



MANUAL DE AERÓDROMO

Aeródromo Municipal de Ponte de Sor
LPSO

Edição 3_março 2024

Revisão 0_6 março de 2024

aerodromo.lps@cm-pontedesor.pt

ÍNDICE

I.	GENERALIDADES	9	3.2.	Código de Referência	20
1.	Lista de Páginas em Vigor	9	4.	CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO	21
2.	Validação do Documento	10	4.1.	Declaração	21
3.	Lista de Distribuição	11	5.	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	23
4.	Aprovação do Manual - Declaração	12	5.1.	Identificação do Operador	23
II.	INFORMAÇÃO GERAL	13	5.2.	Organograma Funcional	23
1.	GLOSSÁRIO	13	5.3.	Contactos Diretora do aeródromo e seu substituto (nomes e contactos)	23
1.1.	Definições	13	6.	SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO (afis)	24
1.2.	Siglas e Abreviaturas	16	6.1.	Caraterização do AFIS	24
2.	FINALIDADE E ÂMBITO	18	6.2.	Caracterização do Espaço Aéreo	25
2.1.	Requisitos Legais	18	6.3.	Caracterização do Sistema de Comunicações	25
2.1.1.	Requisitos Operacionais	19	7.	SERVIÇO DE FRONTEIRAS	26
2.1.2.	Requisitos Administrativos	19	8.	SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS)	26
2.1.3.	Requisitos e Procedimentos de Segurança contra Atos Ilícitos	19	9.	SERVIÇO DE METEOROLOGIA	27
2.1.4.	Requisitos de Facilitação	19	10.	SEGURANÇA CONTRA ATOS ILÍCITOS (Security)	28
3.	CLASSIFICAÇÃO E CÓDIGO DE REFERÊNCIA	20	11.	SEGURANÇA OPERACIONAL_Sms (SAFETY MANAGEMENT SISTEM)	29
3.1.	Classificação	20	12.	SISTEMA DE REGISTO DE MOVIMENTOS	29
			13.	INFORMAÇÃO DE CADASTRO	30

13.1.	Nome do Aeródromo	30	15.5.	Inspeção à Área de Movimento e Superfícies Livres de Obstáculos	40
13.2.	Localização Geográfica do Aeródromo	30	15.5.1.	Generalidades	40
13.3.	Registo de Propriedade.....	30	15.5.2.	Coordenação de Acesso à Area de Movimento para Realização de Inspeções.....	40
14.	INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIS).....	31	15.5.3.	Períodos de Inspeção e Responsabilidades.....	42
15.	PROCEDIMENTOS E MEDIDAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL ...	31	15.5.4.	Medição do Coeficiente de Atrito	42
15.1.	Sistema de Registos	31	15.5.5.	Análise dos Relatórios de Inspeção e Procedimento de Reporte 43	
15.1.1.	Emendas à informação publicada em AIP	31	15.5.6.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções 45	
15.1.2.	Publicação de Notam	32	15.6.	Ajudas Visuais Luminosas e Sistemas Elétricos	46
15.1.3.	Procedimentos de Notificação à ANAC	33	15.6.1.	Generalidades	46
15.2.	Acessos à Área de Movimentos	35	15.6.2.	Caracterização Sumária da Iluminação Existente.....	46
15.2.1.	Funções dos Responsáveis pela Segurança.....	36	15.6.3.	Inspeção da Iluminação e Lista de Verificações	46
15.2.2.	Nomes e Cargos dos Responsáveis pela Segurança	37	15.6.4.	Registo e Resultado das Inspeções.....	47
15.3.	Plano de Emergência e Manual de Procedimentos	37	15.6.5.	Manutenção Preventiva e Corretiva dos Sistemas de Iluminação.....	47
15.4.	Salvamento e Luta contra Incêndios	38	15.6.6.	Sistemas Auxiliares de Fornecimento de Energia.....	48
15.4.1.	Generalidades	38	15.6.7.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções e Manutenções da Iluminação	48
15.4.2.	Recursos Humanos.....	39			
15.4.3.	Recursos Materiais.....	39			
15.4.4.	Programas de Manutenção.....	39			
15.4.5.	Nomes e Cargos dos Responsáveis do Serviço dos Meios de Socorro	39			

15.7. Manutenção da Área de Movimento	49	15.9.4. Serviços de Sinalização (marshalling)	57
15.7.1. Plano de Manutenção Preventiva	49	15.9.5. Serviços de Guiamento de Aeronaves por Viaturas (Fallow-me) 57	
15.7.2. Manutenção Corretiva	50	15.9.6. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Gestão da Placa 57	
Tratamento e Registo das Anomalias.....	50	15.10. Gestão da Segurança Operacional da Placa	58
15.7.3. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Manutenções Preventivas	51	15.10.1. Generalidades	58
15.8. Segurança de Trabalhos e Obras no Aeródromo	51	15.10.2. Proteção contra Sopro de Jato de Aeronaves	58
15.8.1. Generalidades	51	15.10.3. Precauções de Segurança durante as Operações de Reabastecimento e Trafega de Combustível a Aeronaves	58
15.8.2. Reunião Preparatória	52	15.10.4. Limpeza da Placa de Estacionamento	59
15.8.3. Emissão de Notam	53	15.10.5. Lavagem da Placa de Estacionamento	60
15.8.4. Trabalhos nas Imediações do Aeródromo.....	53	15.10.6. Notificação de acidentes/incidentes na Placa de Estacionamento	60
15.8.5. Coordenação dos Trabalhos.....	53	15.10.7. Verificação do Cumprimento das Regras de Segurança de pessoal a trabalhar na Placa de Estacionamento	64
15.8.6. Sinalização dos Trabalhos	54	15.11. Controlo de Veículos no Lado Ar	65
15.8.7. Conclusão dos Trabalhos	54	15.12. Gestão do Risco da Vida Animal	65
15.8.8. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis do Aeródromo pelas Obras.....	55	15.12.1. Procedimento para Determinar os Riscos	65
15.9. Gestão de Placa.....	55	15.12.2. Procedimentos de Mitigação e Controlo.....	66
15.9.1. Generalidades	55		
15.9.2. Procedimento de Gestão de Placa	56		
15.9.3. Lançamento de Motores.....	56		

15.12.3.	Procedimentos para Notificação de colisão de aeronave com vida animal.....	68	15.14.4.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pela Remoção da Aeronave Imobilizada.....	76
15.12.4.	Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelo Controle dos Riscos Induzidos pela presença de Animais.....	69	15.15.	Manuseamento e Armazenamento de Matérias Perigosas	76
15.13.	Controlo de Obstáculos.....	69	15.16.	Operações com Baixa Visibilidade.....	77
15.13.1.	Generalidades	69	15.17.	Proteção das Instalações Ajudas Rádio, ILS/DME, Telecomunicações e Respetivas Servidões	78
15.13.2.	Monitorização das Superfícies Limitativas de Obstáculos	70	15.18.	Encerramento do Aeródromo	78
15.13.3.	Controlo de Obstáculos Sujeitos à Autoridade do Operador (Obras no aeródromo e procedimentos para a respetiva sinalização e divulgação).....	70	16.	SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL.....	79
15.13.4.	Monitorização da Altura das Construções ou de Estruturas Localizadas no Interior dos Limites das Superfícies	71	17.	DERROGAÇÕES.....	79
15.13.5.	Controlo de Novos Empreendimentos nas Zonas Confinantes com o Aeródromo.....	71	18.	NOTAS FINAIS.....	80
15.13.6.	Notificação de Existência/Remoção de Obstáculos	72	III.	ANEXOS	81
15.14.	Remoção de Aeronaves	73	ANEXO A1 _ LISTA DE CONTACTOS	83	
15.14.1.	Procedimentos e Ações a Desenvolver	73	ANEXO A2 _ CANAIS DE COMUNICAÇÃO	85	
15.14.2.	Competências e Funções do Operador do Aeródromo e do Proprietário da Aeronave	75	ANEXO A3_ORGANOGRAMA FUNCIONAL.....	87	
15.14.3.	Procedimentos para Notificar o Proprietário da Aeronave	76	ANEXO B1_AIP_DADOS DO LPSO	89	
			ANEXO B2_REGULAMENTO DO AERÓDROMO.....	91	
			ANEXO B3_POLÍTICA DO AERÓDROMO.....	93	
			ANEXO C_PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO.....	95	
			ANEXO D_CERTIFICADO_LPSO	97	

ANEXO E_REGISTO DE PROPRIEDADE	99	6. CIRCULAÇÃO	111
ANEXO F_MANUAL DE NORMAS DE CIRCULAÇÃO E SEGURANÇA NO LADO AR	101	6.1. Caminhos de circulação de viaturas	111
1. INTRODUÇÃO	103	6.2. Área de manobra	111
1.1. Aplicabilidade das Regras e Normas	103	6.3. Procedimentos de circulação no cruzamento de taxiways/taxilanes	112
1.2. Emergências	103	7. INCURSÕES DE PISTA	112
1.3. Circulação de peões	103	7.1. Categorias	112
1.4. Os principais perigos latentes na operação são:	104	7.2. Causas	112
2. REGRAS BÁSICAS	104	8. VEÍCULOS	113
2.1. Gerais	104	8.1. Operação	113
2.2. Circulação nos terminais	106	8.2. Estacionamento de veículos	113
2.3. Padrões de condução	106	8.3. Iluminação	114
3. LIMITES DE VELOCIDADE	107	8.4. Transporte de passageiros, carga e bagagem	115
3.1. Exceções	107	8.5. Reboques	115
3.2. Limites de velocidade	107	8.6. Regra de prioridade	115
4. SEGURANÇA NA OPERAÇÃO NA PROXIMIDADE DE AERONAVES	108	8.7. Avaria e imobilização de um veículo	116
5. Foreign Object Damage_FOD	109	9. ABASTECIMENTOS	116
5.1. Risco de sucção	110	9.1. Precauções na operação de abastecimento	116
5.2. Risco de sopro (jet blast)	110	10. DERRAMES	118
		<i>Procedimentos em caso de derrames</i>	118

11. MARCAS E SINAIS	118	ANEXO P_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL INSPEÇÃO PISTA.....	147
11.1. Sinalização horizontal	118	ANEXO Q_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL INSPEÇÃO TAXIWAYS.....	149
11.2. Sinalização vertical	120	ANEXO R_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO PLACAS DE ESTACIONAMENTO	151
12. SENTIDO DE CIRCULAÇÃO DE VIATURAS/VEÍCULOS	121	ANEXO S_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO CAMINHO PERIFÉRICO E VEDAÇÕES	153
12.1. Inversão de sentido de marcha.....	121	ANEXO T_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO A SUPERFÍCIES LIMITATIVAS DE OBSTÁCULOS	155
13. MATÉRIAS PERIGOSA	122	ANEXO U1_ CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO DIÁRIA.....	157
13.1. Manuseamento de matérias perigosas.....	122	ANEXO U2_ CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA ..	159
13.2. Derrames	122	ANEXO V1_ CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ INFORMAÇÃO AERONÁUTICA.....	161
ANEXO G_REGISTOS DE TRÁFEGO (MOVIMENTO DE AERONAVES).....	123	ANEXO V2_ CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ MEIOS E EQUIPAMENTOS	163
ANEXO H_REGISTOS PLANEAMENTO/GESTÃO DE ESTACIONAMENTO EM PLACA.....	125	ANEXO V3_ CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	165
ANEXO I_FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO ACIDENTES/ INCIDENTES... ..	127	ANEXO W_ SUGESTÕES/REPORTE.....	167
ANEXO J_REGISTO E COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS.....	129	ANEXO X_ SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL	169
ANEXO K_REGISTO E COMUNIC DE ANOMALIAS/MANUTENÇÕES.....	133	ANEXO Y_PROTOCOLO MEIOS DE SOCORRO	171
ANEXO L2_ CHECKLIST RELAT MENSAL GERADOR REDES INCÊNDIO....	139	ANEXO Z1_ REGISTOS, RESPONSABILIDADES E PRAZOS DE CONSERVAÇÃO	173
ANEXO M_ REGISTO DE CONTROLO DE AVES	141		
ANEXO N_ REGISTO DE CONTROLO DE OUTROS ANIMAIS QUE NÃO AVES	143		
ANEXO O_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO AO LADO AR E ILUMINAÇÃO	145		

ANEXO Z2_CONTROLO DE DOCUMENTAÇÃO INSERIDA NOS ANEXOS E	
CONTROLO DE DOCUMENTOS AUTONOMOS.....	175

I. GENERALIDADES

1. LISTA DE PÁGINAS EFETIVAS

Data	Capítulos e Anexos	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 0793 de 08.08.2022
06.03.2024	todos	todas	3	0	Mail da ANAC 29/05/2024

Aprovado pela

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

(Selo Branco e Assinatura)

2. VALIDAÇÃO DO DOCUMENTO

Assinaturas Digitais:

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

Rogério Eduardo Correia da Silva Alves

**ROGÉRIO
EDUARDO
CORREIA SILVA
ALVES**

Assinado de forma digital por ROGÉRIO EDUARDO CORREIA SILVA ALVES
Dados: 2026.02.20 15:16:42 Z

Elaborado por Diretora do Aeródromo:

Sandra Maria de Matos Pires Catarino

Assinado por: **SANDRA MARIA DE MATOS PIRES CATARINO**
Data: 2026.02.19 16:32:18+00'00'

Quality Manager:

Sandra Damas

Assinado por: **Sandra Daniela Jesus Damas**
Num. de Identificação: 13587405
Data: 2026.02.19 16:15:54+00'00'



Safety Manager:

Sandra Maria de Matos Pires Catarino

Security Manager:

Cláudia Rodrigues

Assinado por: **CLÁUDIA SOFIA NUNES RODRIGUES**
Num. de Identificação: 14957772
Data: 2026.02.20 11:25:14+00'00'

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	Digital	Serviço AFIS
1	Digital	Meios de Socorro

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)

ROGÉRIO
EDUARDO
CORREIA SILVA
ALVES

Assinado de forma
digital por ROGÉRIO
EDUARDO CORREIA
SILVA ALVES
Dados: 2026.02.20
15:17:13 Z

(Rogério Eduardo Correia da Silva Alves)

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.

Zona de equipamento transponder e rádio obrigatório (TRMZ), espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório dispor de e utilizar equipamento transponder para comunicar a altitude de pressão e equipamento rádio.

Zona de tráfego de aeródromo (ATZ), espaço aéreo de dimensões definidas, estabelecido em torno de um aeródromo para proteger o tráfego desse aeródromo

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

FPL – Plano de Voo

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

PSA - Programa de Segurança do Aeródromo

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)

TRMZ – (*Traffic Radio Mandatory Zone*), Zona de equipamento transponder e rádio obrigatório

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**, refere-se 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 garantindo a segurança da operação das aeronaves.

Este manual é um documento de referência que 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 disponíveis na infraestrutura:

- Meios de comunicação que permitam às tripulações contactar com o órgão prestador de serviço de tráfego aéreo do aeródromo e a este contactar órgãos adjacentes, de forma a garantir a coordenação e a informação mínima necessária à realização dos voos;
- Meios de Socorro, durante o horário de funcionamento do aeródromo, adequados à categoria da aeronave mais elevada que diariamente opera na infraestrutura;
- Sistema de energia elétrica de emergência (gerador) compatível com o tipo de operações;
- Dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
- Telefone e fax no aeródromo;
- Áreas operacionais vedadas de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas;
- 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, garantidos pelo operador:

- Existência de diretor de aeródromo (DA);
- 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 ainda da verificação permanente dos requisitos e procedimentos de segurança contra Atos Ilícitos previstos no Programa de Segurança do Aeródromo (PSA) referido no capítulo 10, do presente MA.

2.1.4. Requisitos de Facilitação

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 decolagem/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 contruir, 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 MA, Plantas de Localização e Implantação da Infraestrutura, que melhor a caracterizam.

Encontra-se inserido no **Anexo D**, do presente MA, 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**, inserido no **Anexo B2** do presente manual. O Regulamento do Aeródromo bem como outra informação pertinente acerca da utilização e características da infraestrutura encontram-se publicadas na página do município em:

<https://aerodromo.cm-pontedesor.pt/documentacao/>

- O Aeródromo possui uma **política** que abrange todas as atividades incluídas no âmbito dos seus certificados, conforme documento inserido no **Anexo B3**, do presente MA.
- A utilização do aeródromo está sujeita aos procedimentos de voo publicados em AIP, NOTAMs e ainda aos seguintes condicionalismos:
 - Interdição de utilização em voos extracomunitários;

- o Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pela diretora do aeródromo e pela ANAC;
 - o 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;
 - o Operações de transporte aéreo limitadas a uma média anual não superior a dois voos comerciais diários em aeronaves com peso máximo à decolagem inferior a 10t 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. Para o efeito disponibiliza-se a qualquer utilizador na página do aeródromo (Português/Inglês), um link para reporte de SUGESTÕES/ OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM SAFETY OU SECUCIRITY:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfX0UFPTVG5pXGD_KKTixchOkV1xLbFXhhE1rzyLxLenKZMkAQ/viewform

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSda9_5rF8mouaV_WVObYxpDsND2l9f3xRpG6puOWbbFaMmB4mw/viewform

Ponte de Sor, ____ de ____ de ____

O Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor

(Accountable Manager)

(Rogério Eduardo Correia da Silva Alves)

**ROGÉRIO
EDUARDO
CORREIA
SILVA ALVES**

Assinado de forma
digital por ROGÉRIO
EDUARDO CORREIA
SILVA ALVES
Dados: 2026.02.20
15:19:15 Z

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 MA.

5.2. Organograma Funcional

Encontra-se inserido no **Anexo A3**, do presente manual, o **Organograma Funcional do Aeródromo**, com descrição detalhada da estrutura organizacional e indicação do responsável máximo. Contém ainda informação acerca dos responsáveis nomeados para cada tipo de funções, nomeadamente aqueles com responsabilidade na Segurança Operacional (Safety) e da Aviação Civil (Security), bem como indicação

do Diretor de Aeródromo, o seu substituto e respetivas competências delegadas.

5.3. Contactos Diretora do aeródromo e seu substituto (nomes e contactos)

Encontra-se inserido no **Anexo A2**, do presente MA, o documento **Canais de Comunicação da Estrutura da Organização**, com referência aos contactos dos responsáveis por cada setor/serviço da estrutura organizacional do aeródromo, nomeadamente o contacto da diretora do aeródromo e do seu substituto.

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 AFIS, encontra-se identificado no Organograma Funcional inserido no **Anexo A3** do presente MA e os contactos do AFIS constam da Lista de Contatos do documento Canais de Comunicação inserida no **Anexo A2**, do presente MA.

6.1. Caracterização do 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 Torre de informação de Voo, localizada no Edifício Central.

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 em AIP.

O AFIS do LPSO e o Serviço de Alerta são prestados dentro da **ATZ** (Air Traffic Zone) e na sua envolvente a **TRMZ** (Transponder Radio Mandatory Zone), cujos limites verticais e laterais se encontram publicados em AIP.

De acordo com a informação do LPSO publicada no AIP todas as aeronaves a operar na ATZ e na TRMZ (incluindo UL) estão sujeitas às seguintes condições:

- Comunicações Bilaterais;
- Submissão de um FPL

O AFIS do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor é um importante elo de ligação, no âmbito das aeronaves a evoluir, a sair ou a entrar na ATZ e na TRMZ do LPSO, entre os Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa e o Serviço de Informação de Voo de Lisboa, prestando uma assistência segura e fluída à atividade aeronáutica e ao Serviço de Alerta.

O AFIS do LPSO possui meios adequados para receber reportes e planos de voo apresentados antes da partida das aeronaves.

Em complemento, no **Manual do Órgão do AFIS**, documento autónomo, é efetuada uma caracterização mais detalhada do serviço, encontrando-se o mesmo 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, dentro dos limites da TRMZ, publicadas em AIP

6.3. Caracterização do Sistema de Comunicações

As **comunicações terra-ar-terra**, entre o **AFIS** e as **aeronaves**, são efetuadas com recurso a uma estação aeronáutica, com sistema “back-up”. Utiliza a frequência **119.805 MHz**, com capacidade de potência aparente radiada de 10 W, para prestar serviço até uma distância de 25/30 milhas náuticas.

As comunicações entre o **AFIS** e os **diversos serviços de apoio em terra** são efetuadas através de **rádios terra-terra** portáteis, na frequência **443,5875 MHz**, com o apoio de uma rede de telefone fixo e de telemóvel, cujos contactos se encontram identificados no documento Canais de Comunicação inserido no **Anexo A2** do presente MA.

As comunicações entre o **AFIS** e o **serviço dos Meios de Socorro** são efetuadas através de **rádios terra-terra** portáteis, na frequência **443,7250 MHz**, com o apoio de uma rede de telefone fixo e de telemóvel, cujos contactos se encontram identificados no documento Canais de Comunicação inserido no **Anexo A2** do presente MA.

Em complemento, no **Manual do Órgão do AFIS**, documento autónomo, é efetuada uma caracterização mais detalhada do sistema de

comunicações do AFIS, encontrando-se o mesmo disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

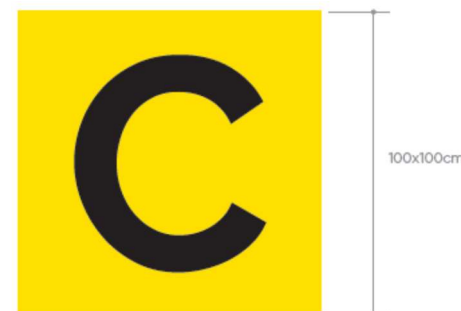
7. SERVIÇO DE FRONTEIRAS

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, 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**, o LPSO dispõe de um espaço denominado “AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE” localizado no Piso 0, do Edifício da Torre de informação de Voo, **devidamente identificado**, com acesso direto, **controlado**, para o Lado Ar e vice-versa.

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE



O AIS disponibiliza equipamento (computador com acesso à internet) que permite fornecer às tripulações informação aeronáutica pertinente:

- Sobre as condições meteorológicas disponibilizadas pelo IPMA, através do seu Sistema de Self-Briefing;

- Para realizar, submeter ou consultar planos de voo antes da partida das aeronaves.

Em complemento a informação aeronáutica pertinente relacionada com o aeródromo é divulgada da seguinte forma:

- Publicações via AIP e/ou NOTAM;
- Brochuras, Flyers, etc.;
- Email, conforme os casos;
- Página do aeródromo:

<https://aerodromo.cm-pontedesor.pt/documentacao/>

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** refere-se que o AFIS do LPSO está equipado com um monitor com informação meteorológica que deriva da Estação Automática do LPSO, cujo fim se destina a transmitir às aeronaves, informação relativamente a:

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

Adicionalmente, o IPMA enquanto prestador de serviços meteorológicos aeronáuticos certificado, valida os dados produzidos pela Estação Meteorológica Automática do LPSO e disponibiliza-os no seu sistema Self briefing.

Em complemento, no **Manual do Órgão do AFIS**, documento autónomo, é efetuada uma caracterização mais detalhada do equipamento e parâmetros meteorológicos, encontrando-se o mesmo 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** refere-se que o LPSO dispõe de um **Programa de Segurança do Aeródromo (PSA)**, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

O PSA foi elaborado de acordo com o disposto **na legislação em vigor e** define os procedimentos do LPSO, contra atos de interferência ilícita.

A referir que o Gestor de Segurança da Aviação Civil (**Security Manager**) encontra-se identificado no Organograma Funcional, inserido no **anexo A3**, do presente MA, e os respetivos contactos encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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** refere-se 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 **na legislação em vigor** e define procedimentos de Segurança Operacional, de acordo com os requisitos aí estabelecidos.

A referir que o Gestor da Segurança Operacional (**Safety Manager**) no Organograma Funcional, inserido no **anexo A3**, do presente MA, e os respetivos contactos encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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 sistema de registo de movimentos de aeronaves.

O AFIS dispõe de dispositivo de monitorização do estado de operação, através da aplicação do método de fitas de progresso de voo. Nessa sequência 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.

O formulário para registo de tráfego, inserido **no Anexo G**, do presente MA, é preenchido pelo Serviço de Operações (Terra) e validado pela Diretora do Aeródromo.

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

Em complemento encontra-se especificado no ponto 15.9 do presente MA o procedimento de registo e monitorização de posições de estacionamento.

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

Encontra-se inserido no **Anexo B1** do presente MA informação publicada em AIP, onde constam 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.

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 MA.

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 de publicação em AIP, conforme documento inserido no **Anexo B1** do presente MA.

No âmbito da garantia da qualidade dos dados publicados acerca do aeródromo refere-se que o LPSO dispõe de um **Procedimento de Gestão da Qualidade dos Dados Aeronáuticos fornecidos**, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

O referido procedimento pretende assegurar que os dados e informações sobre o Aeródromo e sobre os serviços de navegação aérea, fornecidos e publicados, estão corretos, são revistos e atualizados de forma sistemática e apresentam qualidade suficiente para os fins a que se destinam, nomeadamente satisfazem os requisitos de qualidade em termos de exatidão, resolução e integridade.

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 à informação publicada em AIP

Dever-se-á efetuar uma emenda à informação publicada em AIP sempre que se verifique uma alteração permanente dos dados aí constantes e publicados.

A atualização da informação publicada em AIP processa-se através da realização de emendas.

O procedimento a seguir pelo LPSO para proceder a emendas à informação publicada em AIP, encontra-se definido no **Procedimento de Gestão da Qualidade dos Dados Aeronáuticos fornecidos para o AIS**, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Para efeitos da manutenção/verificação dos dados do aeródromo publicados em AIP a DA utiliza o checklist inserido no **Anexo V1**, do presente MA.

Os Serviços de Informação Aeronáutica da NAV Portugal (AIS_DESICA) são responsáveis pela publicação da informação aeronáutica em AIP e respetivas emendas, e quando aplicável, a ANAC procede, antecipadamente, à sua Certificação/Aprovação/Homologação ou Autorização.

Os contactos da AIS_DESICA (entidade que publica) e ANAC (entidade que certifica) constam da lista de contactos presente no **Anexo A1**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis pela origem/validação dos dados constam do **Anexo A2**, do presente MA.

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.

Para publicação de Notam, a DA, avalia 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:

- Estabelecimento, encerramento ou alterações significativas na operação do aeródromo ou pistas;
- Estabelecimento, retirada ou alterações significativas nas operações dos serviços aeronáuticos;
- Estabelecimento, remoção ou alterações significativas nas ajudas visuais;
- Interrupção ou reinício operacional de elementos importantes do sistema luminoso do aeródromo;
- Ocorrência ou correção de deficiências ou impedimentos importantes na área de movimento;
- Alterações e limitações na disponibilidade de combustíveis e oxigénio;
- Estabelecimento, remoção ou reinício operacional de faróis de perigo e de marcas de obstáculos significativos para a navegação aérea;
- Alterações significativas, quer seja remoção ou levantamento de obstáculos à navegação aérea nas áreas de descolagem, aproximação e faixa de segurança das pistas;
- Alterações significativas no nível de proteção normalmente disponível no aeródromo relativamente a serviço de salvamento e luta contra incêndios;
- Presença, remoção ou alterações significativas em condições de risco devido a neve, lama, gelo ou água na área de movimento.

Para além das situações atrás descritas, em que se deve obrigatoriamente emitir uma notificação NOTAM, há a acrescentar as situações correlacionadas com a origem, ou que possam dar origem a Emendas ao AIP, seguindo o procedimento indicado no ponto anterior 15.1.1(**Procedimento de Gestão da Qualidade dos Dados Aeronáuticos fornecidos para o AIS**).

Não será necessária a publicação de NOTAM caso a alteração/afetação temporária se enquadrar nos requisitos definidos no **Anexo 15, Cap.5.1.1.4, “Condições em que não se deve obrigatoriamente emitir um NOTAM” (ICAO)** seguidamente elencadas:

- Trabalhos de manutenção de rotina na placa de estacionamento e caminhos de circulação que não afetem a segurança de movimentos das aeronaves;
- 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;
- Obstruções temporárias na vizinhança do aeródromo que não afetem a segurança das operações das aeronaves;
- Falhas parciais nas luzes de aeródromo sempre que essas falhas não afetem diretamente as operações das aeronaves;
- Inoperacionalidade da posição, ou outra, na área de movimento.

Quando a alteração/afetação temporária constar dos vários itens publicados em AIP, aquando da publicação de NOTAM referenciar o respetivo item e utilizar a mesma designação / linguagem.

Se a alteração/afetação temporária constar de alguma Informação Aeronáutica já publicada, reavaliar a necessidade de emitir um NOTAM e referenciar no texto do NOTAM a correlação existente.

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.

O contato da AIS_DESICA consta da lista de contactos presente no **Anexo A1**, do presente MA.

O contacto da DA, responsável pela notificação à respetiva entidade consta do **Anexo A2**, do presente MA.

15.1.3. Procedimentos de Notificação à ANAC

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

- Abertura ao tráfego de novos aeródromos ou heliportos;

- Reabertura de aeródromos ou heliportos após obras que alterem as suas características físicas;
- Reabertura de aeródromos ou heliportos após encerramento que tenha sido determinado pela ANAC;
- 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);
- 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.;
- Estabelecimento de serviços AFIS, horários de funcionamento, encerramento ou modificação do estatuto de certificação;
- Horas de serviço do aeródromo;
- Informação sobre concretização de remoção de obstáculos;
- Novos equipamentos de ajudas luminosas, ajudas visuais à navegação, comunicações e sistemas elétricos;
- Novos sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea, bem como os procedimentos operacionais associados a esses equipamentos e sistemas;
- Novos procedimentos de navegação, de controlo de tráfego aéreo e de comunicações aeronáuticas;
- Novos serviços operacionais e equipamentos dos aeródromos;
- Novas valências de facilitação dos aeródromos;
- Reclassificação da categoria dos serviços de Salvamento e Luta Contra Incêndios;
- Nomeação de novos diretores e subdiretores de aeródromos;
- 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;
- Atribuição, modificação ou encerramento de frequências;
- 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 email nos casos com maior urgência.

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

O contacto da DA, responsável pela notificação à respetiva entidade conta do **Anexo A2**, do presente MA.

Salienta-se que os contactos de todos os funcionários do aeródromo disponibilizados no documento **Canais de Comunicação** inserido no **Anexo A2** do presente MA, são contactos de serviço e poderão ser utilizados dentro e fora do horário de funcionamento do aeródromo.

Será arquivada em pasta própria (digital e/ou papel), uma cópia de todos os ofícios enviados, por um período não inferior a 5 anos. Para qualquer consulta ou esclarecimento deve ser contactada a DA.

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**, refere-se que os procedimentos seguidos no LPSO, para prevenção de atos de interferência ilícita, nomeadamente prevenção de entradas não autorizadas de pessoas, veículos, equipamentos, animais ou outros, na área de movimento, encontram-se definidos no **Programa de Segurança do Aeródromo (PSA)**, referenciado no Ponto 10 do presente MA, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Em conformidade com o previsto no PSA, a referir que o acesso à Área de Movimento, sendo esta considerada uma área Restrita de Segurança (ZRS), só é permitido a pessoal e veículos devidamente autorizados para o efeito.

Trata-se de uma zona com controlo de acessos, com nível de credenciação.

Sendo o LPSO a entidade emissora de Cartões de Acesso ao Aeródromo (Lado Terra/Lado Ar), para acessos a áreas restritas do LPSO, quer seja de pessoas ou veículos, o colaborador/utilizador/empresa efetua pedido, por email dirigido ao Gestor de Security, com o conhecimento da DA, ou preenchendo o formulário a disponibilizar, conforme o caso, nos serviços do LPSO.

Compete à DA, em colaboração com o Gestor de Segurança a análise e validação, de toda a documentação necessária para a atribuição final de credenciação e respetiva emissão de Cartão de Acesso para pessoas ou de veículos.

Os cartões emitidos pelo Aeródromo, podem ser:

- Permanentes: com prazo máximo de 3 anos, ou durante o tempo de contrato, se inferior;
- Pontuais/Provisórios: com prazo máximo de um dia.

Aquando do preenchimento do formulário para solicitação de emissão de Cartão de Acesso às áreas restritas do Aeródromo (Pessoas ou veículos), tanto a entidade requisitante como o Titular do Cartão ficam a conhecer as respetivas obrigações no âmbito da respetiva utilização.

A cada Cartão emitido é atribuído um Nível de Acesso, em função das zonas onde os colaboradores/alunos/utilizadores estão autorizados a aceder.

A entidade requisitante é responsável pela correta utilização do Cartão de Acesso pelo seu titular, respondendo pela veracidade do que houver declarado e pela sua devolução ao Gestor de Segurança ou à DA, quando expire a sua validade ou quando ocorram as situações previstas para cessação da autorização concedida. A entidade requisitante é também

responsável pela elaboração do processo que acompanhará o pedido de emissão do cartão de acesso.

Sempre que é dado conhecimento de extravio/perda de um cartão, ou cessação de funções dos seus titulares, ao Gestor de Segurança, o mesmo procede ao seu cancelamento, no imediato.

O PSA define um conjunto de medidas e procedimentos a ter em conta para prevenção da utilização indevida de cartões de acesso ao Aeródromo (Lado Ar/Lado Terra).

O LPSO sendo a entidade emissora de Cartões de Acesso ao Aeródromo (Lado Terra/Lado Ar), conforme referido atrás, compete-lhe a guarda, conservação e utilização da respetiva base de dados.

Cumulativamente consultar a informação descrita no **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) em coordenação com a DA.

Cabe a todos os utilizadores do aeródromo (operadores entidades externas ou sediadas, empresas de handling, entre outros) o zelo pela manutenção da segurança, reportando ao serviço AFIS, ao Gestor de segurança (Security), ao FEPA, ao serviço de Operações (Terra) ou à DA 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.

As funções do Gestor de Segurança da Aviação Civil (**Security Manager**) do LPSO encontram-se identificadas no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

15.2.2. Nomes e Cargos dos Responsáveis pela Segurança

Conforme referido no ponto 10 do presente MA, o Gestor de Segurança da Aviação Civil (**Security Manager**) do LPSO encontra-se identificado no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA, e os respetivos contactos encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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**, refere-se 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, encontra-se disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

O PEA foi elaborado em conformidade com o disposto no Anexo III, ao supramencionado regulamento, em função da classe do aeródromo e em concordância com o previsto no disposto no **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 adequado à categoria da aeronave de maior dimensão que habitualmente utiliza a infraestrutura, certificado em conformidade com os requisitos dispostos no Anexo III, **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.

A infraestrutura assegura diariamente em permanência, no âmbito do Salvamento e Luta Contra Incêndios, o **Serviço de Brigadas de Aeródromo CAT 2** e a pedido prévio (mínimo 24 horas) **Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra incêndios CAT 5**.

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, de refrescoamento e de condição operacional, previstos no **Regulamento n.º 401/2017, de 28 de julho**.

O PE do LPSO e 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 LPSO encontra-se identificado no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA, e o respetivo contacto encontra-se identificado no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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 de segurança na operação consiste na inspeção à área de movimento do LPSO, tendo como objetivo detetar situações que possam colocar em causa a respetiva segurança operacional.

As inspeções ao aeródromo devem incidir sobre os seguintes aspetos: condições da área de movimento; coeficiente de atrito, 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 ~~de~~ equipamento de salvamento e luta contra incêndios; verificação das condições da limitação de acesso: vedações, portões, cancelas, etc. e riscos associados a animais.

As inspeções são realizadas de acordo com o procedimento e periodicidade descrita nos pontos seguintes.

15.5.2. Coordenação de Acesso à Área de Movimento para Realização de Inspeções

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, incluindo a(s) viatura(s) que o(s) acompanha(m), para além de cumprirem com o procedimento de credenciação definido no ponto 15.2 Acessos à área de

Movimento, do presente MA tem(êm) de estar autorizado(s) pelo AITA de serviço, e acompanhados pelo responsável pelo SO(T) ou por quem este nomear para o efeito, por razões de coordenação operacional.

O pedido de autorização ao AITA, é feito usando a seguinte fraseologia:

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

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

É obrigatório manter o contato constante com o AITA de serviço, através de rádio ou telefone, durante o período de permanência na área de movimento.

Durante a inspeção, seja esta efetuada pelo serviço de SLCL, ou pelo SO(T), a velocidade da viatura deverá ser lenta (velocidade máxima recomendada de 40 km/h), pois quanto maior for a velocidade, menos eficaz será 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

Enquanto durar a inspeção, à exceção da primeira que é realizada diretamente pelo serviço de SLCL, antes da abertura do aeródromo, se o AITA solicitar o abandono da pista, o responsável pela inspeção, deverá fazê-lo de imediato, informando-o assim que a faixa esteja completamente livre de qualquer obstáculo ou equipamento.

Quando o responsável pela inspeção terminar os trabalhos na área de movimento, deverá fazer novo contacto com o AITA, informando que a pista está livre e operacional, devendo aguardar o readback do AITA a confirmar a receção da mensagem.

Nesta sequência a área de movimento é considerada operacional e entregue ao Serviço de Informação de Voo, ao AITA.

As anomalias verificadas, ao nível das comunicações com o AITA, deverão ser objeto de registo e 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:

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

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.)

15.5.4. Medição do Coeficiente de Atrito

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.

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 climáticas (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.

A periodicidade de realização das medições de atrito, é definida no Airport Services Manual da ICAO. Não existindo no LPSO 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**.

É efetuada 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 e ponha em causa a segurança da operação.

No decorrer das inspeções semanais realizadas pelo SO(Terra) são efetuadas as inspeções visuais. Sempre que este deteta situações

anómalas regista-as, utilizando para o efeito os Checklist inseridos nos **Anexos O e P** do presente MA.

Adicionalmente a DA, verifica o atrito realizando uma inspeção visual anual, registando o seu resultado no Checklist inserido no **Anexo V2**, do presente MA.

No âmbito do resultado do preenchimento dos Checklist o responsável pelo Setor de Manutenção toma conhecimento das anomalias dá a conhecer a situação à DA e em colaboração conjunta, providencia o pedido do trabalho a entidade prestadora do serviço externa.

A realização da medição será executada de modo a não colocar em causa a segurança operacional do aeródromo.

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

15.5.5. Análise dos Relatórios de Inspeção e Procedimento de Reporte

Os **Relatórios de Inspeção** são preenchidos preferencialmente online, admitindo-se o preenchimento em papel, caso as circunstâncias não o permitam.

Após preenchimento **online**, os **Relatórios de Inspeção** são enviados automaticamente para o responsável pelo Setor de Manutenção, que

no âmbito das suas competências, avalia e aplica medidas de mitigação e resolução.

Na análise do relatório de inspeção, são considerados os parâmetros definidos pela documentação ICAO, desencadeado as melhorias necessárias de acordo com os resultados observados.

Para situações que careçam de outro tipo de intervenção dá a conhecer o relatório à DA e aos Gestores de Safety e de Security, conforme os casos, para apreciação e decisão de medidas a tomar.

Nos casos em que o preenchimento do relatório de inspeção for feito **em papel**, e caso em resultado da inspeção o SO(T) detete uma situação que possa colocar em causa a segurança operacional do LPSO, informa de imediato através de contacto telefónico, o responsável pelo Setor de Manutenção e a DA, para que tomem as medidas mitigadoras adequadas.

Em complemento, na sequência da realização de inspeções, ou fora desse âmbito, mas sempre que se detetem situações que possam colocar em causa a segurança operacional do LPSO, as mesmas serão reportadas de acordo com o **sistema de comunicação obrigatório de ocorrências ou anomalias**, implementado no Aeródromo e usando para o efeito o modelo de comunicação online, conforme a situação:

- Situações relacionadas com **Ocorrências**
Formal Communication_Occurrences:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeU0xKP-1lIAOSDZqamvzIAkzlxZmknd_AL0GVW6dhHVvascA/viewform

- Situações relacionadas com **Manutenção/Anomalias**
Formal Communication_Maintenance:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfevdTTgffXepOaAUL2x8JrmaVseZHn6KEStq-CyPNd2MP1Fg/viewform>

Este sistema de reporte é divulgado a todo o **peçoal pertencente à estrutura do Aeródromo**, que no âmbito das suas responsabilidades, intervém diariamente em ações para garantia da Segurança Operacional, sendo por isso, testemunhos de acontecimentos relevantes para a prevenção de acidentes/incidentes.

Da mesma forma, após preenchimento online, seja reporte de **Ocorrências** ou de **Anomalias** é enviado automaticamente para o responsável pelo Setor de Manutenção, que no âmbito das suas competências, avalia e aplica medidas de mitigação e resolução. Para situações que careçam de outro tipo de intervenção dá a conhecer o relatório à DA e aos Gestores de Safety e de Security, conforme os casos, para apreciação e decisão de medidas a tomar.

As situações **reportadas** relacionadas com **Ocorrências**, (em concordância com a classificação como obrigatória ou voluntária, prevista no Regulamento (EU) n.º 376/2014) são **registadas, analisadas e monitorizadas** de acordo com a documentação inserida no **Anexo J**, do presente MA.

As situações **reportadas** relacionadas com a **Manutenção/Anomalias** são **registadas, analisadas e monitorizadas** de acordo com a documentação inserida no **Anexo K**, do presente MA.

Caso existam situações que levem à alteração da informação publicada em AIP, a DA procede ao pedido de emissão de NOTAM e à correção da informação publicada, seguindo os procedimentos especificados no **ponto 15.1. Sistemas de Registos**.

Em complemento do **sistema descrito para comunicação de ocorrências ou anomalias**, o LPSO dispõe ainda de procedimento para comunicação de ocorrências à ANAC, conforme descrito nos Manuais do Órgão AFIS/ILS, encontrando-se os mesmos disponíveis nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Adicionalmente, conforme referido no **Ponto 4_Declaração**, o Aeródromo **implementou um sistema de reporte voluntário**, disponibilizado online (Português/Inglês) e também divulgado às entidades sediadas no LPSO, através de email, identificado como **SUGESTÕES/REPORTE**, publicado na página do Aeródromo em:

<https://aerodromo.cm-pontedesor.pt/aerodromo/sugestoes-reporte/>

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSda9_5rF8mouaVWVObYxpDsND2l9f3xRpG6puOWbbFaMmB4mw/viewform

O procedimento encontra-se descrito no Manual da Organização, encontrando-se o mesmo disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Encontra-se inserido no **Anexo W**, do presente MA, o modelo do documento SUGESTÕES/REPORTE.

Os registos de inspeção em formato digital, são arquivados em base de dados (ficheiro Excel), do Sistema do Município. Os registos preenchidos em papel, são arquivados nos serviços Administrativos do LPSO.

15.5.6. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Inspeções

Os responsáveis pelas inspeções e reportes, Serviço dos Meios de Socorro e o Serviço de Operações (Terra), encontram-se identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA, e os respetivos contactos encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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**, especificam-se os 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, seja em período diurno ou noturno.

E em período noturno ou diurno 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, regulada de acordo com a luz natural disponível e as condições climatéricas.

Habitualmente, durante o dia, a intensidade luminosa é regulada para o máximo. Intensidades mais baixas são normalmente utilizadas durante a noite. O AITA em colaboração com o responsável pelo Setor de Manutenção solicita a intensidade luminosa adequadas a cada fase do dia e condições climatéricas e que garantam o maior índice de vida útil dos equipamentos. Os reguladores de brilho do LPSO permitem selecionar a intensidade pretendida.

Sempre que as luzes fiquem inoperacionais, ou quando não cumpram 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, em coordenação com a DA.

15.6.2. Caracterização Sumária da Iluminação Existente

O sistema de ajudas luminosas à navegação do LPSO 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 aos sistemas de iluminação são realizadas com uma frequência **semanal** e são da responsabilidade do Setor de Manutenção em colaboração com Serviço de Operações (Terra) de acordo com o documento inserido no **Anexo O**, do presente MA, que consiste numa

lista de verificação e de registo da situação operacional das ajudas luminosas.

Em dias de voo noturno, antes do início da operação, o sistema é verificado pelo AITA de serviço em colaboração com o responsável pelo Setor de Manutenção e/ou com Serviço de Operações (Terra).

Na sequência da realização de inspeções, ou fora desse âmbito, mas sempre que se detetem situações que possam colocar em causa a segurança operacional do LPSO, as mesmas serão reportadas de acordo com o **sistema de comunicação obrigatório de ocorrências ou de anomalias**, implementado no Aeródromo e descrito no anterior ponto 15.5.5.

15.6.4. Registo e Resultado das Inspeções

Na sequência da realização de inspeções, ou fora desse âmbito, mas sempre que se detetem situações que possam colocar em causa a segurança operacional do LPSO, as mesmas serão reportadas de acordo com o **sistema de comunicação obrigatório de ocorrências ou de anomalias**, implementado no Aeródromo e descrito no anterior ponto 15.5.5.

Em resumo, após preenchimento online, seja reporte de Ocorrências ou de Anomalias, é enviado automaticamente para o responsável pelo Setor de Manutenção, que no âmbito das suas competências, avalia e aplica medidas de mitigação e resolução. Requisita a resolução das

mesmas a quem de direito (empresa responsável pela manutenção corretiva ou serviço de eletricidade), dependendo da anomalia em questão.

Para situações que careçam de outro tipo de intervenção dá a conhecer o relatório à DA e aos Gestores de Safety e de Security, conforme os casos, para apreciação e decisão de medidas a tomar.

Quando as anomalias em causa confirmam a degradação do sistema de iluminação, a DA determina a publicação de Notam e informa o 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 responsável pelo Setor de Manutenção em colaboração com o Serviço de Operações (Terra), que salvaguardam a conveniente operacionalidade da mesma.

Para a manutenção corretiva o responsável pelo Setor de Manutenção, em coordenação com a DA, se necessário, recorre 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.

De acordo com o previsto no Planeamento Anual, presente no **Anexo L1**, as inspeções ao gerador realizadas **mensalmente**, e registadas conforme documento inserido no **Anexo L2**, do presente MA.

As inspeções ao gerador realizadas **semanalmente**, são registadas de acordo com o documento inserido no **Anexo O**, do presente MA.

Em caso de anomalia segue o procedimento descrito no anterior ponto 15.5.5.

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

A responsabilidade pela realização de Inspeções ao Sistema de Iluminação e de Emergência, cabe ao Setor de Manutenção e ao Serviço

de Operações (Terra), que se encontram identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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**, especificam-se os 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, assegurando uma redução de anomalias 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 ações de Manutenção Preventiva (periodicidade mensal), de acordo

com o documento presente no **Anexo L1** e nesse âmbito registadas conforme documento inserido no **Anexo L2**, do presente MA.

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.

Manutenção Preventiva Executada por recursos internos:

Após a execução da intervenção, o responsável pelo Setor de Manutenção, ou o Serviço de Operações (Terra), conforme o caso, efetuam um relatório, registam o que foi efetuado e o modo como este foi intervencionado, de acordo com o modelo inserido no **Anexo k**, do presente Manual.

Tratamento e Registo das Anomalias

Na sequência da realização de inspeções, ou fora desse âmbito, mas sempre que se detetem situações que possam colocar em causa a segurança operacional do LPSO, as mesmas serão reportadas de acordo com o **sistema de comunicação obrigatório de ocorrências ou de anomalias**, implementado no Aeródromo e descrito no anterior ponto 15.5.5.

Em resumo, após preenchimento online, seja reporte de Ocorrências ou de Anomalias, é enviado automaticamente para o responsável pelo Setor de Manutenção, que no âmbito das suas competências, avalia e aplica medidas de mitigação e resolução.

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

No caso de ser necessário recorrer à aquisição de materiais para substituição ou intervenção de técnicos do exterior o responsável pelo Setor de Manutenção, em coordenação com a DA, caso necessário, requisita o serviço.

Para situações que careçam de outro tipo de intervenção dá a conhecer o relatório à DA e aos Gestores de Safety e de Security, conforme os casos, para apreciação e decisão de medidas a tomar.

15.7.2. Manutenção Corretiva

No seguimento do procedimento de reporte de Anomalias, no caso de situações que careçam de outro tipo de intervenção o responsável pelo Setor de Manutenção, dá a conhecer o relatório à DA e aos Gestores de Safety e de Security, conforme os casos, para apreciação e decisão de medidas a tomar.

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

- Informação proveniente do Serviço de Manutenção ou do Serviço de Operações (Terra);
- 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.

Manutenção Corretiva Executada por recursos externos:

Após a execução, o prestador de serviço enviará ao Serviço de Manutenção ou do Serviço de Operações (Terra), conforme o caso, um relatório para análise do trabalho efetuado.

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.

O registo de anomalias/ocorrências resultantes de Manutenção Corretiva segue o procedimento definido atrás para a Manutenção Preventiva.

15.7.3. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis pelas Manutenções Preventivas

A responsabilidade pela realização de Manutenções Preventivas, cabe ao Setor de Manutenção e ao Serviço de Operações (Terra), que se encontram identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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 de âmbito Safety e Security, entre as entidades envolvidas e o LPSO.

Caso exista necessidade de alocar equipamentos que possam vir a constituir obstáculos à navegação, não serão montados sem que seja feita uma avaliação de risco pela DA, em conjunto com o Gestor de Safety.

Quando aplicável, será elaborado e apresentado à ANAC 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 caráter de urgência, devem ser executados com a garantia do cumprimento das regras de Safety e Security, nomeadamente procedimentos de comunicação com o Serviço AFIS, de sinalização e de vedação da área de trabalhos.

A entidade executante deve disponibilizar à DA, uma lista de contactos dos responsáveis pelos trabalhos dentro e fora do horário de funcionamento do LPSO, quando aplicável.

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 à Área de Movimento, do presente MA**, em coordenação com o Gestor de Security 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, de âmbito Safety e Security), condições de acesso, identificação dos trabalhadores e plano operacional de trabalhos, o qual terá de estar aprovado pelo ANAC, antecipadamente ao início dos trabalhos;
- 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 realizada Ata, na qual deverão constar o registo das 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 à Área de Movimento, do presente MA, 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 AFIS, o SO(Terra) 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, para além da credenciação descrita no **ponto 15.2 Acessos à Área de Movimento, do presente MA**, 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 SO(Terra), 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 SO(Terra), 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 SO(Terra), 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 SO(Terra) ou pelo StM, a DA deverá cancelar as informações aeronáuticas entretanto emitidas para esse efeito em particular e informar o AFIS.

15.8.8. Nomes, Funções e Contatos dos Responsáveis do Aeródromo pelas Obras

A responsabilidade pela garantia da Segurança Operacional e da Segurança da Aviação Civil, aquando da realização de obras no LPSO, cabe à DA, ao Setor de Manutenção (StM) e ao Serviço de Operações (Terra), coordenados com o Gestores de Safety e Security, encontrando-se os mesmos identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

Na ata de reunião a realizar com a entidade executante dos trabalhos ficarão registados os contactos dos responsáveis pela obra e respetiva segurança.

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 para aeronaves, identificadas nas plantas inseridas no **Anexo C**, classificadas e geridas de acordo com o seguinte:

- **Placa SE01** – 25.800m² (pavimento em betão betuminoso) – 43/R/B/W/T, **Gerida pelo LPSO em coordenação com Entidades Sediadas**
- **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 43/R/B/W/T, Uso Reservado, **Gerida por Entidade Sediada**

- Placa NE03 –12.034m² (pavimento em betão betuminoso) – PCN 44/R/B/W/T, Uso Reservado, Gerida por Entidades Sediadas.

15.9.2. Procedimento de Gestão de Placa

Os procedimentos de gestão de placa a seguir definidos aplicam-se às Placas SE01 e à E02, por serem aquelas que estão sob a responsabilidade do LPSO.

A gestão do estacionamento de aeronaves nas restantes placas, conforme referido atrás, compete às Entidades Sediadas no âmbito da sua atividade.

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 AFIS da necessidade de estacionamento, dia, horário de chegada e de partida;
- O SO(Terra) em coordenação com o 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 parqueadas na Placa SE 01, em coordenação com as entidades arrendatárias do Hangar PC e HA;

- O SO(Terra) 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 SO(Terra) em coordenação com o AFIS, de acordo com o modelo inserido no **Anexo H**, do presente MA.

15.9.3. Lançamento de Motores

De acordo com o publicado em **AIP (FLIGHT PROCEDURES)**, 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 SO(Terra) 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 SO(Terra) através de sinais gestuais, em coordenação com o AITA através de comunicações por rádio, pois também mantém vigilância do estado das operações na placa de estacionamento.

O SO(Terra) 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 SO(Terra).

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.

Nos caminhos de rolagem que estejam a ser utilizados por aeronaves, apenas é permitida a presença do veículo “follow me” do LPSO, desde que envolvido na operação de guiamento das aeronaves.

No entanto, o veículo “follow me” só deve entrar no caminho de rolagem onde se encontre a aeronave a que vai prestar assistência, após o piloto dessa aeronave ter reportado ao AFIS que tem contacto visual com esse veículo.

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

O responsável pela Gestão das Placas é o SO(Terra), em coordenação com o AFIS, encontrando-se os mesmos identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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 nas placas de estacionamento de aeronaves do LPSO 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.

Para além das normas e procedimentos a seguir identificados considerar o procedimento de credenciação para circulação de pessoas e veículos descrito no **ponto 15.2 Acessos à Área de Movimento, do presente MA**.

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 sopro 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 sopro 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, geridas por entidades sediadas.

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:

A entidade sediada informa previamente, o SO(Terra) e o AFIS para coordenação da operação;

- O SO(Terra) informa o serviço de SLCI da data da sua realização;
- 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.

Se ocorrer um derrame de combustível, óleo, lubrificantes ou dejetos, deve ser acautelado o seguinte:

- Conter o derrame através de corte de energia ao equipamento de abastecimento (se possível);
- Informar o Serviço de Operações (Terra) que dará início às diligências que avaliar necessárias: isolar o local para impedir a circulação de equipamentos e viaturas sobre o derrame e contatar os Meios de Socorro para a limpeza do local;
- Se o derrame de combustível tiver uma área superior a uma área de 5mX5m, não é permitida a utilização de rádios sem certificação

“Classe II ATEX” ou telemóveis a menos de 15 metros daquela zona.

- Se o derrame de combustível estiver espalhado sob viaturas e equipamentos, estes não devem ser ligados ou manobrados sem autorização dos Meios de Socorro do aeródromo.
- Se o derrame ocorrer numa via de circulação de viaturas, deve garantir-se que os outros condutores são alertados e colocado absorvente sobre o combustível para evitar acidentes.
- Deve ser feito reporte à DA indicando causa raiz e responsabilidade do derrame (falha mecânica, erro do operador, acidente, etc.).

15.10.4. Limpeza da Placa de Estacionamento

A limpeza das Placas 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 MA.
- 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 SO(Terra) coordena a limpeza da área afetada, podendo esta ser efetuada por meios manuais ou mecânicos disponíveis e aconselhados à situação.

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

Caso o SO(Terra) em colaboração com StO (Terra) 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, pela DA em coordenação com o AFIS e o SO(Terra).

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 SO(Terra) e AFIS.

O SO(Terra) acompanha a operação de lavagem e, após inspeção, declara a área operacional ou mantém a degradação. Neste caso, providencia a divulgação da informação à DA, com o conhecimento do AFIS e do Gestor de Safety, 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 e Reporte Interno

Em primeiro lugar os acidentes/incidentes que ocorram nas Placas de Estacionamento do LPSO serão reportadas e registadas de acordo com o **sistema interno de comunicação obrigatório de ocorrências**, implementado no Aeródromo e descrito no ponto 15.5.5, do presente MA.

Reporte de Ocorrências à ANAC

O LPSO dispõe de procedimentos para comunicação de ocorrências à ANAC, conforme descrito nos Manuais do Órgão AFIS/ILS, encontrando-se os mesmos disponíveis nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Resumindo:

De acordo com o estipulado no n.º 6, do Artigo 4.º, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, a comunicação de ocorrências à ANAC é efetuada pelas seguintes pessoas singulares:

- Preferencialmente pelo AITA de serviço que assiste à ocorrência; ou
- Pelo Chefe do Serviço AFIS (em coordenação com o AITA de serviço); ou
- Pela Diretora do Aeródromo, em coordenação com o AITA de serviço e Chefe do AFIS.

A comunicação de ocorrências à ANAC, efetuadas pelo AITA de serviço ou pelo Chefe do Serviço AFIS, são enviadas com o conhecimento da Diretora do Aeródromo.

Em cumprimento do disposto no n.º 7, do Artigo 4.º, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, a comunicação de ocorrências à ANAC, é efetuada tendo em conta aos seguintes prazos:

- Ocorrências de comunicação obrigatória: **prazo máximo de 72 horas;**
- Acidentes e incidentes graves: **prazo máximo de 6 horas;**
- Ocorrências de comunicação voluntária: **sem prazo estipulado**, mas no interesse da Segurança aeronáutica, a comunicação deve ser realizada no mais curto intervalo de tempo possível, após a constatação da ocorrência.

Em cumprimento do disposto no n.º 8, do Artigo 4.º, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, o controlo de que a comunicação obrigatória de ocorrências à ANAC, é efetuado dentro dos prazos estabelecidos pelas pessoas atrás identificadas, é verificado pela Diretora do Aeródromo, comparando a informação referente à Data/Hora da ocorrência, com a Data/Hora de envio de notificação à ANAC, através do sistema **ECCAIRS**.

A informação referente à Data/Hora, descrita no parágrafo anterior, encontra-se referenciada no Registo Diário de Ocorrência e no Registo e Controlo de Ocorrências, inseridos no Anexo B, do Manual do órgão AFIS, no dando cumprimento ao disposto nos n.ºs 7 e 8, do Artigo 4.º, do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Não existindo prazo definido para comunicação voluntária de ocorrências à ANAC, a Diretora do Aeródromo, comparando a informação referente à Data/Hora da ocorrência, com a Data/Hora de envio de notificação à ANAC, através do sistema ECCAIRS, avaliará se a

comunicação foi realizada no mais curto intervalo de tempo possível, após a constatação da ocorrência.

Quando os prazos não forem cumpridos será efetuada pela DA, uma avaliação ao procedimento, e se necessário aplicadas medidas de mitigação.

A informação referente à Data/Hora, no âmbito das comunicações voluntárias, descrita no parágrafo anterior, encontra-se referenciada no Registo Diário de Ocorrência e no Registo e Controlo de Ocorrências, inseridos no Anexo B, do Manual AFIS, dando cumprimento ao disposto nos n.ºs 5, do Artigo 5.º, do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Sistema de Comunicação Voluntário à Autoridade - CIA 07/2021:

A comunicação voluntária de ocorrências à ANAC é feita de acordo com o previsto na CIA 07/2021, pelas pessoas singulares atrás identificadas, pertencentes ao Aeródromo, utilizando para o efeito a seguinte hiperligação, identificada no n.º 7 da respetiva CIA:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

Sistema de Comunicação Obrigatório à Autoridade - CIA 19/2021:

A comunicação obrigatória de ocorrências é feita de acordo com o previsto na CIA 19/2021, pelas pessoas singulares atrás identificadas, pertencentes ao Aeródromo, preferencialmente através da seguinte hiperligação, identificada no n.º 6 da respetiva CIA:

<https://aviationreporting.eu>

Em caso de comunicações muito urgentes, nomeadamente no caso de acidentes, a comunicação para a ANAC, pode ser feita das seguintes formas:

- E-mail para o endereço: reportedeocorrencias@anac.pt; ou
- Por via telefónica para o número geral da ANAC, +351 218 423 500.

Notificação de Acidente/Incidente com Aeronaves

O procedimento do LPSO para notificação de Acidente/Incidente com aeronaves encontra-se descrito nos Manuais do Órgão AFIS/ILS, encontrando-se os mesmos disponíveis nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

Resumindo:

Os acidentes ou incidentes graves com aeronaves são obrigatoriamente reportados pela Diretora do Aeródromo 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.gpiaa.gov.pt> ou occreport@gpiaaf.gov.pt
Notificação online de Acidente/Incidente.

O GPIAAF pode também ser contactado para efeitos de reporte de acidente/incidente através de:

- Telefone fixo 707 284 637 ou 212 739 255;
- Telefone rede móvel 915 192 963.

O formulário enviado ao GPIAAF é de forma automática enviado à ANAC.

O envio dos formulários ao GPIAAF e à ANAC (via ECCAIRS), são da responsabilidade da Diretora do Aeródromo, ou outro a quem esta delegar competência, nomeadamente uma das seguintes pessoas singulares:

- Preferencialmente pelo AITA de serviço que assiste ao acidente; ou
- Chefe do Serviço AFIS (em coordenação com o AITA de serviço); ou,
- Diretora do Aeródromo, em coordenação com o AITA de serviço e o Chefe do AFIS.

A comunicação de acidentes/incidentes ao GPIAF, e à ANAC, efetuadas pelo AITA de serviço ou pelo Chefe do Serviço AFIS, são enviadas com o conhecimento da Diretora do Aeródromo.

Os responsáveis pelas notificações encontram-se identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os respetivos contactos encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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

A O Gestor de Qualidade, no âmbito das responsabilidades de Compliance, realiza auditorias internas para verificação do cumprimento do normativo legal.

A DA em coordenação com o Gestor de Safety e com o Gestor de Security, verificarão constantemente o cumprimento das regras de segurança por parte do pessoal a trabalhar na placa 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 refletores;
- 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 na área de Movimento/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**, do presente 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 MA, cumulativamente com as normas de circulação de pessoas e veículos no lado ar, definidas no Manual de Circulação, constituindo parte integrante deste MA, em substituição do presente capítulo.

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

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, definido no SMS, referenciado no ponto 11, do presente MA.

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/incidentes, nomeadamente relacionados com Colisões com aves.

Este tipo de ocorrências pode acontecer mesmo quando o gestor de segurança do aeródromo assume que todas as medidas de controlo são eficazes.

Todos os tipos de aeronaves encontram-se expostos a este tipo de risco.

Independentemente da fase do movimento (descolagem, aterragem, rotação, táxi, etc) em que se der a ocorrência relacionada com vida animal, haverá lugar a reporte.

15.12.2. Procedimentos de Mitigação e Controlo

As medidas para controlar/minimizar o risco, envolvem principalmente o controlo ambiental e nessa sequência o importa garantir o cumprimento das ações previstas no **Plano Anual de Manutenção Preventiva**, referenciado no **ponto 15.7.1, do presente MA**, inserido no **Anexo L1** e nesse âmbito registadas no documento inserido no **Anexo L2**, do presente MA.

Adicionalmente no âmbito da **Gestão de Resíduos**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- 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.

No âmbito da **Gestão Águas Residuais**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- 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.

No âmbito da **Vegetação**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- 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 Anual de Manutenção Preventiva**, referido atrás.

No âmbito dos **Lençóis de Água**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- 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.

No âmbito da **Drenagem de Água/Reservatórios**, para abastecimento de viaturas de Socorro, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- O abastecimento do veículo dos Meios de Socorro é efetuado diretamente da rede de abastecimento, em local definido para o efeito;
- No entanto, em caso de inoperatividade da rede, como alternativa, poder-se-á efetuar o abastecimento com recursos a reservatórios móveis. Nesse caso, estas infraestruturas, mesmo que sejam pequenas, podem atrair animais. Devem estar fechadas ou em alternativa cobertas por rede para impedir o acesso dos animais.

No âmbito da **Manutenção** das **Redes 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. Para o efeito considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

- Deverá ser verificada a altura da vegetação e se as áreas suscetíveis de empoçamento estão de acordo com as recomendações referidas no controlo ambiental, usando para o efeito o Checklist inserido no **Anexo S**, do presente MA.
- 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 MA;
- Quando detetada a presença de aves, é efetuado um controlo usando para o efeito o documento inserido no **Anexo M**, do presente MA;
- 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 MA.

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

Registo de Ocorrências e Reporte Interno

Sempre que for encontrada uma ave morta na área de movimento, a mesma deve ser recolhida, se possível identificada e averiguados os motivos da sua presença.

O registo e reporte é efetuado de acordo com o definido no **sistema interno de comunicação obrigatório de ocorrências**, implementado no Aeródromo e descrito no ponto 15.5.5, do presente MA.

Reporte de Ocorrências à ANAC

O LPSO dispõe de procedimentos para comunicação de ocorrências à ANAC, conforme descrito nos Manuais do Órgão AFIS/ILS, encontrando-se os mesmos disponíveis nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA. No **ponto 15.10.6**, do presente MA é efetuado uma síntese do procedimento, para o qual se remete a sua consulta no cumprimento deste requisito.

No caso do comandante da aeronave declarar uma colisão com uma ave (bird stike), fora da área do LPSO, o comandante é responsável pela notificação à ANAC (via ECCAIRS).

Este tipo de situações, apesar de fora da área do LPSO, mas com relativa proximidade, também poderão ser registadas pelo AITA de serviço, no

âmbito da sua atividade e reportadas seguindo o procedimento interno de **Reporte de Ocorrências**.

Nessa conformidade, a situação é dada a conhecer à DA, que por sua vez remete, aos Gestores de Segurança Safety, para análise e inclusão nas revisões de segurança, caso se justifique.

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 SO(Terra), StM, Gestor de Safety, o Gestor de Security e a DA, encontrando-se os mesmos identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

15.13. Controlo de Obstáculos

Para cumprimento do disposto do exposto no **artigo 21.º e cumulativamente com o 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 AIP;
- 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 MA. 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.

No seguimento do procedimento definido no **ponto 15.8**, do presente MA, ficará registado em Ata de Reunião a realizar com a entidade executante previamente ao início dos trabalhos, a obrigatoriedade de monitorizar a altura das construções e respetiva periodicidade. A entidade executante assumirá a responsabilidade de entregar à DA, relatório desse controlo.

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.

Poder haver a necessidade de publicar informação em NOTAM, ou constar de publicação AIP. Para o efeito a DA segue o procedimento definido no ponto **15.1 Sistema de Registos**, do presente MA

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

No âmbito da **Apreciação de Projetos**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

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 e publicação em NOTAM.

No âmbito do **Controlo de Obstáculos**, considerar as seguintes ações implementadas no LPSO:

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 guas, 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 MA.

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 e 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 em AIP.

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** especificam-se os 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 (rebentamento 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 Serviço de Operações (Terra)

- Se aplicável, preparar a emissão de NOTAM;
- Notificar o responsável pelo Setor de Operações (Terra), 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 guiamentos necessários para o local do acidente;
- Durante as operações, manter no local a 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, em coordenação com os Meios de Socorro, 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.

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

Na **operação de remoção da aeronave**, são consideradas as seguintes recomendações para Preparação 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.

Para a **operação de remoção da aeronave**, são considerados os 3 grupos de equipamentos:

- **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.

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 da listagem atrás referenciada.

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 StO(Terra), responsáveis pela remoção da aeronave imobilizada, encontram-se identificados no Organograma Funcional, inserido no **Anexo A3**, do presente MA.

Os contactos dos responsáveis encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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 e em complemento da informação preconizada no **ponto 15.10.3, do presente MA**, refere-se que no LPSO os reservatórios para combustível Jet e AVGAS, geridos pelas entidades sediadas, encontram-se devidamente licenciados por entidades competentes.

Os reservatórios de combustível existentes no LPSO estão enterrados e possuem câmaras de retenção de hidrocarbonetos. No âmbito do licenciamento Municipal das instalações é assegurado o cumprimento dos requisitos de segurança.

O manuseamento e armazenamento de combustível pela entidade exploradora, decorre em conformidade com as precauções previstas no **ponto 15.10.3, do presente MA** e com a legislação aplicável.

As condições de fornecimento de combustível, por entidade sediada a utilizadores do LPSO, estão previstas em acordo celebrado com o LPSO.

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 MA, 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.

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

Habitualmente, durante o dia, a intensidade luminosa é regulada para o máximo. Intensidades mais baixas são normalmente utilizadas durante a noite. O AITA em colaboração com o responsável pelo Setor de Manutenção solicita a intensidade luminosa adequadas a cada fase do dia e condições climáticas e que garantam o maior índice de vida útil dos equipamentos. Os reguladores de brilho do LPSO permitem selecionar a intensidade pretendida.

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, em coordenação com a DA.

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.

A responsabilidade pela medição e informação acerca do alcance visual da pista, durante o horário de funcionamento do LPSO, compete ao **AITA** de serviço.

Os contactos do AFIS encontram-se identificados no documento Canais de Comunicação, inserido no **Anexo A2**, do presente MA.

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**, refere-se que para efeitos de proteção de fornecimento de Sinal ILS/DME, decorre o processo de certificação de Servidão Radioelétrica em conjunto com a Servidão Aeronáutica do LPSO.

Outras medidas de proteção das instalações encontram-se definidas no **Programa de Segurança do Aeródromo (PSA)**, referido no **ponto 10 Segurança Contra Atos Ilícitos (Security)** do presente MA, documento autónomo e disponível nos Serviços Administrativos do Aeródromo, para consulta dos interessados, mediante pedido prévio à DA.

No **Manual do Órgão ILS/DME** encontra-se definido o procedimento de controlo de acesso às instalações de apoio à navegação.

Em complemento o acesso à área de manobra (pessoas ou veículos) tem de cumprir o procedimento definido no **ponto 15.2 Acessos à Área de Manobra, do presente MA**.

A atividade ou trabalhos de manutenção nas imediações das instalações de apoio à navegação são sempre acompanhados pelo SO(Terra) em coordenação com o serviço AFIS.

15.18. Encerramento do Aeródromo

Para cumprimento do disposto 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 SO(Terra).

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 X**, do presente MA, uma cópia do seguro de responsabilidade civil.

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

18. NOTAS FINAIS

Os **relatórios, registos, checklist ou documentos de controlo** referenciados no presente MA e inseridos a seguir nos respetivos anexos são preenchidos preferencialmente **online**, admitindo-se o preenchimento em papel, caso as circunstâncias não o permitam.

Após preenchimento **online** são enviados automaticamente para o responsável pelo Setor de Manutenção, que conforme as circunstâncias dá a conhecer à DA, aos Gestores de Safety e de Security, seguindo os vários procedimentos definidos no presente MA.

Nos casos em que o preenchimento do relatório de inspeção for feito **em papel**, e se detete uma situação que possa colocar em causa a segurança operacional do LPSO, o seu autor informa de imediato através de contacto telefónico, o responsável pelo Setor de Manutenção e a DA, para que tomem as medidas adequadas de acordo com o definido no presente MA para as diversas situações.

Encontram-se inseridos no **Anexo Z2**, do presente MA, os seguintes documentos de Controlo com referência às responsabilidades de preenchimento (Checklists, relatórios, etc) e de atualização da documentação:

- **Controlo de Documentação incluída nos Anexos** do MA;
- **Controlo de Documentos Autónomos** referenciados no presente Manual, com indicação da Edição e Revisão em vigor.

III. ANEXOS

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO A1 _ LISTA DE CONTACTOS

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO A2 _ CANAIS DE COMUNICAÇÃO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO A3_ORGANOGRAMA FUNCIONAL

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO B1_AIP_DADOS DO LPSO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO B2_REGULAMENTO DO AERÓDROMO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO B3_POLÍTICA DO AERÓDROMO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO C_PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO D_CERTIFICADO_LPSO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO E_REGISTO DE PROPRIEDADE

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO F_MANUAL DE NORMAS DE CIRCULAÇÃO E SEGURANÇA NO LADO AR

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

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, ao Compliance, na sequência de uma revisão quando necessária.

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

É crucial o 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 são 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, do presente MA**.

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:

- **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 desempenham, aquando da permanência no lado ar do aeródromo.

- **A pressa**

É necessário trabalhar com calma. A concentração e o controle podem diminuir com a **pressa**.

- **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 credenciados 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 pelo SO(Terra), com a coordenação da DA.

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

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 e de Edifícios/Hangares.

É interdito o acesso de pessoas e veículos às pistas, caminhos de circulação de aeronaves e caminhos periféricos. Eventuais deslocções 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.

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

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 parqueada 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 circular dentro dos terminais.

É expectável que no aeródromo impere o bom senso em relação ao cumprimento da velocidade, sem nunca ultrapassar o limite imposto. O principal objetivo é nunca colocar em causa a segurança da aeronave, funcionários, viaturas e equipamento.

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

A fiscalização e o controlo dos limites de velocidade e de todas as normas de segurança são da responsabilidade do Serviço de Operações (Terra) 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 refletoras ou outro tipo de roupa com as mesmas propriedades refletoras.

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 permitido a aproximação do restante material, equipamento e funcionários.

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.

Deve-se evitar 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 prestam 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 empresa 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_FOD

Um objeto inanimado na área de manobra, que não tem função operacional, tem o potencial de ser um risco para a operação das aeronaves.

É proibido deitar objetos, papeis ou resíduos no chão na área de manobra/lado Ar. Os FOD's devem ser sempre depositados nos contentores designados para o efeito distribuídos nas placas de estacionamento.

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

LPSO tem um procedimento de registo de FOD's, que sempre que são detetados, são recolhidos, registados, informado o Gestor de Safety, de Security e a DA, bem como os operadores sediados.

Também os operadores sediados podem reportar ao aeródromo sempre que detetem a presença de FOD's.

Reporte:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfhjxf5T2eyWI6cAXUrsZ0rMn4Awh8HG2r21lZolw5ES_1jug/viewform

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.

É absolutamente proibido qualquer pessoa, veículo ou equipamento entrar e permanecer nas posições de estacionamento das aeronaves, sempre que não tenha uma função específica a executar nesse local.

À frente dos motores em funcionamento numa aeronave parada é importante manter uma distância de segurança de 7,5 metros. Atrás dos motores em funcionamento numa aeronave parada é importante manter uma distância de segurança de 75 metros.

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.

Todas as pessoas que participam nas atividades que ocorrem na área de movimento do aeródromo, devem comportar-se de forma a que não se coloquem em perigo, nem sejam um perigo para os outros e não causem constrangimentos à circulação e fluência do trânsito quer de outras viaturas quer de aeronaves.

As medidas de proteção contra Sopro de Jato de Aeronaves encontram-se descritas no ponto **15.10.2 do presente MA** e no **ponto 6.3 do presente Manual de Circulação**.

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 SO(Terra), em coordenação com o AFIS, 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 SO(Terra) em coordenação com o AFIS 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).

Pessoas a pé e viaturas são proibidas nesta área, exceto as descritas de seguida sob autorização do AFIS:

- 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);
- O condutor deve 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 do LPSO;
- 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.

O principal causa para os acontecimentos atrás identificados é o **FACTOR HUMANO**. Seja comportamental, deficiência no estabelecimento de procedimentos ou o seu incumprimento, 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:

- 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;
- 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;
- 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;

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;

- 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;
- 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;
- 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 SO(Terra) deve ser informadas deste tipo de operação que por sua vez informará o serviço SLCI;
- Caso os procedimentos internos da companhia exijam a presença do serviço SLCI, o mesmo deverá ser solicitado ao serviço SO(Terra).

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 SO(Terra).

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.

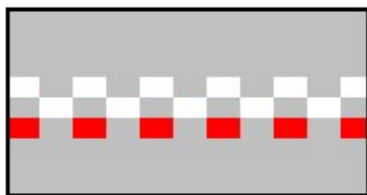
11.1. Sinalização horizontal



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



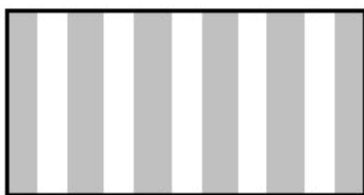
Linha branca descontínua, indicadora da separação das faixas de rodagem e zonas de acesso a estas (podem ser pisadas).



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*).



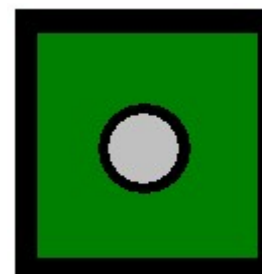
Área zebraada a branco, indicadora de passadeira para peões (paragem obrigatória quando da existência de peões na sua proximidade).



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.



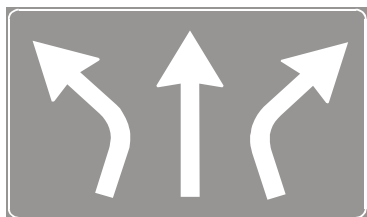
Zona zebraada a vermelho, indicadora de área não autorizada à circulação, paragem ou estacionamento de veículos e pessoas.



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 PERIGOSA

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 empresa e informar de imediato o SO(Terra) 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 empresa;
- 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.

Apresentam-se alguns exemplos de etiquetas identificativas de matérias perigosas nocivas ao ser humano.



ANEXO G_REGISTOS DE TRÁFEGO (MOVIMENTO DE AERONAVES)

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO H_REGISTOS PLANEAMENTO/GESTÃO DE ESTACIONAMENTO EM PLACA

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO I_FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO ACIDENTES/ INCIDENTES

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

www.gpaaa.gov.pt

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO J_REGISTO E COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO K_REGISTO E COMUNICAÇÃO DE ANOMALIAS/MANUTENÇÕES

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO L1_PLANEAMENTO ANUAL DE MANUTENÇÕES_ MONITORIZAÇÃO MENSAL

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO L2_CHECKLIST RELATÓRIO MENSAL GERADOR E REDES DE INCÊNDIO

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScOrKQKbTXwZRpb7o8VuSEijvK8oQ4OIKWBJ36TRhQCRkcng/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO M_ REGISTO DE CONTROLO DE AVES

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfxsg-XFDbE6K9jfhp2WOxpdqeUPug9oXYCTyy6uldej35C5w/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO N_REGISTO DE CONTROLO DE OUTROS ANIMAIS QUE NÃO AVES

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSffLSvs_Xhz_Z0znUPNRf9HMnLleBDYWOIAQpLNZocO3qK7xA/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO O_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO AO LADO AR E ILUMINAÇÃO

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfllwXVjB-vWDe2ntbSlzy9AlzmDq-qmUdwol7mAeB_FiF1ow/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO P_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO PISTA

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSchwbO5tqNuXUN2mDuNzywu8k81gX4O1KBhqQUGd0teJDw8Lg/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO Q_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO TAXIWAYS

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeAEk9OnCGytORpctocfdGFK_gkshHaMTHjXAmRJ_rCIAqO0Q/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO R_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO PLACAS DE ESTACIONAMENTO

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser) :

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc1ihCZrskpYdjXfARnGj4ZrwwwlbvbUbGh0OzCR-6eex4G4w/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO S_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO CAMINHO PERIFÉRICO E VEDAÇÕES

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeCEPJVJ-KaqtKRhSUbyB4gluke1OKRKZY7Fgxl-PEP0gQJ_g/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO T_CHECKLIST RELATÓRIO SEMANAL DE INSPEÇÃO A SUPERFÍCIES LIMITATIVAS DE OBSTÁCULOS

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScq6OTIK4_3mIT_bIEQ3aNcVuBRL_iudxYiWTpT6rZcMvVOJA/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO U1_ CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO DIÁRIA

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScrcQa55Cm2G77mBCi7UIZnme9I978yI1H1NIpWY610efHS7A/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO U2_CHECKLIST RELATÓRIO DE INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScRBwiAhxkKiM4LQOtrHPje46J4lqsmSPhEY_w9kmSkEMR6Tg/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO V1_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfIMHyfeig-uWZm-bqqhVvzhrFY-XP0JMgwP1s2K9r9ryVHJg/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO V2_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _MEIOS E EQUIPAMENTOS

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online(copiar o seguinte link para o browser):

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdv2jMcDQrKTV6zaba30bYC8YX1lvhhY7qJjq3UM9diKiGQ/viewform>

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO V3_CHECKLIST RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL _ PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScnPcSrK9_DxJt3ajCEhu2x9Pi9hNhW39XH7e-cjGjC89kxbQ/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO W_ SUGESTÕES/REPORTE

Cópia do documento digital na página seguinte.

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser_PT):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfX0UFPTVG5pXGDKKTixc_hOkV1xLbFXhhE1rzyLxLenKZMkAQ/viewform

Para preenchimento online (copiar o seguinte link para o browser_ING):

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSda9_5rF8mouaVWVOby_xpDsND2l9f3xRpG6puOWbbFaMmB4mw/viewform

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO X_ SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO Y_PROTOCOLO MEIOS DE SOCORRO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO Z1_ REGISTOS, RESPONSABILIDADES E PRAZOS DE CONSERVAÇÃO

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO

ANEXO Z2_CONTROLO DE DOCUMENTAÇÃO INSERIDA NOS ANEXOS E CONTROLO DE DOCUMENTOS AUTONOMOS

INTENCIONALMENTE EM
BRANCO