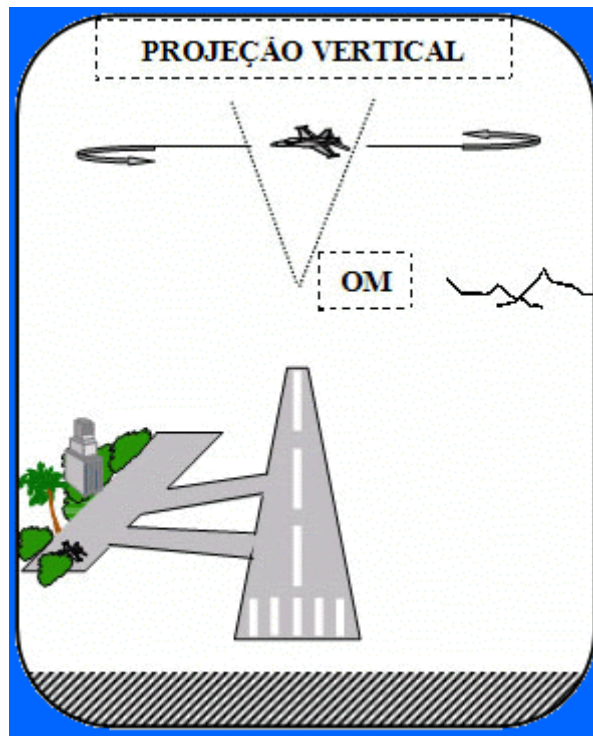
Descrição da manobra: Aproximações para a pista com arremetida logo após o Marcador Externo ou sobre a cabeceira. * Eventualmente essa trajetória poderá vir a ser desalinhada com o prolongamento do eixo da pista.

Para qual inspeção é utilizada:

- Radial de Aproximação de VOR
- Modulação e Balanceamento de LLZ e GS
- Faseamento de GS
- "Clearance" de GS
- Estrutura de Curso de LLZ e GS
- Largura de Marcadores
- Ângulo e Largura de PAPIS/VASIS
- "Clearance" de PAPIS/VASIS

- Alinhamento de Curso e Rampa de PAR.

MODELO Nº4



OM: Marcador externo

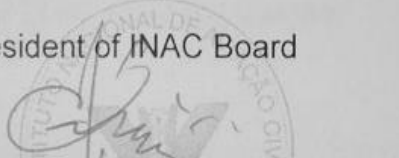
Descrição da manobra: Passagens niveladas transversais ao eixo de aproximação sobre o OM (podendo ser ainda a 2 NM, 10 NM ou 18 NM da cabeceira da pista). A verificação até uma relativa a $\pm 45^\circ$ (vide projeção horizontal) será obrigatória em alguns tipos de inspeção.

Para qual inspeção é utilizada:

- Largura de Curso de LLZ
- "Clearance" de LLZ
- Monitor de Potência de RF de LLZ
- Estrutura Transversa
- Cobertura Angular de PAPIS/VASIS/PAR

5. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente DT entra em vigor no dia a seguir ao da sua publicação.

Approved by: Board of Administration of INAC	
Date	President of INAC Board
<u>07/10/11/13</u>	 _____ Marcos Ângelo Vaz da Conceição