

MANUAL DE AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

LPSO

Edição 2_julho 2019

Revisão 0_10 julho 2019

aerodromo.lpsocm-pontedesor.pt

INDICE

I. GENERALIDADES	9	3.1. Classificação	20
1. Lista de Páginas em Vigor	9	3.2. Código de Referência	20
2. Validação do Documento	10	4. CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO	22
3. Lista de Distribuição	11	4.1. Declaração	22
4. Aprovação do Manual - Declaração	12	5. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	23
II. INFORMAÇÃO GERAL	13	5.1. Identificação do Operador	23
1. GLOSSÁRIO	13	5.2. Canais de Comunicação entre Estrutura	23
1.1. Definições	13	5.3. Organograma Funcional	23
1.2. Siglas e Abreviaturas	15	5.4. Responsável Máximo do Operador: Accountable Manager(AM): Hugo Hilário	24
2. FINALIDADE E ÂMBITO	18	5.5. Substituto do Accountable Manager: Rogério Alves	26
2.1. Requisitos Legais	18	5.6. Diretora do Aeródromo (DA): Sandra Catarino	26
2.1.1. Requisitos Operacionais	19	5.7. Substituto da Diretora do Aeródromo (SDA): Raul Lopes	30
2.1.2. Requisitos Administrativos	19	5.8. Quality Manager (QM): Miguel Moreira	30
2.1.3. Requisitos e Procedimentos de Segurança contra Atos Ilícitos	19	5.9. Security Manager (QM): Raul Lopes	31
2.1.4. Requisitos de Facilitação	19	5.10. Setor Financeiro (StF): Adelaide Feitinha	33
(não aplicável ao tipo de atividade realizada no LPSO)	19	5.11. Serviço Administrativo (SA): A nomear	33
3. CLASSIFICAÇÃO E CÓDIGO DE REFERÊNCIA	20	5.12. Serviço de Informação de Voo do Aeródromo (AFIS): David Lima, responde como Chefe do Serviço AFIS	33
		5.13. Agente de Informação de Tráfego (AITA): AITA na posição	34

5.14. Serviço dos Meios de Socorro (SMS): Simão Velez	35	12. SISTEMA DE REGISTO DE MOVIMENTOS.....	41
5.15. Setor de Operações (em Terra) (StOT): Justo Carvalho.....	35	13. INFORMAÇÃO DE CADASTRO	42
5.15.1. Serviço de Operações (em Terra) (SOT): Nuno Melo	35	13.1. Nome do Aeródromo	42
5.16. Setor de Manutenção (StM): Raul Lopes	36	13.2. Localização Geográfica do Aeródromo	42
5.16.1. Serviço de Ambiente e Manutenção Civil (SAMC): Nuno Melo 36		13.3. Registo de Propriedade.....	42
5.16.2. Serviço de Manutenção Eletromecânica (SME): Ricardo Matela 36		14. INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS).....	43
5.17. Diretora do aeródromo e seu substituto (nomes e contactos) 37		15. PROCEDIMENTOS E MEDIDAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL....	43
6. SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO (afis).....	37	15.1. Sistema de Registos.....	43
6.1. Caraterização do Serviço AFIS.....	37	15.1.1. Emendas ao Manual VFR.....	43
6.2. Caracterização do Espaço Aéreo.....	38	15.1.2. Publicação de Notam	44
6.3. Caracterização do Sistema de Comunicações	38	15.1.3. Procedimentos de Notificação à ANAC	46
7. SERVIÇO DE FRONTEIRAS	39	15.2. Acessos à Área de Movimentos	47
8. SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS).....	39	15.2.1. Funções dos Responsáveis pela Segurança.....	48
9. SERVIÇO DE METEOROLOGIA.....	40	15.2.2. Nomes e Cargos dos Responsáveis pela Segurança	48
10. SEGURANÇA CONTRA ATOS ILÍCITOS (Security)	40	15.3. Plano de Emergência e Manual de Procedimentos.....	48
11. SEGURANÇA OPERACIONAL_Sms (SAFETY MANAGEMENT SISTEM) 41		15.4. Salvamento e Luta contra Incêndios	49
		15.4.1. Generalidades	49
		15.4.2. Recursos Humanos.....	50
		15.4.3. Recursos Materiais.....	50

15.4.4. Programas de Manutenção.....	50	15.6.6. Sistemas Auxiliares de Fornecimento de Energia.....	57
15.4.5. Nomes e Cargos dos Responsáveis do Serviço dos Meios de Socorro.....	50	15.6.7. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções e Manutenções da Iluminação	58
15.5. Inspeção à Área de Movimento e Superfícies Livres de Obstáculos	51	15.7. Manutenção da Área de Movimento	58
15.5.1. Generalidades	51	15.7.1. Plano de Manutenção Preventiva	58
15.5.2. Coordenação para Acesso à Área de Movimento	52	Execução da Manutenção Preventiva	59
15.5.3. Períodos de Inspeção e Responsabilidades.....	52	Tratamento e Registo das Anomalias.....	59
15.5.4. Inspeção.....	53	15.7.2. Plano de Manutenção Corretiva.....	59
15.5.5. Medição do Coeficiente de Atrito	54	Execução da Manutenção Corretiva	59
15.5.6. Análise do Relatório de Inspeção e Procedimento de Reporte	55	Executadas por recursos externos:	59
15.5.7. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções	55	Tratamento e Registo das Anomalias.....	60
15.6. Ajudas Visuais Luminosas e Sistemas Elétricos	56	15.8. Segurança de Trabalhos e Obras no Aeródromo.....	63
15.6.1. Generalidades	56	15.8.1. Generalidades	63
15.6.2. Caracterização Sumária da Iluminação Existente.....	56	15.8.2. Reunião Preparatória	64
15.6.3. Inspeção da Iluminação e Lista de Verificações	56	15.8.3. Emissão de Notam	65
15.6.4. Registo e Resultado das Inspeções	57	15.8.4. Trabalhos nas Imediações do Aeródromo.....	65
15.6.5. Manutenção Preventiva e Corretiva dos Sistemas de Iluminação	57	15.8.5. Coordenação dos Trabalhos.....	65
		15.8.6. Sinalização dos Trabalhos.....	66
		15.8.7. Conclusão dos Trabalhos.....	66
		15.9. Gestão de Placa.....	66

15.9.1.	Generalidades	66	15.12.1.	Procedimento para Determinar os Riscos	73
15.9.2.	Procedimento de Gestão de Placa	67	15.12.2.	Procedimentos de Mitigação e Controlo.....	74
15.9.3.	Lançamento de Motores.....	68	15.12.3.	Procedimentos para Notificação de colisão de aeronave com vida animal	76
15.9.4.	Serviços de Sinalização (marshalling).....	68	15.12.4.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelo Controlo dos Riscos Induzidos pela presença de Animais	77
15.9.5.	Serviços de Guiamento de Aeronaves por Viaturas (Fallow-me) 68		15.13.	Controlo de Obstáculos.....	77
15.9.6.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Gestão da Placa 68		15.13.1.	Generalidades	77
15.10.	Gestão da Segurança Operacional da Placa	69	15.13.2.	Monitorização das Superfícies Limitativas de Obstáculos 78	
15.10.1.	Generalidades	69	15.13.3.	Controlo de Obstáculos Sujeitos à Autoridade do Operador (Obras no aeródromo e procedimentos para a respetiva sinalização e divulgação)	78
15.10.2.	Proteção contra Sopros de Jato de Aeronaves	69	15.13.4.	Monitorização da Altura das Construções ou de Estruturas Localizadas no Interior dos Limites das Superfícies	79
15.10.3.	Precauções de Segurança durante as Operações de Reabastecimento e Trafega de Combustível a Aeronaves	69	15.13.5.	Controlo de Novos Empreendimentos nas Zonas Confinantes com o Aeródromo.....	79
15.10.4.	Limpeza da Placa de Estacionamento	70	15.13.6.	Notificação de Existência/Remoção de Obstáculos.....	79
15.10.5.	Lavagem da Placa de Estacionamento	70	15.14.	Remoção de Aeronaves.....	80
15.10.6.	Notificação de acidentes/incidentes na Placa de Estacionamento	71	15.14.1.	Procedimentos e Ações a Desenvolver	80
15.10.7.	Verificação do Cumprimento das Regras de Segurança de pessoal a trabalhar na Placa de Estacionamento.....	72			
15.11.	Controlo de Veículos no Lado Ar.....	73			
15.12.	Gestão do Risco da Vida Animal.....	73			

15.14.2. Competências e Funções do Operador do Aeródromo e do Proprietário da Aeronave.....	83	ANEXO D_CERTIFICADO_LPSO	93
15.14.3. Procedimentos para Notificar o Proprietário da Aeronave	83	ANEXO E_REGISTO DE PROPRIEDADE_LPSO	94
15.14.4. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Remoção da Aeronave Imobilizada.....	83	ANEXO F_MANUAL DE NORMAS DE CIRCULAÇÃO E SEGURANÇA NO LADO AR	95
15.15. Manuseamento e Armazenamento de Matérias Perigosas	84	1. INTRODUÇÃO	96
15.16. Operações com Baixa Visibilidade.....	84	1.1. Aplicabilidade das Regras e Normas.....	96
15.17. Proteção das Instalações Ajudas Rádio, ILS/DME, Telecomunicações e Respetivas Servidões	85	1.2. Emergências.....	96
15.18. Encerramento do Aeródromo.....	85	1.3. Circulação de peões	96
16. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL.....	86	1.4. Os principais perigos latentes na operação são:	97
17. DERROGAÇÕES.....	86	1.4.1. O hábito.....	97
III. ANEXOS.....	87	1.4.2. A pressa.....	97
ANEXO A1 _ LISTA DE CONTACTOS	88	1.4.3. Outros	97
ANEXO A2 _ CANAIS DE COMUNICAÇÃO	89	2. REGRAS BÁSICAS	97
ANEXO B1_MANUAL VFR_LPSO	90	2.1. Gerais	97
ANEXO B2_REGULAMENTO DO AERÓDROMO_LPSO	91	2.2. Circulação nos terminais	99
ANEXO C_PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO_	92	2.3. Padrões de condução.....	99
LPSO92		3. LIMITES DE VELOCIDADE	100
		3.1. Exceções.....	100
		3.2. Limites de velocidade.....	100

4. SEGURANÇA NA OPERAÇÃO NA PROXIMIDADE DE AERONAVES 101	8.7. Avaria e imobilização de um veículo109
5. Foreign Object Damage 103	9. ABASTECIMENTOS..... 109
5.1. Risco de sucção.....103	9.1. Precauções na operação de abastecimento.....109
5.2. Risco de sopro (jet blast).....103	10. DERRAMES 111
6. CIRCULAÇÃO 104	<i>Procedimentos em caso de derrames</i> 111
6.1. Caminhos de circulação de viaturas.....104	11. MARCAS E SINAIS 111
6.2. Área de manobra104	11.1. Sinalização horizontal.....111
6.3. Procedimentos de circulação no cruzamento de taxiways/taxilanes.....105	11.2. Sinalização vertical113
7. INCURSÕES DE PISTA 105	12. SENTIDO DE CIRCULAÇÃO DE VIATURAS/VEÍCULOS..... 114
7.1. Categorias105	12.1. Inversão de sentido de marcha114
7.2. Causas105	13. MATÉRIAS PERIGOSAS..... 115
8. VEÍCULOS 106	13.1. Manuseamento de matérias perigosas115
8.1. Operação.....106	13.2. Derrames.....115
8.2. Estacionamento de veículos.....106	ANEXO G_REGISTOS DE TRÁFEGO (MOVIMENTO DE AERONAVES).....116
8.3. Iluminação.....107	ANEXO H_REGISTOS PLANEAMENTO/GESTÃO DE ESTACIONAMENTO EM PLACA..... 117
8.4. Transporte de passageiros, carga e bagagem108	ANEXO I_FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO ACIDENTES/ INCIDENTES...118
8.5. Reboques108	ANEXO J_REGISTO DE OCORRÊNCIAS EM INFRAESTRUTURAS119
8.6. Regra de prioridade108	ANEXO K_RESUMO DE OCORRÊNCIAS EM INFRAESTRUTURAS120

ANEXO L1_PLANEAMENTO ANUAL DE MANUTENÇÕES_ MONITORIZAÇÃO MENSAL	121	ANEXO V2_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _MEIOS E EQUIPAMENTOS	134
ANEXO L2_CHECKLIST RELATÓRIO MENSAL GERADOR E REDES DE INCÊNDIO	122	ANEXO V3_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL ANUAL_PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	135
ANEXO M_ REGISTO DE CONTROLO DE AVES	123	ANEXO W_RELATÓRIO PÓS MANUTENÇÃO PREVENTIVA/CORRETIVA	136
ANEXO N_REGISTO DE CONTROLO DE OUTROS ANIMAIS QUE NÃO AVES 124		ANEXO X_REGISTOS, RESPONSABILIDADES E PRAZOS DE CONSERVAÇÃO 137	
ANEXO O_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO AO LADO AR E ILUMINAÇÃO	125	ANEXO Y_PROTOCOLO MEIOS DE SOCORRO	138
ANEXO P_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO PISTA	126	ANEXO Z_SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL_LPSO	139
ANEXO Q_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO TAXIWAYS	127		
ANEXO R_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO PLACAS DE ESTACIONAMENTO	128		
ANEXO S_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO CAMINHO PERIFÉRICO E VEDAÇÕES	129		
ANEXO T_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO A SUPERFÍCIES LIMITATIVAS DE OBSTÁCULOS	130		
ANEXO U1_CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO DIÁRIA	131		
ANEXO U2_CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA ..	132		
ANEXO V1_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ INFORMAÇÃO AERONÁUTICA	133		

I. GENERALIDADES

1. LISTA DE PÁGINAS EM VIGOR

Aprovado pela

Autoridade Nacional de Aviação Civil, em ____ / ____ / ____

Data	Capítulo	Página	Edição	Revisão	Documento de Aprovação da ANAC
27.12.2013	todos	todas	1	0	Ofício da ANAC nº 21644 de 27.12.2013
01.12.2015	todos	todas	1	1	Ofício da ANAC nº 1360 de 01.02.2016
13.03.2019	todos	todas	2	0	Ofício da ANAC nº

(Selo Branco e Assinatura)

2. VALIDAÇÃO DO DOCUMENTO

Assinaturas Digitais:

Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor _ *Accountable Manager*:

Hugo Luís Pereira Hilário

Quality Manager:

Miguel Centeno Moreira



Safety Manager:

Sandra Maria de Matos Pires Catarino

Elaborado por Diretora do Aeródromo:

Sandra Maria de Matos Pires Catarino

Security Manager:

Raul Lopes

3. LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

Nº cópias	Formato	Distribuído a
1	Digital	ANAC
1	Digital	Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor
1	Papel + Digital	Diretora Aeródromo
1	Digital	Setor de Manutenção
1	Digital	Setor de Operações (Terra)
1	Papel + Digital	Serviço AFIS

4. APROVAÇÃO DO MANUAL - DECLARAÇÃO

Para cumprimento do disposto no **número 2, do artigo 5.º, do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, o Município de Ponte de Sor declara que:

- O presente Manual de Aeródromo (MA) reflete de forma adequada a política e a organização, determinadas pelo município para efeitos de aplicação do mesmo, como requisito obrigatório e a vigorar no Aeródromo Municipal de Ponte de Sor.
- O presente MA de Aeródromo (MA) visa instituir os princípios de atuação a seguir no Aeródromo Municipal de Ponte de Sor por todos os colaboradores para que, de forma eficaz, a política e os objetivos estabelecidos, sejam cumpridos.

Ponte de Sor, ____ de _____ de _____

O Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor

(Accountable Manager)

(Hugo Luís Pereira Hilário)

Documento validado por assinatura digital inserida no ponto 2 do cap I do presente doc

II. INFORMAÇÃO GERAL

1. GLOSSÁRIO

1.1. Definições

Aeródromo - a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves.

Aeródromo de uso privado - o aeródromo não aberto ao tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar.

Aeródromo de uso público - o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral.

Aeronave - qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre.

Aeronave crítica - o avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infraestrutura aeroportuária.

Aeroporto - o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional, de acordo com as condições estabelecidas no **Decreto-Lei n.º 55/2010**.

Área de manobra - a parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento.

Área de movimento - a parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento.

Auditoria - a análise independente de um sistema, de um produto ou de um processo determinado, mediante a qual se determina se os procedimentos são adequados e corretamente aplicados e os requisitos cumpridos, com a finalidade de promover a sua autocorreção.

Avião - a aeronave mais pesada que o ar, com propulsão própria, cuja sustentação em voo é obtida essencialmente através de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em certas condições de voo.

Aviação geral - toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo.

Briefing - a reunião em que são fornecidas instruções ou informação preparatória para o planeamento ou execução de uma operação.

Centro de meteorologia aeronáutica - a instalação localizada no aeródromo preparada para fornecer serviços de meteorologia à navegação aérea nacional e internacional, cujas funções consistem em preparar ou obter previsões e outras informações relevantes, para os voos da sua responsabilidade, facultar *briefing*, consulta e documentação de voo a tripulações ou pessoal das operações de voo e expor a informação meteorológica disponível.

Convenção de Chicago - a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Português em 28 de Abril de 1948.

Convenção Schengen - o acordo relativo à supressão gradual dos controlos documentais nas fronteiras comuns e instauração de um regime de livre circulação para todos os nacionais dos Estados signatários, dos outros Estados membros ou de países terceiros, celebrado em 14 de junho de 1985 e ratificado pelo Estado Português em 29 de setembro de 1993.

Escala - qualquer operação de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo.

Estado terceiro - o Estado não integrante da União Europeia.

Facilitação - o conjunto de medidas e procedimentos com o objetivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, alfândega e outras entidades relacionadas com a segurança operacional, bem como a regularidade e eficiência da navegação aérea.

Heliporto - o aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície de helicópteros e respetivos serviços de apoio.

Heliporto de superfície - o heliporto situado no solo ou na água

Heliporto elevado - o heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo.

Informação meteorológica de terminal aéreo - o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na previsão das condições meteorológicas que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança para um determinado período de tempo.

Inspeção - o processo de verificação com vista a examinar, testar, aferir ou por qualquer outra forma comparar um objeto ou processo com os requisitos legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis.

Lado ar - a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes cujo acesso é reservado e controlado.

Lado terra - todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar.

Manual de aeródromo - o manual que contém toda a informação relativa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo.

Operador de aeródromo - o titular do certificado de aeródromo.

Pista - a aérea retangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves.

Relatório meteorológico - o comunicado meteorológico de rotina, redigido em linguagem clara e abreviada, nos termos do documento ICAO n.º 8400, cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas que ocorrem, em pontos ou áreas específicas do

aeródromo, à hora respetiva, e é disseminado pelos utilizadores locais (unidades ATS e operadores) bem como via ATIS.

Relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica - o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas gerais que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança, à hora respetiva, e é disseminado para além do aeródromo (divulgação nacional e internacional, via AFTN), bem como via VOLMET.

Segurança (*security*) - a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Segurança operacional (*safety*) - a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas atividades aeronáuticas.

Self-briefing - a obtenção pelo próprio da informação necessária para preparar o planeamento ou a execução de uma operação.

Sistema de gestão de segurança - o sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo.

Trabalho aéreo - a operação de aeronave utilizada em serviços especializados, nomeadamente para fins agrícolas, fotografia aérea, combate a incêndios, observação e patrulha, busca e salvamento e publicidade aérea.

Transporte aéreo - a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efetuada mediante qualquer tipo de remuneração.

Voo extracomunitário - a ligação aérea efetuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros.

Voo internacional - a ligação aérea efetuada entre o território nacional e qualquer outro Estado.

Voo intracomunitário - a ligação aérea efetuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro.

Voo misto - o voo que serve três ou mais aeroportos, com origem, destino ou escala em aeroporto de Estado terceiro ou de Estado membro não aderente à Convenção de Schengen.

Voo Schengen - o voo com origem, destino ou escala em aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen.

1.2. Siglas e Abreviaturas

ACN - (*Aircraft Classification Number*), número de classificação de aeronave

AFIS - (*Aerodrome Flight Information Service*) serviço de informação de voo

AFTN - (*Aeronautical Fixed Telecommunications Network*) rede fixa de comunicações aeronáuticas

AIP - (*Aeronautical Information Publication*) publicação de informação aeronáutica emitida sob responsabilidade do Estado

AIS - (*Aeronautical Information Service*) serviços de informação aeronáutica

AITA - Agente de Informação de Tráfego de Aeródromo

ANAC - Autoridade Nacional de Aviação Civil

ATS – (*Air Traffic Services*) serviços de tráfego aéreo

ATZ - (*Aerodrome Traffic Zone*) zona de tráfego de aeródromo

CIA - Circular de Informação Aeronáutica

DA – Diretor do Aeródromo

FIR – (*Flight Information Region*) a região de informação de voo

FOD – (*Foreign Object Damage*) estragos causados por objetos estranhos

GAMA – Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica

GNR – Guarda Nacional Republicana

GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Ferroviários

ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment), Aterragem por Instrumentos

IPMA – Instituto Português do Mar e da Atmosfera

LPSO – Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

MA – Manual de Aeródromo

METAR - (*Meteorological Aviation Report*) relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica

MET report - (*Meteorological Report*) relatório meteorológico

MVFR – (*Manual Visual Flight Rules*) publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado Português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação área segundo as regras visuais

NAV – Empresa Pública de Navegação Aérea de Portugal

NOTAM - (*Notice to Air Man*) aviso à navegação aérea

PAPI - (*Precision Approach Path Indicator*), indicador de precisão da ladeira de aproximação

PCN - (*Pavement classification number*), número de classificação do pavimento

PE - Plano de Emergência

PIB - (*Pre-flight Information Bulletin*) boletim de informação antes do voo

PSPSNA - Programa de Segurança de Prestador de Serviços de Navegação Aérea

SGSO - Sistema Gestão de Segurança Operacional

SHST – Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho

SLCI – Salvamento e Luta Contra Incêndios

SMS - (*Safety Management System*), o mesmo que Sistema Gestão de Segurança Operacional (SGSO)

VMC – Condições Meteorológicas de Voo Visual

VOLMET - (*Volume Meteorological*) informação meteorológica para aeronaves em voo

VOR - (*Very high frequency Omnidirectional range*), farol omnidirecional em muito alta frequência

WGS 84 - (*World Geodetic System*) o sistema geodésico mundial.

2. FINALIDADE E ÂMBITO

O Manual do Aeródromo é uma peça fundamental do processo de certificação do aeródromo tal como definido pela ICAO, e conforme disposto nos **números 1 do art.º 9 e 3 do art.º 36.º, do Decreto-lei n.º 55/2010, de 31 de maio**. O seu conteúdo deverá estar de acordo com o disposto no **Capítulo III do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**.

Para cumprimento do disposto na **alínea a), do número 1, desse regulamento**, tem-se a informar que a principal finalidade do MA consiste na compilação de todas as informações pertinentes relativamente à localização, facilidades, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais, organização e gestão do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor. Essa informação destina-se a demonstrar que o aeródromo está devidamente adequado às práticas recomendadas e *standard* da certificação e que não existem vícios aparentes que ponham em causa a segurança da operação das aeronaves.

Este manual é um documento de referência e fornece uma *checklist* de compromisso e conformidades com os *standards* da certificação do aeródromo a serem mantidos e do tipo de serviços prestados no lado ar. A informação contida neste manual e a sua veracidade, torna possível à ANAC determinar a adequabilidade para o propósito de operações com aeronaves a que o aeródromo se propõe e avaliar a sua correta aplicação pelo detentor do certificado.

Constitui-se ainda como uma referência base para a condução de inspeções locais para garantir a manutenção da certificação e subsequentes inspeções à segurança do aeródromo.

O MA é o documento de referência, de concordância e compromisso entre o Município de Ponte de Sor e a ANAC relativamente ao nível de condições *standard* e ao nível de serviços a manter no aeródromo. As especificações e os elementos constituintes deste manual são os definidos no **Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**.

2.1. Requisitos Legais

Conforme definido **no número 1, do artigo 13.º, do Decreto-lei n.º 55/2010, de 31 de maio**, a classificação de um aeródromo, depende da verificação permanente dos requisitos previstos nesse diploma legal para cada uma das classes que o mesmo prevê. Atendendo aos requisitos existentes no LPSO o mesmo encontra-se classificado em **Classe II**, esta classificação pressupõe concomitantemente a verificação dos requisitos operacionais, administrativos e procedimentos de segurança e de facilitação previstos no **artigo 15.º, do mesmo diploma**, e que se passam a elencar para efeitos de satisfação da **alínea a) do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**:

2.1.1. Requisitos Operacionais

A atribuição e manutenção da classificação do aeródromo depende da verificação permanente dos seguintes requisitos operacionais, definidos:

- a) Existência de meios de comunicação que permitam às tripulações contactar com os órgãos prestadores os serviços de tráfego aéreo adjacentes, de forma a garantir a coordenação e a informação mínima necessárias à realização dos voos;
- b) Existência de equipamento de combate a incêndio e garantia da possibilidade da presença, durante as operações, de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra, desde que devidamente habilitados, em conformidade com as normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
- c) Existência de sistema de energia elétrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;
- d) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
- e) Existência de telefone e fax no aeródromo;
- f) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas;

- g) O fornecimento de valores meteorológicos de base definidos pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, em função do tipo de aproximação.

2.1.2. Requisitos Administrativos

A atribuição e manutenção da classificação do aeródromo depende da verificação permanente dos seguintes requisitos administrativos:

- a) Existência de um diretor de aeródromo (DA);
- b) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

2.1.3. Requisitos e Procedimentos de Segurança contra Atos Ilícitos

A atribuição e manutenção da classificação do aeródromo depende da verificação permanente dos requisitos e procedimentos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

2.1.4. Requisitos de Facilitação

(não aplicável ao tipo de atividade realizada no LPSO)

A atribuição e manutenção da classificação do aeródromo depende ainda da verificação permanente dos seguintes requisitos de facilitação:

- a) Existência de locais de abrigo para passageiros e tripulantes;
- b) Existência de um telefone público.

3. CLASSIFICAÇÃO E CÓDIGO DE REFERÊNCIA

3.1. *Classificação*

Conforme definido no anterior ponto 2.1 (Requisitos Legais) do presente manual, o aeródromo municipal de Ponte de Sor, encontra-se classificado em **Classe II**, por via do cumprimento dos requisitos operacionais, administrativos e de segurança, aí descritos e previstos no **número 1, do artigo 13.º do Decreto-lei n.º 55/2010 de 31 de maio.**

3.2. *Código de Referência*

Para efeitos de satisfação da **alínea b) do número 1 do artigo 6.º do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, por referência ao definido no artigo 18.º, do **Decreto-lei n.º 55/2010 de 31 de maio**, foi atribuído ao aeródromo municipal de Ponte de Sor o **código de referência 3C**.

O código de referência de um aeródromo é determinado em função das características do avião crítico para o qual a infraestrutura se destina, tendo para tal em consideração o comprimento de referência e o espalho dessa aeronave, nos termos do anexo n.º 14 à Convenção de Chicago. Assim sendo, a aeronave crítica considerada para o dimensionamento da infraestrutura foi o Beriev BE-200ES, que pelas suas características físicas e de operação é a mais condicionante das aeronaves que se espera vir a operar no aeródromo.

A referir que esta aeronave tem 32,05m de comprimento, 32,78m de envergadura, um espalho de 4,30m e necessita de um comprimento de pista de 1.270m em condições ISA, ao nível médio das águas do mar para um peso máximo à descolagem/aterragem de 41 toneladas. Contudo, a mesma não faz operações de transporte aéreo, destina-se às operações realizadas pela proteção civil, pelo que não infringe o disposto na alínea d), do número 5, do artigo 15.º, do Decreto-Lei n.º 55-2010 de 31 de maio.

Para o dimensionamento do comprimento de pista do aeródromo municipal de Ponte de Sor, foi tido em conta esta aeronave, que necessita então de um comprimento de pista de 1.741m, conforme demonstrado seguidamente:

$$ci = 1.278 \times 10 / 100 = 0,1278$$

$$ct = [32,5 - (15 - 0.0065 \times 119,47)] / 100 = 0,1828$$

$$ca = 0.07 \times 119,47 / 300 = 0.0279$$

$$cc = 1.371$$

$$\text{Comprimento corrigido} = 1.270 \times 1.371 = 1.741,3$$

Como este comprimento se encontra dentro do intervalo do número de código 3, optou-se por um comprimento de pista no limite superior desse intervalo, igual a 1.800m, que é o comprimento total da pista, daí o número de código ser igual a 3. Quanto à letra, a envergadura situa-

se no intervalo entre 24m e 36m, o espalho é inferior a 4,5m, o que remete para uma letra de código C.

As superfícies limitativas de obstáculos, bem como as infraestruturas aeronáuticas construídas ou a construir, foram/serão dimensionadas tendo em consideração este código de referência e atendendo ao tipo de operação que se pratica no aeródromo, **VFR e IFR, diurno e noturno**, devidamente certificada pela ANAC.

Encontra-se inserido no **Anexo C**, do presente manual, Plantas de Localização e Implantação da Infraestrutura, que melhor a caracterizam.

Encontra-se inserido no **Anexo D**, do presente manual, certificado do aeródromo.

4. CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO

4.1. Declaração

Para cumprimento do solicitado na **alínea c), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, o município de Ponte de Sor declara o seguinte:

- As condições de acesso, regras de funcionamento e de exploração do aeródromo, encontram-se definidas no **Regulamento do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor** em vigor, inserido no **Anexo B2** do presente manual e publicado na página do município em:

<http://aerodromo.cm-pontedesor.pt/index.php/certificados/>.

- A utilização do aeródromo está sujeita aos procedimentos de voo publicados no MVFR, NOTAMs e aos condicionalismos seguintes:

- a) Interdição de utilização em voos extracomunitários;
- b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pela diretora do aeródromo e pela ANAC;
- c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pela ANAC e pela diretora do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira;

- d) Operações de transporte aéreo limitadas a uma média anual não superior a dois voos comerciais diários em aeronaves com peso máximo à descolagem inferior a 10 t ou com menos de 19 lugares.

- Sempre que o aeródromo se encontre em condições de operação para movimento de aeronaves, aterragens e descolagens, não se discriminará nenhum operador em detrimento de outro, estando disponível de igual forma, termos e condições para qualquer utilizador ou pessoa. No entanto, face às limitações do aeródromo, com maior incidência nos picos de tráfego poderão ser instituídas prioridades no acesso e disponibilidade das facilidades do aeródromo, tendo em consideração as normas internacionais comumente aceites.

Ponte de Sor, ____ de _____ de _____

O Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor

(Accountable Manager)

(Hugo Luís Pereira Hilário)

Documento validado por assinatura digital inserida no ponto 2 do cap I do presente doc

5. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Para cumprimento do solicitado na **alínea d), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, identificam-se nos pontos seguintes o operador, canais de comunicação, a estrutura organizacional do aeródromo, o respetivo organograma funcional e o seu principal responsável.

5.1. Identificação do Operador

Nome: Município de Ponte de Sor

Morada: Campo da Restauração

CP : 7400-223 Ponte de Sor

Os contactos do operador do aeródromo constam na **Lista de Contactos** presente no **Anexo A1**, do presente manual.

5.2. Canais de Comunicação entre Estrutura

Encontra-se inserido no **Anexo A2**, do presente manual, informação acerca da forma de comunicar entre os vários setores/serviços da estrutura organizacional do aeródromo (doc. **Canais de Comunicação**).

5.3. Organograma Funcional



Accountable Manager (AM), Responsável Máximo do Operador de Aeródromo: Presidente da Câmara Hugo Hilário

Substituto do AM: Vereador Rogério Alves

Diretora do Aeródromo (DA): Sandra Catarino

Substituto da DA: Raul Lopes

Quality Manager (QM): Miguel Moreira

Security Manager, Gestor de Segurança: Raul Lopes

Safety Manager, Gestora de Segurança Operacional: Sandra Catarino

Setor Financeiro (StF): Adelaide Feitinha

Serviço Administrativo (SA): a nomear

Serviço AFIS (AFIS): Davide Lima

AITA (Agente de Informação de Trafego) na posição

Serviço dos Meios de Socorro (SMS): Simão Velez

Setor de Operações (em terra) (StOT): Justo Carvalho

Serviço de Operações (em terra) (SOT): Nuno Melo

Setor de Manutenção (StM): Raul Lopes

Serviço de Ambiente e Manutenção Civil (SAMC): Nuno Melo

Serviço de Manutenção Eletromecânica (SME): Ricardo Matela

5.4. Responsável Máximo do Operador: Accountable Manager(AM): Hugo Hilário

Sendo o Operador do aeródromo o Município de Ponte de Sor, o seu responsável máximo é o **Presidente da Câmara, Hugo Luis Pereira Hilário**, doravante designado como Accountable Manager (AM).

O AM tem as seguintes responsabilidades:

- a) Garantir uma gestão operacional segura e eficiente da Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo e de Navegação;
- b) Assegurar o desenvolvimento e implementação do sistema de gestão de segurança operacional do Aeródromo, aprovado pela ANAC e descrito no Manual SMS, que contem a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações de aeródromo;
- c) Assegurar que o sistema de gestão de segurança operacional está eficientemente implementado e mantido na Prestação dos Serviços de Informação de Voo de Aeródromo a cargo do Município de Ponte de Sor;
- d) Assegurar que o sistema de gestão do Município de Ponte de Sor e o desempenho operacional são avaliados quanto à sua efetividade de uma forma regular;
- e) Assumir um papel de liderança para assegurar o compromisso de toda a organização, particularmente aos níveis mais altos de gestão, para com a política de segurança operacional e os requisitos do sistema de gestão de segurança operacional;
- f) Assegurar que todo o pessoal operacional está consciente das normas de segurança operacional e são responsabilizados pelo seu desempenho de segurança operacional;

- g) Assegurar a distribuição adequada de recursos para o desenvolvimento, implementação e administração de um sistema de gestão de segurança operacional;
- h) Assegurar a provisão de pessoal adequadamente formado e competente para permitir uma gestão operacional segura;
- i) Assegurar a implementação de um programa de formação, aprovado pela ANAC, de modo a permitir a atualização de conhecimentos do pessoal ao seu serviço;
- j) Assegurar a cooperação com parceiros externos que tenham um papel para a operação segura e eficiente do aeródromo;
- k) Aprovar um procedimento interno de receção e tratamento das reclamações dos utentes.
- l) Aprovar um procedimento de consulta anual aos utentes e da análise dos resultados de tal consulta.
- Como representante máximo do operador tem ainda as seguintes obrigações:
- a) Assegurar o normal funcionamento e garantir a segurança operacional das operações no aeródromo;
- b) Facilitar por todos os meios o livre acesso ao aeródromo do pessoal da ANAC, ou por este devidamente credenciado para o efeito, para realização de auditorias, vistorias e inspeções;
- c) Ser responsável pelas comunicações, relatórios e demais correspondência, de acordo com o Decreto-Lei n.º 55/2010;
- d) Garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respetivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, a definir pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, quando aplicável, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à classe do aeródromo e ao tipo de aproximação;
- e) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os prestadores de serviço em terra e entidades exploradoras de aerogares ou outros serviços de apoio, o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;
- f) Garantir a cooperação de todos os utilizadores referidos no número anterior, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional;
- g) Garantir a remoção das áreas operacionais do aeródromo qualquer objeto estranho suscetível de constituir obstáculo, ou

qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional;

h) Observar o princípio da igualdade de tratamento de todos os operadores, utilizadores e utentes das infraestruturas do aeródromo, dentro das condições legais e regulamentares fixadas para o acesso e utilização dos serviços do aeródromo;

i) Assegurar a manutenção, conservação, gestão e exploração das infraestruturas do aeródromo e equipamentos existentes, promovendo a respetiva atualização e renovação oportuna e ainda assegurar o respetivo desenvolvimento, nomeadamente mediante o estudo, planeamento, construção e exploração de novas infraestruturas e equipamentos;

j) Executar o serviço público do aeródromo concedido nas melhores condições de qualidade, continuidade e regularidade, eficiência e economia de serviço, mantendo atualizadas as regras de gestão do aeródromo a adotar, de acordo com a evolução tecnológica e normas de produtividade seguidas na exploração de aeroportos com movimentação de tráfego semelhante;

k) Promover o licenciamento da ocupação e do exercício de quaisquer atividades nos terrenos, edificações e outras infraestruturas do aeródromo, nos termos da lei aplicável á utilização dos bens do domínio público do aeródromo, e proceder à liquidação e cobrança das

respetivas taxas. Manter permanentemente atualizado o cadastro do domínio público do aeródromo sob a sua administração;

l) Organizar os serviços, disciplinar a sua atuação, aplicar as regras de segurança operacional seguidas na exploração do aeródromo, e cumprir e fazer cumprir as normas, recomendações e regulamentos decorrentes de convenções e acordos internacionais de que o Estado Português seja subscritor, bem como aquelas emanadas da ANAC, e das organizações internacionais da aviação civil de que Portugal seja membro;

m) Observar todas as demais obrigações, designadamente as de natureza ambiental, que decorram da legislação nacional em vigor.

5.5. Substituto do Accountable Manager: Rogério Alves

Nas faltas e impedimentos do AM o seu substituto é o **Vereador Rogério Alves** e tem as seguintes responsabilidades:

- a) Cumprir no exato termo das responsabilidades do AM;
- b) Comunicar ao AM no mais curto espaço de tempo, todas as decisões tomadas.

5.6. Diretora do Aeródromo (DA): Sandra Catarina

A DA tem os seguintes deveres, conforme disposto na **CIA 21/2010, de 9 de agosto**:

- a) Assegurar o normal funcionamento do aeródromo confiado à sua direção e garantir a segurança operacional das operações que aí se realizem e zelar pela proteção dos utilizadores e dos bens existentes nessa infraestrutura;
- b) Comunicar à ANAC, todas as ocorrências suscetíveis de afetar a prevenção de ações de interferência ilícita e a segurança operacional do aeródromo;
- c) Facilitar o livre acesso ao aeródromo do pessoal da ANAC, ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspeções;
- d) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo o cumprimento das regras de prevenção de ações de interferência ilícita e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;
- e) Garantir a cooperação de todos os utilizadores do aeródromo, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional;
- f) Assegurar a remoção das áreas operacionais do aeródromo de qualquer objeto estranho suscetível de constituir obstáculo, ou de qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional;
- g) Assegurar a realização de inspeções regulares às instalações e a equipamentos do aeródromo, de acordo com o planeamento anual estabelecido para o efeito;
- h) Sem prejuízo das inspeções referidas no número anterior, assegurar a realização de inspeções extraordinárias do aeródromo nas seguintes situações:
- Imediatamente após a ocorrência de um incidente ou acidente com aeronaves;
 - Durante o período em que decorram trabalhos de construção ou reparação das instalações ou equipamentos do aeródromo considerados críticos para a segurança da operação das aeronaves;
 - Em qualquer outra situação em que ocorram condições suscetíveis de afetar a segurança operacional do aeródromo. (CIA 21/2010).
- i) Nos termos da lei, participar à ANAC, e à autoridade policial quaisquer atos ilícitos;
- j) Verificar se a informação contida no Manual VFR e suas emendas, NOTAMs e CIAs emitidas é correta e atual, devendo comunicar por escrito e de imediato, à ANAC, quaisquer imprecisões ou omissões que detete, sem prejuízo do cumprimento do disposto na alínea n).

k) Sem prejuízo do cumprimento do disposto nas alíneas l) e n) do presente número, comunicar por escrito à ANAC, com uma antecedência mínima de 28 dias relativamente à data da sua concretização, as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afetar a fiabilidade da informação contida em qualquer das publicações referidas na alínea anterior;

l) Sem prejuízo do disposto nos números anteriores notificar a ANAC, e o Serviço de Informação Aeronáutica da empresa Navegação Aérea de Portugal, E.P.E. (NAV Portugal, E.P.E) e tomar medidas para que os operadores aeronáuticos relevantes recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento:

- Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente qualquer perfuração das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo, ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afete a segurança da aviação, no aeródromo ou na sua vizinhança;
- Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a degradação ou redução dos serviços de emergência, abastecimento de combustível ou outros;
- Encerramento ou degradação de qualquer parte da área do aeródromo;

- Qualquer outra condição que possa afetar a segurança dos voos e relativamente à qual se torne necessário tomar precauções designadamente, entre outras, a atividade de paraquedismo, o lançamento para o ar de projéteis ou outros objetos suscetíveis de pôr em perigo a segurança dos voos, incluindo fogo-de-artifício, atividades que reduzam significativamente a visibilidade, etc.

m) Sempre que não for possível fazer chegar a informação a que se refere o número anterior, dar conhecimento imediato dos factos aos operadores aeronáuticos relevantes através de qualquer meio ao seu alcance;

n) Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, dar cumprimento ao estabelecido na CIA 29/2013 de 12 de agosto, designadamente os procedimentos para o processamento e publicação da informação aeronáutica em AIP de Portugal, Suplementos ao AIP, Manual VFR, NOTAM e AIC Internacional e para coordenação de atividades temporárias e objetos potencialmente perigosos para o voo de aeronaves.

o) Providenciar a colocação de avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento sempre que os voos das aeronaves a baixa altitude no aeródromo ou na sua vizinhança ou a operação no aeródromo possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos. Nas situações em que a área pública acima referida não se encontre sobre o controlo da entidade responsável pelo

aeródromo, providenciar junto da entidade responsável por aquela área a colocação dos referidos avisos de perigo;

p) Sempre que sejam programadas obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação do aeródromo que pela sua natureza e duração possam conduzir à degradação da segurança da operação, apresentar à ANAC, um plano operacional de trabalhos, para efeitos de aceitação prévia, no prazo máximo de 15 dias a contar da data da entrega do plano acima mencionado para o efeito de emissão de parecer, nas condições seguintes:

- O plano referido deve ser remetido à ANAC, com a antecedência mínima de 75 dias. Nos casos de reconhecida urgência, o prazo referido no número anterior pode ser reduzido, desde que os trabalhos sejam previamente autorizados pela ANAC e divulgados por NOTAM;

Do plano em causa deverão constar os seguintes elementos:

1. Projeto e memória descritiva dos trabalhos a efetuar;
2. Faseamento e calendarização da obra;
3. Indicação das dimensões das áreas operacionais nos casos em que houver necessidade de alteração das dimensões publicadas;
4. Alterações à sinalização diurna e luminosa;
5. Trabalhos em áreas adjacentes ao aeródromo;

6. Controlo de acessos à área de trabalhos;
7. Medidas de segurança operacional;
8. Medidas de segurança contra atos de interferência ilícita;
9. Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;
10. Proposta de NOTAM a emitir, ou identificação da necessidade de emissão de NOTAM e a respetiva solicitação;
11. Quaisquer outros elementos relevantes para o plano.

q) Em caso de acidente ou incidente com aeronaves civis, notificar o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF) nos termos da legislação e outros normativos aplicáveis.

É obrigatória a notificação ao GPIAAF no prazo de 6 horas após a ocorrência de acidente ou incidente grave ou no prazo de 48 horas em caso de incidente, de acordo com o **Decreto-Lei nº 318/99, de 11 de agosto**.

A comunicação inicial de acidente ou incidente grave deve ser feita através do telefone de emergência (24 Horas), com o número **707 284 637**, [para memorização, 707 seguido dos números correspondentes às teclas com as letras AVIOES - 707 AVIOES], ou ainda para os números: Telef: +351 915 192 963

Telef: +351 212 739 255

A notificação de acidente ou incidente deverá ser feita online, por via do preenchimento de formulário e compete às seguintes entidades o seu preenchimento e envio: piloto comandante, operador ou proprietário, diretor do aeroporto/aeródromo/heliporto/responsável de pista, controlador de tráfego aéreo e autoridades policiais e militares.

Notificação on-line: <http://www.gpiaaf.gov.pt/>

r) Superintender o cumprimento das normas, regulamentos e instruções da ANAC, em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação do transporte aéreo;

s) Fiscalizar todas as atividades operacionais, tendo nomeadamente o direito de solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respetiva tripulação, conforme previsto na CIA 12/2017, de 13 de dezembro;

t) Cumprir e manter atualizado o manual do aeródromo.

5.7. Substituto da Diretora do Aeródromo (SDA): Raul Lopes

Nas faltas e impedimentos da DA o seu substituto tem as seguintes responsabilidades:

a) Cumprir no exato termo das responsabilidades da DA;

Comunicar à DA no mais curto espaço de tempo, todas as decisões tomadas.

5.8. Quality Manager (QM): Miguel Moreira

O responsável pela Qualidade tem as seguintes responsabilidades:

a) Assegurar que a Organização estabelece, implementa, mantém e melhora de forma contínua um sistema de gestão da qualidade, incluindo os processos necessários e as suas interações, de acordo com os requisitos aplicáveis;

b) Determinar e aplicar os critérios e métodos (incluindo monitorização, medições e indicadores de desempenho relacionados) necessários para assegurar a operacionalização e o controlo eficazes destes processos;

c) Avaliar os processos e implementar quaisquer alterações necessárias para assegurar que estes atingem os resultados pretendidos;

d) Assegurar a melhoria dos processos e do sistema de gestão da qualidade;

- e) Garantir que a Organização mantém a informação documentada necessária para suportar a operacionalização dos seus processos;
- f) Comprometer, orientar e apoiar as pessoas para contribuírem para a eficácia do sistema de gestão da qualidade;
- g) Promover a melhoria contínua;
- h) Assegurar que a Organização se compromete com o foco no cliente, satisfazendo de forma consistente os seus requisitos.
- i) Conduzir auditorias internas para proporcionar informação sobre o sistema de gestão da qualidade;
- j) Avaliar o desempenho e a eficácia do sistema de gestão da qualidade.

5.9. Security Manager (QM): Raul Lopes

O responsável pela Security é o Gestor da Segurança e conforme referido no **Programa de Segurança de Prestador de Serviços de Navegação Aérea (PSPSNA)** e no **Manual da Organização do ILS**, tem as seguintes responsabilidades:

- a) Supervisionar e coordenar a elaboração, desenvolvimento, implementação e manutenção das medidas e procedimentos de

segurança do Aeródromo contidas no PSPSNA e Manual da Organização ILS;

- b) Dirigir e coordenar estudos tendentes a melhorar a eficácia da segurança no Aeródromo, assim como estabelecer os mecanismos de supervisão e inspeção requeridos, levando a cabo inspeções de segurança;
- c) Informar os resultados das inspeções ao Diretor do Aeródromo, assegurando que as medidas e procedimentos de segurança se apliquem oportuna e corretamente, assim como manter atualizados os Programas de Segurança e Emergência do Aeródromo;
- d) Informar o Diretor do Aeródromo sobre eventuais falhas que haja ou que de alguma forma possam vir a debilitar a segurança no Aeródromo, com vista a serem tomadas medidas para restabelecer o nível de segurança exigido;
- e) Emitir parecer sobre as medidas de segurança a adotar no que respeita à planificação, desenho e modificação causados por obras ou reconstrução que se pretendam realizar, assim como assessorar e apresentar propostas específicas relacionadas com a segurança em projetos de reestruturação do Aeródromo;
- f) Estimular o conhecimento do conceito de segurança aeroportuária nas pessoas ou entidades que desempenham a sua

atividade de forma permanente, através de ações de formação e divulgação de informação pertinente;

g) Analisar os planos de segurança das companhias aéreas, operadores de assistência em escala e outros prestadores de serviços que desenvolvam a sua atividade no Aeródromo;

h) Elaborar o plano anual de auditorias no âmbito Security, garantindo o seu acompanhamento e execução dos respetivos relatórios, dando cumprimento ao definido no PSPSNA, fazendo as convenientes recomendações;

i) Garantir a execução do plano de ações corretivas derivadas de eventual deteção de deficiências;

j) Assegurar a coordenação e complementaridade das atividades dos centros de Operações de Segurança e Operações de Emergência do Aeródromo;

k) Integrar o Centro de Operações de Emergência (COE) do Aeródromo;

l) Presidir às reuniões da Comissão de Segurança do Aeródromo (CSA), em representação do Diretor do Aeródromo;

m) Elaborar o modelo de avaliação do risco do Aeródromo e as correspondentes listas;

n) Assegurar a emissão e controlo de cartões de acesso às áreas restritas às diferentes áreas do aeródromo;

o) Recolher e tratar os dados estatísticos relevantes sobre todos os incidentes verificados no Aeródromo, incluindo ameaças de bomba, todas as armas e outros artigos proibidos que tenham sido detetados durante o rastreio aos passageiros;

p) Conhecer, compreender e fazer cumprir o normativo legal nacional e internacional vigente que se aplique na prevenção de atos de interferência ilícita e outras matérias relacionadas com a segurança;

q) Assegurar que todas as pessoas com funções no lado ar e/ou zona restrita de segurança possuem a formação em segurança da aviação civil de acordo com as suas funções e necessidades específicas;

r) Assegurar a coordenação e apoio geral às auditorias de segurança da Comissão Europeia e da ANSAC;

s) Supervisionar a funcionalidade, operacionalidade e adequação dos equipamentos adstritos à segurança;

t) Desenvolver e implementar o programa de Controlo de Qualidade Interno de Segurança do Aeródromo.

5.10. Setor Financeiro (StF): Adelaide Feitinha

As atividades inerentes ao StF do Aeródromo são desenvolvidas diretamente pelo Departamento Administrativo e Financeiro do Município de Ponte de Sor.

O StF tem as seguintes responsabilidades:

- a) Assegura a faturação e a arrecadação de receitas provenientes das taxas, concessões e rendas do aeródromo;
- b) Assegura um correto controlo do património;
- c) Assegura a produção e divulgação de toda a informação de gestão considerada necessária;
- d) Assegura o tratamento e divulgação da informação estatística e de faturação;
- e) Assegura a gestão da ocupação, exploração, construção, arrendamento e assistência em escala.

5.11. Serviço Administrativo (SA): A nomear

O SA tem as seguintes responsabilidades:

- a) Execução de todos os procedimentos administrativos necessários à gestão diária do aeródromo;
- b) Coordena os registos de entradas e saídas.
- c) Coordena/Regista os dados de tráfego para efeitos estatísticos e de faturação.

5.12. Serviço de Informação de Voo do Aeródromo (AFIS): David Lima, responde como Chefe do Serviço AFIS

O Chefe do Serviço AFIS tem as seguintes responsabilidades:

- a) Assegurar que é dada prioridade às considerações de segurança operacional;
- b) Assegurar a aplicação explícita de políticas e procedimentos de gestão de segurança de acordo com o sistema de gestão de segurança operacional aplicável à Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo;
- c) Assegurar a aceitação e revisão de quaisquer riscos ou perigos residuais que sejam identificados nos sistemas da Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo, controlando-os de acordo com os procedimentos do sistema de gestão de segurança operacional;
- d) Supervisionar o desempenho de segurança e operacional diária da Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo.

- e) Assegurar que observações com implicações na segurança são reportadas atempadamente ao Gestor de Segurança Operacional.
- f) Assegurar que todo o pessoal sobre a sua alçada está consciente e é responsabilizado pelo seu desempenho de segurança operacional.
- g) Assegurar que todo o pessoal sobre a sua alçada está formado, qualificado e é competente relativamente às suas obrigações de segurança operacional;
- h) Assegurar que a aptidão para o serviço, incluindo revisões de segurança operacional, foram declaradas e aceites pela autoridade responsável, em relação ao desenvolvimento de planos, políticas, procedimentos, processos e sistemas do Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo;
- i) Assegurar que a gestão dos recursos humanos é apropriada para assegurar as operações seguras.
- j) Dirigir o tratamento das reclamações dos utentes;
- k) Dirigir a consulta anual aos utentes e efetua a análise dos resultados da consulta;
- l) Gere a atribuição de Slots;
- m) Assegura a implementação dos procedimentos definidos no âmbito da prestação do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo

(AFIS) e de Navegação (N), descritos nos respetivos Manuais do Órgão e da Organização.

5.13. *Agente de Informação de Tráfego (AITA): AITA na posição*

O AITA tem as seguintes responsabilidades:

- a) Cumprir com os requisitos de segurança e procedimentos descritos nos **Manuais do Órgão** e da **Organização da Prestação de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e de Navegação (N)**.
- b) Aplicar medidas do sistema de segurança operacional estipuladas nos procedimentos e instruções.
- c) Dar conhecimento de qualquer ocorrência de segurança operacional ou falha do sistema, identificar e reportar qualquer situação ou risco potencial que afete o sistema de segurança operacional através de:
 - Reporte direto ao gabinete de segurança ou seu supervisor;
 - Submissão de um reporte de incidente, evento ou reporte confidencial;
 - Apoio às auditorias de segurança operacional quando ocorrerem;
 - Apoio às investigações de segurança operacional quando ocorrerem;
- d) Procede ao registo de tráfego, para posterior tratamento.

5.14. Serviço dos Meios de Socorro (SMS): Simão Velez

O responsável pelo SMS tem as seguintes responsabilidades:

- a) Assegura o correto e eficiente funcionamento do serviço de socorro;
- b) Assegura todas as tarefas e meios que estão definidos para a categoria do serviço a prestar, de acordo com os níveis de proteção e segurança estabelecidos para o aeródromo;
- c) Assegura a atualidade e conformidade do plano de emergência do aeródromo e garante o cumprimento dos procedimentos aí previstos;
- d) Assegura a atualidade e conformidade do manual de procedimentos dos meios de socorro e garante o cumprimento dos procedimentos aí previstos.

5.15. Setor de Operações (em Terra) (StOT): Justo Carvalho

O responsável pelo StOT tem as seguintes responsabilidades:

- a) Garante o eficiente funcionamento das condições de operação (em terra) /facilidades do aeródromo;

- b) Assegura as condições necessárias para implementação de procedimentos de acesso e regras de utilização, definidos no âmbito do correto uso da infraestrutura;

- c) Assegura o cumprimento do **Plano de Manutenção Anual (Áreas Operacionais)**, garantindo os meios humanos, materiais e equipamentos necessários para realização de corte de ervas, de manutenção de vedações, de limpeza de pista, de caminhos de circulação, de placas, de estacionamento e de linhas de água;

- d) Acompanha os serviços contratados na sua área de responsabilidade assegurando as melhores soluções em termos de custo/benefício.

- e) Assegura a realização de inspeções semanais ou extraordinárias,

5.15.1. Serviço de Operações (em Terra) (SOT): Nuno Melo

O responsável pelo SOT tem as seguintes responsabilidades:

- a) Coordena e opera as facilidades do aeródromo;
- b) Garante o correto uso da infraestrutura no cumprimento dos procedimentos definidos;

- c) Coordena e acompanha a realização das manutenções das áreas operacionais da infraestrutura;
- d) Coordena e acompanha todas as operações/entradas na área de movimento, no âmbito das manutenções;
- e) Realiza as inspeções semanais ou extraordinárias, nos termos previstos no presente manual.

5.16. Setor de Manutenção (StM): Raul Lopes

O responsável pelo DM tem as seguintes responsabilidades:

- a) Coordena o Serviço de Ambiente e Manutenção Civil e assegura as políticas e práticas ambientais adequadas;
- b) Coordena o Serviço Eletromecânico e assegura o cumprimento do Plano de Manutenção Eletromecânico;
- c) Elabora o Plano de Manutenção Anual da Infraestrutura (Ambiente, Civil e Eletromecânico);
- d) Garante o eficiente funcionamento das condições de operação dos equipamentos do aeródromo;
- e) Procura e propõe novas soluções técnicas em função das preocupações de contenção de custos e de acompanhamento dos processos de inovação tecnológica;

- f) Acompanha os serviços contratados na sua área de responsabilidade assegurando as melhores soluções em termos de custo/benefício.

5.16.1. Serviço de Ambiente e Manutenção Civil (SAMC): Nuno Melo

O responsável pelo SAMC tem as seguintes responsabilidades:

- a) Cumpre o Plano de Manutenção Anual (Ambiente e Civil);
- b) Executa as normas relativas ao respeito pelo Ambiente;
- c) Acompanha/Executa a realização das manutenções de todas as áreas sob sua responsabilidade;
- a) Garante o eficiente funcionamento das condições de operação das aéreas sob sua responsabilidade.

5.16.2. Serviço de Manutenção Eletromecânica (SME): Ricardo Matela

O responsável pelo SME tem as seguintes responsabilidades:

- a) Cumpre o Plano de Manutenção Anual (Eletromecânico);

b) Acompanha/Executa as manutenções de todos os equipamentos/serviços/sistemas eletromecânicos sob sua responsabilidade;

c) Garante o eficiente funcionamento das condições de operação dos equipamentos técnicos.

5.17. Diretora do aeródromo e seu substituto (nomes e contactos)

A diretora do aeródromo e seu substituto encontram-se identificados no anterior ponto 5.3 e os seus contactos presentes na Lista de Contactos inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

6. SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO (AFIS)

Para efeito do cumprimento do solicitado na **alínea e), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, caracteriza-se de seguida o Serviço de Informação de Voo do LPSO, bem como o espaço aéreo envolvente, o sistema de comunicações e equipamentos/meios que permitem fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente.

O responsável pelo Serviço AFIS, encontra-se identificado no ponto 5.3, do presente MA e os contactos do serviço AFIS constam da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

6.1. Caracterização do Serviço AFIS

O LPSO dispõe de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS).

O órgão AFIS do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor está localizado no referido Aeródromo, na sala de informação de voo, localizada a título provisório, no Hangar n.6.

Fornecer serviços de informação de voo e alerta ao tráfego do aeródromo durante as horas de operação do mesmo, conforme declarado nas publicações de informação aeronáutica, nomeadamente no Manual VFR.

A caracterização do serviço AFIS, é também efetuada no **Manual do Órgão do Serviço AFIS**, documento autónomo, encontrando-se disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

6.2. Caracterização do Espaço Aéreo

O espaço aéreo em torno do LPSO está classificado como Classe G, desde o solo até ao nível de voo 055. Acima do nível de voo 055 e até ao nível de voo 145, o espaço aéreo está sobre o controlo de Lisboa (Lisbon TMA LOWERSECTOR– freq. 120.250MHz East Sector), classificando-se como Classe C.

Os Contactos dos centros de controlo aéreo de Lisboa (ARO de Lisboa) constam da lista de contactos do **Anexo A1**, do presente manual.

6.3. Caracterização do Sistema de Comunicações

As comunicações terra-ar-terra, são efetuadas com recurso a uma estação aeronáutica, com sistema “back-up”. Utiliza a frequência 119.800 MHz que lhe foi atribuída pela ANACOM, com capacidade de potência aparente radiada de 10 W, para prestar serviço até uma distância de 40 milhas náuticas.

As comunicações entre os diversos serviços de apoio em terra são efetuadas através de rádios terra-terra portáteis e de uma rede de telefones fixos e de telemóvel.

Na sala de informação de voo (AFIS) existe um telefone fixo e um portátil, um fax e um terminal de computador onde as tripulações podem contactar com os AITAS por forma a garantir a coordenação e a disponibilização da informação mínima necessária à realização dos voos.

7. SERVIÇO DE FRONTEIRAS

Para cumprimento do solicitado na **alínea f), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** informa-se que por ser um aeródromo de classe II, o LPSO não requer de instalações, nem de equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes ou do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio. O LPSO permite, contudo, a realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pela DA e pela ANAC e a realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pela ANAC e pelo DA e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira. Nestes casos os contactos das entidades a quem devem ser solicitadas autorizações, a ANAC, a DA e a autoridade de fronteira constam, da lista de contactos do **Anexo A1**, do presente manual.

8. SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS)

Para cumprimento do solicitado na **alínea g, do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** informa-se que por ser um aeródromo de classe II, o LPSO não requer do cumprimento deste requisito. Contudo, prevê-se aquando da construção da Torre de informação, a disponibilização de sala com acesso à internet e equipamento de impressão.

9. SERVIÇO DE METEOROLOGIA

Para satisfação do disposto na **alínea h), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** tem-se a informar que o LPSO não dispõe do Serviço de Meteorologia, mas dispõe de equipamento meteorológico, que fornece informação relativamente a:

- Intensidade e Direção do vento à superfície;
 - Temperatura do Ar;
 - Humidade Relativa do Ar;
 - Pressão atmosférica (QNH e QFE);
- (Em fase de Certificação):
- Visibilidade Aeronáutica;
 - Luminosidade (RVR);
 - Altura da Base das Nuvens;
 - Precipitação.

A caracterização dos parâmetros meteorológicos, é efetuada no **Manual do Órgão do Serviço AFIS**, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

10. SEGURANÇA CONTRA ATOS ILÍCITOS (SECURITY)

Para satisfação do disposto na **alínea i), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** tem-se a informar que o LPSO dispõe de um **Programa de Segurança de Prestador de Serviços de Navegação Aérea (PSPSNA)**, aprovado pela ANAC, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

O PSPSNA foi elaborado de acordo com o disposto **no artigo 14, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, de 11 de março** e define a Política de Segurança de âmbito Security, identifica os respetivos responsáveis e define procedimentos do LPSO contra atos de interferência ilícita.

A referir que o Gestor da Segurança (**Security Manager**) encontra-se identificado no ponto 5.3, do presente MA.

Os contactos em caso de contingência, para além de definidos no Anexo I do PSPSNA, constam da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

11.SEGURANÇA OPERACIONAL_SMS (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)

Para satisfação do disposto na **alínea J, do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** tem-se a informar que o LPSO dispõe de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional), aprovado pela ANAC, adiante designado como SMS. É um documento autónomo, disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

O SMS foi elaborado de acordo com o disposto **no Anexo I, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** e visa cumprir os requisitos de Segurança Operacional, aí estabelecidos.

A referir que o Gestor da Segurança Operacional (**Safety Manager**) encontra-se identificado no ponto 5.3, do presente MA.

O contacto do Gestor da Segurança Operacional (**Safety Manager**) consta da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

12.SISTEMA DE REGISTO DE MOVIMENTOS

Para satisfação do disposto na **alínea K), do número 1, do artigo 6.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** tem-se a referir que o LPSO dispõe de um serviço de registos e dados estatísticos de tráfego.

Os movimentos de aeronaves no LPSO, são inicialmente registados pelo AITA em fitas de progresso voos, e à posteriori compilados em folhas de cálculo (formulários de tráfego) criadas para o efeito e organizadas por operador.

Esse formulário é utilizado para a elaboração dos mapas de tráfego mensais e anual, que posteriormente são enviados à ANAC.

O formulário de tráfego, encontra-se inserido **no Anexo G**, do presente manual.

13. INFORMAÇÃO DE CADASTRO

Para cumprimento do solicitado no **artigo 7.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, disponibilizam-se de seguida os elementos relativos à informação de cadastro, nomeadamente a descrição geográfica e o registo de propriedade.

13.1. Nome do Aeródromo

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor (LPSO).

13.2. Localização Geográfica do Aeródromo

O LPSO está localizado na Herdade da Várzea, Freguesia de Ponte de Sor, 5 km a sudoeste da cidade de Ponte de Sor, com o seguinte endereço:

Estrada Nacional n.º 2, km 440, 37

Água Todo o Ano

7400-601 Ponte de Sor

Para consulta das plantas do aeródromo com indicação das instalações e equipamentos, a localização de cada manga de vento, zonas limítrofes e envolventes do aeródromo, com a indicação da localidade mais próxima e de outras instalações e equipamentos localizados fora dos limites do aeródromo deverá ser consultado o **Anexo B1**, do presente manual, onde se encontra inserido a publicação Manual VFR.

13.3. Registo de Propriedade

O LPSO pertence ao Município de Ponte de Sor e o registo de propriedade consta no **Anexo E**, do presente manual.

14. INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS)

Para cumprimento do solicitado no **artigo 8.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, tem-se a referir que a informação relativa ao LPSO consta do Manual VFR, que por sua vez se encontra inserido no **Anexo B1** do presente manual, cuja consulta ora se remete.

15. PROCEDIMENTOS E MEDIDAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

15.1. Sistema de Registos

Para cumprimento do solicitado no **artigo 9.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, especificam-se de seguida os procedimentos relativos a alterações da informação do aeródromo, constante das publicações de informação aeronáutica, bem como os procedimentos para requerer a publicação de NOTAM.

15.1.1. Emendas ao Manual VFR

Dever-se-á efetuar uma emenda ao Manual VFR sempre que se verifique uma alteração permanente da informação constante e aí publicada.

O responsável pela identificação desta necessidade é a DA. A emenda do Manual VFR é feita pelos Serviços de Informação Aeronáutica da NAV Portugal. A atualização do Manual VFR processa-se através das emendas ao mesmo.

Procedimento:

Para cumprimento deste objetivo e em conformidade com o estabelecido, a DA será responsável pela manutenção permanente e atualizada dos dados constantes no Manual VFR relativos ao LPSO e

consequentemente pela elaboração das pertinentes emendas, sempre que necessárias. Estas emendas serão triadas segundo as alterações que implicam, careçam ou não de certificação, aprovação, homologação ou autorização da ANAC. Em caso negativo, as emendas poderão ser enviadas pela DA aos Serviços de Informação Aeronáutica da NAV Portugal, em caso afirmativo deverá a DA proceder de acordo com o definido no ponto relativo à notificação à ANAC e só depois da obtenção da certificação, aprovação, homologação ou autorização, conforme aplicável, por parte da ANAC é que poderá proceder ao envio da emenda para os Serviços de Informação Aeronáutica da NAV Portugal.

Os respetivos contactos encontram-se inseridos no **Anexo A1**, do presente manual.

15.1.2. Publicação de Notam

Dever-se-á elaborar uma notificação que origine um NOTAM, sempre que se verifique qualquer alteração temporária de significado operacional direto, de curta duração, ou que sendo de longa duração ou de carácter permanente, que tenha necessidade de difusão imediata.

A notificação de NOTAM é elaborada pela DA e encaminhado o pedido de publicação ao órgão competente da NAV (AIS-DESICA), através de um impresso próprio designado Notificação NOTAM ou por correio eletrónico, cujo contacto se encontra inserido na lista de contactos do **Anexo A1** do presente Manual.

Procedimento:

Para cumprimento deste objetivo, o DA, tendo em conta o ponto anterior deverá assegurar o seguinte:

Avaliar se a alteração/degradação temporária se enquadra nos requisitos definidos no **Anexo 15 Cap.5.1.1.1, “Condições em que se deve obrigatoriamente emitir um NOTAM”, (ICAO)** a seguir elencadas:

- a) Estabelecimento, encerramento ou alterações significativas na operação do aeródromo ou pistas;
- b) Estabelecimento, retirada ou alterações significativas nas operações dos serviços aeronáuticos;
- c) Estabelecimento, remoção ou alterações significativas nas ajudas visuais;
- d) Interrupção ou reinício operacional de elementos importantes do sistema luminoso do aeródromo;
- e) Ocorrência ou correção de deficiências ou impedimentos importantes na área de movimento;
- f) Alterações e limitações na disponibilidade de combustíveis e oxigénio;
- g) Estabelecimento, remoção ou reinício operacional de faróis de perigo e de marcas de obstáculos significativos para a navegação aérea;

h) Alterações significativas, quer seja remoção ou levantamento de obstáculos à navegação aérea nas áreas de descolagem, aproximação e faixa de segurança das pistas;

i) Alterações significativas no nível de proteção normalmente disponível no aeródromo relativamente a serviço de salvamento e luta contra incêndios. **(Para alterações da Categoria, ver Anexo 14);**

j) Presença, remoção ou alterações significativas em condições de risco devido a neve, lama, gelo ou água na área de movimento.

Para além das condições em que se deve obrigatoriamente emitir uma notificação NOTAM, acima descritas, há a acrescentar que também poderá existir motivo para emissão de uma notificação NOTAM, nas situações correlacionadas com a origem, ou que possam dar origem a Emendas ao MVFR, de forma a essa informação poder chegar ao conhecimento da comunidade aeronáutica o mais cedo possível.

Avaliar se a alteração/afetação temporária se enquadra nos requisitos definidos no **Anexo 15, Cap.5.1.1.4, “Condições em que não se deve obrigatoriamente emitir um NOTAM”** (e em caso afirmativo, proceder de acordo com o estabelecido, isto é não emitir o NOTAM), que é o caso das situações seguidamente elencadas:

a) Trabalhos de manutenção de rotina na placa de estacionamento e caminhos de circulação que não afetem a segurança de movimentos das aeronaves;

b) Trabalhos de marcação da pista, quando a operação de aeronaves pode, com segurança, ser conduzida para outra pista disponível ou o equipamento utilizado pode ser removido quando necessário;

c) Obstruções temporárias na vizinhança do aeródromo que não afetem a segurança das operações das aeronaves;

d) Falhas parciais nas luzes de aeródromo sempre que essas falhas não afetem diretamente as operações das aeronaves;

e) Inoperacionalidade da posição, ou outra, na área de movimento.

Verificar se a alteração/afetação temporária consta dos vários itens do Manual VFR. Se constar referenciar o respetivo item e utilizar a mesma designação / linguagem.

Verificar se a alteração/afetação temporária consta de alguma Informação Aeronáutica já publicada. Caso afirmativo reavaliar da necessidade de emitir um NOTAM. Reconhecida a necessidade, referenciar no texto do NOTAM a correlação existente.

Depois de elaborada a notificação, esta deverá ser submetida a verificação e aprovação de acordo com o Quadro referido atrás. Concluídas as etapas processuais de elaboração, verificação e aprovação da notificação NOTAM, o DA envia-a para a NAV Portugal.

Quadro de responsáveis do aeródromo e respetivas competências, contemplando a eventual ausência do DA ou seus substitutos, de acordo com as responsabilidades funcionais de elaboração, verificação e aprovação.

Responsáveis	Responsabilidades
Diretor do Aeródromo (DA)	- Verificar e aprovar a notificação de NOTAM
- Gestor de Segurança ou - Gestor de Segurança Operacional ou - Chefe do Serviço AFIS	- Preparar e verificar a notificação de NOTAM - Aprovar a notificação NOTAM na ausência da DA

Os respetivos contactos encontram-se inseridos no **Anexo A1**, do presente manual.

15.1.3. Procedimentos de Notificação à ANAC

De acordo com a **CIA da ANAC, n.º 29/2013, de 12 de agosto**, existem dados e informações que só podem ser enviados para publicação após certificação, aprovação, homologação ou autorização da ANAC, a saber:

- a) Abertura ao tráfego de novos aeródromos ou heliportos;
- b) Reabertura de aeródromos ou heliportos após obras que alterem as suas características físicas;
- c) Reabertura de aeródromos ou heliportos após encerramento que tenha sido determinado pela ANAC;
- d) Reabertura de aeródromos ou heliportos que tenha sido condicionada a parecer prévio da ANAC (neste caso a situação será objeto de informação aos serviços de informação aeronáutica por parte da ANAC);
- e) Novas características de áreas de manobra de aeródromos que impliquem aumento de capacidade desses aeródromos, incluindo comprimento/largura das pistas, caminhos de circulação, distâncias declaradas, altitudes, etc.;
- f) Estabelecimento de serviços AFIS, horários de funcionamento, encerramento ou modificação do estatuto de certificação;
- g) Horas de serviço do aeródromo;
- h) Informação sobre concretização de remoção de obstáculos;
- i) Novos equipamentos de ajudas luminosas, ajudas visuais à navegação, comunicações e sistemas elétricos;

- j) Novos sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea, bem como os procedimentos operacionais associados a esses equipamentos e sistemas;
- k) Novos procedimentos de navegação, de controlo de tráfego aéreo e de comunicações aeronáuticas;
- l) Novos serviços operacionais e equipamentos dos aeródromos;
- m) Novas valências de facilitação dos aeródromos;
- n) Reclassificação da categoria dos serviços de Salvamento e Luta Contra Incêndios;
- o) Nomeação de novos diretores e subdiretores de aeródromos;
- p) Realização de atividades que impliquem afetações ou restrições de espaço aéreo significativas, nomeadamente, festivais aeronáuticos, voos em grupo, competições, concentrações, voltas aéreas, travessias de balões de ar quente, operação de UAV (aeronaves não tripuladas), largadas de balões e lanternas de ar quente (desde que não cobertas pelos pontos 6.5.3.1 e 6.5.3.2 da referida CIA) balões estratosféricos, feixes luminosos, paraquedismo e voo de planadores;
- q) Atribuição, modificação ou encerramento de frequências;
- r) Instalação, modificação ou encerramento permanentes de equipamentos ou sistemas de Comunicações, Vigilância e Navegação.

Nestes casos, cabe à DA o envio da informação à ANAC, através de ofício, que poderá ser remetido por correio ou fax nos casos com maior urgência, especialmente fora do horário de funcionamento do aeródromo. Salienta-se que os contactos de todos os funcionários do aeródromo disponibilizados na lista de contactos **do Anexo A1** do presente manual são contactos de serviço e poderão ser utilizados dentro e fora do horário de funcionamento do aeródromo.

O contato da ANAC consta da lista de contactos presente no **Anexo A1**, do presente manual.

Será arquivada em pasta própria, uma cópia de todos os ofícios enviados, por um período não inferior a 5 anos. Para qualquer esclarecimento adicional deve ser contactado a DA através do contacto disponibilizado na lista de contactos inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

15.2. Acessos à Área de Movimentos

Para cumprimento do solicitado no artigo **10.º do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, tem-se a referir que os procedimentos seguidos no LPSO, tendo em vista a prevenção da interferência ilícita na aviação civil do aeródromo, assim como as entradas não autorizadas de pessoas, veículos, equipamentos, animais ou outras na área de movimento, encontram-se definidos no **Programa de Segurança de Prestador de Serviços de Navegação Aérea (PSPSNA)**, aprovado pela ANAC, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos

do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Cumulativamente consultar o **ponto 15.11 Controlo de Veículos no Lado Ar** e o **Manual de Circulação** presente no **Anexo F**, do presente manual.

15.2.1. Funções dos Responsáveis pela Segurança

O operador do aeródromo tem responsabilidades na fiscalização das atividades levadas a cabo no aeródromo, nos acessos ao lado Ar/ lado Terra (nos termos previstos no ponto anterior), podendo aplicar sanções caso se verifiquem infrações, através do Gestor de Segurança (Security).

Cabe a todos os utilizadores do aeródromo (operadores fixos, operadores de aeronaves, empresas de handling, entre outros) o zelo pela manutenção da segurança, reportando ao serviço AFIS, ao GS (Security) ou ao FEPA, qualquer atividade que lhe pareça suspeita ou que possa colocar em causa a segurança do aeródromo. Para o efeito devem cumprir com o definido neste manual sem prejuízo do disposto nas normas regulamentares. Não deverão aceder à área de movimento sem o respetivo cartão e deverão acatar todas as instruções do operador do aeródromo.

15.2.2. Nomes e Cargos dos Responsáveis pela Segurança

O Gestor da Segurança (Security Manager) encontra-se identificado no ponto 5.3, e o seu contacto é o disponibilizado na lista de contactos, inserida no **Anexo A1**, do presente manual.

15.3. Plano de Emergência e Manual de Procedimentos

Para cumprimento do disposto no **n.º 1, do artigo 11.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, tem-se a referir que o LPSO dispõe de um plano de emergência do aeródromo (PEA) aprovado pela ANAC, publicado em volume separado, conforme definido no número 2, do artigo 4.º, do mesmo Regulamento e que constitui parte integrante deste manual, como um apêndice ao mesmo, e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Por se tratar de um aeródromo da Classe II e no âmbito do salvamento e luta contra incêndios certificado em categoria 2 para aeronaves de asa fixa e H2 para aeronaves de asa rotativa, o PEA foi elaborado em conformidade com o disposto no Anexo III, ao supramencionado regulamento e em conformidade com o **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.

A referir ainda que o LPSO dispõe de um **Manual de Procedimentos** aprovado pela ANAC, elaborado em conformidade com o previsto no regulamento **n.º 401/2017, de 28 de julho** publicado em volume

separado, e que constitui parte integrante deste MA, como um apêndice ao mesmo, e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

15.4. Salvamento e Luta contra Incêndios

Para cumprimento do disposto no **artigo 12.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, especificam-se de seguida as instalações, equipamentos, pessoal e procedimentos no âmbito do Salvamento e Luta Contra Incêndios.

15.4.1. Generalidades

- A entidade responsável pelos Meios de Socorro do LPSO é o Município de Ponte de Sor.
- A entidade prestadora do serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios é a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Ponte de Sor. Encontra-se presente no **Anexo Y** deste manual, o protocolo de cooperação realizado entre o município e a referida entidade.
- A entidade que supervisiona o serviço de turno do serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios é a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Ponte de Sor.
- O aeródromo disponibiliza Meios de Socorro de nível de Serviço de Brigadas de Aeródromo, certificado em conformidade com os

requisitos dispostos no **Anexo III, Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.

- A infraestrutura assegura no âmbito do Salvamento e Luta Contra Incêndios a categoria 2 para aeronaves de asa fixa e H2 para aeronaves de asa rotativa.
- Encontra-se em fase de certificação o Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra incêndios, a disponibilizar pontualmente mediante pedido prévio da entidade operadora da aeronave a utilizar a infraestrutura, cumprindo com os requisitos previstos no **Anexo III, Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.
- Os Meios de Socorro, são garantidos no horário de funcionamento do aeródromo.
- Os Meios de Socorro cumprem o tempo de resposta regulamentar a partir das suas instalações.
- Os Meios de Socorro dispõem de instalações que cumprem os critérios regulamentares.
- Os acessos de emergência do aeródromo são regularmente verificados de acordo com os critérios regulamentares.
- O LPSO dispõe de um sistema de comunicações e alerta para utilização em caso de emergência, que cumpre com os critérios

regulamentares, denominado Esquema de Ativação de Resposta a Emergência e disponibilizado **no anexo 5.11 do PE**.

15.4.2. Recursos Humanos

- Os Recursos Humanos afetos aos Meios de Socorro cumprem os requisitos de dimensionamento, de formação inicial e de condição operacional, previstos no **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.
- O PE do LPSO apresenta a listagem dos recursos humanos disponíveis para a categoria do serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios a garantir pelo aeródromo e o **Manual de Procedimentos** define os critérios de verificação da operacionalidade, para os quais documentos se remete a sua consulta.

15.4.3. Recursos Materiais

- Os Recursos Materiais afetos aos Meios de Socorro garantem os requisitos de dimensionamento e condição operacional, previstos no **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.
- O PE do LPSO apresenta a listagem dos recursos materiais disponíveis para a categoria do serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios a garantir pelo aeródromo e o **Manual de Procedimentos**

define os critérios para verificação da operacionalidade, para os quais documentos se remete a sua consulta.

15.4.4. Programas de Manutenção

No **Manual de Procedimentos** encontram-se especificados o programa de Formação, Qualificação e Treino aplicável aos Recursos Humanos, bem como o Plano de Manutenção dos Equipamentos, elaborado de acordo com o previsto no **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**, para o qual se remete a sua consulta.

15.4.5. Nomes e Cargos dos Responsáveis do Serviço dos Meios de Socorro

O responsável pelo Serviço dos Meios de Socorro do Aeródromo encontra-se identificado no ponto 5.3 do presente Manual.

O contato do responsável pelo Serviço dos Meios de Socorro do Aeródromo consta da Lista de contatos inserida **no Anexo A1**, do presente Manual.

15.5. Inspeção à Área de Movimento e Superfícies Livres de Obstáculos

Para cumprimento do disposto no **artigo 13.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos para inspeção da área de movimento do aeródromo. Os procedimentos para inspeção das superfícies limitativas de obstáculos serão descritos aquando da descrição dos procedimentos para controlo de obstáculos, em ponto posterior (**15. 13 Controlo de Obstáculos**).

15.5.1. Generalidades

A preservação das áreas pavimentadas das pistas, caminhos de circulação e das placas de estacionamento, é crítica para garantia da segurança da operação das aeronaves no aeródromo. Os pavimentos são estruturas cujo desempenho depende de um número complexo de variáveis relacionadas com o tipo de aeronaves que operam no aeródromo, dos materiais que a constituem e das condições ambientais de acordo com a localização do aeródromo.

O primeiro nível de intervenção para garantia da segurança na operação consiste na inspeção à área de movimento. Esta inspeção tem como objetivo detetar ocorrências que possam por em causa as regras de segurança, é realizada **diariamente** antes do início da atividade pelo Serviço AFIS do LPSO.

Sempre que necessário, caso se registem ocorrências, acidentes/incidentes/intempéries ou outras situações que possam colocar em causa a segurança da operação, poderão ser realizadas inspeções **extraordinárias**.

Semanalmente realiza-se uma revista que inclui uma inspeção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos.

Anualmente é ainda realizada uma inspeção para efeitos de elaboração do relatório de segurança operacional anual.

As inspeções ao aeródromo, têm o intuito verificar as condições de operacionalidade do mesmo, devendo incidir sobre os seguintes aspetos: condições da área de movimento; presença de água, neve, gelo, detritos, gravilha, depósitos de borracha, óleo ou derrames de combustível nas áreas pavimentadas e áreas de segurança; estado de eventuais trabalhos em curso e das limitações inerentes à sua realização; condição de marcas e sinalização diurna, estado das pinturas, sinais verticais, sinais frangíveis, etc.; condição da sinalização luminosa, ajudas visuais e instrumentos; verificação de obstáculos e sua balizagem; verificação das condições e do equipamento de abastecimento de combustíveis; verificação das condições das instalações de apoio; verificação das condições das instalações e do equipamento de salvamento e luta contra incêndios; verificação das condições da limitação de acesso: vedações, portões, cancelas, etc. e riscos associados a animais.

As ocorrências ou anomalias detetadas na sequência de inspeções, quer sejam diárias, semanais, extraordinárias ou anuais, serão registadas no registo de ocorrências em infraestruturas, conforme documento presente no **Anexo J**, do presente Manual.

15.5.2. Coordenação para Acesso à Área de Movimento

Para efetuar inspeções, o(s) responsável(eis) pela(s) mesma(s), tem(êm) de aceder à área de movimento.

A entrada destes e circulação na área de movimento, nomeadamente da(s) viatura(s) que o(s) acompanha(m), tem(êm) de ser autorizada(s) pelo AITA de serviço, ou por quem este nomear para o efeito, por razões de coordenação operacional.

É obrigatório manter o contato constante com o AITA de serviço, através de rádio ou do número de telemóvel estabelecido para o efeito, durante o período de permanência na área de movimento.

Se o AITA solicitar o abandono da pista, o responsável pelas inspeções, deverá fazê-lo de imediato, informando-o assim que a faixa esteja completamente livre de qualquer obstáculo ou equipamento.

As anomalias verificadas, ao nível das comunicações com o AITA, deverão ser objeto de reporte, de acordo com o especificado anteriormente no **ponto 15.5.1 Generalidades**.

15.5.3. Períodos de Inspeção e Responsabilidades

Os períodos de inspeção à aérea de movimento são efetuados:

- **Diária**, pelos Operacionais do serviço de SLCI, antes da abertura do aeródromo, de acordo com o modelo inserido no **Anexo U1**, do presente Manual.
- **Semanal**, pelo responsável pelo SOT em colaboração com os Operacionais do serviço de SLCI, quando necessário, de acordo com os modelos inseridos nos **Anexos: O; P; Q; R; S e T**, do presente Manual.
- **Extraordinária**, pelos Operacionais do serviço de SLCI ou pelo SOT, sempre que necessário e se justifique, como por exemplo em caso de chuvadas fortes, ou após acidentes/incidentes, antes da operação de aeronaves, de acordo com o modelo inserido no **Anexo U2**, do presente Manual.
- **Anual**, pela DA, em colaboração com o Gestor de Safety e de Security, quando necessário, de acordo com os modelos inseridos nos **Anexos V1; V2 e V3**, do presente Manual.

Todas as ocorrências ou anomalias detetadas devem ser registadas e assinadas, de acordo com o especificado anteriormente **ponto 15.5.1 Generalidades**.

O elemento responsável pelas inspeções deverá munir-se do último registo, verificar se as anomalias nele reportado foram já corrigidas e atualizá-lo.

Se novas anomalias forem encontradas, estas deverão ser registadas no relatório (campo das observações) da seguinte forma:

- Localização (pista, caminho de circulação ou placa de estacionamento de estacionamento de aeronaves)
- Hora (hora a que a anomalia foi encontrada)
- Anomalias detetadas (breve descrição)
- Situação (por exemplo: informada a manutenção, a aguardar peças, hora prevista da reparação, etc.)

Todas as anomalias ou avarias que tenham implicações operacionais devem ser superiormente comunicadas.

15.5.4. Inspeção

À exceção da primeira inspeção que é realizada diretamente pelo serviço de SLCI, no caso de inspeções inopinadas ou semanais, a realizar em colaboração com o SOT, o último antes de iniciar uma inspeção à área de movimento, conforme atrás referido, tem de obter autorização do AITA para entrar na área. Apenas no fim da vistoria é que a área de

movimento é considerada operacional e entregue ao Serviço de Informação de Voo, ao AITA.

Sempre que se pretenda entrar na pista, ao entrar no caminho de circulação, deverá ser contactado o AITA, via rádio, como se segue:

“AITA, autorização para entrar na pista para ...”

Somente após estar autorizado, poderá entrar e prosseguir com a inspeção.

Durante a inspeção, seja esta efetuada pelo serviço de SLCI, ou pelo SOT, a velocidade da viatura deverá ser lenta (velocidade máxima recomendada de 40 km/h), devido ao facto de quanto maior a velocidade, menos eficaz ser a inspeção.

Uma inspeção para que seja considerada eficiente, deverá ser feita numa primeira vez pelos lados da linha de eixo da pista e numa segunda vez feita ao longo do bordo da pista, sendo, portanto, efetuadas duas voltas à pista.

Sempre que, durante uma inspeção, se note uma acumulação de água ou deterioração do pavimento, que possa diminuir em grande medida o coeficiente de atrito, além de ser reportado no relatório de inspeção, deve ser dado conhecimento imediato ao AITA, usando os termos referidos **no Anexo 14**, para classificação das condições do estado do pavimento da pista:

Termo	Características
Húmido	A superfície apresenta variações na sua cor devido à presença de humidade
Molhado	A superfície encontra-se impregnada mas não existem águas paradas
com Poças/charcos	A superfície apresenta visíveis concentrações de água localizadas
Alagado/inundado	A superfície está coberta de água

Quando o responsável pelas inspeções terminar os trabalhos na área de movimento, deverá fazer nova chamada para o AITA, informando que a pista está livre e operacional, devendo aguardar o readback do AITA a confirmar a receção da mensagem.

15.5.5. Medição do Coeficiente de Atrito

A periodicidade de realização das medições de atrito, é definida no Airport Services Manual da ICAO. Para aeródromos com reduzido número de movimentos e a falta de equipamento de medição de atrito próprio, a ICAO preconiza a realização de inspeções visuais periódicas para avaliar as características das superfícies dos pavimentos aeronáuticos. Desta forma, deverão ser realizadas inspeções visuais

anuais de acordo com o **apêndice 2 do Doc 9137, Airport Services Manual, part 2, Pavement Surface Conditions.**

Deve ser efetuada a monitorização dos resultados alcançados, de forma a assegurar a manutenção do pavimento e a restauração das características de atrito pretendidas, antes que atinjam um valor inaceitável que ponha em causa a segurança da operação.

As características de atrito das pistas variam ao longo do tempo e à medida que a estrutura é sujeita a efeitos climatéricos e à utilização. Por outro lado, se for realizada manutenção no pavimento, as condições de atrito podem ser alteradas. Por este motivo, sempre que existam intervenções no pavimento da pista, ou após intervalos longos, deve ser medido o coeficiente de atrito por equipamento próprio de medição do atrito em contínuo, recorrendo-se a entidades externas com capacidade para tal.

Por último, a medição também deve ser levada a cabo por um equipamento de medição do atrito em contínuo, quando os pilotos das aeronaves reportarem baixas condições de travagem, ou caso seja identificado desgaste ou outra razão qualquer que possa conduzir a alterações significativas do atrito.

As condições climatéricas (temperatura, humidade, vento) afetam os resultados medidos. Quando for realizada a medição estes fatores devem ser tidos em conta na análise dos resultados e deve ser feita em conjunto com a entidade prestadora do serviço.

O StM, efetua o pedido do trabalho a entidade prestadora do serviço. Deve ser tido em conta que a realização da medição não deve ser executada colocando restrições à operacionalidade do aeródromo.

Após a medição ser executada, o prestador de serviço emite um relatório que é analisado pelo DM, encaminhado ao Gestor de Safety e à DA.

15.5.6. Análise do Relatório de Inspeção e Procedimento de Reporte

Na análise do relatório de inspeção, são considerados os parâmetros definidos pela documentação ICAO, desencadeando as melhorias necessárias de acordo com os resultados observados. As conclusões da análise são apenas respeitantes ao relatório e enviadas aos Gestores de Safety e Security, conforme os casos, com o conhecimento da DA, para apreciação e decisão de medidas a tomar, quando aplicável.

Caso existam anomalias/situações que alterem a operacionalidade da infraestrutura em relação ao publicado no manual VFR, a DA, com base nos elementos fornecidos, procede ao pedido de emissão de NOTAM e à correção da informação publicada, de acordo com os procedimentos especificados no **ponto 15.1. Sistemas de Registos.**

Os registos de inspeção são arquivados em pasta própria.

15.5.7. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções

Os serviços responsáveis pelas Inspeções são o Serviço dos Meios de Socorro e o Serviço de Operações (Terra), cujos responsáveis encontram-se identificados no ponto 5.3 do presente Manual.

Os contatos dos responsáveis constam da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente Manual.

15.6. Ajudas Visuais Luminosas e Sistemas Elétricos

Para cumprimento do disposto no **artigo 14.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos para inspeção, manutenção e testes da iluminação aeronáutica.

15.6.1. Generalidades

O LPSO dispõe de sistemas de iluminação e PAPI's, que ajudam os pilotos a operar a aeronave, independentemente da hora do dia/noite.

Durante a noite e em períodos de baixa visibilidade, é importante garantir que os sistemas de iluminação e PAPI's permitam identificar todas as áreas necessárias ao movimento e produzam a intensidade luminosa que possibilite aos pilotos e às pessoas o desenvolvimento das suas atividades em segurança.

No caso específico das luzes de pista, a intensidade luminosa é um parâmetro a observar. A intensidade luminosa é regulada de acordo com a luz natural disponível e as condições climatéricas.

Normalmente a intensidade luminosa é regulada para o máximo durante o dia. Intensidades mais baixas são normalmente utilizadas durante a noite. O AITA em colaboração com o responsável pelo Setor de Manutenção estabelece as regras de regulação da intensidade luminosa adequadas a cada fase do dia e condições climatéricas e que garantam o maior índice de vida útil dos equipamentos. O aeródromo

assegura que os reguladores de brilho permitem selecionar a intensidade pretendida.

Sempre que as luzes fiquem inoperacionais, ou quando não cumpram com os requisitos estabelecidos, independentemente da sua localização (pista/taxiway) a mesmas serão substituídas no menor espaço de tempo possível, para não distorcer a interpretação dos sinais ou avisos, quando em operação.

No LPSO, a título de limite obrigatório de disponibilidade dos sistemas de iluminação, garante-se a operacionalidade de 85% do sistema de iluminação durante as operações. Caso não seja satisfeita esta condição, o AITA tomará as medidas adequadas para impedir a operação.

15.6.2. Caracterização Sumária da Iluminação Existente

O LPSO dispõe de um sistema de ajudas luminosas à navegação que inclui luzes laterais de pista com um espaçamento de 60 metros e codificação de distância por cores, luzes de fim de pista, luzes de soleira, sistemas PAPI, luzes de berma de caminho de circulação, iluminação da placa de estacionamento, iluminação de mangas de vento, farol de aeródromo e luzes de obstáculos.

15.6.3. Inspeção da Iluminação e Lista de Verificações

As inspeções semanais aos sistemas de iluminação são da responsabilidade do StM em colaboração com o SOT, de acordo com o **Anexo O**, do presente Manual, que consiste numa lista de verificação e

de registo da situação operacional das ajudas luminosas. São realizadas em conjunto com as inspeções semanais realizadas à área de movimento.

Em dias de voo noturno, antes do início da operação, o sistema é verificado pelo AITA de serviço, que em caso de anomalia regista a ocorrência nos termos do documento inserido no **Anexo J**, do presente Manual e segue o procedimento a seguir especificado.

15.6.4. Registo e Resultado das Inspeções

Qualquer anomalia registada deverá ser reportada ao StM, através do registo de ocorrências presente no **Anexo J**, que requisita a resolução das mesmas a quem de direito (empresa responsável pela manutenção corretiva ou serviço de eletricidade), dependendo da anomalia em questão.

Quando as anomalias em causa confirmam a degradação do sistema de iluminação, o StM encaminha a informação à DA, que determina a publicação de Notam e ao AITA, que por sua vez comunica aos pilotos a consequente inoperacionalidade do sistema, que poderá levar à inoperacionalidade do aeródromo, em caso de voo noturno ou dias de pouca visibilidade.

15.6.5. Manutenção Preventiva e Corretiva dos Sistemas de Iluminação

A manutenção preventiva do sistema de iluminação (ex substituição de lâmpadas), é garantida pelo StM em colaboração com o SOT, o que salvaguarda a conveniente operacionalidade da mesma.

Para a manutenção corretiva recorre-se à contratação de empresas externas.

15.6.6. Sistemas Auxiliares de Fornecimento de Energia

O funcionamento da infraestrutura do aeródromo depende da disponibilidade do fornecimento de energia elétrica e da garantia de funcionamento do sistema de fornecimento de energia alternativa. Para esse fim, o aeródromo dispõe de rede de distribuição de energia elétrica através da rede pública, dispositivos de distribuição, e um sistema auxiliar de emergência (gerador).

O gerador de emergência está programado para funcionar em plena carga, 15 segundos após quebra do fornecimento de energia elétrica da rede pública.

As inspeções ao gerador são realizadas mensalmente, de acordo com o planeamento previsto no Plano de Manutenção Anual presente no **Anexo L1** e nesse âmbito registadas no **Anexo L2** e semanalmente de acordo com o **Anexo O**, do presente Manual.

Em caso de anomalia segue o procedimento a atrás especificado (ponto 15.6.4).

15.6.7. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções e Manutenções da Iluminação

A responsabilidade das Inspeções ao Sistema de Iluminação e de Emergência, cabe ao Setor de Manutenção e ao Serviço de Operações (Terra), cujos responsáveis encontram-se identificados no ponto 5.3 do presente Manual.

Os contatos dos responsáveis constam da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente Manual.

15.7. Manutenção da Área de Movimento

Para cumprimento do disposto no **artigo 15.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos para a manutenção preventiva e corretiva da área de movimento do aeródromo, nomeadamente áreas pavimentadas (pistas

caminhos de circulação e placa), faixas da pista e dos caminhos de circulação e dispositivos de drenagem.

No LPSO não existem pistas e caminhos de circulação não pavimentas.

15.7.1. Plano de Manutenção Preventiva

A correta conservação e funcionamento das instalações e equipamentos dos aeródromos têm por base a sua manutenção preventiva, onde são definidas as ações a desencadear, bem como a sua calendarização.

Pretende-se desta forma garantir que as instalações e equipamento apresentem níveis de fiabilidade e operacionalidade. Por outro lado, pretende-se também assegurar que o número de anomalias verificadas nas instalações possa ser reduzido a valores mínimos, obtendo-se um maior tempo de vida útil com um mínimo de custos de exploração.

Assim, e em resumo é com o objetivo de se evitar situações de degradação acentuada das instalações, equipamentos e áreas operacionais e de se garantir a sua maior eficiência funcional, que se estabelece no início de cada ano civil um Plano Anual para realização de Manutenção Preventiva (periodicidade mensal), de acordo com o documento presente no **Anexo L1** e nesse âmbito registadas no **Anexo L2**, do presente Manual.

No âmbito do Plano de Manutenção Preventiva são ainda realizadas inspeções semanais à área de movimento, verificando-se os parâmetros descritos nos *checklist*, que constam no **Anexo O** do presente Manual.

Execução da Manutenção Preventiva

Executadas por recursos internos:

Após a execução da intervenção, será efetuado um relatório pelo responsável pelo SOT ou StM, conforme o caso, a registar o que foi efetuado e o modo como este foi intervencionado, de acordo com o modelo inserido no **Anexo W**, do presente Manual.

Tratamento e Registo das Anomalias

Sempre que possível as anomalias detetadas são retificadas durante a realização dos trabalhos, ou no mais curto espaço de tempo.

Sempre que se verifiquem anomalias/ocorrências são registadas no registo de ocorrências do **Anexo J**, do presente Manual e é feito o encaminhamento para os Gestores de Safety e Security, conforme os casos, com o conhecimento da DA, para apreciação e decisão de medidas a tomar, quando aplicável.

No caso de ser necessário recorrer à aquisição de materiais para substituição ou intervenção de técnicos do exterior será elaborada a respetiva requisição, que é processada pelo StF.

15.7.2. Plano de Manutenção Corretiva

Sempre que durante uma inspeção ou realização de manutenção preventiva, se detete uma anomalia, é aberto um pedido de manutenção corretiva para gestão das ocorrências detetadas.

A necessidade de manutenção corretiva poderá ser identificada a partir de:

- Informação proveniente do SOT ou do StM;
- Resultados da inspeção à área de movimento;
- Resultados das atividades de manutenção.

Todos os trabalhos efetuados são descritos no relatório de manutenção que será fornecido pela entidade prestadora do serviço.

Execução da Manutenção Corretiva

Executadas por recursos externos:

Após a execução, o prestador de serviço enviará ao StM ou ao SOT, conforme o caso, um relatório para análise do trabalho efetuado, nos termos do modelo inserido no **Anexo W** do presente Manual.

Tratamento e Registo das Anomalias

O processo de resolução de anomalias nas instalações e equipamentos sob responsabilidade do LPSO, conforme referido atrás inicia-se pela comunicação efetuada pelos responsáveis dos serviços atrás referidos.

As anomalias/ocorrências são registadas e classificadas, no registo de ocorrências do **Anexo J**, do presente Manual e é feito o encaminhamento para os Gestores de Safety e Security, conforme os casos, com o conhecimento da DA, para apreciação e decisão de medidas a tomar, quando aplicável.

A comunicação de ocorrências é feita por diversos meios, nomeadamente, por telefone, correio eletrónico ou rádio, para o efeito consultar os contactos definidos no documento **Canais de Comunicação**, presente no **Anexo A2**, do presente Manual.

As anomalias são classificadas em graus de urgência, de acordo com a seguinte tabela em função do tipo de equipamento ou do sistema e das consequências da sua inoperacionalidade para o normal funcionamento da infraestrutura do aeródromo. São assim definidos três graus de urgência/criticidade que se podem caracterizar da seguinte forma:

Grau de Urgência	Caracterização	Ação
Tipo 1 Crítico	<p>Atribuído a todas as ocorrências que possam implicar:</p> <p>a) Interrupção da operação do aeródromo;</p> <p>b) Redução dos níveis de segurança da exploração do aeródromo ao nível da <i>safety</i> e <i>security</i> tanto para os utentes como para as instalações;</p> <p>c) Inutilização do equipamento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A resolução destas anomalias terá início imediato após o seu conhecimento mesmo que para tal obrigue à suspensão de outros trabalhos em curso e será, sempre que possível, continuado até à sua conclusão; • Poderão obrigar à necessidade de reforço do pessoal de turno; • Os pedidos de reparação são efetuados por via rádio ou telefónico;

		<ul style="list-style-type: none"> De uma forma geral a resolução destas anomalias não permitirão a preparação prévia dos trabalhos a realizar. <p>CONTACTAR DE IMEDIATO O PRESTADOR DE SERVIÇOS</p>
Tipo 2 Urgente	Atribuído a todas as ocorrências que embora podendo influenciar a exploração do aeródromo não obrigam à sua interrupção e não impliquem redução dos níveis de segurança.	<ul style="list-style-type: none"> Os trabalhos respetivos deverão ser iniciados no mais curto prazo possível; Tratam-se de trabalhos que pela sua natureza poderão ser passíveis de preparação prévia e eventual subcontratação a

		entidades do exterior.
Tipo 3	Atribuído aos trabalhos que embora não tendo implicações para a exploração do aeródromo podem contribuir para a sua melhoria em termos de qualidade de serviço prestado e reforço dos níveis de segurança.	Este tipo de trabalhos deverá ser iniciado sempre que possível no prazo de uma a duas semanas após a sua comunicação.
Normal		De uma forma geral este tipo de trabalho será preferencialmente efetuado por entidades exteriores por recurso a subcontratação.

Tipo 1 – Críticas

Serão comunicadas pelos utilizadores ou utentes ao serviço AFIS ou à DA, dado que de uma forma geral colidem com o normal funcionamento de sistemas importantes para a operacionalidade do aeródromo.

Numa situação destas deverão ser contactados de imediato e pelos mesmos meios os técnicos responsáveis pela resolução da anomalia em

causa, os quais deverão intervir o mais rapidamente possível no sentido de repor o normal funcionamento das instalações ou equipamentos.

No caso de não ser possível a reparação e colocação em serviço de forma aceitável das instalações ou equipamentos em anomalia, compete ao SOT ou ao StM em colaboração com os demais serviços do aeródromo, providenciar a implementação de medidas de contingência que possam minorar os efeitos da anomalia na operacionalidade do aeródromo.

Sempre que ocorra uma anomalia considerada crítica, o técnico responsável, o SOT ou o StM, efetua os registos das ocorrências e dá conhecimento à DA.

A DA, em colaboração com o responsável do serviço de operações envolvido, analisará e providenciará as medidas que permitam a resolução, o mais rapidamente possível, da anomalia.

Tipo 2 e 3 – Urgentes e normais

As anomalias assim caracterizadas serão transmitidas à DA pelos meios anteriormente referidos procedendo assim ao seu encaminhamento para os serviços responsáveis pela sua reparação.

Fora do horário normal de expediente ou na impossibilidade de contactar a DA, o SOT ou o StM transmitirá a ocorrência diretamente ao técnico responsável pela sua resolução, dando posteriormente conhecimento à DA por e-mail ou através de reporte.

No caso de ocorrerem anomalias em sistemas ou equipamento eventualmente abrangidos por contratos de manutenção assegurados por empresas do exterior, fora do horário normal de expediente ou na impossibilidade de contactar a DA, o StM deverá contactar essas empresas diretamente, por forma a reduzir ao mínimo os tempos de intervenção.

Análise das anomalias

Sempre que surja uma anomalia num sistema ou equipamento compete ao SOT em coordenação com o StM, procederem à análise das causas que estiveram na sua origem e desencadear as medidas tendentes à sua reparação, as quais poderão passar pela intervenção de entidades exteriores, abate e substituição do equipamento ou eventual alteração da sua instalação e/ou componentes.

Independentemente das várias responsabilidades atribuídas aos vários intervenientes nos processos relativos à reparação dos diferentes tipos de anomalias, a manutenção do aeródromo compete ao StM.

No caso de ser necessário recorrer à aquisição de equipamento para substituição ou intervenção de técnicos do exterior, fora do âmbito de contrato de prestação de serviços, será elaborada uma requisição tratada ao abrigo do processo de compras.

15.8. Segurança de Trabalhos e Obras no Aeródromo

Para cumprimento do disposto no **artigo 16.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, especificam-se de seguida os procedimentos para planeamento e realização de obras e trabalhos de manutenção de forma segura no LPSO.

15.8.1. Generalidades

Todos os trabalhos a efetuar na área de movimento, excetuando os que careçam de ser executados com carácter de urgência, serão objeto antecipado de análise e coordenação. Para o efeito será realizada reunião de preparação entre as entidades envolvidas e o LPSO. Em complemento será elaborado e apresentado um Plano Operacional de trabalhos para cada trabalho a ser levado a cabo no aeródromo, para efeitos de cumprimento do disposto **no artigo 22.º, do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010 de 31 de maio**. O Plano Operacional de Trabalhos é da total responsabilidade do operador do aeródromo.

Todos os trabalhos, mesmo os realizados com carácter de urgência, devem ser executados com a garantia do cumprimento das regras de segurança, bem como respeitar os procedimentos de comunicação com o Serviço AFIS, as normas de segurança e a sinalização da área de trabalhos. e identificar e disponibilizar os contactos dos responsáveis pelos trabalhos dentro e fora do horário de expediente.

As regras de acesso a áreas restritas e reservadas também têm que ser observadas pelas pessoas pertencentes a entidades externas ao aeródromo que necessitem de ter acesso às mesmas, de acordo com o procedimento próprio de credenciação, referido **no ponto 15.2 Acessos ao Aeródromo**, em coordenação com o Gestor de Security e com a DA.

Os obstáculos que sejam construídos têm de ser identificados de acordo com o procedimento próprio em coordenação com o Gestor de Safety e com a DA.

15.8.2. Reunião Preparatória

Para participação na reunião, são convocados:

- DA, Gestor de Security e de Safety, Chefe do Serviço AFIS (Operador LPSO);
- Responsável pelo acompanhamento dos trabalhos (fiscalização);
- Empreiteiro;
- Entidade de Segurança e GNR, quando necessário;
- Outras entidades identificadas como fundamentais para o desenvolvimento dos trabalhos.

Na reunião:

- Serão abordadas todas as condições em que vão decorrer os trabalhos.
- Será trocada toda a documentação relativa a normas de segurança do aeródromo, condições de acesso, identificação dos trabalhadores e plano operacional de trabalhos, o qual terá que estar aprovado pelo ANAC.
- Deverá ser dedicada especial atenção aos trabalhos envolvendo explosões, dispersão de poeiras, fumos e projeção de materiais para as

áreas operacionais, afetando estas ou, as áreas de aproximação e descolagem das aeronaves.

- Serão comunicadas as regras e a necessidade da identificação/sinalização dos obstáculos que sejam construídos.
- Serão identificados os responsáveis do aeródromo que acompanharão os trabalhos a realizar nas áreas operacionais e comunicados os respetivos contactos, incluindo serviço AFIS.
- Será entregue lista de contactos com responsabilidades sobre os diversos setores de segurança e operacional do LPSO, que importam para coordenação dos trabalhos e emissão de credenciação para aceder ao aeródromo e respetiva ara de manobra, quando aplicável.
- Será efetuado o seu registo, do qual deverão constar as presenças.

Os trabalhos de manutenção ligeira e de rotina nos caminhos de circulação, pistas e placas, manutenção de emergência, inspeções de rotina, a cargo do operador, **dispensam a realização de reunião preparatória.**

No entanto, **não dispensam o procedimento próprio de credenciação para aceder ao lado ar, descrito no ponto 15.2 (Acessos ao Aeródromo), que inclui um briefing com apresentação de normas de segurança e condições de acesso.**

15.8.3. Emissão de Notam

Sempre que se justificar a emissão de NOTAM, nas circunstâncias descritas no **ponto 15.1.2 (Publicação de Notam)** ou outro tipo de divulgação aeronáutica, será recolhida toda a informação necessária à sua preparação, procedendo-se então, de acordo com o procedimento aplicável.

15.8.4. Trabalhos nas Imediações do Aeródromo

A autorização de execução de trabalhos na vizinhança do aeródromo é da responsabilidade da Município de Ponte de Sor, devendo no entanto ser verificada regularmente (aquando das inspeções à área de movimento) a existência de qualquer indício de trabalhos que possa afetar a segurança da operação do aeródromo. Deverá prestar-se especial atenção a trabalhos que envolvam explosões, dispersão de poeiras, fumos e projeção de materiais para as áreas operacionais, afetando estas, ou as áreas de aproximação e descolagem das aeronaves.

15.8.5. Coordenação dos Trabalhos

O Serviço AFIS, o SOT e o StM receberão informação referente ao plano Operacional de Trabalhos, aos trabalhos a executar e o seu planeamento.

A entidade executante receberá informações específicas de ordem operacional, que não tenha recebido na reunião prévia ao início dos trabalhos.

Para os trabalhos localizados na área de movimento, é necessário que os trabalhadores sejam portadores de equipamento de comunicações rádio bilaterais, com contacto permanente com o serviço AFIS (AITA).

Diariamente, antecedendo o início dos trabalhos, o seu responsável contactará o SOT, ou na ausência deste o StM, para coordenação e recolha de equipamento rádio (quando necessário).

Para Informação sobre os meios humanos e materiais afetos aos serviços a desenvolver e sobre a localização das frentes de trabalho, o SOT, ou na ausência deste o STM, após obtenção de toda a informação necessária, coordenará os trabalhos com o AITA (via rádio ou telefone direto).

Antes de cada movimento de aeronave, deverá ser assegurada a colocação em local apropriado, zona de segurança, de todos os trabalhadores e equipamentos. Depois do movimento será declarada aos responsáveis pelos trabalhos, pelo AITA ou pelo SOT, a operacionalidade da área de movimento, só depois disso é que os trabalhos serão retomados.

Os trabalhos serão periodicamente inspecionados, no mínimo duas vezes por dia (quando aplicável), dando especial atenção aos seguintes pontos:

- Condição das marcações e iluminação;
- Limpeza das áreas adjacentes à zona de trabalhos;
- Obstruções afetando as áreas operacionais adjacentes.

15.8.6. Sinalização dos Trabalhos

O Plano Operacional de Trabalhos definirá, conforme os casos, um plano de sinalização que contemple sinalização diurna e noturna, com balizagem aeronáutica de acordo com o estabelecido pelas normas da ICAO.

Para trabalhos que não careçam de realização de Plano Operacional de trabalhos serão adotadas as medidas de sinalização consideradas mais adequadas, tendo em vista a promoção da segurança operacional do LPSO.

Tendo sempre como referência que para trabalhos de longa duração, deverá ser erguida uma vedação devendo esta ser demarcada com barras de obstáculo refletoras e espaçadas 1,5 metros.

Antes do início dos trabalhos, deverá ser efetuada inspeção ao local, verificando se a zona se encontra corretamente marcada e balizada.

15.8.7. Conclusão dos Trabalhos

Após conclusão dos trabalhos, a área intervencionada deverá ser inspecionada. As anomalias detetadas devem ser objeto de resolução imediata, ou deverão ser desencadeados os meios necessários para a sua resolução no período mais curto possível. Sempre que necessário, deverá ser mantida a sinalização da área afetada.

Após confirmação da operacionalidade pelo SOT ou pelo StM, a DA deverá r cancelar as informações aeronáuticas entretanto emitidas para esse efeito em particular e informar o Serviço AFIS.

15.9. Gestão de Placa

Para cumprimento do disposto no **artigo 17.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos de gestão das placas de estacionamento do LPSO.

15.9.1. Generalidades

Nos termos do **artigo 14.º, do Regulamento do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor**, inserido no **Anexo B2** do presente Manual, o LPSO dispõe de três Placas de Estacionamento, identificadas nas plantas inseridas no **Anexo C**, classificadas e geridas de acordo com o seguinte:

- a) **Placa SE 01** – 25.800m² (pavimento em betão betuminoso) – 43/R/B/W/T, **Gerida por Entidade Sediada**
- b) **Placa E02:**
- 9.009,00 m² (pavimento em betuminoso) – PCN 10/F/C/X/T, Uso Geral, **Gerida pelo LPSO**;
 - 2.716,00 m² (pavimento em betuminoso) – PCN 10/F/C/X/T, Uso Reservado, **Gerida por Entidade Sediada**
- c) **Placa NE03** –12.034m² (pavimento em betão betuminoso) – PCN 44/R/B/W/T, Uso Reservado, **Gerida por Entidade Sediada.**

15.9.2. Procedimento de Gestão de Placa

A gestão a cargo do LPSO diz respeito à Placa E02 (9.009,00m²), a gestão do estacionamento das restantes placas, conforme referido atrás, compete às Entidades Sediadas no âmbito da sua atividade, razão pela qual se definem de seguida procedimentos de gestão apenas referentes à placa E02.

Assim sendo, a gestão do estacionamento de aeronaves na Placa E02 é feito da seguinte forma:

- O Operador da aeronave informa previamente a DA ou o Serviço AFIS da necessidade de parqueamento, dia, horário de chegada e de partida;
- O SOT em coordenação com o Serviço AFIS confirma a disponibilidade de posição de estacionamento;
- O planeamento deverá ser executado de acordo com as características de cada posição de estacionamento definidas, tendo em conta a envergadura de aeronave e o PCN admissível: ou seja, na placa E02 com um PCN de 10 só podem parquear aeronaves até 24 m de envergadura de Asa. Aeronaves acima de 24 m de envergadura de Asa serão parquadas na Placa SE 01, em coordenação com a entidade que a explora;
- O SOT deverá verificar a existência de notas ou NOTAM's contendo restrições operacionais referentes à placa de

estacionamento, que possa afetar o planeamento (posições de estacionamento fora de serviço, obras a decorrer ou outras restrições);

- A gestão da posição de estacionamento de aeronaves em placa, é feita pelo SOT em coordenação com o Serviço AFIS, de acordo com o modelo inserido no **Anexo H**, do presente Manual.

15.9.3. Lançamento de Motores

De acordo com o publicado no **Número 12 (PROCEDIMENTOS) DO Manual VFR**, é necessária aprovação, (do AITA de serviço) para colocar motores em marcha.

Antes de permitir a uma aeronave o lançamento dos seus motores, o AITA deverá manter o contacto com o SOT e com a tripulação da mesma para troca de informações sobre a envolvente à aeronave. Apenas após a conclusão de todos os serviços de assistência em escala (quando aplicável) e o afastamento dos equipamentos de placa da aeronave, será dado o OK pelo AITA para lançamento de motores.

Esta informação poderá ser transmitida pelo SOT através de sinais gestuais, em coordenação com o AITA através de comunicações por rádio, pois também mantêm vigilância do estado das operações na placa de estacionamento.

O SOT assegurará que nenhuma viatura ou pessoa se aproxima do perímetro de segurança da aeronave enquanto esta lança os seus

motores e livra a placa. O AITA deverá manter o serviço de SLCI informado sobre as operações que decorrem na placa de estacionamento, solicitando o estado de prontidão antes das aeronaves lançarem os seus motores. As posições de estacionamento no LPSO são acompanhadas pelo SOT.

15.9.4. Serviços de Sinalização (marshalling)

O LPSO não dispõe de Serviços de Sinalização.

15.9.5. Serviços de Guiamento de Aeronaves por Viaturas (Follow-me)

O LPSO dispõe de serviço de Follow-me.

15.9.6. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Gestão da Placa

O responsável pela Gestão da Placa E02 é o SOT, em coordenação com o Serviço AFIS, cujos responsáveis encontram-se identificados no ponto 5.3 do presente Manual.

Os contatos dos responsáveis constam da Lista de contatos inserida no **Anexo A1**, do presente Manual.

15.10. Gestão da Segurança Operacional da Placa

Para cumprimento do disposto no artigo 18.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro, procede-se à especificação dos procedimentos previstos para assegurar a segurança operacional nas placas de estacionamento do LPSO.

15.10.1. Generalidades

A atividade desenvolvida na placa de estacionamento envolve diversas entidades, todas elas com uma diversidade de funções e responsabilidade. De modo a garantir a segurança, quer de pessoas, quer de bens (aeronaves, equipamentos, infraestruturas), é necessário o rigoroso cumprimento das normas de segurança aplicáveis.

15.10.2. Proteção contra Sopros de Jato de Aeronaves

Apesar de, no LPSO não ser comum atividade com aeronaves a jato, enumeram-se algumas medidas minimizadoras de riscos a ter em conta, quando necessário.

Os riscos inerentes à exposição ao sopros de aeronaves devem ser minimizados, através da aplicação das seguintes medidas:

- Todo o equipamento, bagagem, carga, correio, em situação de espera, deve estar devidamente travado e acondicionado em condições

que garantam a sua integridade, bem como, estar colocado nas bolsas reservadas para o efeito;

- A circulação de pessoas, viaturas e equipamentos, é proibida na zona de sopros de uma aeronave com os motores em marcha, devendo ser interrompida até que sejam repostas as condições de segurança necessárias.

15.10.3. Precauções de Segurança durante as Operações de Reabastecimento e Trafega de Combustível a Aeronaves

No LPSO existem duas zonas de combustível para abastecimento de aeronaves de terceiros, geridas por entidades sediadas. A considerar ainda a existência de uma terceira zona de combustível, sob a responsabilidade da ANEPC, para abastecimento de aeronaves ao serviço do Estado Português.

Não obstante, o LPSO não tem a seu cargo responsabilidade de gestão e abastecimento de combustível, entende-se que a operação de reabastecimento e trasfega de combustível é considerada de risco, exigindo um elevado cumprimento dos padrões de segurança que a seguir se definem e a utilizar pelas Entidades Sediadas no LPSO:

- Nas operações de reabastecimento de aeronaves, é aplicado o estipulado pelo normativo definido pela ANAC (**CIA 10/2009**);
- Nas operações de trasfega de combustível:
 - i. Previamente, a entidade sedada informa o SOT e o Serviço AFIS para coordenação da operação;
 - ii. O SOT informa o serviço de SLCI da data da sua realização;
 - iii. Antecedendo a operação de trasfega, é efetuada nova coordenação entre a entidade sediada e os três Serviços do LPSO, de forma a conceder autorização de entrada no aeródromo da viatura com o combustível e garantir o estado de prevenção do serviço de SLCI do LPSO, durante a operação.

15.10.4. Limpeza da Placa de Estacionamento

A limpeza da Placa de Estacionamento, deriva de dois momentos:

- De acordo com as datas definidas no Planeamento Anual de Manutenção Preventiva, realizado no início de cada ano para o ano em curso, conforme referido no **ponto 15.7.1 Plano de Manutenção Preventiva**, documento inserido no **Anexo L1**, do presente Manual.
- Sempre que a operacionalidade da placa de estacionamento, esteja afetada pela presença de objetos ou materiais que potenciem FOD's (Foreign Object Damage), detetados em inspeções (diárias, semanais ou extraordinárias).

O SOT coordena a limpeza da área afetada, podendo esta ser efetuada por meios manuais ou mecânicos disponíveis e aconselhados à situação.

O SOT acompanha a operação de limpeza e, após inspeção, declara a área operacional ou mantém a degradação. Neste caso, providencia a divulgação da informação ao Serviço AFIS e ao Gestor de Safety, com o conhecimento da DA, para que se proceda aos ajustamentos necessários ao planeamento dos voos.

Caso o SOT em colaboração com StOT não consigam disponibilizar os meios para realizar a limpeza, e se por motivos de segurança operacional esta for inadiável, a mesma deverá ser efetuada pelo serviço de SLCI.

15.10.5. Lavagem da Placa de Estacionamento

Durante a operação das aeronaves, podem ocorrer derrames. Nestas condições tem de ser declarada a degradação da infraestrutura. Nas situações seguintes, devem ser efetuadas lavagens da área afetada, a fim de garantir, a preservação da infraestrutura, a segurança das pessoas, viaturas e equipamentos:

- Derrame de óleos;
- Derrame de combustível;
- Derrame de resíduos orgânicos, provenientes dos sanitários da aeronave;
- Outras situações aqui não identificadas, nas quais a lavagem seja a melhor solução para a resolução do problema.

As lavagens da placa de estacionamento são efetuadas pelo serviço de SLCI, sob solicitação e em coordenação com o SOT e AFIS.

O SOT acompanha a operação de lavagem e, após inspeção, declara a área operacional ou mantém a degradação. Neste caso, providencia a divulgação da informação ao Serviço AFIS e ao Gestor de Safety, com o conhecimento da DA, para que se proceda aos ajustamentos necessários ao planeamento dos voos.

15.10.6. Notificação de acidentes/incidentes na Placa de Estacionamento

Registo de Ocorrências

As situações de acidentes / incidentes decorridas na placa de estacionamento são motivo de registo e reporte às entidades responsáveis.

O registo da ocorrência pode ser efetuado por duas vias:

- Da responsabilidade dos intervenientes, que o deverão fazer ao SOT ou, diretamente à DA, utilizando o documento inserido no **Anexo J**, do presente Manual;
- Ou registadas pelo AITA de serviço, no âmbito da sua atividade, que para o efeito utiliza o documento inserido no **Anexo H do Manual do Órgão AFIS** e dadas a conhecer, aos Gestores de Segurança (Security/Safety) e ao Diretor do Aeródromo (DA), para análise e inclusão nas revisões de segurança, caso se justifique.

Reporte de Ocorrências (nos termos definidos no Anexo B – Manual do Órgão AFIS)

As ocorrências devem ser comunicadas à ANAC de acordo com as **CIA's 22/2011** e **2/2012** consoante se classifiquem como de comunicação obrigatória ou voluntária tendo em conta os seguintes regulamentos:

- Regulamento de execução 376/2014, de 3 de abril de 2014
- Regulamento de execução 2015/1018, de 29 de junho de 2015
- Regulamento de execução 1035/2011, nomeadamente a alínea g) do ponto 3.1.2 do Anexo II

Os reportes de ocorrências devem ser efetuados preenchendo os formulários apropriados para o tipo de ocorrência, que estão disponíveis no sítio da internet <http://www.anac.pt> – Comunicação de Ocorrências, nomeadamente o formulário de reporte de ocorrências relativas a ATM para ocorrências relacionadas com a prestação de

serviço AFIS e o formulário de reporte de ocorrências relativas a colisão com aves.

Os formulários a enviar à ANAC devem ser preenchidos pelo Diretor do Aeródromo, ou outro a quem este delegar competência, tendo em conta as entidades previstas na CIA 22/2011.

Notificação de Acidente/Incidente com Aeronaves (nos termos definidos no Anexo C – Manual do Órgão AFIS)

Os acidentes ou incidentes com aeronaves são obrigatoriamente reportados ao GPIAAF no prazo de 6 horas através do Formulário de Notificação de Acidentes / Incidentes Graves com Aeronaves disponível no sítio da internet <http://www.gpiaaf.gov.pt> – Notificação online de Acidente/Incidente, conforme documento inserido no **Anexo I**, do presente Manual.

O GPIAAF pode também ser contactado para efeitos de reporte de acidente/incidente através do telefone 707 284 637.

O formulário enviado ao GPIAAF é de forma automática enviado à ANAC, preenchido pelo Diretor do Aeródromo, ou outro a quem este delegar competência, tendo em conta as entidades previstas na **CIA 22/2011**.

Os seus contactos constam da lista de contactos do **Anexo A1**, do presente Manual.

15.10.7. Verificação do Cumprimento das Regras de Segurança de pessoal a trabalhar na Placa de Estacionamento

O Gestor de Safety em coordenação com o Gestor de Security, verificarão constantemente o cumprimento do normativo, respeitante à manutenção da segurança na placa de estacionamento, através de:

- Inspeções e intervenções específicas;
- Ações de sensibilização de carácter preventivo;
- Verificações aleatórias.

Das situações a observar, merecem destaque as seguintes:

- Movimentação de aeronaves;
- Cumprimento dos procedimentos de circulação;
- Correta utilização dos cartões de acesso, veículos ou pessoas;
- Utilização de coletes refletivos;
- Manutenção da limpeza da placa de estacionamento – FOD's;
- Utilização de meios adequados às diversas operações;
- Utilização adequada dos equipamentos;
- Sinalização de obstáculos temporários;
- Bagagem ou equipamentos abandonados.

Na eventualidade de ser detetada uma anomalia, o prevaricador, de acordo com a gravidade da infração, poderá ficar sujeito a suspensão preventiva de atividade no lado ar, até realização de inquérito.

Os procedimentos descritos neste capítulo são complementados pelo descrito no Manual de Circulação no lado ar, presente no **Anexo F** a este MA.

15.11. Controlo de Veículos no Lado Ar

Conforme solicitado no artigo **19.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, os procedimentos para o controlo de veículos no lado ar no LPSO, incluindo o método para emissão de Licenças, são os descritos no **ponto 15.2. Acessos à Área de Movimento**, do presente Manual, cumulativamente com as normas de circulação de pessoas e veículos no lado ar, definidas no **Manual de Circulação**, constituindo parte integrante deste manual em substituição do presente capítulo.

O Manual de Circulação no lado ar, está presente no **Anexo F** do presente Manual.

15.12. Gestão do Risco da Vida Animal

Para cumprimento do disposto no **artigo 16.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos para lidar com o risco associado às operações com aeronaves, na presença de aves ou mamíferos no circuito de voo da aeronave ou na área de movimento do LPSO.

15.12.1. Procedimento para Determinar os Riscos

O perigo de presença de vida selvagem no LPSO é avaliado de acordo com o procedimento de avaliação de riscos. As medidas para controlar/minimizar o risco, envolvem o controlo ambiental e a manutenção, utilização de equipamento de dispersão apropriados e inspeções de rotina.

Caracteristicamente, os riscos de presença de vida animal, mudam continuamente e por isso a monitorização do nível de risco deve ser efetuada de forma contínua. É recomendável que se efetuem reavaliações de avaliação de risco para verificar se as técnicas de mitigação continuam a ser adequadas.

Estas medidas visam impedir/dispersar ocasionais incursões na área de movimento de aves e outros mamíferos.

A colisão de aves com aeronaves pode causar danos estruturais e falhas nos sistemas. A presença de animais na área de movimento, pode obrigar a abortar aterragens ou descolagens.

Ambas as ocorrências podem resultar em acidentes e são comuns:

- As colisões com aves acontecem na vizinhança do aeródromo;
- As ocorrências acontecem mesmo quando o gestor de segurança do aeródromo assume que todas as medidas de controlo são eficazes;
- Todos os tipos de aeronaves se encontram expostos ao risco – pequenas, grandes, aeronaves particulares, etc.;
- As ocorrências são reportadas em qualquer fase do movimento, descolagem, aterragem, rotação, táxi, etc.

15.12.2. Procedimentos de Mitigação e Controlo

Controlo ambiental:

Gestão de resíduos

- Evitar a construção de aterros sanitários no perímetro do aeródromo, impedir a existência ou manutenção de lixeiras;
- Assegurar o adequado manuseamento, manutenção e condições de higiene de contentorização existente para a recolha de resíduos sólidos urbanos, nomeadamente os que contenham resíduos orgânicos. Os contentores devem manter-se permanentemente

fechados e devem ser esvaziados antes de atingir o volume máximo de armazenamento para impedir derrames;

- Os agentes de handling devem ser alertados para os riscos potenciais da gestão dos resíduos produzidos a bordo das aeronaves e para não abandonarem os resíduos recolhidos, colocando-os nos contentores ou infraestruturas disponíveis no aeródromo;
- O transporte dos resíduos deve efetuar-se em veículo fechado;
- As áreas de construção e de aterro de materiais de construção/demolição devem ser mantidas em boas condições de manutenção e isentas de material orgânico.

Águas residuais

As descargas de águas residuais devem efetuar-se para coletores devidamente infraestruturados;

- As águas residuais não devem ser utilizadas como fertilizante em campos agrícolas ou áreas ajardinadas.

Vegetação

- Árvores e arbustos, presentes no perímetro do aeródromo, não devem produzir frutos ou sementes atrativas para as aves, nem ter condições que facultem o abrigo;
- Nas zonas operacionais, deve ser efetuado o corte de erva de acordo com as necessidades, de forma a tornar o aeródromo pouco atrativo para as aves, devendo assegurar que a altura da erva seja mantida entre 15 e 20 cm, para minimizar o aparecimento de populações de invertebrados, que servem de alimento às aves.
- O corte de erva/vegetação é realizado de acordo com o Planeamento referido no **ponto 15.7.1 Plano de Manutenção Preventiva**, cujo documento se encontra inserido no **Anexo L1**, do presente Manual.

Lençóis de água

- Considerando que a água representa um importante foco de atração de aves, todos os espelhos de água devem ser eliminados;
- Todas as depressões possíveis de reter temporariamente as águas pluviais, deverão ser preenchidas ou alternativamente serem criadas condições para a sua drenagem.

Drenagem de água/reservatórios para abastecimento de viaturas de socorros

- Estas infraestruturas, mesmo que sejam pequenas, podem atrair animais. Devem estar fechadas ou em alternativa cobertas por rede para impedir o acesso dos animais.

Manutenção

Rede de vedação e portões de emergência

Deverão ser efetuadas ações de inspeção e manutenção de rotina, de forma a evitar a existência de buracos ou deficiente estado da rede, especialmente na envolvente aos postes de amarração e portões de emergência.

Inspeções de rotina

- A inspeção para verificar a existência de vida animal na área do aeródromo é feita no decorrer de inspeção semanal efetuada à área de movimento, utilizando para o efeito o Checklist inserido no **Anexo O**, do presente Manual;
- Deverá ser verificada a altura da vegetação e se as áreas suscetíveis de empoçamento estão de acordo com as recomendações referidas no controlo ambiental. Qualquer anomalia detetada deverá

ser comunicada ao Gestor de Safety ou de Security, conforme o caso, para que estes procedam à implementação das medidas de correção.

- Quando detetada a presença de aves, é efetuado um controlo usando para o efeito o documento inserido no **Anexo M**, do presente Manual;
- Quando detetada a presença de outros animais que não aves, é efetuado um controlo usando para o efeito o documento inserido no **Anexo N**, do presente Manual.

15.12.3. Procedimentos para Notificação de colisão de aeronave com vida animal

Registo de Ocorrências

- Sempre que for encontrada uma ave morta na área de movimento, a mesma deve ser recolhida, se possível identificada, averiguados os motivos da sua presença, devendo o SOT utilizar o documento inserido no **Anexo J**, do presente Manual, dando-o a conhecer, aos Gestores de Segurança (Security/Safety) para análise e inclusão nas revisões de segurança e ao Diretor do Aeródromo (DA), para proceder ao preenchimento do formulário de “**Notificação de Colisão com Aves**”, de acordo com o modelo presente na **CIA 22/11**, cujo procedimento se encontra a seguir referenciado (Reporte de Ocorrências).
- No caso do comandante da aeronave declarar uma colisão com uma ave (bird stike), ou a presença de aves que condicionaram manobra

da aeronave, o comandante é responsável pelo preenchimento do formulário da “**Notificação de Colisão com Aves**”, atrás referida, devendo entregar uma cópia no SOT, ou diretamente à DA.

- Estes tipos de situações também poderão ser registadas pelo AITA de serviço, no âmbito da sua atividade, que para o efeito utilizam o documento inserido no **Anexo H** do **Manual do Órgão AFIS** e dadas a conhecer, aos Gestores de Segurança (Security/Safety) e ao Diretor do Aeródromo (DA), para análise e inclusão nas revisões de segurança, caso se justifique.

Reporte de Ocorrências (Anexo B – Manual do Órgão AFIS)

As ocorrências devem ser comunicadas à ANAC de acordo com as **CIA’s 22/2011** e **2/2012** consoante se classifiquem como de comunicação obrigatória ou voluntária tendo em conta os seguintes regulamentos:

- Regulamento de execução 376/2014, de 3 de abril de 2014
- Regulamento de execução 2015/1018, de 29 de junho de 2015
- Regulamento de execução 1035/2011, nomeadamente a alínea g) do ponto 3.1.2 do Anexo II

Os reportes de ocorrências devem ser efetuados preenchendo os formulários apropriados para o tipo de ocorrência, que estão disponíveis no sítio da internet <http://www.anac.pt> – Comunicação de Ocorrências, nomeadamente o formulário de reporte de ocorrências relativas a ATM para ocorrências relacionadas com a prestação de serviço AFIS e o formulário de “**Notificação de Colisão com Aves**”.

Os formulários a enviar à ANAC devem ser preenchidos pela DA, ou outro a quem delegar competência.

15.12.4. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelo Controle dos Riscos Induzidos pela presença de Animais

Os responsáveis pelo Controle de Riscos Induzidos pela presença de Animais são o Gestor de Safety, o Gestor de Security e o SOT, os seus contactos constam, da lista de contactos do **Anexo A1**, do presente Manual.

15.13. Controlo de Obstáculos

Para cumprimento do disposto do exposto no **artigo 21.º e ainda com o também disposto no artigo 13.º do Regulamento n.º 36/2013 de 21 de janeiro**, procede-se à especificação dos procedimentos para o controlo de obstáculos e para a inspeção das superfícies limitativas de obstáculos do LPSO.

15.13.1. Generalidades

Obstáculos são todos os objetos fixos ou móveis localizados na área de movimento ou, em áreas definidas como sendo de proteção a aeronaves em voo. Alguns destes obstáculos, devido à sua finalidade, são permitidos (tais como ajudas rádio, visuais, equipamentos meteorológicos, etc.) desde que mantenham condições de frangibilidade, aquando da ocorrência de impacto.

Os obstáculos fixos são identificados com luzes vermelhas em funcionamento permanentemente entre o pôr e o nascer do sol no ponto mais alto da estrutura. Os obstáculos de considerável volumetria são delineados por luzes vermelhas adicionais. Obstruções na área de movimento, também são identificadas da mesma forma.

Em circunstâncias ideais, todas as superfícies devem estar livres de obstáculos, contudo quando existe intrusão, as medidas que poderão ser tomadas dizem respeito a:

- Publicação de alteração em MVFR;
- Marcação e identificação do obstáculo;
- Alteração das distâncias disponíveis em pista;
- Limitações que condicionem o tipo de aproximação que pode ser feita à pista, por exemplo a impossibilidade de operar durante a noite;
- Restrições do tipo de tráfego que pode ser processado;
- Outras restrições ao desenvolvimento de estruturas que possam prejudicar ou interferir no desempenho, das ajudas visuais, eletrónicas à navegação e assegurar que não afetam os instrumentos de aproximação sistema (ILS/DME) e a garantia dos espaços limites na vizinhança do aeródromo.

15.13.2. Monitorização das Superfícies Limitativas de Obstáculos

A fim de cumprir com as recomendações ICAO (Anexo 14), serão identificados e objeto de registo todos os obstáculos que perfurem as seguintes superfícies limitativas de obstáculos:

- Faixa da pista;
- Faixa dos caminhos de circulação;
- Superfície de aproximação;
- Superfície de descolagem;
- Superfícies de transição;
- Superfície horizontal interior.

Diariamente será verificado o estado dos obstáculos existentes no interior do aeródromo, nomeadamente no que respeita à sua manutenção, acompanhamento e sinalização (diurna e luminosa), no âmbito das inspeções regulares.

Sempre que se verifiquem situações anómalas e que interfiram com as Superfícies Limitativas de Obstáculos, são registadas no Checklist, documento inserido no **Anexo T**, do presente Manual.

15.13.3. Controlo de Obstáculos Sujeitos à Autoridade do Operador (Obras no aeródromo e procedimentos para a respetiva sinalização e divulgação)

Intervenções que originem o surgimento de obstáculos temporários devem ser motivo de coordenação prévia com a DA do LPSO, de forma a providenciar o reporte obrigatório via NOTAM, assim como a sua sinalização.

A existência de obstáculos que possam conduzir à degradação da segurança da operação, originados por obras no aeródromo, serão

referenciados no Plano Operacional de Trabalhos, mencionado no ponto **15.8. (Segurança de Trabalhos e Obras no Aeródromo)**, do presente Manual. O documento incluirá medidas de sinalização e divulgação respetivas.

15.13.4. Monitorização da Altura das Construções ou de Estruturas Localizadas no Interior dos Limites das Superfícies

Aquando da realização de obras ou outras intervenções a monitorização deverá ser reforçada e ser realizada com maior acuidade. Caso se observe a existência de novos obstáculos, estes devem passar a constar das inspeções diárias onde será registada para além da sua identificação a sua localização e altura.

15.13.5. Controlo de Novos Empreendimentos nas Zonas Confinantes com o Aeródromo

Apreciação de Projetos

Os projetos de construção nas proximidades do aeródromo, são sujeitos a apreciação e emissão de parecer por parte da CMPS, bem como de outras entidades competentes.

As obras que originem o surgimento de obstáculos temporários devem ser motivo de coordenação prévia com a DA do aeródromo, que emitirá igualmente o seu parecer, considerando eventuais perturbações na operacionalidade do LPSO.

Deverá, quando aplicável providenciar o reporte obrigatório, assim como a sua sinalização.

Controlo de obstáculos na vizinhança do aeródromo

Diariamente será verificado o estado dos obstáculos significativos, declarados ou potenciais, existentes nas vizinhanças do aeródromo, nomeadamente no que respeita à altura e à sua permanência, acompanhamento, sinalização (diurna e luminosa) e divulgação.

Além dos obstáculos fixos e permanentes, deverá ser verificada a existência de obstáculos móveis e temporários, tais como guias, por exemplo.

No âmbito das inspeções não programadas, dever-se-á-promover uma inspeção a potenciais obstáculos nas superfícies limitativas de obstáculos, sempre que haja algum reporte para aferir a sua veracidade e gravidade.

Sempre que se verifiquem situações anómalas e que interfiram com as Superfícies Limitativas de Obstáculos, são registadas no Checklist, documento inserido no **Anexo T**, do presente Manual.

15.13.6. Notificação de Existência/Remoção de Obstáculos

Os obstáculos situados nas áreas de aproximação, descolagem e faixa de segurança das pistas que não estejam publicados são motivos de

reporte imediato através de emissão de NOTAM. Para este efeito, a informação deve incluir:

- Identificação do objeto;
- Localização;
- Dimensões.

Paralelamente deverá ser notificado a ANAC e serão dadas instruções à entidade responsável, de modo a promover a sua remoção, ou caso isso não seja possível, proceder à sua correta sinalização, de acordo com o normativo ICAO.

A ANAC determinará a necessidade de proceder a emendas às publicações de informação aeronáutica (Manual VFR, outros).

A informação de existência de obstáculos publicados via NOTAM, deverá ser precedida de nova publicação de NOTAM, aquando da sua remoção.

15.14. Remoção de Aeronaves

Para cumprimento do disposto no **artigo 22.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro** procede-se à especificação dos procedimentos de remoção de aeronaves imobilizadas na área de movimento, ou zonas a si adjacentes, do LPSO.

15.14.1. Procedimentos e Ações a Desenvolver

A imobilização de uma aeronave pode resultar de uma multiplicidade de motivos, desde incidentes (rebatimento de pneu, saída de pista, etc.), até acidentes (envolvendo parcial ou completa destruição da aeronave).

Na operação de remoção da aeronave, são consideradas as seguintes recomendações:

[A cargo do aeródromo \(Setor Operações \(Terra\)\)](#)

- Se aplicável, preparar a emissão de NOTAM;
- Notificar o responsável pelo StOT, para o desencadeamento da operação de remoção da aeronave através de contacto telefónico;
- Coordenar com o AITA via rádio, a continuidade das operações de aeródromo quando possível;
- Determinar os obstáculos existentes, de acordo com os critérios ICAO aplicáveis;
- Providenciar a segurança no local do acidente;
- Providenciar os guamentos necessários para o local do acidente;
- Durante as operações, manter no local viatura dos Meios de Socorro em prevenção;
- Reforçar a proibição de fumar no local dos trabalhos;
- Manter contato rádio com o AITA, mantendo-o informado sobre a evolução da situação;
- A remoção da aeronave não deverá causar danos secundários, exceto, quando em circunstâncias extremas, esteja em causa a

segurança de outra aeronave. Aí, a aeronave acidentada, deverá ser retirada o mais depressa possível;

- Na necessidade de colocação da aeronave em local, onde possa vir a permanecer por longo período, deverá esta posição isolada estar predefinida;
- Estabelecer os contactos necessários para a disponibilização do equipamento pesado relacionado;
- Antecedendo a reabertura operacional, efetuar inspeção de segurança à área afetada pela aeronave, assegurando as condições do pavimento, bermas e iluminação, usando para o efeito o preenchimento do Checklist “Inspeção Extraordinária”, presente no **Anexo U2**, do presente Manual;
- Efetuar debriefing com as entidades envolvidas, para análise e resumo da operação.

A cargo do operador da aeronave

- Ativar o plano interno de remoção de aeronaves;
- Disponibilizar técnicos de manutenção e equipamento para colaborar com o operador na remoção da aeronave;
- Determinar as condições da aeronave, de forma a antecipar as necessidades de reparação, mas também, influenciar os procedimentos de remoção;
- Efetuar a redução de massa da aeronave, através da remoção de itens tais como combustível, etc.;
- Sempre que possível, desligar ou remover as baterias da aeronave;
- Desligar as garrafas de oxigénio;
- Verificar a existência de matérias perigosas a bordo da aeronave, removendo-as, se necessário;
- Ventilar todo o interior da aeronave, após o resgate dos seus ocupantes e a extinção de incêndios (se ocorrerem);
- Drenar os tanques da aeronave, quando as condições o permitirem, efetuando os registos da sua quantidade, por tanque.

Preparação da remoção da aeronave

A aeronave não deverá ser removida sem a aprovação da autoridade aeronáutica competente (GPIAAF), sob solicitação do operador ou proprietário da aeronave.

Se o operador ou o proprietário da aeronave não forem capazes, ou revelarem comportamentos dilatatórios, a DA tem a autoridade para agir de imediato em substituição do(s) responsável(s). No entanto, considerando a necessidade de remoção no mais breve espaço de tempo, deverão ser efetuados:

- Registos fotográficos (incluindo vistas gerais de quatro direções; partes ou bocados danificados da aeronave; do flight deck, mostrando a posição de todos os indicadores e comandos; danos da zona de impacto; etc.);
- Marcações no solo (ou através de estacas), localizando e posicionando os componentes de maior envergadura;
- Desenhar diagrama do local do acidente (de preferência em mapa de quadrícula, considerando um ponto de referência ou linha incluindo destroços, marcas no solo, etc.

Equipamento de remoção

Torna-se evidente a urgência requerida na sistematização e eficácia de uma cadeia de informação, disponibilização de meios humanos e materiais, listagens de equipamentos, responsabilidades e

competências, e coordenação das partes envolvidas, uma vez que, normalmente, a remoção de aeronaves será executada com recurso aos meios materiais das listagens abaixo referenciadas.

O equipamento de remoção e desobstrução recai sobre 3 grupos:

Grupo I. Equipamento específico para cada aeronave, sobressalentes incluídos. O fornecimento deste equipamento é da responsabilidade do operador ou do proprietário da aeronave.

Grupo II. Equipamento e veículos especializados, dedicados à remoção de aeronaves em geral, mas não específicos a um tipo particular de aeronave. O fornecimento deste equipamento é da responsabilidade do operador ou do proprietário da aeronave.

Grupo III. Consiste em equipamento pesado de recuperação e acesso, nomeadamente, gruas, trolleys, etc.. O fornecimento deste equipamento é da responsabilidade do operador e/ou agente de assistência em escala.

15.14.2. Competências e Funções do Operador do Aeródromo e do Proprietário da Aeronave

A responsabilidade imediata pela remoção da aeronave, pertence ao proprietário/representante da aeronave, caso a aeronave acidentada pertença a entidade sediada no LPSO.

No entanto, há a considerar o interesse do operador do aeródromo em iniciar a remoção no mais curto espaço de tempo, de modo a reduzir a perturbação à normal atividade do aeródromo, facilitando os meios necessários para o efeito em coordenação com o proprietário da aeronave.

15.14.3. Procedimentos para Notificar o Proprietário da Aeronave

O proprietário da aeronave, é notificada através de contacto telefónico, formalizando-se a notificação por meio escrito, logo que possível.

15.14.4. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Remoção da Aeronave Imobilizada

Os contactos do Operador do LPSO e StOT, responsável pela remoção da aeronave imobilizada, constam da lista de contactos inseridos no **Anexo A1**, do presente Manual.

15.15. Manuseamento e Armazenamento de Matérias Perigosas

Para cumprimento do disposto no **artigo 23.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, relativamente a matérias perigosas tem-se a referir que, no LPSO existem reservatórios para combustível Jet e AVGAS, geridos pelas entidades sediadas e encontram-se devidamente licenciados por entidades competentes.

Os reservatórios de combustível possuem câmaras de retenção de hidrocarbonetos.

O manuseamento e armazenamento de combustível decorre de acordo com as precauções previstas na legislação aplicável, que as referidas entidades sediadas deverão respeitar.

15.16. Operações com Baixa Visibilidade

Para cumprimento do disposto no **artigo 24.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, especificam-se de seguida os sistemas existentes para operar no LPSO com baixa visibilidade.

Conforme referido no ponto **15.6 (Ajudas Visuais Luminosas)**, do presente Manual, durante a noite e em períodos de baixa visibilidade, os sistemas de iluminação e PAPI's permitem identificar todas as áreas necessárias ao movimento e produzem a intensidade luminosa que possibilita aos pilotos o desenvolvimento das suas atividades em segurança.

De salientar que no LPSO, existe um sistema de aproximação por instrumentos (ILS/DME) CAT I, por enquanto, apenas podem ser realizadas operações em condições VMC. A referir que a verificação e manutenção deste equipamento obedece a critérios específicos definidos no **Manual do Órgão do Fornecimento de Sinal ILS/DME**, documento autónomo, disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

15.17. Proteção das Instalações Ajudas Rádio, ILS/DME, Telecomunicações e Respetivas Servidões

Para cumprimento do disposto no **artigo 25.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, tem-se a informar, que para efeitos de proteção de fornecimento de Sinal ILS/DME, decorre o processo de realização de Servidão Radioelétrica em conjunto com a Servidão Aeronáutica.

De acordo com o referido no **ponto 10 SEGURANÇA CONTRA ATOS ILÍCITOS (SECURITY)** do presente manual, os procedimentos de proteção das instalações de apoio ao sistema ILS/DME e das instalações de apoio às comunicações encontram-se definidos no **Cap 3 do PPSNA**, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

15.18. Encerramento do Aeródromo

Para cumprimento do disposto do exposto no **artigo 26.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, relativamente ao impedimento da aterragem de aeronaves sempre que o LPSO esteja encerrado, é publicada a informação em Notam.

Caso necessário o pavimento da pista será dotado de sinalização diurna (pintura), conforme o previsto no Anexo 14 à Convenção de Chicago para situações de inoperacionalidade, cuja implantação será coordenada pelo serviço AFIS e realizada pelo serviço SOT.

16. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Para cumprimento do disposto **no artigo 27.º, do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro**, encontra-se presente, **no Anexo Z**, do presente Manual, uma cópia do seguro obrigatório de responsabilidade civil válido.

17. DERROGAÇÕES

O LPSO não foi objeto de qualquer derrogação no seu processo de certificação instruído conforme o disposto no **Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio**, alterado pelo **Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio**.

III. ANEXOS

Nota:

O preenchimento dos Checklist presentes nos Anexos G, H, J, K, L1, L2, M, N, O, P, Q, R, S, T, U1, U2, V1, V2, V3 e W, pode ser feito manualmente (papel) ou online.

ANEXO A1 _ LISTA DE CONTACTOS

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		LISTA DE CONTACTOS				Atualizado em:
Ordem	Nome	Nome	Telefone	Fax	E-mail	Atualizado em:
1	Aeródromo Municipal de Ponte de Sor (LPSO)	LPSO	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
2	Comissão de Avaliação de Segurança de Ponte de Sor	Município de Ponte de Sor	Município de Ponte de Sor, Campo da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
3	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Hugo Ribeiro	Município de Ponte de Sor, Campo da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
4	Associação de Aviação de Ponte de Sor (AAV)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
5	Instituto de OAV	Raul Lopes	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
6	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Luís Almeida	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000		ps@pspsor.pt	2019-07-10
7	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Raul Lopes	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
8	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
9	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Luís Almeida	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
10	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000		ps@pspsor.pt	2019-07-10
11	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
12	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
13	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
14	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
15	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Raul Lopes	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
16	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
17	Sociedade de Segurança de Ponte de Sor (SSPS)	Isabel Cristina	810 400 700 / 2142 200 000 / 2142 200 000	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
18	ASPS	Associação de Aviação de Ponte de Sor (AAV)	Associação de Aviação de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
19	ASPS	Associação de Aviação de Ponte de Sor (AAV)	Associação de Aviação de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
20	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
21	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
22	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
23	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10
24	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor (ASPS)	Associação de Segurança de Ponte de Sor, Rua da Aviação, 7800-000 Ponte de Sor	2142 200 000	ps@pspsor.pt	2019-07-10



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 89 de 139

ANEXO A2 _ CANAIS DE COMUNICAÇÃO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 90 de 139

ANEXO B1_MANUAL VFR_LPSO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 91 de 139

ANEXO B2_REGULAMENTO DO AERÓDROMO_LPSO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 92 de 139

ANEXO C_PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO_ LPSO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 93 de 139

ANEXO D_CERTIFICADO_LPSO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 94 de 139

ANEXO E_REGISTO DE PROPRIEDADE_LPSO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 95 de 139

ANEXO F_MANUAL DE NORMAS DE CIRCULAÇÃO E SEGURANÇA NO LADO AR

1. INTRODUÇÃO

O **Manual de Normas de Circulação e Segurança no Lado Ar** é submetido a uma análise de adequabilidade, pelo Gestor de Security e pelo Gestor de Safety, na sequência de uma revisão anual ou quando necessária.

Em complemento da informação disponibilizada neste Anexo dever-se-á atender ao especificado no **PSPSNA** referido nos **pontos 15.2 Acessos à Área de Movimentos e 15.11 Controlo de Veículos no Lado ar, CAP II**.

É crucial a importância que o aeródromo dá ao cumprimento das normas de segurança na área de movimento, com o objetivo da melhor proteção de passageiros, trabalhadores, aeronaves e equipamentos.

Todas as entidades têm de adotar as presentes normas e assegurar que sejam difundidas por todo o pessoal com acesso à área de movimento do aeródromo, contribuindo para uma melhoria contínua da segurança operacional.

A segurança operacional, como primeira preocupação de todos os que trabalham nas placas de estacionamento, requer uma vigilância constante, atenção aos procedimentos, e um permanente estado de alerta para os potenciais perigos da atividade.

O expresso neste manual poderá ser alterado com o intuito de melhorar e aumentar a segurança e a eficiência da operação.

1.1. Aplicabilidade das Regras e Normas

As presentes regras e normas são aplicadas, sem exceção, a todos os utilizadores, colaboradores, com o privilégio de aceder e/ou circular na área de movimento com veículos motorizados e/ou equipamento.

1.2. Emergências

Quando for declarada uma emergência, estas regras e normas podem ser suspensas, revistas ou alteradas de forma apropriada, para proteção da saúde e segurança dos funcionários e para melhorar e eficiência da operação.

1.3. Circulação de peões

Só é permitido o acesso à área de movimento do aeródromo a pessoas devidamente autorizadas e possuidoras do respetivo cartão de acesso válido, de acordo com os termos definidos no ponto **15.2. Acessos à Área de Movimentos, CAP II**, do presente manual.

A circulação a pé (apenas na placa de estacionamento) deverá ser reduzida ao mínimo necessário e indispensável.

1.4. Os principais perigos latentes na operação são:

Os principais fatores a reconhecer, evitar e a combater por todas as pessoas que operam na placa de estacionamento são essencialmente, os seguintes três:

1.4.1. O hábito

Na área de movimento é necessário estar sempre atento para evitar potenciais acidentes. O **hábito** pode tornar as pessoas indiferentes e descuidadas. É necessário manter-se uma concentração permanente nas funções que se desempenham, aquando da permanência no lado ar do aeródromo.

1.4.2. A pressa

É necessário trabalhar com calma. A concentração e o controle podem perder-se com a **pressa**.

1.4.3. Outros

É também necessário estar atento a outras pessoas que podem não estar a atentas às regras de segurança, podendo por isso, originar situações perigosas para si e para os **outros**.

2. REGRAS BÁSICAS

2.1. Gerais

O acesso de veículos à área de movimento é feito exclusivamente através dos pontos de acesso criados para o efeito exceto em situações particulares, em que podem ser utilizados outros portões, normalmente por motivos de obras, sendo os mesmos controlados e abertos pelo SOT, sob solicitação da direção do aeródromo. Neste caso, o aeródromo dá conhecimento aos responsáveis pela segurança do período em que o mesmo permanece aberto.

É sempre requerido um cartão de acesso pessoal para acesso às áreas e uma autorização para o veículo, nos termos definidos no **PSPSNA**.

O uso de bicicletas ou motociclos de 2 rodas é proibido na área de movimento.

É proibido fumar ou fazer lume inclusive no interior dos veículos.

A conduta de todos os funcionários com privilégio de acesso à área de movimento deverá ser tal que, em situação alguma coloque a sua própria segurança em causa, assim como as dos funcionários perto de si, aeronaves, veículos e equipamento.

Nenhum funcionário pode conduzir de forma descuidada e deverá imperar sempre o bom senso. A prudência na condução requer uma atenção e cuidado redobrado.

Não se podem cortar cantos, curvas, alterar o sentido de tráfego, efetuar manobras perigosas, etc. Estes cuidados devem ser aplicados em quaisquer condições meteorológicas ou de visibilidade com o objetivo primário de não atentar contra a segurança e vida dos funcionários e evitar danos nas aeronaves, veículos e equipamento.

É proibido despejar, depositar, ou abandonar lixo ou quaisquer objetos nas áreas operacionais do aeródromo, exceto nos contentores e caixotes do lixo ali colocados para esse efeito.

Todos os funcionários com certificação de condução, deverão ser sempre portadores do cartão colocado junto do cartão de acesso.

O uso de viaturas na área de movimento deve ser reduzido ao mínimo possível a fim de evitar o congestionamento de viaturas, e assim diminuir a probabilidade de acidente.

Todas as viaturas que operem nas áreas operacionais do aeródromo devem circular pelas vias marcadas a branco no pavimento, obedecendo à sinalização horizontal e vertical existente e devem sempre circular pela direita.

Todos os veículos e equipamento motorizado devem circular numa fila única nas vias destinadas a circulação de viaturas.

Devem ser mantidos livres e desobstruídos todos os acessos aos portões de emergência.

É interdito o acesso de pessoas e veículos às pistas, caminhos de circulação de aeronaves e caminhos periféricos. Eventuais deslocações a essas áreas só poderão ser efetuadas por pessoal devidamente autorizado e credenciado.

Apenas os veículos e pessoal estritamente necessários para a assistência às aeronaves (ex: trator de *push-back*, extintor, mecânico, etc.), estão autorizados a seguir juntamente com a aeronave até à linha central do caminho de circulação de aeronaves.

Nenhum veículo deverá ser deixado com o motor ligado sem que o seu condutor esteja no seu interior, exceto se as condições operacionais ou meteorológicas assim o exigirem.

Os conjuntos de atrelados (comboios) não devem em caso algum exceder 5 unidades rebocadas. Dentro dos terminais os conjuntos de atrelados não podem exceder 3 unidades.

É proibido estacionar nas vias de circulação de viaturas. Apenas poderão estacionar nas zonas destinadas para esse efeito.

Veículos com placas de estacionamentos elevatórias, devem circular sempre na posição retraída, elevando-se apenas quando estiverem alinhados com a aeronave ou no caso de veículos de manutenção, aquando no local da intervenção.

Durante o período noturno e em situações de visibilidade reduzida, todos os veículos devem circular com os faróis ligados na posição de médios.

Todas as viaturas com deficiências de equipamento devem ser imediatamente retiradas de circulação, só podendo voltar após devidamente reparadas e verificadas pelo serviço de operações.

Alertar o serviço de operações sempre que ocorrer um derrame de combustível, de óleo ou de qualquer outro tipo de substância.

Nenhum veículo deve entrar ou cruzar um *stand* (posição de estacionamento de aeronave). Excetuando:

- Viaturas do serviço de socorros e forças policiais em emergência assinalando marcha de emergência com rotativos azuis;
- Viaturas necessárias à assistência de uma aeronave que já esteja parquada no referido *stand*;

- Qualquer viatura por indicação das operações de aeródromo, com o intuito de garantir a segurança ou quando da tentativa do aumento da eficiência da operação nesta área.

Aos casos omissos das presentes normas relativos à circulação de viaturas, será sempre aplicado o estabelecido no Código da Estrada.

2.2. Circulação nos terminais

A circulação dentro dos terminais está proibida a todas as viaturas que não estejam envolvidas na referida operação de *Handling*.

É proibida a entrada e circulação dentro dos terminais com mais de 3 *dollies* rebocadas.

A velocidade máxima de circulação dentro do terminal será de 10Km/h.

2.3. Padrões de condução

A utilização de indicadores luminosos de mudança de direção (pisca) é obrigatória para evitar acidentes. O condutor é obrigado a indicar qual a sua intenção no caso de querer mudar de sentido de circulação ou na proximidade de um cruzamento.

No caso da viatura ou equipamento não estar equipado com indicadores luminosos de mudança de direção (pisca), é obrigatório que o condutor indique qual a sua intenção usando os sinais manuais descritos no código da estrada.

Os condutores são responsáveis pelo seu veículo, equipamento e atrelados bem como a carga que transportam em todas as ocasiões durante as manobras de circulação, paragem e estacionamento.

3. LIMITES DE VELOCIDADE

Ninguém pode conduzir o seu veículo ultrapassando a velocidade estipulada para a área de movimento do aeródromo.

3.1. Exceções

As exceções a esta regra são:

- Veículos das operações quando fora dos caminhos de circulação para viaturas ou quando por necessidade operacional, assinalando a sua marcha com os rotativos ligados;
- Viaturas das forças policiais e serviços de socorros em emergência, assinalando esta marcha.

3.2. Limites de velocidade

Os limites de velocidade são:

- 30 km/h para viaturas sem atrelados, nos caminhos de circulação de viaturas nas placas de estacionamento;
- 50 km/h para viaturas sem atrelados, nos caminhos periféricos;
- 25 km/h para viaturas com atrelados, nos caminhos de circulação de viaturas nas placas de estacionamentos e nos caminhos periféricos;
- 20 km/h a todas as viaturas dentro do stand quando estiverem a proceder à operação da aeronave e dentro dos terminais de bagagem e carga;

- 10 km/h a todas as viaturas a circularem dentro dos terminais.

No aeródromo, tem de imperar o bom senso em relação à questão da velocidade, sem nunca ultrapassar o limite imposto. O principal objetivo é não colocar a segurança da aeronave, funcionários, viaturas e equipamento em causa.

Deve ser mantida uma distância suficiente entre os veículos a circular nos caminhos de circulação para viaturas para que, em caso de travagem ou paragem do veículo da frente, seja possível evitar o risco de colisão.

A fiscalização e o controlo dos limites de velocidade e de todas as normas de segurança são da responsabilidade do serviço de operações do aeródromo.

4. SEGURANÇA NA OPERAÇÃO NA PROXIMIDADE DE AERONAVES

É obrigatório, a todos os funcionários, que trabalhem perto das aeronaves, o uso de equipamento de proteção auditivo e calçado próprio.

É obrigatório a todos os funcionários com privilégios de acesso à área de movimento o uso de coletes refletivos ou outro tipo de roupa com as mesmas propriedades refletoras (no **PSPSNA** encontram-se definidas as cores atribuídas a cada setor operativo).

Todos os veículos têm de dar prioridade às aeronaves, sejam elas movidas pelos próprios meios ou a reboque.

A zona de segurança da aeronave é delineada por uma linha imaginária a toda a volta da aeronave e a uma distância mínima de 2 metros das pontas das asas, nariz e cauda da aeronave. Nenhum veículo está autorizado a circular ou parquear dentro desta zona, exceto aqueles que necessitam de estabelecer contacto direto com a aeronave para efeitos de assistência ou manutenção. Todos os restantes veículos devem estacionar ou circular fora desta zona.

É proibida a entrada na ASA (Aircraft Safety Area) de veículos ou equipamento, até que a aeronave esteja devidamente parqueada e com os motores desligados. Apenas será autorizada a entrada na referida

área aos funcionários responsáveis pela colocação dos calços e ao oficial de placa após a imobilização da aeronave.

Após serem colocados os calços e por indicação do responsável pela assistência à aeronave é que o restante material, equipamento e funcionários se podem aproximar.

É estritamente proibido parar ou estacionar uma viatura ou equipamento não implicado na operação com o motor ligado.

Todos os funcionários devem estar alerta para o risco de passar com as viaturas ou equipamento sobre os cabos electrostáticos ligados à aeronave e ao solo durante a operação de reabastecimento.

Nenhum veículo ou equipamento deve circular ou parar sob a fuselagem e/ou sob a asa de uma aeronave, exceto se for necessário à operação de assistência à aeronave em questão.

Evite fazer a manobra de marcha atrás. Se for necessário executa-la, deve ter o auxílio de outro funcionário para proceder a esta manobra. Este procedimento é dispensado se a viatura ou equipamento permitir uma visibilidade num raio de 360º.

Nunca parar ou estacionar nas áreas zebradas a vermelho.

Durante a manobra de *push-back*, a área atrás da aeronave, deve estar completamente livre para se proceder a esta manobra em segurança.

Nunca conduzir atrás ou por baixo de uma aeronave com os motores ligados e/ou o *beacon* ligado.

Nunca se aproximar a pé, com veículos ou equipamento, de uma aeronave até que esta esteja devidamente parqueada, motores desligados e o *beacon* apagado.

Todos os funcionários que prestem assistência a uma determinada aeronave, deverão avisar o oficial de placa sempre que pretendam aproximar-se quando esta estiver com os *beacons* ligados para iniciar a manobra de *push-back*.

Ninguém, exceto os funcionários destacados pela abastecedora, está autorizado a permanecer a uma distância inferior a:

- 2,5 metros dos pontos de ventilação da aeronave quando esta estiver a ser abastecida;
- 7,5 metros dos pontos de abastecimento (PITs, locais de acoplamento na aeronave, etc).

5. FOREIGN OBJECT DAMAGE

Qualquer coisa que não pertença a uma aeronave ou aeronaves próximas, que como resultado pode causar danos materiais e físicos.

Ninguém pode deixar na placa de estacionamento objetos, lixo ou outro tipo de resíduos.

Estes devem ser sempre depositados nos contentores especiais designados para o efeito e recolha dos FOD em todas as placas de estacionamentos.

O controlo e a eliminação dos FOD é da responsabilidade de todos os funcionários, quer do aeródromo quer de todas as companhias a operar nas placas de estacionamentos e áreas adjacentes. A negligência será ser punida disciplinarmente.

5.1. *Risco de sucção*

A capacidade de sucção de um motor a jato é suficientemente forte para sugar um ser humano. Mesmo a alguma distância, a força de sucção dos motores pode sugar objetos abandonados tais como trapos, plásticos, parafusos, peças metálicas etc. Todos estes objetos podem causar graves danos aos motores (F.O.D - *Foreign Object Damage*), com custos elevados para a sua reparação.

5.2. *Risco de sopro (jet blast)*

As altas temperaturas podem provocar queimaduras nas pessoas que estiverem perto dos motores e o sopro pode projetar pelo ar pessoas e equipamentos.

6. CIRCULAÇÃO

6.1. Caminhos de circulação de viaturas

Todos os veículos e equipamentos motorizados devem circular sempre nos caminhos de circulação para viaturas, incluindo as viaturas dos socorros e forças de segurança, exceto:

- Quando prestarem assistência a uma determinada aeronave, quando esta estiver parqueada;
- Quando forem dadas instruções pelo oficial de operações de aeródromo com o intuito de melhorar e aumentar a segurança e a eficiência da operação;
- Em situações de emergência com necessidade de evacuação rápida da área;
- Em situações de emergência declarada, em que as viaturas dos socorros e forças de segurança assinalem a marcha de emergência com rotativos ligados.

Nas zonas onde a circulação de viaturas é feita na cauda das aeronaves, os condutores devem estar atentos às entradas e saídas de aeronaves, devendo parar e aguardar a uma distância de segurança sempre que estas estejam com a luz de anti colisão ligada, a pôr os motores em marcha, com eles ligados ou a iniciar a manobra de *push-back* ou de saída.

É da responsabilidade do oficial de placa a autorização de circulação de viaturas na cauda da aeronave após as luzes de anti colisão ligadas antes da efetiva manobra de *push-back*.

Nenhum veículo ou equipamento deve ser parado ou estacionado no caminho de circulação para viaturas. Só o fará quando das manobras de *push-back*, de estacionamento ou sempre que a sinalização o indicar.

Durante a rolagem das aeronaves e/ou durante a manobra de estacionamento, é estritamente proibido a qualquer veículo ou pessoa colocar-se entre o *marshaller* e a aeronave.

6.2. Área de manobra

A área de manobra é reservada às aeronaves, na operação de aterragem, descolagem e rolagem (taxi).

Pedestres e viaturas são proibidas nesta área, exceto as descritas de seguida sob autorização da torre:

- Viaturas das operações;
- Viaturas dos serviços de manutenção;
- Viaturas dos serviços de socorros, em emergência;
- Viaturas e equipamento específicos durante a manobra de *push-back*;
- Todas as restantes viaturas mediante acompanhamento.

6.3. Procedimentos de circulação no cruzamento de taxiways/taxilanes

Para o cruzamento de *taxiways* e *taxilanes*, nos locais onde estes são cruzados por caminhos de circulação de viaturas, devem ser seguidos os seguintes procedimentos:

- Antes de cruzar um *taxiway* ou um *taxilane*, (utilizando um caminho de circulação para viaturas) o condutor deverá parar o seu veículo e garantir que a área de cruzamento se encontra livre de qualquer movimentação de aeronaves (a motores ou a reboque);
- Deve também determinar se poderá cruzar esta área sem paragens;
- Se uma aeronave estiver a iniciar a rolagem ou se tiver passado o ponto de cruzamento, a menos de 200 metros, o *taxiway/taxilane* encontra-se “fechado” para a circulação de viaturas até que a aeronave liberte a área;

Cumprindo estes procedimentos o condutor evita o risco de colisão e de sopro por parte da aeronave.

É proibido o cruzamento de *taxiways* e de *taxilanes* por pedestres.

7. INCURSÕES DE PISTA

Uma incursão de pista é uma ocorrência num aeródromo, envolvendo a presença incorreta de uma aeronave, veículo ou pessoa na pista ou na área de proteção da mesma.

7.1. Categorias

As incursões são classificadas nas quatro seguintes categorias:

- *Operational error*- falha do serviço AFIS, que resulta numa perda de separação;
- *Pilot deviation*- ação tomada pelo piloto, que crie ameaça de colisão ou a perda de separação;
- *Vehicle/Pedestrian deviation*- qualquer entrada ou movimento, na área de segurança da pista, por qualquer veículo ou pedestre que não tenha sido autorizada pelo serviço AFIS;
- *Miscellaneous*- qualquer outra situação em que a responsabilidade não possa ser atribuída a nenhuma das três categorias descritas em cima. (ex.: avaria de equipamento).

7.2. Causas

Causas contributivas, por ordem crescente, na verificação de *RWY Incursions*;

- Fraseologia radiocomunicações;
- *Layout* do aeródromo;
- Procedimentos ATC;

- Sinalização do aeródromo;
- Proficiência linguística;
- Procedimentos de circulação de viaturas;
- Sinalização diurna (pintura) no pavimento,
- Sinalização luminosa (iluminação) do aeródromo;
- Condições meteorológicas adversas;
- Documentação/procedimentos do aeródromo;
- Obras, construções e reparações.

Fica claro que o motivo comum que sobressai das causas elencadas é o **FACTOR HUMANO**. Seja comportamental, deficiência no estabelecimento de procedimentos ou o seu não cumprimento, deficiente tratamento de não conformidades detetadas ou adulteração dos normativos internacionais que regulamentam a Aviação Civil.

8. VEÍCULOS

8.1. Operação

É da responsabilidade do condutor garantir que a viatura ou o equipamento está em perfeitas condições para operar em segurança na área de movimento.

Se o veículo não reunir as condições de segurança, quer ao nível do estado de conservação, quer ao nível do equipamento exigido pelo aeródromo, o mesmo deve ser retirado da operação.

Os funcionários que não obedecerem a estas normas, estão sujeitos a penalizações.

8.2. Estacionamento de veículos

O estacionamento de veículos e outros equipamentos nas áreas restritas, só é permitido nos locais destinados e assinalados para esse efeito.

As bolsas de material existentes junto de cada posição de estacionamento de aeronaves destinam-se apenas ao equipamento de assistência à aeronave que utilizar o *stand*.

Nas placas de estacionamentos, todos os veículos e equipamentos só podem ser estacionados nas áreas designadas e aprovadas para o efeito.

Os veículos não podem ser estacionados em locais em que possam obstruir a operação de assistência à aeronave.

É interdita a circulação e paragem de viaturas dentro das posições de estacionamento de aeronaves, exceto quando as mesmas se destinem à assistência à aeronave ali estacionada.

Deixar o veículo parado com o motor em funcionamento é proibido seja em que área for.

É proibida a circulação ou estacionamento de qualquer veículo perto ou debaixo das asas das aeronaves, exceto quando absolutamente necessário ao abastecimento de combustível, ou manutenção das mesmas, tendo em atenção o risco e as restrições existentes.

Em zonas de pavimento zebrado a vermelho, é proibido circular, parar ou estacionar viaturas.

O estacionamento de veículos junto das aeronaves deve ser feito de forma a não impedir ou dificultar possíveis ações em caso de emergência, bem como a normal operação de outros serviços, nomeadamente reabastecimento, manutenção, *catering*, carga ou descarga e embarque ou desembarque de passageiros.

8.3. Iluminação

Entre as horas do pôr-do-sol e o amanhecer todos os veículos e equipamento devem circular com as luzes de “médios” ligados.

Não circular com as luzes de “máximos” ligados.

Após o pôr-do-sol, as viaturas que aguardam, perto do *stand*, o estacionamento da aeronave, devem reduzir a intensidade dos faróis quer das viaturas quer do equipamento (dos médios para os mínimos) com o intuito de não prejudicar a visão do piloto durante os procedimentos de estacionamento.

Todos os veículos e equipamento enquanto esperam nas bolsas de material de um determinado *stand*, devem reduzir a intensidade das luzes para evitar confundir o piloto na operação de estacionamento.

Todos os veículos a operar na área de movimento têm de estar equipados com rotativos de cor amarela ou azul, dependendo das viaturas. Estes devem estar sempre ligados nesta área e os azuis se for em caso de emergência declarada.

As luzes de emergência (os chamados quatro piscas), não devem ser ligadas exceto se nos casos de emergência.

8.4. Transporte de passageiros, carga e bagagem

Os passageiros só podem ser transportados em veículos próprios e licenciados para o efeito.

A carga e a bagagem devem ser acomodadas para que não haja o perigo de cair. Antes de circular, o condutor deve verificar as condições de transporte.

Em caso da bagagem ser transportada em contentores estes devem estar devidamente fechados e travados.

8.5. Reboques

Apenas as viaturas próprias para rebocar podem ser utilizadas nesta operação.

Viaturas com atrelados, não devem ultrapassar o número máximo de 5 atrelados no lado ar e não deve exceder o máximo de 3 dentro dos terminais, quer de bagagem como de carga.

Qualquer equipamento rebocável que estiver desconectado do veículo de reboque deve estar sempre travado.

Nenhum veículo deve ser rebocado por outro a não ser se forem utilizadas cintas especiais para o efeito e se a viatura rebocada estiver

avariada e imobilizada numa área onde poderá causar transtorno à operação.

O reboque da aeronave ou a manobra de *push-back* só poderá ser feito por veículos preparados e certificados para o efeito.

O condutor deste tipo de veículos terá de estar habilitado para este tipo de operação.

8.6. Regra de prioridade

É aplicada a regra da prioridade usada nas estradas públicas, imposta pelo código da estrada do Estado Português, a todas as viaturas com a exceção das viaturas das operações e das viaturas do serviço de socorros e forças policiais quando assinalando marcha de emergência.

A regra de prioridade descrita no ponto anterior é sobreposta pelas seguintes situações e por esta ordem de importância:

- 1º Aeronaves em movimento, por meios próprios ou a reboque;
- 2º Viaturas das operações;
- 3º Viaturas do serviço de socorros e forças policiais em emergência;
- 4º Viaturas e equipamento vindos de um *taxiway* quando de uma manobra de *push-back*;
- 5º Autocarros e viaturas das companhias de *handling* a executar o transporte de passageiros quando da saída de um *stand*;

6º Por último é aplicada a regra de prioridade descrita no ponto anterior

Todas as viaturas devem obedecer à sinalização vertical e luminosa, com a exceção das viaturas das operações e das viaturas do serviço de socorros e forças policiais em emergência, assinalando marcha de emergência. O não cumprimento das normas de prioridade apenas é tolerado quando as operações de aeródromo indicarem novos procedimentos, com o intuito de garantir a segurança ou quando da tentativa do aumento da eficiência da operação nessa área.

8.7. Avaria e imobilização de um veículo

No caso de um veículo ou equipamento avariar e ficar imobilizado numa área que possa causar transtorno à operação, deve o condutor:

- Informar as operações de aeródromo;
- Tentar mover o veículo para um local onde não cause transtorno à operação;
- Informar a manutenção da companhia para solucionar o problema e o reboque com a maior brevidade possível;
- Não abandonar o veículo.

9. ABASTECIMENTOS

9.1. Precauções na operação de abastecimento

Para reduzir o tempo da operação, alguns operadores permitem a operação de reabastecimento com passageiros a bordo, a embarcar ou a desembarcar. Nestes casos devem ser tomadas as seguintes precauções de segurança:

1. Os passageiros devem ser alertados que a operação de reabastecimento está a ser efetuada, estes não devem fumar, usar equipamento eletrónico ou causar qualquer tipo de ignição;
2. Os sinais de SAÍDA da aeronave devem estar ligados e a iluminação dentro do aparelho deve ser suficiente para que sejam identificadas com facilidade as saídas de emergência. Este procedimento deve ser mantido até que o reabastecimento da aeronave esteja concluído;
3. As escadas devem estar encostadas à aeronave e posicionadas nas portas principais usadas para embarque e desembarque de passageiros. As portas devem ser mantidas abertas e livres de qualquer obstáculo. No caso de aeronaves com escadas estruturais, devem estas estar abertas e prontas a desembarcar;

4. Um membro da tripulação de cabina deve estar em cada uma das saídas principais pronto para acionar todos os procedimentos de emergência na evacuação da aeronave;

5. Se durante a operação de reabastecimento for detetada a presença de vapores de combustível no interior da aeronave, o funcionário responsável pelo reabastecimento deve ser imediatamente informado e se necessário interromper o reabastecimento até que seja seguro continuar com a operação;

6. Todas as restantes operações de assistência à aeronave devem ser executadas de maneira a não obstruir as saídas de emergência ou em redor da viatura e/ou saída de passageiros;

7. Uma zona com 5 metros de diâmetro à volta da zona de ventilação dos tanques deverá ser mantida livre de todos os veículos com motores de combustão interna e todas as atividades com possibilidade de provocar faíscas;

8. Embora seja obrigatório que todos os embarques sejam supervisionados pelo acolhimento da companhia, é necessária uma especial atenção durante o processo de reabastecimento da aeronave;

9. Sempre que uma aeronave se encontre a reabastecer, devem ser respeitadas as normas de segurança vigentes nestas situações. Nenhum

veículo deverá parar ou estacionar à frente ou atrás do veículo abastecedor;

10. A viatura do reabastecimento tem obrigatoriamente de estar posicionada para que em caso de emergência possa sair da área o mais rapidamente possível. Esta viatura não poderá, em situação alguma, estar bloqueada por outras viaturas ou outros equipamentos de assistência à aeronave;

11. Em todas as alturas do reabastecimento, o funcionário responsável pela operação deve ter o sistema de corte de combustível “*dead man*” acionado de forma correta;

12. Não é obrigatória a presença dos serviços de socorros durante um reabastecimento com passageiros a bordo, no entanto o agente de handling deverá informar sempre a coordenação das placas de estacionamento que esta operação está a decorrer. O SOT deve ser informadas deste tipo de operação que por sua vez informará o serviço SLCI;

13. Caso os procedimentos internos da companhia exijam a presença do serviço SLCI, o mesmo deverá ser solicitado ao serviço SOT.

10. DERRAMES

Procedimentos em caso de derrames

Estes procedimentos são aplicados a derrames de combustível, óleo, dejetos, materiais perigosos ou qualquer outro tipo de substâncias que pela sua natureza possa colocar a segurança da operação e dos funcionários em causa;

Nenhum funcionário ou viatura/material deve passar sobre um derrame.

Deve ser alertado de imediato o SOT e o SAMC.

Qualquer derrame deve ser considerado uma ameaça à normal operação da aeronave.

Os motores dos veículos parados na área do derrame não devem ser ligados, até que a área esteja toda limpa e não haja risco de ignição. Contudo se o motor do veículo/equipamento estiver ligado deve este afastar-se da área.

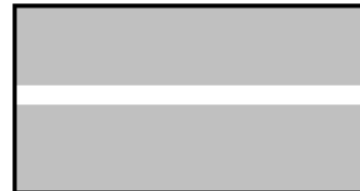
Se a ameaça for significativa, o motor deve ser desligado de imediato.

Não é permitido a nenhum veículo/equipamento circular a uma distância inferior a 15 metros do derrame.

11. MARCAS E SINAIS

São de seguida, ilustradas as marcações - sinalização horizontal - e seu respetivo significado. Também se relembra alguns sinais de trânsito – sinalização vertical – muito usuais e pertinentes em todos os aeródromos.

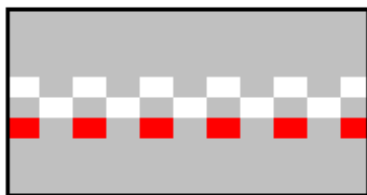
11.1. Sinalização horizontal



Linha branca contínua, indicadora dos limites do caminho de circulação de viaturas (a não pisar).



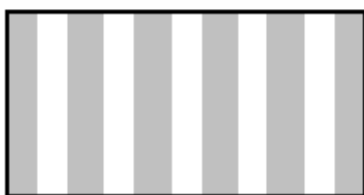
Linha branca descontínua, indicadora da separação das faixas de rodagem e zonas de acesso a estas (podem ser pisadas).



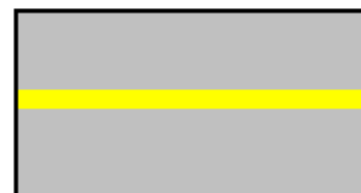
Dupla linha branca descontínua alternada com linha vermelha descontínua, indicadora de zona de acesso às posições de estacionamento de aeronaves e simultaneamente, limite da Área de Segurança da Aeronave (ASA).



Dupla linha contínua amarela, indicadora de limite lateral de caminho de circulação de aeronaves (*taxiway*).



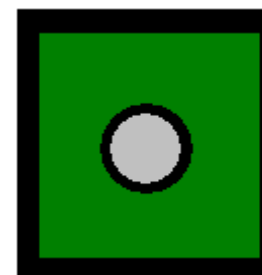
Área zebraada a branco, indicadora de passadeira para peões (paragem obrigatória quando da existência de peões na sua proximidade).



Linha contínua amarela, indicadora do eixo central de caminho de circulação de aeronaves (*taxiway*). Esta linha pode apresentar-se bordejada a preto, para maior realce.



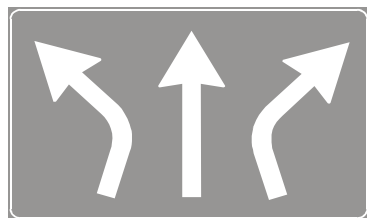
Zona zebraada a vermelho, indicadora de área não autorizada à circulação, paragem ou estacionamento de veículos e pessoas.



Quadrado de cor verde com o centro a preto, indicador de boca de abastecimento de combustível às aeronaves.



Inscrição da palavra *STOP* no pavimento, indicadora de paragem obrigatória, mesmo na ausência de tráfego.



Setas de sentido obrigatório marcado no pavimento, indicadoras do sentido obrigatório de circulação.



Linha amarela com informação lateral do tipo de aeronave, indicadora da posição de paragem da roda de nariz de cada tipo de aeronave.



Linha branca delineando área destinada ao estacionamento de viaturas.

11.2. Sinalização vertical



Proibido o uso de sinais sonoros.



Cedência obrigatória de prioridade às aeronaves.



Sinal de altura máxima permitida, indicador da altura máxima das viaturas permitida de 3,9 metros nos troços com este sinal.



Sinal indicador de proximidade de passadeira para peões (paragem obrigatória no caso de peões próximos desta).



Sinal indicador de proibição de fazer lume.



Sinal de proibição de deitar detritos para o chão.

12. SENTIDO DE CIRCULAÇÃO DE VIATURAS/VEÍCULOS

Nos aeródromos todas as placas de estacionamento têm sentidos de circulação pré-definidos para a circulação de viaturas e equipamento. Contudo, estes sentidos de circulação podem ser alterados devido a vários fatores, quer por necessidade operacional quer por segurança em condições meteorológicas adversas possam causar um aumento de risco à normal operação do aeródromo.

Nota: O aeródromo determina que, a circulação seja feita, sempre que possível, na cauda das aeronaves, com o intuito de minimizar o grande fluxo de tráfego de veículos/equipamento nesta área.

12.1. Inversão de sentido de marcha

A inversão do sentido de marcha deve ser, sempre, respeitada e executada nos locais autorizados e assinalados. É proibida a entrada nos *stand's* ou nos *taxiways* com o intuito de proceder à manobra.

13. MATÉRIAS PERIGOSAS

13.1. Manuseamento de matérias perigosas

Todas as matérias perigosas devem ser embaladas e transportadas obedecendo aos regulamentos existentes.

13.2. Derrames

Em caso de ocorrer um derrame, deve seguir os procedimentos da sua companhia e informar de imediato o SOT ou o SAMC, do aeródromo.

Sem se colocar em perigo deve tentar identificar a substância através da sua etiqueta identificativa.

Ao reportar o derrame ao SOT ou o SAMC do aeródromo devem dar-se as seguintes informações:

- Nome e companhia;
- Local do derrame;
- Nome da substância (caso a tenha identificado) ou número de identificação de perigo (ONÚ);
- Quantidade do derrame.

Mantenha-se afastado e num lugar ventilado.

Alguns exemplos de etiquetas identificativas de matérias perigosas nocivas ao ser humano.




ANEXO H_REGISTOS PLANEAMENTO/GESTÃO DE ESTACIONAMENTO EM PLACA

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR													Edição 2 julho 2019							
Registo de Planeamento/Gestão de Estacionamento em Placas (Slots)													Revisão 0_10 julho 2019							
Técnico: _____																				
Características Sítio				Planeamento/Registo				Características da Armadora				Dados Integração			Obs					
Referência	FCN	Tamanho	Parqueamento	Entrada		Saída		N. Placas	Matrícula	Modelo	Peso Máximo Descoberto (kg)	Peso Cálculo (Ton)	Pilotos	Empresa/Entidade		Número de Tráfego Regulamento LPSO/DL 294/2012	Valor	Valor a Cobrir		
				Diá	Hora	Diá	Hora													
		SPAN MÁX	Posição	Dimensão Máxima da aeronave (C x L) m																
PLACA SE 01	43/R,N/W/T	36m (25m) 20m	101	24*26 m																
			102	24*26 m																
			103	24*26 m																
			104	24*26 m																
PLACA S 02	10/P,C,N/T	18m/14m	201	9*14 m																
			202	9*14 m																
			203	9*14 m																
			204	9*14 m																
			205	9*14 m																
			206	9*14 m																
PLACA NE 03	43/R,N/W/T	14m	301-310	6,5*9 m															Uso Reservado	
Cálculos Auxiliares:																				
Notas:																				

ANEXO I FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO ACIDENTES/ INCIDENTES

o modelo apresentado neste anexo é meramente indicativo, a notificação deverá ser feita on-line utilizando o endereço abaixo mencionado:

www.gpaaa.gov.pt

 GOVERNO DE PORTUGAL
MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Reporte 24horas
Nacional: 707 284 637
Nacional/Internacional: (351) 915 192 963
(351) 212 739 255
Email: investigacao@gpaaa.gov.pt

GPAAA – GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

Notificação de Acidente / Incidente com Aeronaves
Aircraft Accident / Incident Report

1. Localização / Place

Local / Place * Coordenadas / Coordinates * N E Date / Date * Hora / Time * Local

2. Aeronave / Aircraft

Marca e Modelo / Mark and Model * Matrícula / Registration * Operador / Operator *

Comandante / Pilot in command Telefone / Phone E-mail

Pessoas a bordo / Persons on board: Tripulação / Crew + Passageiros / Passengers

Matérias perigosas a bordo / Dangerous goods on board Sim / Yes Não / No

3. Plano de Voo / Flight Plan

Origem / Origin Destino / Destination

4. Tipo de Operação / Type of Operation

Transporte Aéreo / Commercial Air Transport Operation

Aviação Geral / General Aviation Operation

Trabalho Aéreo / Aerial Work Operation

5. Consequências / Consequences

Lesões / Injuries	Tripulação / Crew	Passageiros / Passengers	Outros / Others
Fatais / Fatal	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Graves / Serious	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Ligeiros ou lesos / Minor or None	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Danos na aeronave / Aircraft damage Destruída / Destroyed Importantes / Substantial Ligeiros / Minor nenhuns / None

Danos em terceiros / Damage in others Sim / Yes Não / No

6. Breve descrição / Brief description*

7. Autor ou Entidade / Reporting Person or Entity

Nome / Name *

E-mail * Telefone / Phone *

ANEXO J_REGISTO DE OCORRÊNCIAS EM INFRAESTRUTURAS

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2_julho 2019
Registo de Ocorrências em Infraestruturas		Revisão 0_10 julho 2019
Ocorrência n.º: _____	Data: 20 ____/____/____	Hora: ____:____
Local: _____		
IDENTIFICADA POR		
Nome: _____		Cartão acesso n.º: _____
Entidade: _____		Rúbrica: _____
DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA		
<div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div>		
CROQUI DA OCORRÊNCIA		
<div style="border: 1px solid black; height: 100px;"></div>		
AÇÃO DA CHEFIA		
Necessidade de Realizar Inspeção extraordinária: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		
CONHECIMENTO		
<input type="checkbox"/> DA _____	<input type="checkbox"/> G.Safety _____	<input type="checkbox"/> G.Security _____
Data: _____		

ANEXO L1_PLANEAMENTO ANUAL DE MANUTENÇÕES_ MONITORIZAÇÃO MENSAL

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor												Edição 2 julho 2019	
Plano de Manutenções Ano ____										Revisão 0_10 julho 2019			
Técnico: _____										Data: 20___/___/___			
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Obs:
LADO AR													
Talude Poente													
Berma Poente													
Berma Norte													
Berma Sul													
Corte de árvores, arbustos e ervas	Ilha Separadora 01												
	Ilha Separadora 02												
	Ilha Separadora 03												
	Ilha Separadora 04												
	Ilha Separadora 05												
	Ilha Separadora 06												
	Ilha Separadora 07												
Zona A (apenas corte de árvores pequenas)													
Zona B (apenas corte de árvores pequenas)													
LADO TERRA													
Área assimilada													
Limpeza com varredora mecânica	Pista												
	Taxiway A												
	Taxiway B e C												
	Placa Estacionamento SE 01												
Placa Estacionamento E 02													
Placa Estacionamento NE 03													
Rede de Incêndio (Zona 1)													
Verificação do funcionamento da rede exterior													
Verificação do funcionamento das Bombas													
Rede de Incêndio (Zona 2)													
Verificação do funcionamento da rede exterior													
Equipamentos	Verificação do funcionamento da central hidropressora												
	Gerador (Edifício Técnico 1)												
	Verificação do funcionamento												
Landing Systems													
PAPIs - Medição e Afinação													
ILS - Ground Check Points													
Nota 1: Toda a vegetação cortada, será removida pelos funcionários, no próprio dia para local apropriado, fora do perímetro do aeródromo													
Nota 2: Em todas as intervenções, caso exista, deverá ser preenchido o relatório de intervenção e enviado ao superior hierárquico													
CONHECIMENTO:													
DA: _____				G. Safety: _____				G. Security: _____					
Data: _____													

ANEXO L2_CHECKLIST RELATÓRIO MENSAL GERADOR E REDES DE INCÊNDIO

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2_Julho 2019			
Checklist_Relatório Mensal Gerador e Redes de Incêndio		Revisão 0_10 julho 2019			
Técnico: _____		Data: 20 ___/___/___			
Técnico: _____		Hora: ___:___			
Técnico: _____					
N.º	Descrição	Estado			Nota n.º
		V	X	NA	
1.	Edifício Técnico 1				
1.1	Testar arranque				
1.2	Testar passagem rede gerador				
1.3	Gerador Testar passagem gerador rede				
1.4	Verificação nível gasóleo				
1.5	Verificação do estado das baterias				
1.6	Rede de Incêndio Verificação do funcionamento dos marcos de água (Zona 1)				
1.7	Verificação do funcionamento das bombas				
2.	Edifício Técnico 2				
2.1	Central Hidropressora Verificar o nível de óleo do motor				
2.2	Verificar o nível de anti-congelante no radiador				
2.3	Verificar o nível de água-destilada das baterias				
2.4	Verificar o nível do gasóleo				
2.5	Fazer o arranque c/ a bateria "A" em manual				
2.6	Fazer o arranque c/ a bateria "B" em manual				
2.7	Central Hidropressora (continuação) Visualizar r.p.m.				
2.8	Visualizar pressão				
2.9	Fazer o arranque ao mesmo com o motor elétrico em manual				
2.10	Verificação do estado de limpeza do radiador				
2.11	Rede de Incêndio Verificação do funcionamento dos marcos de água (Zona 2)				
2.12	Verificação do funcionamento das bombas				
Observações					
CONHECIMENTO <input type="checkbox"/> DA _____ <input type="checkbox"/> G.Safety _____ <input type="checkbox"/> G.Security _____ Data: _____					



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2

julho 2019

Revisão 0

10 julho 2019

Pág. 123 de 139

ANEXO M_ REGISTO DE CONTROLO DE AVES

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2 julho 2019						
AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Revisão 0_10 julho 2019						
Controlo de Aves								
Data	Hora	Género	Espécie	Quantidade	Localização	Altitude [m]	Funcionário	Observações

CONHECIMENTO

DA _____ G.Safety _____ G.Security _____

Data: _____



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2

julho 2019

Revisão 0

10 julho 2019

Pág. 125 de 139

ANEXO O_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO AO LADO AR E ILUMINAÇÃO

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2, julho 2019	
Checklist_Relatório Semanal		Revisão 0, 10 julho 2019	
Título:		Data: 20 / /	Nota:
N.º	Inspeção semanal	Descrição	ESTADO
			U X NA
			Média n.º
1	Controlo de acessos	Recorrer à observação em campo para:	
1.1	Verificações	Verificar se existem barreiras de controlo de acesso e meios de verificação de entrada	
1.2	Permissões e autorizações	Verificar que existe sempre Fachadas e que se o permitido de acesso a pessoal autorizado	
1.3	Sinalização	Calibrar os pontos de sinalização relativos ao aeródromo e de acesso	
2	Superfície de distribuição	Recorrer à observação em campo para:	
2.1	Entorno	Verificar se há áreas que necessitem de limpeza e se assim for proceder a um levantamento topográfico	
2.2	Novos obstáculos	Estar particularmente atento a obras nas imediações do aeródromo	
2.3	Perfurações das superfícies	Especialmente atentos nas superfícies de transição e superfícies de aproximação e desagachagem (superior horizontal e lateral)	
2.4	Mantimento de obstáculos	Com-pintura e iluminação de acordo com o definido no Anexo 14	
3	Áreas de restrição de obstáculos	Recorrer à observação em campo para:	
3.1	Faixas	Faixas de zona e controle de altura de obstáculos que caso existam impedam a travessia. Controlar a altura da vegetação e o funcionamento da drenagem	
3.2	RESA	Apesar de não ser o aeródromo de categoria 1 e 2 a categoria 1 e 2 com aproximações por instrumentos. Verificar disposições relativas a requisitos de regulamentação, e que possibilite o acesso a condições de sobrevivência que é indicado. Garantir que está sempre de actualização	
3.3	Runways e taxiways	Caso exista verificar os requisitos referentes a visibilidade e altura de obstáculos	
3.4	Pavimento de área de movimento	Indicadores de pavimentos deteriorados, poças, taxiways e pistas deterioradas e verificar que se encontram	
3.5	Limpeza	Indicadores de pavimentos deteriorados, poças, taxiways e pistas deterioradas. Água, gelo, neve ou outras que possam interferir a uma redução do coeficiente de atrito	
3.6	FOD	Indicadores de pavimentos deteriorados, poças, taxiways e pistas deterioradas. Fragmentos ou objetos que possam constituir potenciais perigos	
3.7	Bordos	Assurar que os bordos permitem a livre expansão de água de drenagem e que não existam obstáculos. Caso que distribua materiais de que possam constituir um perigo para a operação. Controlar o crescimento de vegetação nos tocos	
3.8	Fissuras	Reparar e monitorizar o aparecimento de fissuras (extensão, profundidade e extensão da fissura)	
3.9	Marcas	Marcas de bordura, fronteiras que não batido com um diâmetro superior a 10mm, com marcas de profundidade e indicações laterais de 400 ou mais e considerado um perigo em potencial e devem ser alvo de regularização	
3.10	Designação, desvios, erros, e rotas	Verificar se as designações superiores a 20mm de altura, bem como indicações, rotas e rotas que afetem a regulamentação longitudinal/transversal do pavimento	
4	Sinalização diurna: painéis e indicadores de vento	Recorrer à observação em campo para:	
4.1	Sinalização diurna	Se está em bom estado de conservação e se é suficientemente visível, se há contraste suficiente	
4.2	Painéis	Se está em bom estado de conservação e se são suficientemente visíveis, se são frangíveis	
4.3	Indicadores de vento	Se está em bom estado de conservação e se são suficientemente visíveis, se estão bem posicionados	
4.4	Sinalização luminosa	Recorrer à observação em campo para:	
4.5	Sinalização luminosa	Verificar que todos os painéis existentes estão em funcionamento (tanto de aproximação, pista (principal, lateral, secundária), pista de aterragem, indicadores de vento (vento, vento), se há diferentes graus de intensidade e se os verificaram os requisitos de regulamentação. No caso de não serem existentes no pavimento	
4.6	Abaloiço à navegação	Verificar que se encontram em funcionamento, calibrados e em bom estado de conservação	
4.7	Abaloiço à navegação	Verificar que se encontram em funcionamento, calibrados e em bom estado de conservação	
4.8	Abaloiço à navegação	Verificar que se encontram em funcionamento, calibrados e em bom estado de conservação	
4.9	Abaloiço à navegação	Verificar que se encontram em funcionamento, calibrados e em bom estado de conservação	
4.10	Abaloiço à navegação	Verificar que se encontram em funcionamento, calibrados e em bom estado de conservação	
5	Sistema auxiliar de energia	Verificar o tempo de resposta do gerador no caso de falha de energia e de reserva de combustível	
6	Aviões e outros aeronaves	Recorrer à observação em campo para:	
6.1	Aviões	Detectar a presença de lavagem de aviões ou de zonas molhadas, especialmente em determinadas épocas do ano (períodos de verificação ou presença de água em tocos) bem como para sinalização de alguma estrutura que possa ser favorável à contaminação de motores ou ser fonte de detritos (existência de outros materiais nos locais de armazenamento, verificar o cumprimento das regras de segurança e a existência de problemas com aviões e/ou outras aeronaves)	
6.2	Objetos estranhos	Verificar a existência de objetos perigosos a bordo de aeronaves, e a existência de locais onde possam existir objetos estranhos (como por exemplo, objetos estranhos ou de detritos de lavagem de lavagem)	
7	Serviço de salvamento e luta contra incêndios	Recorrer à observação em campo para:	
7.1	Operacionalidade dos meios de prevenção	Verificar a disponibilização e operacionalidade dos meios de prevenção	
7.2	Operacionalidade dos meios de intervenção	Verificar a disponibilização e operacionalidade dos meios de intervenção	
7.3	Serviço de abastecimento de combustível	Recorrer à observação em campo para:	
7.4	Condições Operacionais	Verificação das condições operacionais dos equipamentos de combustível	
7.5	Ligação à Terra	Verificação da disponibilidade e do estado de conservação dos equipamentos de ligação à terra	
7.6	Disponibilidade de Pessoal	Verificação da disponibilidade de pessoal devidamente treinado para executar o serviço	
7.7	Estreiros	Verificação da existência de estreiros no local onde decorrem as operações	
Observações			
Abaloiço à navegação - Sistema IL/DME - A verificação do funcionamento do sistema IL/DME e manutenção de acordo com o previsto no respetivo Manual de Procedimentos (Manual dos Operadores) para o qual se remete a sua consulta			
CONHECIMENTO			
<input type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> Safety <input type="checkbox"/> Security			
Data: _____			

ANEXO Q_ CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO TAXIWAYS

AERÓDROMO MUNICIPAL PONTE DE SOR		AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2_Julho 2019	
		Checklist_Relatório Semanal Inspeção a Taxiways		Revisão 0_10 Julho 2019	
Técnico: _____		Data: 20 / /		Hora: : :	
N.º	TAXIWAY	A	B	C	
1.	ESTADO DE CONSERVAÇÃO				
1.1	Buracos				
1.2	Fissuras e Fendas				
1.3	Lascas				
1.4	Levantamentos				
1.5	Depressões				
1.6	Aluimentos				
2.	LIMPEZA				
2.1	Linhas de eixo				
2.2	Linhas de berma				
2.3	Barras de paragem				
2.4	Posição de espera				
3.	ÁREAS ADJACENTES				
3.1	Faixa				
3.2	Vida animal				
3.3	Obstáculos				
4.	EQUIPAMENTOS				
4.1	Manga de vento				
4.2	Outros				
5.	SINALIZAÇÃO DIURNA - PINTURAS				
5.1	Linhas de eixo				
5.2	Linhas de berma				
5.3	Faixas transversais bermas				
5.4	Barras de paragem				
5.5	Posição de espera				
5.6	Indicador de direção				
5.7	Indicador de localização				
6.	SINALIZAÇÃO LUMINOSA - LUZES				
6.1	Berma				
6.2	De paragem				
6.3	Posição de espera				
6.4	Pavimento ao redor				
7.	SINALIZAÇÃO VERTICAL - SINAIS				
7.1	Danificada/inop.				
7.2	Suja				
7.3	Errada ou desadequada				
7.4	Estado de conservação				
8.	CONTAMINANTES				
8.1	Debris				
8.2	Acumulação água				
8.3	Acumulação borraça				
8.4	Derrames				
8.5	Outros				
Observações					
CONHECIMENTO					
<input type="checkbox"/> DA		<input type="checkbox"/> G.Safety		<input type="checkbox"/> G.Security	
Data: _____					

ANEXO S_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO CAMINHO PERIFÉRICO E VEDAÇÕES

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR			Edição 2 julho 2019
		Checklist_Relatório Semanal Inspeção ao Caminho Periférico e Vedações			Revisão 0_10 julho 2019
Técnico: _____		Data: 20 ___ / ___ / ___			Hora: ___ : ___
N.º	PERIFÉRICO	INTERIOR	EXTERIOR	ACESSOS EMERG.	OBSERVAÇÕES
1. IRREGULARIDADES NO PAVIMENTO					
1.1	Buracos				
1.2	Fissuras e Fendas				
1.3	Lascas				
1.4	Levantamentos				
1.5	Depressões				
1.6	Aluimentos				
2. REDE PERIFÉRICA					
2.1	Estado de conservação				
2.2	Vegetação a menos de 3m				
3. PORTÃO DE EMERGÊNCIA					
3.1	Estado de conservação				
3.2	Selo				
3.3	Placa de identificação				
3.4	Acesso				
Observações					
CONHECIMENTO					
<input type="checkbox"/>	DA	<input type="checkbox"/>	G.Safety	<input type="checkbox"/>	G.Security
Data: _____					

ANEXO T_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO A SUPERFÍCIES LIMITATIVAS DE OBSTÁCULOS

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2 julho 2019			
Checklist_Relatório Semanal Inspeção a Superfícies Limitativas de Obstáculos		Revisão 0_10 julho 2019			
Técnico: _____		Data: 20__/__/____			
		Hora: __:__			
SLO	OBSTÁCULOS	NOVO		LOCALIZAÇÃO	SINALIZAÇÃO
		SIM	NÃO		
Faixa					
Superfície de transição					
Superfície de aproximação/descolagem					
Superfície horizontal interior					
Superfície cônica					
Aluimentos					
OBSERVAÇÕES					
CROQUIS DA LOCALIZAÇÃO DOS OBSTÁCULOS					
AÇÃO A DESENVOLVER					
CONHECIMENTO					
<input type="checkbox"/> DA _____		<input type="checkbox"/> G.Safety _____		<input type="checkbox"/> G.Security _____	
Data: _____					



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019
 Revisão 0 10 julho 2019
 Pág. 131 de 139

ANEXO U1_ CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO DIÁRIA

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2_julho 2019													
Checklist_Relatório Inspeção Diária		Revisão 0_10 julho 2019													
Técnico: _____		Mês: _____													
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	PISTA			TAXIWAY			PLACAS			SISTEMA ILUMINAÇÃO			NUMERO OCORRENCIAS	TÉCNICO	
	PAVIMENTO	BERMAS	FAIXAS	PAVIMENTO	BERMAS	FAIXAS	PAVIMENTO	BERMAS	FAIXAS	PAVIMENTO	BERMAS	FAIXAS			
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															
24															
25															
26															
27															
28															
29															
30															
31															

CONHECIMENTO

DA _____ G.Safety _____ G.Security _____

Data: _____

ANEXO V1_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2_julho 2019		
Checklist_Relatório Segurança Operacional Anual Informação Aeronáutica		Revisão 0_10 julho 2019		
Técnico: _____		Data: 20 / / Hora: :		
N.º	Inspeção anual - Informação aeronáutica	Estado		Nota n.º
		V	X	NA
1.1 AIP				
1.1.1	Designação e endereço			
1.1.2	Dados geográfico/administrativos			
1.1.3	Horário de funcionamento			
1.1.4	Handling			
1.1.5	Passageiros			
1.1.6	Salvamento e combate a incêndios			
1.1.7	Disponibilidade sazonal			
1.1.8	Placas, taxiways e pontos de check			
1.1.9	Sinalização diurna da área de movimento			
1.1.1	Obstáculos			
1.1.1	Informação meteorológica			
1.1.1	Características físicas da pista			
1.1.1	Distâncias declaradas			
1.1.1	Sinalização luminosa			
1.1.1	Outras luzes e sistema secundário			
1.1.1	Heliporto			
1.1.1	ATS espaço aéreo			
1.1.1	ATS comunicações			
1.1.1	Navegação rádio e ajudas à aterragem			
1.1.2	Trafego			
1.1.2	Procedimentos de mitigação de ruído			
1.1.2	Procedimentos de voo			
1.1.2	Rotas de partida			
1.1.2	Aterragem por instrumentos			
1.1.2	FMS RNAV aterragem			
1.1.2	Informação adicional			
1.1.2	Cartas relacionadas			
1.1.2	Carta do aeródromo- ICAO			
1.2	MVFR			
1.2.1	Localização			
1.2.2	Dados de referência do aeródromo			
1.2.3	Altitude de transição			
1.2.4	Trafego autorizado			
1.2.5	Horário de operação			
1.2.6	Administração do aeródromo			
1.2.7	Serviço de fronteiras			
1.2.8	Combustível e lubrificantes			
1.2.9	Reparação/manutenção			
1.2.1	Combate a incêndios categoria			
1.2.1	Restrições locais			
1.2.1	Procedimentos			
1.2.1	Informação adicional			
1.2.1	Carta de aproximação visual			
1.2.1	Carta de aeródromo			
1.2.1	Características físicas			
1.2.1	Iluminação			
1.2.1	Surface movement guidance and markings			
Observações				
CONHECIMENTO <input type="checkbox"/> DA _____ <input type="checkbox"/> G.Safety _____ <input type="checkbox"/> G.Security _____ Data: _____				

ANEXO V2_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL_MEIOS E EQUIPAMENTOS

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2 julho 2019		
Checklist_Relatório Segurança Operacional Anual Meios e Equipamentos		Revisão 0_10 julho 2019		
Técnico: _____		Data: 20 / ___ / ____ Hora: ___:___		
N.º	Inspecção Anual Meios e Equipamentos	Descrição	Estado	Nota n.º
			V X NA	
2.1	Pista			
2.1.1	Dimensões	Anotar alterações		
2.1.2	Distâncias declaradas	TORA; TODA; ASDA e LDA		
2.1.3	Superfície	Textura, regularidade; limpeza (elementos soltos; borraça; óleos);		
2.1.4	Capacidade de carga	PCN (procurar saber se houve operações com sobrecarga).		
2.1.5	Atrito	Precisa de manutenção?		
2.1.6	Bermas	Tipo de pavimento; largura; inclinação, resistência; obstruções		
2.1.7	Faixa	Largura; superfície (regularidade; depressões; perda de materiais; altura da vegetação); drenagem (dispositivos; linhas de águas, bacias); obstruções; frangibilidade dos objectos		
2.1.8	RESA	Material; capacidade; inclinação; obstruções		
2.1.9	Clearways/stopways	Material; capacidade; inclinação; obstruções		
2.1.10	Sinalização diurna e marcas	De acordo com Anexo 14?		
2.1.11	Sinalização luminosa	De acordo com Anexo 14? - testar sistema de energia alternativo		
2.1.12	Marcação/iluminação de obstáculos	Novas obstruções; desrespeito; iluminação		
2.2	Taxiway e placas			
2.2.1	Largura de taxiway	Adequados a classe (letra de código)?		
2.2.2	Dimensões da placa	Suficientes?		
2.2.3	Superfície	Textura, regularidade; limpeza (elementos soltos; borraça);		
2.2.4	Capacidade de carga	PCN (procurar saber se é adequado)		
2.2.5	Bermas de taxiways e de placas	Tipo de pavimento; largura; inclinação, resistência; obstruções		
2.2.6	Faixa de taxiway	Frangibilidade de dos objetos		
2.2.7	Sinalização diurna e marcas	De acordo com Anexo 14?		
2.2.8	Sinalização luminosa	De acordo com Anexo 14?		
2.2.9	Pontos de amarração	Verificar funcionamento, localização; cabos; pegas e marcações		
2.2.10	Tomadas estáticas	Existência e marcações		
2.3	Manga de vento			
2.3.1	Mangas	N.º de manga; estado de conservação, adequabilidade do local		
2.4	Conflitos com aves			
2.4.1	Registos	Registo de ocorrências (número e grau de gravidade)		
2.4.2	Ações	Ações de mitigação desenvolvidas		
2.5	Conflitos com outros animais			
2.5.1	Cães; coelhos; raposas; javalis e outros	Registo de ocorrências (número e grau de gravidade)		
2.6	Vedações			
2.6.1	Abrangência	Delimitam todo o aeroporto?		
2.6.2	Estado de conservação	Procurar buracos, postes caídos, rede envelhecida		
2.6.3	Vulnerabilidades	Proximidade de elementos que propiciem a intrusão (por exemplo candeeiros de rua)		
2.6.4	Visibilidade	Procurar saber se é visível quer de dia quer de noite, caso se pretenda fazer uma ronda		
2.7	Caminhos periféricos			
2.7.1	Estado de conservação	Averiguar se está em bom estado de conservação se permite a circulação H24 durante todo o ano e se permite o acesso a todas as zonas do aeroporto mesmo as mais remotas e se nele podem circular as viaturas de socorro e combate a incêndios		
Observações				
CONHECIMENTO				
<input type="checkbox"/> DA _____ <input type="checkbox"/> G.Safety _____ <input type="checkbox"/> G.Security _____				
Data: _____				

ANEXO W_RELATÓRIO PÓS MANUTENÇÃO PREVENTIVA/CORRETIVA

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2 julho 2019
Relatório_Pós Manutenção Preventiva /Corretiva		Revisão 0_10 julho 2019
Técnico: _____	Data: 20 ____ / ____ / ____	Hora: ____ : ____
Interligação com a Ocorrência n.º: _____		
IDENTIFICAÇÃO DA MANUTENÇÃO		
<input type="checkbox"/> Preventiva	<input type="checkbox"/> Corretiva	<input type="checkbox"/> Relatório em Anexo
REALIZADA POR		
<input type="checkbox"/> LPSO	<input type="checkbox"/> Entidade Externa	
Setor/Serviço: _____		Nome: _____
Nome Funcionário: _____		Cartão acesso n.º: _____
Rúbrica: _____		Data Intervenção: _____
DESCRIÇÃO DA MANUTENÇÃO		
AÇÃO DA CHEFIA		
Necessidade de Realizar Inspeção extraordinária: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		
CONHECIMENTO		
<input type="checkbox"/> DA _____	<input type="checkbox"/> G.Safety _____	<input type="checkbox"/> G.Security _____
Data: _____		

ANEXO X_ REGISTOS, RESPONSABILIDADES E PRAZOS DE CONSERVAÇÃO

AERÓDROMO MUNICIPAL DE PONTE DE SOR		Edição 2 julho 2019	
Registos_Responsabilidade e Prazos de Conservação		Revisão 0_10 julho 2019	
Descrição Designação	Responsabilidade conservação	Prazo conservação	Observações
Avaliação e redução de riscos	AITA	No mínimo, avaliações dos últimos 2 anos	
Aviso de voo localil	AITA	Até fecho ou cancelamento do aviso de voo	
Consulta aos utentes	AITA	No mínimo 2 anos (ou uma auditoria do ANAC)	
Diário de ocorrências	AITA / OA / Serviços Manutenção	No mínimo 2 anos (ou uma auditoria do ANAC)	
Formação	AITA / OA / Serviços Manutenção	Durante o tempo de permanência do trabalhador e os 5 anos seguintes após cessão de contrato	
Gravação de comunicações	Gestor de Security	No mínimo 30 dias ou durante o período de tratamento de análises/investigaçãoes de acidentes, incidentes ou ocorrências que envolvam o AITA	Acesso reservado ao DA; Gestor Security, GPIAAF e ANAC
NOTAM	AITA	No mínimo 2 anos (ou uma auditoria do ANAC)	
Notificação acidentes/incidentes (DL 318/99) ou de ocorrências (DL 218/05)	AITA	No mínimo 2 ANOS ou durante o período de tratamento de análises/investigaçãoes de acidentes, incidentes ou	
METAR/ Met Report transmitidos	AITA	No mínimo 30 dias	
Planos de voo	AITA	Até fecho ou cancelamento do aviso de voo	



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 138 de 139

ANEXO Y_PROTOCOLO MEIOS DE SOCORRO



MANUAL DO AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor - LPSO

Edição 2 julho 2019

Revisão 0 10 julho 2019

Pág. 139 de 139

ANEXO Z_SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL_LPSO