

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



Manual de Inspector de Aeródromo

MP-900-01,

Edição.01

PÁGINA DE APROVAÇÃO

Nome		Função/ Estrutura	Validação	
			Data	Assinatura
Redação	Arly Lima	Chefe-DAD	03/06/2026	
Verificação	Délcio Barreto	Téc -DAD	03/06/2026	Délcio Barreto
Validação	Celmira Fernandes	V.T	03/06/26	
Aprovação	António Lima	PCA	03-06-26	

Inscrição das alterações e das rectificações

[illegible]

Histórico das alterações

[illegible]

Lista de referências

REFERÊNCIA	Fonte	Título	Nº Revisão	Data de Revisão
AIH	NCAA	Aeródrome inspector's handbook: vol. II		
RACSTP Parte 14.1	INAC	Concepção e exploração técnica dos aeródromos	1º	2023
MPI- vol 6.1	INAC	Manual de procedimentos do Inspector: certificação do aeródromo		
MPI-vol 6.3	INAC	Manual de Procedimentos do Inspector		
MPI.vol.0	INAC	PANS - Aeródromos		

ÍNDICE

PÁGINA DE APROVAÇÃO	ii
Histórico das Alterações	iii
LISTA DE REFERÊNCIA	iv
ABREVIATURAS E SÍMBOLOS	v
PREFÁCIO	vi
CAPÍTULO 1: GERAL	12
1.1. Objecto do Manual do Inspector do aeródromo	12
1.2. Âmbito do manual do Inspector do aeródromo	12
1.3. Visão geral	13
1.4. Definições e abreviaturas	13
1.4.1. Definições	13
CAPÍTULO 2: RESPONSABILIDADES E DEVERES DOS INSPECTORES DE AERÓDROMO	17
2.1. Funções e responsabilidades dos Inspectores do aeródromo no INAC	17
2.2. Poderes e autoridade do inspector do aeródromo	18
2.3. Necessidades de Pessoal Técnico	19
2.3.1. Aspectos gerais	19
2.3.2. Efectivos autorizados dos inspectores de aeródromo	20
CAPÍTULO 3: AVALIAÇÃO DOS DADOS DO AERÓDROMO	20
3.1. Objecto	20
3.2. Directrizes e procedimentos	20
3.2.1. Informações gerais	20
3.2.2. Lista de verificação	20
3.2.3. Avaliação	21
3.2.4. Resultados do tratamento das carências	21
CAPÍTULO 4: AVALIAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS AERÓDROMOS	21
4.1. Objeto	21
4.2. Informações gerais	22
4.3. Lista de verificação	22
4.4. Avaliação	22
4.4.1. Inspeção inicial da certificação/homologação	22
4.4.2. Pavimento	22
4.4.3. Fissuras ou variações de superfície	23
4.4.4. Zonas de segurança	23
4.5. Resultados do tratamento das carências	24
CAPÍTULO 5: AVALIAÇÃO DAS SUPERFÍCIES DE LIMITAÇÃO DE OBSTÁCULOS	24
5.1. Objeto	24
5.2. Directrizes e procedimentos	24
5.2.1. Informações gerais	24
5.2.2. Lista de verificação	24
5.2.3. Avaliação	25
5.2.4. Resultados do tratamento das carências	25
CAPÍTULO 6: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS À NAVEGAÇÃO	26
6.1. Objecto	26
6.2. Directrizes e procedimentos	26

6.2.1. Informações gerais	26
6.2.2. Lista de verificação	26
6.2.3. Avaliação	26
6.2.3.1. Marcas	26
6.2.3.2. Sinais de trânsito	27
6.2.3.3. Iluminação	27
6.2.4. Resultados do tratamento das carências	28
CAPÍTULO 7: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS PARA ASSINALAR OS OBSTÁCULOS	29
7.1. Objeto	29
7.2. Directrizes e procedimentos	29
7.2.1. Informações gerais	29
7.2.2. Lista de verificação	29
7.2.3. Avaliação	29
7.2.4. Resultados do tratamento das carências	30
CAPÍTULO 8: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS PARA ASSINALAR AS ZONAS DE EMPREGO LIMITE	30
8.1. Objeto	30
8.2. Directrizes e procedimentos	30
8.2.1. Informações gerais	30
8.2.2. Lista de verificação	31
8.2.3. Avaliação	31
8.2.4. Resultados do tratamento de carências	31
CAPÍTULO 9: AVALIAÇÃO DOS SISTEMAS ELÉCTRICOS	32
9.1. Objeto	32
9.2. Diretrizes e procedimentos	32
9.2.1. Informações gerais	32
9.2.2. Lista de verificação	32
9.2.3. Avaliação	32
9.2.4. Resultados do tratamento das carências	33
CAPÍTULO 10: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS, MATERIAL E INSTALAÇÕES DE EXPLORAÇÃO DE AERÓDROMOS	33
10.1. Objecto	33
10.2. Diretrizes e procedimentos	33
10.2.1. Informações gerais	33
10.2.2. Lista de verificação	33
10.2.3. Avaliação	33
10.2.3.1. Plano de emergência do aeródromo	34
10.2.3.2. Serviço de Salvamento e Combate contra Incêndios	36
10.2.3.2.1. <i>Determinação do nível de protecção</i>	36
10.2.3.2.2. <i>Agentes extintores</i>	37
10.2.3.2.3. <i>Veículos de emergência e de combate a incêndios</i>	37
10.2.3.2.4. <i>Equipamento de salvamento</i>	38
10.2.3.2.5. <i>Pessoal</i>	38
10.2.3.2.6. <i>Tempo de resposta</i>	38
10.2.3.2.7. <i>Rotas de acesso de emergência</i>	39
10.2.3.2.8. <i>Quartel dos bombeiros</i>	40
10.2.3.2.9. <i>Sistemas de comunicação e alerta</i>	40
10.2.3.3. Plano para a remoção de aeronaves imobilizadas acidentalmente	40

10.2.3.4. Serviço de Gestão de Placa de Estacionamento	41
10.2.3.5. Incursão de pista	41
10.2.4. Resultados do tratamento das carências	41
CAPÍTULO 11: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DE AERÓDROMO: GESTÃO DO RISCO DA FAUNA	42
11.1. Objeto	42
11.2. Diretrizes e procedimentos	42
11.2.1. Informações gerais	42
11.2.2. Lista de verificação	42
11.2.3. Avaliação	42
11.2.4. Resultados do tratamento das carências	43
CAPÍTULO 12: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DE AERÓDROMO - EXPLOTAÇÃO DE VEÍCULOS NA ÁREA DE MOVIMENTO	43
12.1. Objeto	43
12.2. Diretrizes e procedimentos	43
12.2.1. Informações gerais	43
12.2.2. Lista de verificação	44
12.2.3. Avaliação	44
12.2.4. Resultados do tratamento das carências	44
CAPÍTULO 13: AVALIAÇÃO DA MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO	45
13.1. Objeto	45
13.2. Diretrizes e procedimentos	45
13.2.1. Informações gerais	45
13.2.2. Lista de verificação	45
13.2.3. Avaliação	45
13.2.4. Resultados do tratamento das carências	46

ABREVIATURAS E SÍMBOLOS

AIS - Serviços de informação aeronáutica

AIP - Publicação de informação aeronáutica

CI - Chefe Inspector

IA- Inspector de aeródromo

MA - Manual de Aeródromo

MP- Manual de Procedimentos

ICAO - Organização Internacional da Aviação Civil

PUA - Plano de Emergência de Aeródromo

PAC - Plano de Acção Correctivo

NOTAM - aviso aos aviadores - aviso emitido pelo Gabinete do NOTAM e contendo informações ou instruções sobre o estabelecimento, o estado ou a mudança de uma instalação, serviço, procedimento ou perigo aeronáutico.

PREFÁCIO:

O presente manual destina-se a fornecer ao pessoal técnico do Departamento de Aeródromos e Equipamentos Aeronáuticos as orientações e os procedimentos normalizados necessários para a realização de uma inspeção técnica, auditoria e monitorização contínua, para a certificação dos aeródromos e para a homologação dos Aeródromos/Heliestação, em conformidade com os requisitos do RACSTP 14.1 e do RACSTP 14.2 relativos à concepção e exploração técnica dos Aeródromos/Heliestação.

É importante ressaltar que todas as questões relacionadas às funções e responsabilidades de um inspetor são abordadas no Manual de Procedimentos do Inspetor de Aviação Civil (MP-900-00).

CAPÍTULO 1: GERAL

1.1. Objeto do Manual do Inspector do aeródromo

O presente manual fornece orientações destinadas a apoiar os Inspectores de Aeródromos (IA) do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) no desempenho das suas funções e das funções de supervisão da segurança dos operadores de aeródromos/heliportos. Dá orientações aos inspectores envolvidos nas funções de inspecção/auditoria de segurança dos aeródromos/heliportos, bem como na supervisão contínua, sobre os procedimentos a seguir para satisfazer os seguintes requisitos:

- Verificação da aplicação efectiva das normas de aeródromo/heliporto;
- Supervisão do nível de cumprimento das disposições regulamentares em vigor;
- Controlo das competências de todas as pessoas afectadas a tarefas ou responsabilidades.

1.2. Âmbito do manual do Inspector do aeródromo

O presente manual indica as disposições gerais legais e regulamentares relativas ao controlo da exploração técnica dos aeródromos/heliportos. Descreve os procedimentos e orientações necessários para a homologação, certificação e supervisão contínua dos aeródromos/heliportos pelo INAC. Ele permite que o Inspector verifique a conformidade com os regulamentos aplicáveis de instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais, organização e gerenciamento do aeródromo/heliporto, incluindo seu Sistema de Gestão de Segurança (SGS) para as operações que o aeródromo/heliporto se destina a acolher.

As políticas, os procedimentos gerais de inspecção/auditoria estão contidos no documento principal de orientação para a supervisão da segurança (cf. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, MPI-vol 0).

Para além das definições e dos anexos, o Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, MPI-vol 0 descreve o contexto, o referencial, os objetivos, bem como os princípios das inspecções/auditorias, os intervenientes e a abordagem, abordando sucessivamente:

- Preparação da inspecção/auditoria: tema a inspeccionar/auditar e realização do programa;
- Realização da inspecção/auditoria a montante;
- Realização da inspecção/auditoria no local;
- Preparação e elaboração do relatório de inspecção/auditoria;
- Seguimento da inspecção/auditoria.

1.3. Visão geral

O sistema descrito no manual do Inspector do aeródromo inclui os seguintes elementos básicos:

- O estabelecimento de normas operacionais em conformidade com o requisito e a aprovação da certificação/homologação do aeródromo/heliestação;
- Identificação de não-conformidade com as normas;
- Notificação das carências aos requisitos regulamentares de operação de aeródromo/heliporto;
- A supervisão contínua.

O RACSTP Parte 14.1 e a RACSTP Parte 14.2 exigem que o operador do aeródromo/heliportos elabore e submeta à aprovação do INAC um manual de aeródromo que descreva pormenorizadamente os procedimentos de aplicação das diversas normas exigidas. O manual do aeródromo é a chave para a supervisão contínua.

1.4. Definições e abreviaturas

1.4.1. Definições

As definições seguintes são específicas das actividades de inspecção ou de auditoria:

Atividades de inspecção/auditoria: atividades e procedimentos de recolha de informações para verificar o cumprimento dos requisitos regulamentares.

Acompanhamento: fase final da inspecção/auditoria consagrada às medidas correctivas.

Acompanhamento da verificação: uma verificação de um operador de aeródromo para determinar os progressos realizados na aplicação das recomendações ou do plano de ação corretiva resultantes de uma verificação de certificação ou de segurança; e incluir as conclusões e recomendações suplementares, caso sejam acessórias à verificação efectuada.

Adequada: satisfazer os requisitos mínimos aceitáveis suficientes.

Aeródromo: superfície definida em terra ou na água (incluindo, eventualmente, edifícios, instalações e material), destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e evolução das aeronaves à superfície.

Âmbito: número de sectores funcionais e de serviços especializados que serão inspeccionados, bem como a profundidade (retrospectivamente) do exame.

Âmbito de inspecção/auditoria: domínio a inspeccionar/auditar.

Amostragem: inspecção/auditoria de uma parte representativa de uma característica particular, a fim de obter uma avaliação estatisticamente significativa do conjunto.

Auditoria regulamentar de segurança: qualquer revisão aprofundada, sistemática e independente realizada por uma autoridade competente, ou em nome dessa autoridade, para determinar se todas ou algumas das medidas relacionadas com a segurança, quer se trate de processos e seus resultados,

produtos ou serviços, que cumpram os requisitos, sejam aplicados de forma eficaz e sejam adequados para alcançar os resultados pretendidos.

Autoridade: Autoridade da Aviação Civil do Estado, neste caso a Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC).

Avaliação: uma avaliação dos procedimentos ou operações baseadas em grande parte na experiência e no julgamento profissional.

Briefing de preparação de verificação para os membros da equipe: uma sessão de informação prévia à verificação fornecida aos membros da equipe pelo chefe da equipe de verificação, cujo objetivo é fornecer informações e instruções, consoante o caso, directamente relacionados com a verificação específica a efectuar.

Característica: Propriedade que distingue um produto, um processo, um serviço ou uma prática cuja conformidade com um requisito regulamentar pode ser avaliada.

Certificado de aeródromo: certificado emitido pelo INAC em conformidade com os regulamentos de operação aplicáveis de um aeródromo.

Certificação: Processo para estabelecer a competência, qualificação ou qualidade em que se baseia a emissão de um certificado. Trata-se, nomeadamente, da emissão inicial, da recusa, da renovação ou da revisão desse documento.

Conformidade: o estado de satisfazer os requisitos de uma norma nacional ou da ICAO.

Constatação: incumprimento de um requisito regulamentar específico ou procedimento aprovado pelo operador, detetado durante uma inspecção/auditoria e registado numa ficha de constatação de não conformidade.

Constatação paralela: constatação feita em relação a exigências, políticas, procedimentos ou orientações não regulamentares.

Controle: revisão, medição, teste, verificação, observação e supervisão independentes para estabelecer e verificar por escrito que os produtos, processos, práticas, serviços e documentos estão em conformidade com os requisitos regulamentares. Trata-se, nomeadamente, de confirmar que uma actividade, uma situação ou um controlo está em conformidade com os requisitos especificados em contratos, códigos, regulamentos, normas, planos, especificações, descrições de elementos de programas e procedimentos técnicos.

Crítérios de auditoria: conjunto de políticas, procedimentos ou requisitos utilizados como referência para a comparação das provas de auditoria.

Documentado: o que foi registado por escrito, fotocopiado ou fotografado e depois assinado, datado e mantido.

Entidade visada: organismo objeto da inspecção/auditoria.

Ficha de constatação de não-conformidade: formulário utilizado para documentar uma constatação.

Inspeção: a atividade básica de uma verificação, que envolve o exame da especificação.

Inspector principal de verificação: a pessoa designada pela autoridade da aviação civil de São Tomé e Príncipe como responsável pela realização de uma verificação, incluindo a consolidação e conclusão do relatório de auditoria.

Inspector do aeródromo: pessoal do aeródromo autorizado pelo director-geral a inspeccionar e a efectuar ensaios sobre as instalações, serviços e equipamentos do aeródromo; inspeccionar os documentos e registos dos operadores de aeródromo e verificar o sistema de gestão da segurança do operador do aeródromo antes de o certificado de aeródromo ser emitido ou renovado e, posteriormente, em qualquer outro momento, para garantir a segurança e a ordem no aeródromo.

Manual de aeródromo: o manual que faz parte do pedido de certificado de aeródromo, nos termos do Regulamento da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, incluindo as alterações por ele aceites ou aprovadas pela Autoridade.

Manual do Inspector AGA: Manual que descreve os procedimentos de supervisão e controlo e serve de documento de orientação principal para a realização de inspeções/auditorias dos operadores de aeródromos.

Membro da equipa de inspecção/auditoria: pessoa nomeada pelo chefe de equipa para participar numa inspecção/auditoria.

Não-conformidade: não cumprir com os requisitos regulamentares nacionais estabelecidos pelo INAC ou com as políticas e procedimentos aprovados pelo operador.

Plano de acção correctiva (PAC): plano apresentado em resposta às constatações de inspecção/auditoria apresentadas num relatório. O PAC explica as medidas que o operador tenciona tomar para corrigir as deficiências constatadas.

Programa de inspeção: plano anual do calendário de inspeções/auditorias aprovado pelo Presidente do INAC.

Prática: como executar um procedimento.

Procedimento ou processo: uma série de etapas seguidas metodicamente para executar uma atividade, incluindo tarefas a serem realizadas, por quem, quando, como e onde, o equipamento e a documentação a serem usados e como a atividade será verificada.

Relatório de inspecção/auditoria: relatório que define o processo de inspecção/auditoria e fornece uma panorâmica das conclusões dessa inspecção/auditoria.

Não-adesão: uma deficiência na característica, documentação ou procedimento em relação a uma prática, procedimento, diretiva ou boa prática recomendada em matéria de segurança aérea.

Não-conformidade: uma deficiência na característica, documentação ou procedimento em relação às disposições da regulamentação nacional ou procedimento em relação a uma norma da ICAO.

Observação: informação fornecida a um operador como um alerta sobre a conformidade de uma condição existente com uma nova norma potencial sobre a qual o INAC tem conhecimento.

Operador de aeródromo: um operador de aeródromo em relação a um aeródromo certificado é o titular do certificado de aeródromo.

Plano de ação corretiva: um plano de ação apresentado ao Presidente do INAC por um operador de aeródromo auditado, que especifica as ações propostas, com base nas conclusões de uma equipa de verificação. A aplicação do plano de ação corretiva deverá levar o operador do aeródromo auditado a cumprir plenamente as disposições da regulamentação nacional, o cumprimento ou a adesão aos requisitos, procedimentos e boas práticas em matéria de segurança da aviação.

Prova objetiva: informações que podem ser provadas como verdadeiras, baseadas em factos obtidos por observação, medição, ensaio ou outros meios independentes.

Procedimento ou processo: uma série de etapas seguidas de forma metódica para concluir uma atividade (o que será feito e por quem; quando, onde e como ele deve ser concluído; quais materiais, equipamentos e documentação devem ser usados e como eles devem ser controlados).

Procedimentos de auditoria normalizados: critérios estabelecidos que regem a realização de uma verificação, destinados a medir o nível de observação, de conformidade ou de aderência de um operador.

Registros de trabalho: todos os documentos que o Inspector/auditor ou a equipa de inspeção/auditoria precisam para planejar e implementar a inspeção/auditoria. Estes podem incluir, por exemplo, calendários de inspeção/auditoria, tarefas dos inspectores/auditores, listas de inspeção/auditoria e diversos formulários de apresentação de relatórios.

Relatório de inspeção/auditoria: relatório que define o processo de inspeção/auditoria e que fornece a um operador de aeródromo um resumo das conclusões dessa inspeção/auditoria.

Reunião pós-verificação: uma reunião da equipa de verificação do INAC e dos representantes do operador do aeródromo auditado no final da verificação, cujo objetivo é fornecer às autoridades do operador um memorando sobre as conclusões da verificação e permitir ao operador começar a trabalhar no seu plano de acção.

Reunião de pré-auditoria: uma reunião da equipa de verificação do INAC e dos representantes do operador do aeródromo a verificar antes do início da auditoria; cujo objetivo é fornecer ao operador informações sobre o processo de verificação e o âmbito da verificação.

Segurança: Segurança é o estado em que o risco de danos a pessoas ou danos materiais é reduzido para, e mantido a um nível aceitável através de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento de riscos.

Verificação: exame, inspeção, teste, verificação, observação e monitoramento independentes para estabelecer e documentar que os produtos, processos, práticas, serviços e documentos estão em conformidade com os padrões especificados. Isto inclui a avaliação da eficácia dos sistemas de gestão.

Verificação dos resultados: determinação do cumprimento das disposições da regulamentação nacional, da conformidade ou do cumprimento dos requisitos, dos procedimentos e das boas práticas de segurança aérea.

CAPÍTULO 2: RESPONSABILIDADES E DEVERES DOS INSPECTORES DE AERÓDROMO

2.1. Funções e responsabilidades dos Inspectores do aeródromo no INAC

Nota 1: Para as funções e responsabilidades dos inspectores (cf. no Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção V2, Funções e responsabilidades dos inspectores).

Nota 2: Para a coordenação com a célula de inspecção (Cf. no Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção V5, Mecanismo de coordenação célula inspecção - outros serviços do INAC).

Nota 3: Formação adequada durante a utilização antes de confiar toda a gama de tarefas de inspecção/auditoria do aeródromo a um inspector (Cf. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção VI, procedimento de habilitação e condição de manutenção das competências dos inspectores da aviação civil).

As tarefas típicas dos inspectores de aeródromo devem incluir, mas não se limitar a:

a) à verificação dos dados do aeródromo no manual do aeródromo, incluindo pormenores:

- Localização do aeródromo;
- Nome e endereço do operador do aeródromo;
- Área de movimento;
- A pista declarada distâncias disponíveis;
- Incêndios aeronáuticos;
- Serviços de terra;
- Os avisos de condições e procedimentos especiais, se for caso disso.

b) à verificação no local dos procedimentos de operação dos aeródromos, incluindo:

- O sistema global de gestão da segurança do aeródromo;
- Alimentação de emergência do sistema eléctrico;

- Indicador de direcção de aterragem e indicadores de direcção do vento, marcações de aeródromo;
- Sinais de orientação e sinais de aviso na área de movimento;
- Equipamento de manutenção de aeródromos;
- Plano de remoção das aeronaves acidentalmente imobilizadas;
- Equipamento de controlo e supervisão da fauna;
- A presença de obstáculos nas superfícies de limitação de obstáculos;
- Equipamento de medição com alcance visual de pista;
- A presença de luzes não aeronáuticas;
- Equipamento de salvamento e de combate a incêndios;
- Instalações de abastecimento, combustível; e
- Equipamento de medição de características de fricção da superfície da pista.

c) às avaliações aéreas e aos estudos aeronáuticos nos aeródromos:

- Organizar, em cooperação com o Inspector de Operações Aéreas (ANS) do INAC e outros especialistas, as avaliações de voo nos aeródromos e a realização de estudos aeronáuticos, se e quando as normas nacionais o permitirem.

d) às funções gerais: Todas as outras funções relativas à certificação dos aeródromos, incluindo:

- Receber e tratar manifestações de interesse e pedidos de certificados de aeródromo;
- Tratar os pedidos de alteração, transferência ou entrega de certificados ou de pedidos de certificados provisórios;
- Notificar o AIS do estatuto de aeródromo certificado;
- Iniciar os NOTAM e determinar as medidas de execução adequadas em caso de incumprimento do regulamento.

2.2. Poderes e autoridade do inspector do aeródromo

Em conformidade com as disposições do Código da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe artigo 288 que estabelece o Código da Aviação Civil e Deliberação n.º 05/CA/INAC/2019 aprova o Regulamento sobre os Modelos dos Cartões de Identidade do Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe que fixa as condições de exercício da função de inspecção da Aviação Civil na República Democrática de São Tomé e Príncipe, os inspectores da Aviação Civil têm o poder:

- Ter acesso às aeronaves, aos documentos, a todos os documentos das operações da aviação civil e às instalações aeronáuticas;

- Obter todas as informações e documentos necessários para o cumprimento da sua missão;
- Proibir a utilização de uma aeronave, componente de aeronave e de qualquer equipamento ou instalação que tenha motivos razoáveis para crer que representam um perigo para a segurança da aviação civil;
- Proibir a qualquer pessoa o exercício dos privilégios de uma licença, de um certificado ou de um documento aeronáutico por uma razão válida;
- Exigir medidas correctivas em caso de constatação de deficiências na aplicação dos regulamentos da aviação civil;
- Verificar as infracções e os incumprimentos às disposições do Código da Aviação Civil e dos seus regulamentos de aplicação;
- Aplicar sanções administrativas.

Os poderes do Inspector do aeródromo incluem:

- Inspeccionar qualquer parte de um aeródromo/heliporto;
- Examinar e verificar a eficácia das práticas e dos procedimentos de aeródromo/heliporto;
- Exigir que um operador de aeródromo/heliportos ou um terceiro que ocupe terras fora do aeródromo utilizadas para fins comerciais em ligação com o aeródromo forneça informações relevantes para as inspecções, investigações, ensaios e investigações;
- Entrada em qualquer terreno ou edifício, acesso ao que for necessário para efeitos de inspecção de um aeródromo/heliporto;
- Registar uma operação, um procedimento ou uma instalação sob forma escrita, fotográfica ou outra electrónica.

Os poderes acima referidos aplicam-se igualmente às instalações de navegação aérea. Além disso, os Inspectores do aeródromo estão autorizados a levar para as zonas submetidas a restrições de aeródromos e a utilizar todo o equipamento necessário às suas funções, incluindo as câmaras e outros equipamentos do Kit do Inspector. Estes poderes podem ser exercidos quando os Inspectores do aeródromo efetuam verificações, sondagens e inspecções/auditorias.

2.3. Necessidades de Pessoal Técnico

2.3.1. Aspectos gerais

A Secção de Aeródromos e Equipamentos Aeronáuticos deve dispor de um número suficiente de Inspectores de Aeródromos adequados, experientes, qualificados e capazes de realizar a vasta gama de actividades abrangidas pelo Manual de Inspectores de Aeródromos. Um número suficiente de inspectores é essencial para o êxito do programa anual de inspecções.

Os inspectores de aeródromo não devem apenas possuir os conhecimentos, a experiência e as qualificações necessárias para desempenhar as suas funções de forma profissional, mas também ter personalidade para ganhar o respeito e a confiança dos operadores de aeródromo/heliporto. Tal exigiria um nível razoável de tacto, compreensão, firmeza, imparcialidade, integridade e conduta pessoal exemplar, tanto no escritório como nas instalações do operador.

2.3.2. Efectivos autorizados dos inspectores de aeródromo

O número de inspectores de aeródromo exigido será determinado pelo nível e crescimento da atividade aeronáutica no país. De tempos em tempos, se necessário, proceder-se-á a um exame periódico para determinar se o número de inspectores autorizados deve ou não ser alterado.

As orientações que se seguem são consideradas como o número mínimo que é razoável para os Inspectores do aeródromo desempenharem as suas funções.

Uma equipe de Inspectores de aeródromo deve incluir pelo menos um executivo de Engenharia Civil, Engenharia Elétrica, Aviação Civil, bem como um executivo de segurança contra incêndio de aeródromos. No entanto, devem ser tidas em conta as instalações disponíveis no aeródromo/heliportos e a complexidade da configuração do aeródromo/heliestação.

CAPÍTULO 3: AVALIAÇÃO DOS DADOS DO AERÓDROMO

3.1. Objeto

O presente capítulo fornece aos Inspectores do aeródromo orientações a utilizar na verificação no local ou na avaliação dos dados do aeródromo a publicar na publicação de informação aeronáutica (AIP).

3.2. Diretrizes e procedimentos

3.2.1. Informações gerais

O manual do aeródromo deve conter uma lista completa dos dados do aeródromo. Antes de ser enviada aos serviços de informação aeronáutica para publicação na AIP, o INAC deve assegurar a exatidão e a integridade dos dados publicados na AIP. O Inspector deve garantir que todas as partes da cadeia de dados (remetente de dados, fornecedor de dados e editor de dados) tenham sistemas de qualidade para manter a integridade dos dados aeronáuticos.

As alterações propostas pelo operador do aeródromo às informações publicadas na AIP devem ser verificadas e aprovadas pelo INAC antes de serem enviadas à AIS para publicação.

3.2.2. Lista de verificação

A lista de verificação dos dados do aeródromo deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo aquando da avaliação dos dados do aeródromo durante a certificação/homologação, durante a inspecção para a renovação do certificado/autorização de exploração de aeródromo/heliestação, bem como durante a supervisão contínua (cf. lista de verificação, FORM-AGA004- SOP3).

3.2.3. Avaliação

O inspector do aeródromo deve:

- Garantir que todos os dados necessários para publicação na AIP foram publicados com precisão;
- Verificar se os dados do operador do aeródromo correspondem aos dados publicados na AIP, a fim de determinar se há divergências a tratar. As informações que exijam um inquérito técnico e uma avaliação devem ser recolhidas para verificação por uma pessoa técnica qualificada;
- Assegurar a existência de um mecanismo que permita transmitir quaisquer novos dados ou variações dos dados existentes ao serviço de informação aeronáutica;
- Garantir a existência de um sistema de qualidade para a protecção dos dados aeronáuticos desde o ponto de origem da cadeia de dados até ao utilizador seguinte pretendido;
- Assegurar a existência de um sistema de notificação rápida das alterações aos dados variáveis e permanentes;
- Verificar se os exemplos de dados temporários são limitações e avisos, tais como o encerramento temporário da pista ou da via de circulação, obstáculos temporários, relatórios de estado da pista, avarias do sistema e riscos de aves;
- Verificar que os exemplos de dados variáveis são as distâncias declaradas da pista, as horas de funcionamento, os auxílios visuais e as instalações, tais como o salvamento e o combate a incêndios. Exemplos de dados permanentes são o ponto de referência do aeródromo, a intensidade da pista, as dimensões e a disposição das pistas, as elevações e os obstáculos permanentes.

3.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação, homologação, renovação de certificados, bem como para a supervisão contínua (CF. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral Vol O, secção IX.3 Procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 4: AVALIAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS AERÓDROMOS

4.1. Objeto

O presente capítulo fornece aos Inspectores de aeródromo orientações para a verificação in loco das características físicas de um aeródromo/heliporto.

4.2. Informações gerais

Durante o processo de certificação/homologação, os vários planos de aeródromo devem ser avaliados pelos Inspectores de aeródromo adequados, que assegurem o cumprimento dos requisitos antes da aprovação inicial pelo INAC para o início da construção de aeródromos, Pormenores sobre as

características físicas do aeródromo e sobre a construção ou o realinhamento de uma via de circulação associada a uma zona de aterragem ou descolagem de um aeródromo.

4.3. Lista de verificação

A lista de verificação das características físicas do aeródromo deve ser preenchida pelo inspetor do aeródromo aquando da avaliação dos dados do aeródromo do requerente antes da certificação/homologação e durante a inspeção para renovação do certificado/autorização de exploração, na avaliação das alterações das características físicas do lado do aeródromo e na supervisão contínua.

4.4. Avaliação

a. Inspeção inicial da certificação/homologação:

O Inspector do aeródromo deve verificar as dimensões e as condições de superfície das pistas, das bermas da pista, das faixas de pista, das zonas de segurança da extremidade da pista, das extensões de paragem e das extensões desobstruídas, das vias de circulação, faixas de rodagem e parques de estacionamento.

b. Pavimento:

O Inspector do aeródromo deve determinar se todas as vias disponíveis para a utilização das aeronaves, incluindo as áreas de estacionamento, são mantidas, nomeadamente:

- Assegurar que as superfícies de todas as áreas de movimento, incluindo as faixas de rodagem (pistas, vias de circulação e áreas de tráfego) e as zonas de segurança tenham declives regulamentares para permitir que a água flua para as margens;
- Assegurar que as bordas das bermas não sejam mais altas para permitir que a água flua para as bermas. Uma altura dos bordos não superior a 25 mm a 35 mm é geralmente suficiente para permitir uma drenagem adequada. Qualquer bordo de 75 mm ou mais seria considerado um perigo para as aeronaves;
- Verificar se não existem fissuras suficientemente largas para provocar problemas de controlo direccional numa aeronave;
- Verificar se não existem lacunas que possam causar problemas de controlo direccional a uma aeronave. Um orifício com mais de 125 mm de diâmetro que ultrapasse 75 mm de profundidade e com uma inclinação lateral igual ou superior a 45 graus é considerado um perigo para as aeronaves e necessita de uma rectificação imediata;
- Verificar o estado dos pavimentos (deformações, fissuras, arrancamentos, outras degradações) e para os detritos que possam causar danos aos objetos estranhos às aeronaves;
- Verificar o crescimento da vegetação ao longo dos bordos da pista e das vias de circulação que pode impedir a drenagem da superfície das margens;

- Verificar o crescimento da vegetação nas fissuras;
- Sinalizar e supervisionar fissuras, furos, variações e vegetação que possam causar a perda do controle direcional da aeronave ou danos nas estradas, incluindo danos causados por barragens ou águas estagnadas.

c. Fissuras ou variações de superfície:

Se uma fissura ou variação superficial for encontrada e parecer criar uma condição marginal que possa afetar negativamente o controle direcional da aeronave, devem ser tomadas medidas corretivas. Em caso de eventual deterioração da faixa de rodagem (prova de fissuras, flaxas, decantação, deformações, etc.), o operador do aeródromo deve ser informado imediatamente da eventual deterioração da faixa de rodagem. As fissuras longitudinais são mais susceptíveis de afetar o controle direccional dos aviões do que as fissuras transversais. Cada caso deve ser avaliado a critério do Inspector do Aeródromo.

d. zonas de segurança.

O inspetor do aeródromo deve:

- Determinar se existem sulcos, depressões, saliências ou variações perigosas da superfície lisa normal;
- Certificar-se de que nenhum objeto está localizado na faixa de pista, exceto os objetos que devem estar nas zonas de segurança devido às suas funções (como luzes de pista, painéis ou auxiliares de navegação). Estes objetos devem ser construídos sobre estruturas montadas e friáveis;
- Determinar se a base para qualquer equipamento nas zonas de segurança se encontra nivelada com o solo circundante e o equipamento e ajudas montados sobre bases de betão;
- Assegurar que as tampas de esgoto cumprem as normas e podem suportar veículos e aeronaves.
- Assegurar que as armações para aparelhos de iluminação cumprem as normas;
- Verificar a variação de superfície e outros danos causados por roedores ou outros animais;
- Levantar todos os objetos salientes na faixa de pista;
- Identificar igualmente os equipamentos e objetos supérfluos, o equipamento de construção e as variações de superfície que possam causar danos a uma aeronave ou aos veículos de emergência;
- Se todas as zonas não pavimentadas disponíveis para os aviões, incluindo os parques de estacionamento e as áreas de estacionamento, são mantidas para satisfazer as condições requeridas;
- Se as zonas de segurança e as faixas de pista forem mantidas em condições adequadas. As condições de aeródromo anormais causadas por variações sazonais, como lamas, água, etc., são avaliadas caso a caso.

O Inspectores do aeródromo pode mandar conduzir o veículo do operador nas partes da faixa de pista para avaliar as condições de superfície, desde que as condições o permitam.

4.5. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspeção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspeções de certificação/homologação, de renovação de certificados/autorizações e de supervisão contínua (CF. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral Vol O, secção IX.3 Procedimento de tratamento de carências).

CAPÍTULO 5: AVALIAÇÃO DAS SUPERFÍCIES DE LIMITAÇÃO DE OBSTÁCULOS

5.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na verificação das superfícies de limitação de obstáculos associadas aos aeródromos.

5.2. Diretrizes e procedimentos

5.2.1. Informações gerais

É necessário estabelecer um certo número de superfícies em torno dos aeródromos explorados em conformidade com as disposições do 14.1.4 do RACSTP Parte 14.1 (2023) relativas à limitação e supressão dos obstáculos em torno dos aeródromos. Estas superfícies devem estar isentas de penetração por qualquer objeto, incluindo estruturas, vegetação (por exemplo, árvore) e terrenos.

O operador do aeródromo é obrigado a estabelecer um processo de monitorização do espaço aéreo em torno dos seus aeródromos, a fim de assegurar a sua ausência desses objetos. Os operadores de aeródromos devem igualmente declarar uma construção nova ou em curso em torno do aeródromo ao INAC, que é legalmente responsável por determinar se essa construção constitui um perigo para a navegação aérea.

5.2.2. Lista de verificação

A Lista de Verificação de Obstáculos deve ser utilizada nas inspeções de certificação/homologação, na renovação de certificados/autorizações de exploração e na realização de avaliações dos obstáculos circundantes. O resultado da avaliação deve ser indicado na lista de verificação de certificação/homologação do aeródromo (cf. lista de verificação, FORM-AGA030-IT1.).

5.2.3. Avaliação

a) O inspetor do aeródromo deve:

- 1) Certificar-se de que todos os objetos fixos e móveis, tal como definidos no manual do operador do aeródromo, estão marcados, iluminados ou removidos, a menos que sejam considerados desnecessários pelo estudo aeronáutico aprovado pelo INAC;
- 2) Assegurar-se de que não há objetos que se estendam acima da superfície de limitação do obstáculo para o sistema de indicador visual de inclinação de aproximação e de que o plano de aproximação esteja isento de obstáculos;
- 3) assegurar que o operador do aeródromo dispõe de um procedimento de identificação de obstáculos;
- 4) Verificar se o operador do aeródromo realizou uma investigação sobre os obstáculos à produção de um plano de servidão e se são efetuados registos de acompanhamento sempre que ocorram alterações significativas. O plano de servidão indica uma vista do plano do aeródromo inteiro e dos seus arredores até ao limite exterior da superfície cónica (e da superfície horizontal exterior onde está estabelecida), bem como vistas de perfil de todas as superfícies de limitação de obstáculos. Cada obstáculo deve ser identificado no plano e no perfil com a sua descrição e altura acima da referência, que devem ser especificadas no plano;
- 5) Assegurar que os auxílios visuais que constituem obstáculos são concebidos, construídos e montados em bases (a marcação pode ser omitida se o obstáculo for iluminado por luzes de obstáculos de alta intensidade);
- 6) assegurar-se de que o operador do aeródromo estabeleceu um programa de inspeção visual regular e frequente de todas as zonas em torno do aeródromo, incluindo a observação diária de todas as luzes de obstáculos dentro e fora do aeródromo e medidas corretivas em caso de avaria da luz, a fim de garantir que qualquer atividade de construção ou crescimento natural (ou seja, árvores) que podem violar um dos obstáculos é descoberto antes que se torne um problema.

5.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspeção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspeções iniciais de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorizações de exploração, bem como para a supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 6: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS À NAVEGAÇÃO

6.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspeção e avaliação dos auxílios visuais à navegação.

6.2. Diretrizes e procedimentos

6.2.1. Informações gerais

a. É necessário que todos os aeródromos operados disponham de auxílios visuais em conformidade com as disposições do 14.1.5 do RACSTP 14.1 (2023) relativas aos auxílios visuais à navegação. O tipo de auxílio a prestar depende da densidade de tráfego, do estado de visibilidade e da complexidade da disposição do aeródromo.

b. Sempre que o operador do aeródromo proponha uma alteração da configuração e especificação dos auxílios visuais num aeródromo, o INAC verificará a conformidade desse equipamento com as normas em vigor.

c. A alteração proposta dos auxílios visuais a um aeródromo pode provir de:

- Construção, realinhamento ou alteração de uma pista ou de outra aeronave crítica à aterragem ou à zona de descolagem de um aeródromo;
- Construção ou realinhamento de uma via de circulação associada a uma zona de aterragem ou descolagem de um aeródromo;
- Alterar o estado das regras de voo visual (VFR) ou das regras de voo por instrumentos (IFR);
- Mudança no tempo de uso da luz do dia para operações diárias e noturnas.

6.2.2. Lista de verificação

A Lista de Verificação de Auxílios Visuais para Navegação deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo durante a inspeção de certificação/homologação, renovação de certificado/autorização de operação. A lista de verificação deve também ser utilizada na avaliação das alterações aos auxílios visuais e na supervisão contínua (cf. lista de verificação, FORM-AGA030-IT4.).

6.2.3. Avaliação

a. Marcas.

O Inspector do aeródromo deve:

- 1) Verificar o estado das marcas no que diz respeito à correcção das cores, à descamação, à descoloração e ao obscurecimento devidos à acumulação de borracha são adequados ou não;
- 2) Verificar se todas as marcas da pista são claramente visíveis;
- 3) Verificar, durante e após os projectos de construção, que as novas marcas estão em conformidade com o manual de aeródromo;
- 4) Verificar se as marcas são reflectoras de dia e de noite;
- 5) Verificar se existem marcas não normalizadas obscurecidas, desbotadas ou deterioradas.

b. Sinais de trânsito

O Inspector do aeródromo deve:

- 1) Verificar se os sinais de trânsito são fáceis de ler, de acordo com as normas de cor, retro-reflector, e se todos os sinais de trânsito acesos funcionam e não estão obscurecidos pela vegetação, pela sujidade, etc.;
- 2) Verificar se os painéis são friáveis e as bases de betão estão correctamente fixadas ao nível do solo;
- 3) Verificar se os sinais de sinalização não estão em falta ou danificados, se têm a orientação correcta de legenda e de seta, e se não estão rachados ou partidos;
- 4) Verificar se, durante e após os projectos de construção, novos painéis estão em conformidade com as especificações do manual de aeródromo;
- 5) Verificar se, durante os períodos de obscuridade, os sinais de sinalização estão correctamente acesos, se os sinais de sinalização de obrigação estão iluminados com o sistema de iluminação de pista;
- 6) Verificar se as placas de sinalização estão nos circuitos adequados, não cintilam e seguem a regulação da intensidade das luzes de pista ou de via;
- 7) Verificar se não há um sinal de trânsito não-padrão ou qualquer sinal de trânsito que não está funcionando, está danificado.

c. Iluminação.

O inspector do aeródromo deve:

1) Assegurar que os seguintes elementos são utilizáveis, instalados e que a vegetação ou os depósitos de matérias estranhas não obscurecem o aparelho de iluminação, nomeadamente:

- luzes de pista e de circulação;
- luzes de bordo da placa de estacionamento;
- Luzes do eixo de pista e da zona afectada das rodas;
- luzes do eixo de via ou reflectores intermédios;
- faróis de pista/luzes de fim de pista;
- Luzes laterais da pista (tanto altas como em estrada, se instaladas).

2) Assegurar a utilização e a instalação dos seguintes elementos:

- As luzes de corrimão e os faróis utilizados na construção para garantir que estão devidamente blindados;
- luzes de obstrução;
- iluminação em áreas de armazenamento de combustível.

3) observe todas as luminárias em falta e as luzes que não funcionam ou que parecem fracas;

- 4) observe as lentes de iluminação faltantes ou quebradas;
- 5) as luzes de pista e de via e as luzes de soleira de pista têm a cor adequada e estão correctamente orientadas;
- 6) O aeródromo dispõe de um cone de vento operacional para fornecer informações sobre a direção dos ventos de superfície do aeródromo. Se o aeródromo estiver aberto a operações de voo durante o horário nocturno, os indicadores de direção do vento necessários devem estar ligados. O manual fornece especificações para a construção de uma faixa circular ao redor do cabo de ar. O círculo segmentado deve ser desobstruído da vegetação e ser visto facilmente do ar;
- 7) foi instalada uma baliza em que as condições exigem tal instalação;
- 8) Em termos de eficiência, os objetivos de aproximação e iluminação de pista num sistema de iluminação de aproximação de precisão devem estar em conformidade com o manual do aeródromo. Deve ser dada especial atenção às situações em que faltam dois ou mais incêndios consecutivos;
- 9) se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação/homologação, de renovação e de supervisão contínua, os sinais de trânsito e as marcações de posição da estrada são fornecidos na intersecção da pista/estrada;
- 10) há um sistema de guiamento visual da ancoragem que forneça o alinhamento e a parada de guiamento da posição, onde os serviços dos placers não são fornecidos.

6.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorizações de exploração, bem como para as inspecções de supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 7: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS PARA ASSINALAR OS OBSTÁCULOS

7.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na avaliação dos auxílios visuais para assinalar os obstáculos.

7.2. Diretrizes e procedimentos

7.2.1. Informações gerais

- a) É necessário que os operadores de aeródromos estabeleçam um mecanismo para monitorizar continuamente os obstáculos existentes em torno dos seus aeródromos, a fim de assegurar que entre outras coisas, que a marcação e as luzes montadas nesses obstáculos são mantidas em estado de serviço.

b) O INAC exige que os proprietários de estruturas elevadas para as quais foi concedida autorização de construção renovem as suas autorizações.

c) Antes de renovar uma licença de construção, o INAC deve proceder a um exame para determinar se os motivos para a emissão da licença ainda são válidos e assegurar que a marcação e a iluminação em serviço estão em vigor.

7.2.2. Lista de verificação

A lista de verificação dos auxílios visuais para assinalar obstáculos deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo durante a certificação/homologação, a inspecção para a renovação do certificado/autorização de exploração, bem como para a supervisão contínua (cf. lista de verificação, FORM-AGA024-SOP4-13).

7.2.3. Avaliação

O inspector do aeródromo deve:

- 1) determinar se a marcação e a iluminação estão em conformidade com as especificações do manual do aeródromo;
- 2) Determinar se o indicador de mudança de direção do vento, os faróis da placa de estacionamento e outras estruturas elevadas no interior do lado da pista estão equipados com uma luz de obstáculo e se as luzes de obstáculos são viáveis.
- 3) Verifique a lista de obstáculos iluminados;
- 4) verificar se a construção em curso no ou perto do aeródromo pode afectar as operações aéreas, se a vegetação, em especial as árvores, pode penetrar nas superfícies de limitação dos obstáculos;
- 5) garantir que os equipamentos de construção, em especial as gruas utilizadas nos estaleiros de construção, não sejam obstáculos e estejam sinalizados;
- 6) determinar se os obstáculos estão correctamente assinalados e iluminados;
- 7) assinalar qualquer luz de obstáculo em falta, inoperante ou danificada, e qualquer objeto que pareça ser um obstáculo e que não esteja devidamente marcado ou iluminado.

7.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação/homologação, a renovação dos certificados/autorização de exploração, bem como para a supervisão contínua (CF. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção IX.3 Procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 8: AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS VISUAIS PARA ASSINALAR AS ZONAS DE EMPREGO LIMITE

8.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspeção e avaliação dos auxílios visuais para assinalar as zonas de emprego limitado.

8.2. Diretrizes e procedimentos

8.2.1. Informações gerais

É necessário que os operadores de aeródromos estabeleçam procedimentos para os encerramentos temporários e permanentes das zonas de circulação, as superfícies de rolamento sem carga e as medidas de precaução de segurança a tomar durante os trabalhos de construção de rotina e de grande envergadura, do lado ar.

As medidas de precaução para grandes obras de construção em um aeródromo devem ser incorporadas em um plano de segurança do trabalho que deve ser aprovado pelo INAC antes do início dessas obras. Os Inspectores de aeródromo devem utilizar o Guia para os Trabalhos de Aeródromo na avaliação do plano de segurança do trabalho do operador.

Sempre que as circunstâncias exijam a imposição de uma restrição à utilização de uma pista, de modo a que daí resulte uma redução do comprimento da pista, O operador do aeródromo é responsável por assegurar que a soleira da pista é deslocada, utilizando as especificações de marcação e luz adequadas, se for caso disso.

Quando as bermas das vias, das camadas de rolamento de pista e de outras superfícies não portadoras, que não possam ser facilmente distinguidas das superfícies de carga e que, se utilizadas por aeronaves, possam danificar a aeronave, O operador do aeródromo deve estabelecer o limite de separação entre essas zonas e a superfície portadora através de uma marcação do lado taxilina com riscas.

Quando um certificado/autorização de operação de aeródromo for suspenso ou revogado pelo INAC ou cedido voluntariamente pelo operador, Os Inspectores devem efetuar uma inspeção para assegurar que foram tomadas as medidas adequadas para impedir a utilização acidental da pista, incluindo a via de circulação do aeródromo.

8.2.2. Lista de verificação

A lista de verificação deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo durante a certificação/homologação, a inspeção para a renovação do certificado/autorização de operação, para a supervisão contínua ou aquando da renúncia voluntária de um certificado/autorização de exploração de aeródromo (cf. lista de verificação, FORM-AGA030-IT8).

8.2.3. Avaliação

O Inspector do aeródromo deve:

- 1) Verificar se foram estabelecidos procedimentos para os encerramentos temporários e permanentes de zonas de movimento, para a redução das distâncias declaradas ou para a deslocação da soleira. Quando a soleira tiver sido deslocada, a marcação e a iluminação dos soleiras deslocados devem ser avaliadas;
- 2) Assegurar que os procedimentos foram estabelecidos pelo operador do aeródromo para informar os prestadores a fim de evitar danos aos serviços públicos existentes ou a outras instalações subterrâneas. Quando estiver em curso um projecto de construção complexo, o inspector do aeródromo deve informar-se sobre a existência e o respeito do plano de segurança;
- 3) garantir que os procedimentos foram estabelecidos pelo operador do aeródromo para evitar danos aos serviços públicos existentes, tais como a análise dos planos de utilidade adequados antes da construção;
- 4) Certificar-se de que cada zona de construção, estrada de construção, equipamento de construção, zona NAVAID e zona inadmissível é marcada e iluminada, se for caso disso, de forma aceitável.
- 5) garantir que os procedimentos estão em vigor para reparar danos acidentais aos serviços públicos existentes.

8.2.4. Resultados do tratamento de carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação/homologação, de renovação dos certificados/autorização de exploração e de supervisão contínua (CF. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção IX.3 Procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 9: AVALIAÇÃO DOS SISTEMAS ELÉCTRICOS

9.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspeção e avaliação dos sistemas elétricos do aeródromo.

9.2. Diretrizes e procedimentos

9.2.1. Informações gerais

- a) Os sistemas elétricos fornecidos aos aeródromos devem ser adequadamente concebidos para facilitar o funcionamento regular do sistema de iluminação do aeródromo.
- b) A capacidade de alimentação e a conceção dos sistemas elétricos no aeródromo dependem do tipo de operação no aeródromo e da categoria de iluminação suportada.

c) Uma alteração proposta por um operador de aeródromo de um voo VFR para IFR ou de um dia apenas para uma operação de 24 horas exigiria uma inspeção da rede elétrica do aeródromo antes de ser tomada uma decisão.

9.2.2. Lista de verificação

A lista de verificação deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo aquando da avaliação dos dados do aeródromo do requerente antes da certificação/homologação inicial, durante a inspeção para a renovação do certificado/autorização de exploração, as alterações introduzidas nos auxílios visuais (cf. lista de verificação, FORM-AGA030-IT3).

9.2.3. Avaliação

a) O inspector do aeródromo deve:

i) Assegurar que o aeródromo dispõe de uma alimentação primária e secundária adequada para assegurar o bom funcionamento dos auxílios visuais e não visuais.

ii) verifique se a alimentação continua;

iii) verificar se o sistema de comutação automática e verificar se o requisito de comutação para a categoria de operação, especificado no manual de aeródromo, foi cumprido;

iv) verificar se foram tomadas as precauções adequadas contra a falha do sistema. Exemplos de tais precauções são: o entrelaçamento dos circuitos que alimentam o sistema de iluminação de pista, a eliminação progressiva do sistema de iluminação de aproximação;

v) Verificar se, na consola da torre de controlo, existe um mecanismo de controlo da intensidade luminosa para a iluminação do aeródromo e se está ligado à estrutura de manutenção do aeródromo.

9.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções de certificação/homologação, de renovação dos certificados/autorizações de exploração e de supervisão contínua (CF. Manual de Procedimentos do Inspector-Geral, secção IX.3 Procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 10: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS, MATERIAL E INSTALAÇÕES DE EXPLORAÇÃO DE AERÓDROMOS

10.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspeção e avaliação dos serviços, equipamentos e instalações operacionais do aeródromo, incluindo os serviços de emergência e de combate a incêndios e o plano de emergência do aeródromo, Serviço de gestão da placa de estacionamento e cercas de aeródromo.

10.2. Diretrizes e procedimentos

10.2.1. Informações gerais

- a) O nível de serviço de salvamento e combate a incêndios prestado num aeródromo deve ser suficiente para apoiar a categoria de combate a incêndios designada do aeródromo.
- b) durante a certificação/homologação, a avaliação do serviço de salvamento e de combate a incêndios no aeródromo deve basear-se estritamente nas dimensões do avião crítico previsto para o aeródromo, ou seja, o comprimento total do avião e a largura da fuselagem.
- c) deverá estar disponível um plano provisório de emergência do aeródromo antes do início das operações de voo no aeródromo. O operador do aeródromo deverá dispor de tempo suficiente para constituir um Comité de Emergência para testar o plano de emergência. O plano de emergência do aeródromo deve ser testado o mais tardar nove (9) meses após a sua aprovação pelo INAC.

10.2.2. Lista de verificação

A Lista de Verificação deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo na avaliação das instalações de salvamento e de combate a incêndios do operador do aeródromo, na inspeção inicial ou na renovação do certificado/autorização de operação (Cf. listas de verificação, FORM-AGA014-SOP4.3, FORM-AGA015-SOP4.4, FORM-AGA025-SOP4.14, FORM-AGA020-SOP4.9, FORM-AGA021-SOP4.1).

A Lista de Verificação deve ser preenchida, respetivamente, para o serviço de gestão da fauna, vedações, adequação ou não dos sistemas de orientação e controlo dos movimentos de superfície no aeródromo, para a avaliação do exercício de emergência (parcial e total) Durante a certificação inicial, ser também utilizado durante a monitorização quando houver uma alteração significativa nos elementos de projeto GCMS no aeródromo, como a densidade de tráfego.

10.2.3. Avaliação

10.2.3.1. Plano de emergência do aeródromo

O Inspector do aeródromo deve:

- 1) verificar se o operador incluiu procedimentos de resposta a outras falhas de energia, para além de falhas de energia, tais como derrames de combustível, materiais perigosos, gás natural, água e águas residuais;
- 2) assegurar-se de que está escrito de forma suficientemente pormenorizada para dar orientações adequadas a todos os interessados;
- 3) Certificar-se de que o titular do certificado tomou as medidas adequadas para que as organizações e o pessoal referidos no plano de emergência do aeródromo participem na elaboração do plano;
- 4) procure a lista dos organismos ou cartas de entendimento que tratam das reuniões/exames e a coordenação com o operador do aeródromo;

5) Certificar-se de que o plano contém procedimentos para notificar as instalações, as organizações e o pessoal sobre a localização de um acidente de aeronave no aeródromo, o número de pessoas envolvidas e quaisquer outras informações necessárias, logo que estejam disponíveis. A critério do Inspector do aeródromo, realizar um teste de comunicação dos procedimentos de notificação dos planos de emergência das organizações de apoio mútuo para avaliar a atualidade e a eficácia dos procedimentos de notificação. Seleccione aleatoriamente um determinado número de números de telefone enumerados no plano de emergência e contacte o organismo de ajuda mútua listado para verificar o funcionamento do número de telefone;

6) Assegurar, se for caso disso, que o plano de emergência do aeródromo contém, na medida do possível, disposições relativas ao salvamento da água. As massas de água ou de pântanos importantes são consideradas adjacentes ao aeródromo se se encontrarem abaixo das trajectórias de aproximação e de partida, até à dificuldade da aproximação final nas pistas com aproximações publicadas. Se um operador de aeródromo não puder obter a cooperação de outras jurisdições no que diz respeito às disposições de resgate de água, na medida do possível, a documentação que demonstre que foi feita uma tentativa razoável deve ser mantida no manual;

7) Assegurar que todo o pessoal do aeródromo com funções e responsabilidades ao abrigo do plano de emergência do aeródromo está familiarizado com as suas atribuições e tem a devida formação. Interrogar aleatoriamente o pessoal sobre o plano de emergência do aeródromo para determinar a validade do programa de formação e assegurar que todos os membros do pessoal do aeródromo com deveres e responsabilidades ao abrigo do plano estão familiarizados com as suas atribuições e sejam correctamente formados. Os ensaios, escritos ou orais, podem ser utilizados se forem considerados necessários pelo inspector de aeródromo;

8) assegurar que o plano de emergência do aeródromo é examinado com todas as organizações participantes nos 12 meses anteriores. A revisão anual do plano de emergência do aeródromo pode consistir na realização de um exercício ou de uma reunião de revisão com um representante de cada uma das organizações com as quais o plano foi coordenado ou na sequência de uma emergência em grande escala, ou parcial foi realizada. Procure cartas sobre exercícios presenciais, exercícios completos e parciais, reuniões de revisão do plano de emergência do aeródromo e revisões do plano de emergência do aeródromo. Aquando da preparação da pré-inspecção, procurar cartas relativas ao exame anual nos registos do aeródromo;

9) Certificar-se de que o operador do aeródromo efectuou um exercício em plena escala do seu plano de emergência de aeródromo nos dois anos anteriores;

10) Durante a preparação da pré-inspecção, procurar cartas relativas ao exercício em plena escala do plano de emergência do aeródromo. Revise qualquer arquivo crítico. O exercício de aeródromo em grande escala deve incluir, na medida do possível, todos os participantes na assistência mútua, uma quantidade razoável de equipamento especificado no plano de emergência do aeródromo e incluir um relatório sumário e/ou um relatório crítico. Os aeródromos que tenham sofrido um acidente de avião e que tenham exercido uma parte substancial do seu plano de emergência de aeródromo em relação a um acidente de transportadora aérea ou, como tal, possam substituir esse acidente por um exercício de

grande escala. Se tal substituição for feita, o detentor do certificado deve proceder a uma crítica do seu rendimento durante a resposta ao acidente;

Para efeitos dessa prescrição, o exercício bienal pode ser efectuado no mês civil a que é devido. Por exemplo, se o último exercício bienal ocorreu em 4 de agosto de 2018, o próximo exercício bienal é devido em 4 de agosto de 2020, casos especiais ou especiais podem afetar a necessidade de alterar ligeiramente a tabela e, quando houver uma justificação, pode ser aprovada uma prorrogação razoável. Por exemplo: a bienal é devida em abril, mas o operador prevê um exercício muito maior para junho, no qual o aeródromo desempenhará um papel importante e ganhará a mesma vantagem;

11) O objetivo deste exercício bienal é verificar a eficácia do plano de emergência através de uma resposta do aeródromo e da sua assistência mútua em caso de catástrofe no aeródromo. Deverá também ser utilizado para familiarizar o pessoal de assistência mútua de emergência com a localização das áreas de trânsito e outras instalações de aeródromo. Por estas razões, o exercício em grande escala deve ser realizado no aeródromo. Todavia, a critério do inspector do aeródromo, o exercício pode ser efectuado em bens contíguos ou adjacentes ao aeródromo (como no caso de um exercício de salvamento em água) se o plano de emergência ainda puder ser correctamente exercido;

12) O Inspector do aeródromo deve determinar a adequação das instalações do Centro de Operações de Emergência e do posto de comando móvel. O equipamento de comunicação nessas instalações deve ser testado para adequação e manutenção. O Inspector do Aeródromo deverá basear-se nas orientações do Guia de Aplicação do Plano de emergência do aeródromo para determinar se o princípio do factor humano foi tido em conta na preparação do plano de emergência do aeródromo;

13) na medida do possível, os operadores de aeródromos deverão ser incentivados a participar em exercícios de emergência fora do aeródromo que envolvam aeronaves acidentadas e a fornecer conhecimentos especializados e recursos;

14) os Inspectores do aeródromo são incentivados a assistir, na medida do possível, ao exercício em grande escala do plano de emergência.

10.2.3.2. Serviço de Salvamento e Combate contra Incêndios (SLI)

10.2.3.2.1. Determinação do nível de protecção

a) O nível de protecção do aeródromo é determinado a partir do manual do aeródromo e deve basear-se na aeronave crítica que utiliza normalmente o aeródromo e a largura da fuselagem. Para categorizar a aeronave usando o aeródromo, primeiro avalie o comprimento total da aeronave e o segundo, a largura da fuselagem. Se, após a escolha da categoria adequada ao comprimento total do avião crítico, a largura da fuselagem da aeronave for superior à largura máxima dessa categoria, a categoria dessa aeronave deve ser, de facto, uma categoria superior. No 14.1.9.2 do RACSTP Parte 14.1 (2023) e no suplemento A, secção 16, do RACSTP Parte 14.1 (2023), são dadas orientações sobre a categorização dos aeródromos para fins de salvamento e combate a incêndios e sobre o fornecimento de equipamento e serviços de salvamento e combate a incêndios, e no Manual de Serviços de Aeródromo, parte 1. Durante os períodos previstos de redução da atividade, O nível de protecção disponível não deve ser inferior ao

necessário para a categoria mais elevada de aeronaves prevista para a utilização do aeródromo durante esse período, independentemente do número de movimentos;

b) Os seguintes exemplos ilustram o método de determinação do nível de proteção do aeródromo:

Quadro 8.1.9 - 1: Categoria de aeródromo para salvamento e combate a incêndios

Categoria do aeródromo (1)	Comprimento total da aeronave (2)	Largura máxima da fuselagem (3)
1	0 m á 9 m não incluídos	2 m
2	de 9 m á 12 m não incluídos	2 m
3	de 12 m á 18 m não incluídos	3 m
4		4 m
5	de 18 m á 24 m não incluídos	4 m
6		5 m
7	de 24 m á 28 m não incluídos	5 m
8	de 28 m á 39 m não incluídos	7 m
9		7 m
10	de 39 m á 49 m não incluídos	8 m
	de 49 m á 61 m não incluídos	
	de 61 m á 76 m não incluídos	
	de 76 m á 90 m não incluídos	

c) Quando são previstos períodos de actividade reduzida, o nível de protecção oferecido não deve ser inferior ao correspondente à categoria mais elevada de aviões que se espera que utilizem o aeródromo durante tais períodos, independentemente do número de movimentos.

10.2.3.2.2. Agentes extintores

O Inspector do aeródromo deve determinar se:

- 1) O aeródromo está normalmente dotado de um agente extintor principal e de agentes extintores complementares e satisfaz as exigências do 14.9.2.8 do RACSTP Parte 14.1 (2023);
- 2) a quantidade de água para a produção de espuma satisfaz o requisito do RACSTP Parte 14.1 (2023);
- 3) a quantidade de água e de concentrado de espuma fornecida separadamente nos veículos para a produção de espuma é adequada;
- 4) a quantidade de espuma de reserva é suficiente;
- 5) as taxas de descarga da solução de espuma são adequadas;
- 6) existe um meio de abastecimento de água suplementar para uma reconstituição rápida. O (s) petroleiro (s) ou outros meios apropriados são aceitáveis.

10.2.3.2.3. Veículos de emergência e de combate a incêndios

O Inspecto do aeródromo deve determinar se:

- 1) O aeródromo está equipado com veículos SLI que encontram a categoria de combate a incêndios do aeródromo durante as operações de voo. Os equipamentos SLI necessários para satisfazer a categoria devem ser enumerados no manual de aeródromo;
- 2) Cada veículo SLI necessário deve estar equipado com radiocomunicações adequadas, uma baliza e ser marcado a cores para contrastar com o fundo e otimizar a visibilidade diurna/noturna;
- 3) cada veículo exigido é operacionalmente capaz de executar as funções requeridas. Tecnicamente, um veículo SLI necessário é inoperante durante a manutenção preventiva se não puder cumprir os requisitos de resposta. Nos aeródromos que não disponham de equipamento SLI adicional, a manutenção deve ser efetuada durante os períodos em que os operadores de aeronaves não estejam a funcionar. A notificação à autoridade e às companhias aéreas seria esperada quando o equipamento SLI necessário para cumprir os requisitos do nível de proteção não pudesse ser reparado imediatamente.

10.2.3.2.4. Equipamento de salvamento

O Inspecto do aeródromo deve determinar se o equipamento de salvamento correspondente ao nível de proteção contra incêndios é fornecido em conformidade com as disposições da RAC 14.1.9.2.26.

10.2.3.2.5. Pessoal

O Inspecto do aeródromo deve determinar se:

- 1) está disponível pessoal SLI suficiente para operar os veículos SLI necessários, tendo em conta o requisito especificado no 14.1.9.2 do RACSTP Parte 14.1 (2023);

- 2) o pessoal de salvamento e de combate a incêndios será formado de modo a poder executar as suas tarefas em conformidade com as disposições do 14.1.9.2.42 do RACSTP Parte 14.1;
- 3) o programa de formação compreende a formação inicial e recorrente e a formação no desempenho humano e a coordenação de equipa;
- 4) os processos de formação são conservados e facilmente disponíveis e os registos indicam que todo o pessoal do SLI participou em exercícios de incêndio de combustível e de pressão;
- 5) Todos os membros do pessoal do SLI estão devidamente equipados para o desempenho das suas funções;
- 6) este equipamento deve incluir um manto de protecção, calças de protecção, capacete de protecção, luvas e equipamento respiratório;
- 7) o condutor/operador do veículo SLI deve dispor de uma protecção facilmente acessível;
- 8) todo o pessoal afecto às missões de salvamento recebeu os primeiros socorros e a formação de reanimação cardiopulmonar (CPR). Pelo menos dois membros por turno dos serviços de salvamento e combate a incêndios do aeródromo ou de outro pessoal de aeródromo deverão receber formação a nível de cuidados médicos de emergência.

10.2.3.2.6. Tempo de resposta

O inspetor do aeródromo deve determinar se:

- 1) Pelo menos um veículo SLI exigido deve atingir o tempo de resposta não superior a 3 minutos em qualquer ponto de cada pista operacional. Qualquer outro veículo não deve chegar mais de um minuto após o primeiro veículo. À escolha do Inspector do Aeródromo, um aterro de água pode ser usado em vez de outros agentes para este exercício. Todavia, deve ser efectuada uma demonstração da rejeição dos agentes não utilizados no exercício para, pelo menos, um veículo de intervenção necessário antes da conclusão da inspecção, a fim de assegurar a capacidade adequada;
- 2) Durante a inspecção de certificação/homologação, o Inspector do aeródromo deve solicitar que o pessoal do SLI realize um teste do refratômetro em pelo menos um veículo de resposta exigido com um sistema de dosagem de espuma. Ao observar a preparação e execução deste teste, serão alcançados os seguintes resultados:
 - a) Obter uma indicação do conhecimento do pessoal SLI do veículo e dos seus sistemas. Em alguns casos, a equipe do SLI pode ter um refratômetro, mas não sabe como usá-lo. Neste caso, prepare-se para realizar um teste refratômetro e fornecer treinamento básico. Se o serviço SLI não realizar testes periódicos de refratômetros, aconselhe-o a fazer isso. Podem ser utilizados outros procedimentos do refractómetro. Certifique-se de que lê as instruções do fabricante;
 - b) Obter uma indicação do nível de manutenção dos programas de espuma e dos sistemas de veículos. Se os resultados do ensaio do refractómetro indicarem uma mistura de espuma que seja magra ou rica,

aconselhar o agente SLI responsável que o sistema deve ser verificado para determinar se o dispositivo de dosagem está ajustado correctamente;

c) Os exercícios SLI podem ser realizados à noite ou durante as intempéries. No entanto, a discricção deve ser usada para garantir que a segurança não seja derogatória. Se se trata de saber se o exercício pode ser conduzido com segurança, deve ser adiado. Ao realizar o exercício cronometrado, o Inspector do Aeródromo deve ter em mente que os tempos dados são baseados em um caminho direto para a estrada seca em boas condições climáticas. Se o exercício for efectuado à noite ou em condições que não sejam secas, os tempos podem ser ajustados à discricção do inspector do aeródromo para ter em conta o estado indesejável;

- Deve estar à discricção do AIS quanto ao local de onde efectua o exercício de intervenção no aeródromo.

3) O sistema de alarme é aceitável. O momento da exigência do exercício começa com a ativação do primeiro sinal de alarme na unidade SLI do aeródromo. Normalmente, será o ATC que pode ativar qualquer sistema de alarme usado pelo aeródromo. O sinal pode ser audível (chifre, campainha do telefone, sirene, etc.), visual (iluminação do dormitório, luz estroboscópica, etc.), ou uma combinação. A unidade SLI é geralmente o quartel de bombeiros onde os veículos e as tripulações estão estacionados. É importante que a cronometragem comece com a ativação do primeiro sinal de alarme e inclua qualquer passagem de mensagem, montagem de tripulação, coordenação e outros processos que ocorram como parte do exercício. Se houver problemas com o tempo do exercício, o alarme pode soar no quartel de bombeiros no lugar errado e o sistema deve ser corrigido.

10.2.3.2.7. Rotas de acesso de emergência

O Inspector do aeródromo deve determinar se todas as rotas de acesso de emergência designadas são mantidas para todas as condições climáticas. As rotas de acesso de emergência são as necessárias para atender aos requisitos SLI. As estradas construídas especificamente para serem utilizadas por veículos de emergência devem ser consideradas uma estrada de acesso de emergência. Além disso, as rotas de serviço situadas na zona de segurança devem ser consideradas pelo operador do aeródromo como uma rota de acesso de emergência e mantidas durante todas as condições meteorológicas.

10.2.3.2.8. Quartel dos bombeiros

O Inspector do Aeródromo deve determinar se é fornecido um abrigo adequado para proteger os veículos SLI dos efeitos nocivos da exposição ao sol.

10.2.3.2.9. Sistemas de comunicação e alerta

O Inspector do Aeródromo deve determinar se:

(1) um sistema de comunicação discreto liga todos os postos de bombeiros do aeródromo, a torre de controlo e os veículos de bombeiros e salvamento;

(2) um sistema de alerta liga todos os postos de combate a incêndios do aeródromo, a torre de controlo e os veículos de salvamento e combate a incêndios. O sistema de alerta deve ser tal que possa ser operado a partir do posto de bombeiros.

10.2.3.3. plano para a remoção de aeronaves imobilizadas acidentalmente

O Inspector do Aeródromo deve determinar se:

(1) o operador do aeródromo desenvolveu um plano para a remoção de aviões acidentalmente incapacitados. Este plano deve ser desenvolvido em consulta com os proprietários e operadores de aeronaves. A extensão do plano dependerá do peso e tamanho da aeronave e da densidade de tráfego aéreo no aeródromo;

(2) o plano deverá prever:

a) a localização da aeronave; b) a autorização para perturbar o local do acidente a ser obtida junto da Comissão de Investigação de Acidentes. Se uma aeronave acidentalmente incapacitada tiver sido envolvida num acidente, não obstante esta regra geral, a aeronave pode ser deslocada, se necessário, para preservar a vida ou para evitar mais perigo para pessoas ou bens. Uma reclamação por danos pode seguir-se a uma tentativa de deslocação de uma aeronave acidentada se tiver sido provado que o acto de deslocação agravou os danos. Portanto, a regra invariável é que apenas o proprietário da aeronave, o operador ou os seus representantes designados devem controlar a operação de remoção da aeronave.

(3) O plano deve incluir:

a) a pessoa ou organização designada com poderes para agir em seu nome junto do proprietário ou operadores do aeródromo para evitar atrasos;

b) o representante designado do operador do aeródromo para coordenar a operação de remoção da aeronave. Todos os principais utilizadores do aeródromo serão informados dos preparativos e capacidades da gestão do aeródromo, bem como das políticas relativas à remoção de aeronaves acidentalmente desactivadas. O oficial responsável pela coordenação deste plano deverá ser informado de todos os proprietários ou operadores de aeronaves;

c) uma lista do equipamento disponível no aeródromo ou próximo do mesmo, mediante pedido

d) uma lista de equipamento adicional disponível a pedido nos aeródromos próximos;

e) uma lista de agentes nomeados que actuam em nome de cada operador aéreo no aeródromo;

f) uma declaração dos acordos do operador de aeronaves para a utilização de equipamento especializado em comum;

g) uma lista de empresas locais (com nomes e números de telefone) com equipamento móvel adequado para aluguer.

10.2.3.4. Serviço de Gestão de Placa de Estacionamento

O Inspector do Aeródromo deve determinar se:

- 1) a responsabilidade pelo serviço de gestão da placa de estacionamento pela atribuição de lugares de estacionamento, arranque, impulso para trás e libertação de taxilina, o controlo dos veículos na plataforma de estacionamento e as zonas de manobra são claramente definidos e sem ambiguidades;
- 2) Existe um acordo escrito entre as duas partes que define o método de coordenação e os pontos de transferência de responsabilidades, em que é exigida a coordenação entre a unidade de serviço de tráfego aéreo e a unidade de gestão da placa de estacionamento;
- 3) Foram disponibilizados lugares de estacionamento adequados e linhas de segurança da placa de estacionamento em conformidade com o manual de aeródromo. As linhas de segurança da plataforma de estacionamento incluem as linhas livres das asas e as linhas de demarcação rodoviária.

10.2.3.5. Incursão de pista

O Inspector do aeródromo deve determinar se:

- 1) O operador do aeródromo disponha de medidas de protecção adequadas contra a entrada accidental na área de movimento por pessoas ou veículos não autorizados. Estas garantias podem consistir numa combinação de barreiras naturais, vedações e sinais de aviso eficazes para dissuadir o pessoal ou os veículos de entrarem inadvertidamente na área de movimento;
- 2) o operador do aeródromo assegurou uma protecção razoável das pessoas e dos bens do operador de aeronave. Isto inclui as pessoas que são obrigadas a utilizar escadas; e as áreas públicas adjacentes às rampas e áreas de movimento das transportadoras aéreas.

10.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções iniciais de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorização de exploração, bem como para as inspecções de supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 11: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DE AERÓDROMO: GESTÃO DO RISCO DA FAUNA

11.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspecção e avaliação do serviço de gestão do risco de vida selvagem.

11.2. Diretrizes e procedimentos

11.2.1. Informações gerais

Exige-se que os aeródromos expostos a perigos para a vida selvagem analisem o nível de risco colocado pelos perigos existentes, a fim de determinar a necessidade de um plano de gestão dos riscos para a fauna. Não está previsto que essa determinação possa ser sempre alcançada antes do início das operações iniciais no aeródromo. A recolha de dados sobre a atividade das aves nas proximidades do aeródromo e a análise subsequente podem demorar algum tempo após o início das operações do aeródromo até que seja possível chegar a uma conclusão válida sobre o programa de gestão da vida selvagem, onde aplicável. No entanto, prevê-se que seja estabelecido e incorporado no manual de aeródromo um procedimento de registo e comunicação da migração de aves antes da aprovação do manual pelo INAC.

11.2.2. Lista de verificação

A lista de verificação deve ser preenchida pelo Inspector do aeródromo aquando da inspeção inicial de certificação/homologação (cf. FORM-AGA023-SOP4.12).

11.2.3. Avaliação

O Inspector do aeródromo deve determinar se:

1) O operador do aeródromo disponha de procedimentos adequados para tomar medidas imediatas para atenuar os riscos para a vida selvagem, caso sejam detetados. Durante a inspeção da área de movimento, o inspetor do aeródromo deve determinar:

a) Se o operador deve estar atento à fauna de uma dimensão ou de um número capaz de desencadear a realização de um estudo ornitológico. Se o Inspector do Aeródromo considerar que a atividade da fauna nas proximidades do aeródromo constitui um perigo para a vida selvagem, a realização de um estudo ornitológico deve ser tratada no plano de ação corretiva. O ATC é igualmente consultado sobre os perigos para a fauna;

b) Se os formulários dos incidentes comunicados forem conservados e transmitidos à Autoridade para posterior transmissão à ICAO;

c) Se os procedimentos forem estabelecidos pelo operador do aeródromo para a realização de uma avaliação do risco de vida selvagem;

d) Se estiver em vigor um plano de gestão dos riscos de vida selvagem, o inspetor do aeródromo deve examinar os seguintes pontos:

(i) a sua eficácia na luta contra o perigo para a fauna;

(ii) as indicações segundo as quais a existência de perigo para a fauna, descrita no estudo ornitológico, deveria ser reavaliada;

(iii) o pessoal com responsabilidades no perigo para a fauna;

(iv) os planos de gestão são adequadamente formados;

(v) os procedimentos descritos no plano, como as inspecções anteriores às operações das transportadoras aéreas, são efectuados;

(vi) o estado dos projectos de modificação do habitat ou de alteração da utilização das terras identificadas no plano.

11.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções iniciais de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorização de exploração, bem como para supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 12: AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS OPERACIONAIS DE AERÓDROMO - CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS NA ÁREA DE MOVIMENTO

12.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspecção e avaliação dos serviços de tráfego do lado ar do aeródromo.

12.2. Diretrizes e procedimentos

12.2.1. Informações gerais

Cada funcionário, locatário ou empreiteiro que opere um veículo em qualquer parte do lado da pista do aeródromo é obrigado a conhecer e cumprir as regras e procedimentos de condução do lado da pista do aeródromo. A fim de dar cumprimento ao presente artigo, o operador do aeródromo deve elaborar um programa de formação de maquinista adequado para o pessoal do aeródromo, os prestadores de serviços, os empreiteiros e outras pessoas que operem ou tenham acesso à área de movimento. O programa deve estar em conformidade com as diretrizes de tráfego de pessoas e veículos do lado ar do INAC e deve ser aprovado pelo INAC antes de entrar em serviço.

12.2.2. Lista de verificação

As listas de verificação de certificação/homologação devem ser preenchidas pelo Inspector do aeródromo aquando da inspecção inicial de certificação/autorização de operação, para as inspecções de renovação de certificados e de monitorização contínua (Cf. FORM-AGA022-SOP4.11).

12.2.3. Avaliação

O inspector do aeródromo deve:

1) Determinar se as rotas situadas nas zonas de movimento e de segurança são reservadas apenas aos veículos necessários às operações de aeródromo;

- 2) Determinar se os veículos autorizados na área de movimento incluem veículos SLI, ambulâncias, cortadores de relva, veículos de exploração e manutenção de aeródromos, camiões-cisterna, veículos de serviço de toalete, etc.;
- 3) Certificar-se de que existem procedimentos para os veículos que atravessam a pista ou a via de circulação e que estão dotados dos meios de comunicação bidireccional com a torre de controlo ou a escolta, que foram estabelecidos para a prossecução das operações;
- 4) Verificar se os veículos estão equipados com um rádio;
- 5) Verificar se estes procedimentos constam do manual de aeródromos;
- 6) Para os aeródromos munidos de uma torre de controlo em serviço, cada veículo que opere na área de movimento é controlado por rádio bidireccional, veículo de escolta com rádio bidireccional;
- 7) Para os aeródromos sem torre de controlo em circulação, devem ser estabelecidos procedimentos adequados para controlar os veículos com sinais predispostos ou outros procedimentos;
- 8) Assegurar a existência de procedimentos de aeródromo/programas de formação ou processos de licenciamento para controlar os prestadores de serviços;
- 9) Assegurar que os requisitos aplicáveis aos aeródromos com um plano SMGCS sejam também incluídos na formação dos maquinistas, conforme adequado.

12.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções iniciais de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorização de exploração, bem como para a supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).

CAPÍTULO 13: AVALIAÇÃO DA MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

13.1. Objeto

O presente capítulo fornece orientações aos Inspectores do aeródromo a utilizar na inspecção e avaliação dos programas de manutenção dos aeródromos e dos respetivos níveis de aplicação nos aeródromos.

13.2. Diretrizes e procedimentos

13.2.1. Informações gerais

As características de atrito dos pavimentos de pista devem ser determinadas periodicamente pelo operador do aeródromo através de um dispositivo de medição de atrito contínuo com características de auto-regulação para monitorar o crescimento do nível de deterioração das características de atrito do pavimento e tomar medidas de manutenção preventiva rápida.

O regulamento obriga os operadores de aeródromo a incluir no manual do aeródromo os seus programas de manutenção para a área de movimento, as faixas de pista e a drenagem dos aeródromos.

Embora o tema da manutenção constante do manual de aeródromos se limite actualmente a zonas críticas de segurança, como os apoios visuais e os apoios visuais, os Inspectores do aeródromo devem, a fim de promover a eficácia e a regularidade da segurança aérea, incentivar os operadores de aeródromos a incluir no manual de aeródromos programas de manutenção para outros aspetos, nomeadamente: instalações terminais, incluindo gateways de embarque de passageiros, elevadores, escadas rolantes, correias transportadoras, monitores de informações de voo, etc.

13.2.2. Lista de verificação

As listas de verificação para manutenção do aeródromo devem ser preenchidas pelo Inspetor durante a inspeção inicial de certificação ou homologação, bem como nas inspeções de renovação de certificados ou autorizações de exploração, e na supervisão contínua, conforme estabelecido no FORM AGA018-SOP4.7.

13.2.3. Avaliação

O inspetor do aeródromo deve:

- 1) Assegurar que foram estabelecidos procedimentos de manutenção preventiva para as bermas, as instalações de alimentação eléctrica, os edifícios e os veículos especializados, como os veículos de emergência e de combate a incêndios;
- 2) Assegurar a aplicação de procedimentos de manutenção. Verifique os registos de manutenção para a iluminação do aeródromo, a alimentação eléctrica, o veículo do SLI e compare com esquemas de manutenção da amostra;
- 3) Certifique-se de que detritos, depósitos de borracha e programas de medição de atrito foram desenvolvidos. Ver quando foi efectuada a última medição de atrito e o resultado do exame contra o requisito mínimo;
- 4) Assegurar que as bermas estão livres de detritos e irregularidades superficiais (fissuras depressivas ou outros dispositivos de socorro);
- 5) Assegurar a manutenção dos sistemas de marcação e iluminação do aeródromo.

A acção de manutenção deve incluir: a limpeza, a substituição ou a reparação de qualquer elemento de marcação ou de iluminação partido, em falta ou não funcional; manter cada elemento claramente visível; e assegurar que cada artigo fornece uma referência precisa (isso inclui o alinhamento das luminárias) para o usuário. Se o operador do aeródromo tiver um gerador de emergência para iluminação da área de movimento, informe-se sobre os procedimentos de ensaio. O Inspetor deve considerar uma operação de teste do gerador se os procedimentos de teste periódicos não parecerem suficientes.

- 6) garantir que existem peças de reposição adequadas para a substituição de qualquer dispositivo eléctrico que possa se tornar defeituoso.

13.2.4. Resultados do tratamento das carências

Se forem detectadas discrepâncias durante a inspecção, estas devem ser tratadas em conformidade com os procedimentos em vigor para as inspecções iniciais de certificação/homologação, renovação dos certificados/autorização de exploração, bem como para a supervisão contínua (CF. Manual de procedimento do Inspector-Geral, secção IX.3 procedimento de tratamento das carências).