

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE  INAC	Circular Técnica CT- 900- 12
--	--

ASSUNTO : Guia Relativa ao Serviço de Gestão de Placa de Estacionamento

DATA : 25/05/2025

ÂMBITO

O presente guia estabelece os princípios, procedimentos e responsabilidades aplicáveis ao Serviço de Gestão da Placa de Estacionamento nos aeródromos nacionais. O documento abrange a organização, coordenação e supervisão das atividades realizadas na área da placa, incluindo a movimentação de aeronaves, veículos de apoio e pessoal autorizado, em conformidade com as normas da OACI e o RACSTP Parte 14.1.

A. SERVIÇO DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO

I. GENERALIDADES

O serviço de controlo de tráfego aéreo de um aeródromo abrange toda a área de manobra, mas não são aplicáveis instruções específicas relativas a esse serviço à plataforma de estacionamento. Por conseguinte, é necessário um Serviço de Gestão da Placa de Estacionamento para assegurar, nesta área, a regulação das actividades e dos movimentos das aeronaves, dos veículos e do pessoal (RACSTP Parte 14.1.9.5).

Diversos métodos de gestão da placa de estacionamento foram estudados e podem, dependendo das condições, satisfazer as necessidades dos vários aeródromos.

Em todos os aeródromos, a gestão da placa de estacionamento constitui uma tarefa essencial. No entanto, a necessidade de estabelecer um serviço de gestão da placa de estacionamento exclusivamente destinado a esta tarefa depende principalmente de três fatores operacionais :

- a) Densidade do tráfego ;
- b) Complexidade do plano da placa de estacionamento ;
- c) As condições de visibilidade em que a administração do aeródromo tenciona continuar a operar.

De um modo geral, não é possível exercer um controlo total da circulação na área de movimento. No entanto, quando a visibilidade é fraca, pode ser necessário exercer esse controlo em detrimento da capacidade.

Dentro dos limites das restrições razoáveis, que variam segundo as condições, a segurança e a rapidez da circulação exigem que as aeronaves e os veículos respeitem regras normalizadas que regem os movimentos à superfície.

O Serviço de Gestão da Placa de Estacionamento deve estabelecer regras aplicáveis à circulação de aeronaves e veículos de superfície nessas áreas. Estas regras devem ser compatíveis com as aplicáveis à área de manobra.

II. QUANDO DEVE SER CRIADO UM SERVIÇO DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO ?

O RACSTP Parte 14.1.9.5 exige que o volume de tráfego e as condições de exploração o justifiquem.

Não é possível definir em que níveis de volume de tráfego e em que condições de exploração se deve instituir um serviço de gestão da placa de estacionamento.

De um modo geral, quanto mais complexo for o plano da placa de estacionamento, mais alargado deve ser o serviço de gestão, nomeadamente quando a placa de estacionamento inclui vias de circulação.

Compete à administração do aeródromo decidir se deve ou não instituir um serviço de gestão da placa de estacionamento. A presente guia fornece orientações sobre as condições em que esse serviço deve ser prestado.

A maioria dos aeródromos já criou uma gestão de placa de estacionamento de uma forma ou de outra, que pode variar em uma simples área de estacionamento de aeronaves, com linhas pintadas para guiar os pilotos para as placas de estacionamento ou durante a manobra. No outro extremo da escala, a placa de estacionamento pode constituir uma parte alargada da área de movimento com muitas placas de estacionamento (nariz dianteiro), várias aerogares e uma rede complexa de vias de circulação que fazem parte do plano geral.

Uma placa de estacionamento complexa deste tipo deve ser dotada de um serviço de gestão completo que disponha de meios de comunicação rádio.

A administração do aeródromo deve, por conseguinte, determinar o nível do serviço de gestão de que necessitam em função da atividade das suas placas de estacionamento, a fim de manter a segurança e a eficiência do tráfego de aeronaves e veículos nas proximidades. É particularmente importante proceder deste modo quando se prevê que a exploração continue por má visibilidade.

Para determinar o nível do serviço de gestão que pode ser necessário numa placa de estacionamento, há que ter em conta os seguintes pontos :

a) A placa de estacionamento é suficientemente extensa ou complexa ou tem uma densidade de tráfego suficiente para justificar a necessidade de pessoal separado para a gestão ?

- b) De que meios radiotelefônicos necessita o pessoal para exercer um controlo sobre os seus próprios veículos, os veículos das companhias aéreas e, se for caso disso, as aeronaves que utilizam as vias de circulação da placa de estacionamento ?
- c) Se o pessoal de gestão da placa de estacionamento for responsável pelo controlo das aeronaves e dos veículos que circulam na placa de estacionamento, a fim de assegurar uma separação satisfatória, esse pessoal deve receber a formação adequada, deve ser titular de uma licença e a sua autoridade deve estar oficial e claramente estabelecida.
- d) O serviço de gestão da placa de estacionamento deve emitir as suas próprias instruções, dar autorizações de arranque, de descarga e de circulação no solo e a atribuir os postos de estacionamento ou estas diversas instruções serão dadas pelo órgão ATS como parte do serviço de gestão ?
- e) Como serão regulados os diversos veículos de serviço das companhias aéreas que circulam nas áreas de estacionamento e nas estradas do lado ar que servem as placas de estacionamento das aeronaves ? São necessárias a construção de vias controladas ou não, que atravessem as placas de estacionamento ?
- f) Quem será responsável pela inspeção, manutenção e gestão da propriedade da placa de estacionamento ?
- g) Que importância digital deve ter o serviço de sinalizadores, incluindo o serviço de orientação por veículo, para atender às necessidades de estacionamento de aeronaves ?
- h) Prevê-se manter a exploração por má visibilidade no aeródromo ? Em caso afirmativo, que procedimentos devem ser desenvolvidos para manter a segurança na placa de estacionamento ?
- i) Foram estabelecidos procedimentos para fazer face a imprevistos tais como : acidentes, emergências, desvios das aeronaves, controlo da circulação quando as placas de estacionamento estão quase todas ocupadas, trabalhos de manutenção, limpeza dos postos e medidas de segurança ?

III. QUEM PRESTA O SERVIÇO DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO ?

A gestão da placa de estacionamento pode ser confiada ao órgão dos serviços de tráfego aéreo, a um serviço estabelecido para esse efeito pela administração do aeródromo, ao operador, se o aeródromo for reservado para a exploração de uma companhia, ou a um serviço de controlo coordenado entre o ATS e a administração de aeródromo ou o operador.

Alguns Estados preferem, para a utilização das placas de estacionamento, estabelecer um procedimento de controlo de tráfego em que uma única entidade assume o controlo das aeronaves e dos veículos de superfície num determinado ponto de transferência entre a placa de estacionamento e a área de manobra.

É geralmente o limite da área de manobra que representa o ponto de transferência. Em qualquer caso, este ponto deve ser claramente indicado no solo e nos mapas adequados, por exemplo, no mapa de aeródromo, para pilotos e condutores de veículos.

O órgão de gestão da placa de estacionamento é responsável pela supervisão e coordenação de todo o tráfego de aeronaves na placa de estacionamento, da difusão verbal das informações consultivas sobre uma frequência de rádio acordada e da gestão do conjunto da circulação dos veículos na placa de estacionamento, bem como das outras actividades que se desenvolvem nessa área, para alertar os pilotos para os riscos que possam surgir.

Mediante acordo com o órgão ATS do aeródromo, será concedida uma autorização de arranque e de circular em terra às aeronaves que partam para o ponto de transferência em que a aeronave será tomada a cargo pelo órgão ATS.

Uma forma de coordenar a gestão da placa de estacionamento consiste em confiar ao órgão dos serviços de tráfego aéreo o controlo por rádio das aeronaves que necessitam de uma autorização de arranque ou de descarga na placa de estacionamento, e confiar o controlo dos veículos de superfície à administração do aeródromo ou ao operador. Nesses aeródromos, considera-se que as instruções dadas às aeronaves pelo serviço ATS não dizem respeito à separação entre as aeronaves e os veículos que não são controlados por rádio.

O serviço de gestão da placa de estacionamento deve manter-se em estreita ligação com o controlo do aeródromo e ser responsável pela atribuição das placas de estacionamento e pela difusão aos operadores das informações sobre os movimentos, mantendo a escuta na frequência ATC e mantendo as informações básicas de chegada, aterrissagens e decolagens atualizadas.

O serviço de gestão deve assegurar que a limpeza da placa de estacionamento é assegurada pelo serviço de manutenção do aeroporto e que os intervalos de segurança estabelecidos são mantidos entre as aeronaves nas placas de estacionamento. Um serviço de sinalização e um serviço de orientação em terra também podem ser fornecidos.

IV. RESPONSABILIDADES E FUNÇÕES

IV.1. Organização do serviço de gestão da placa de estacionamento

Independentemente da metodologia adotada para organizar o serviço de gestão da placa de estacionamento, é importante manter uma ligação estreita entre a administração do aeródromo, o operador e o serviço ATS. A eficácia e a segurança do funcionamento do sistema dependem em grande medida dessa cooperação. Os pontos a seguir enumerados são importantes para o serviço ATS e para a administração do aeródromo.

a) Atribuição de placas de estacionamento de aeronaves

A responsabilidade final pela atribuição de placas de estacionamento de aeronaves cabe normalmente ao operador do aeródromo, mas pode eventualmente ser estabelecido um sistema de atribuição preferencial dos diferentes postos a determinados utentes para facilitar as operações e aumentar a eficácia. As instruções devem indicar claramente quais os postos que podem ser utilizados pelas diferentes aeronaves ou grupos de aeronaves. Conforme estabelecido no parágrafo 1.011 do Doc 9137 – ASM, Part 8 (Airport Operational Services), para que este método seja considerado disponível, é necessário estabelecer uma ordem de utilização preferencial das rubricas. O pessoal de gestão da placa de estacionamento deve receber instruções claras quanto ao período de ocupação dos lugares que deve ser permitido e às medidas a tomar para assegurar o cumprimento das regras estabelecidas. A responsabilidade de atribuir lugares de estacionamento pode ser delegada a uma companhia aérea se uma aerogare ou uma placa de estacionamento estiver reservada exclusivamente a essa companhia.

b) Horas de chegada e de partida das aeronaves

O serviço ATS, os Serviços de Gestão da Placa de Estacionamento e do terminal, bem como os operadores precisam de conhecer antecipadamente as horas de chegada e de partida previstas no horário, estimadas e reais. É necessário criar um sistema que permita comunicar essas informações a todas as partes interessadas tão rápida e eficazmente quanto possível.

c) Permissões de Inicialização

Normalmente, estas autorizações são concedidas pelo órgão ATC.

Quando um serviço de gestão da placa de estacionamento utiliza as suas próprias comunicações de rádio no seu domínio, é necessário estabelecer procedimentos para assegurar uma boa coordenação entre estes dois elementos para que essas autorizações sejam emitidas eficazmente.

d) Difusão das informações aos operadores

Deve ser criado um sistema que assegure uma divulgação eficaz das informações relevantes para a gestão da placa de estacionamento, o serviço ATS e os operadores.

As informações em causa podem incidir sobre os trabalhos em curso, a indisponibilidade de certas instalações, os procedimentos por má visibilidade.

e) Medidas de segurança

Independentemente das disposições normalmente adoptadas neste domínio, existem requisitos de segurança que interessam às diversas partes que utilizam a placa de estacionamento.

Nesta categoria incluem-se, nomeadamente, os planos de emergência relativos, por exemplo, à identificação das bagagens no posto de estacionamento, aos alertas de bomba e às ameaças de desvio.

f) Disponibilidade dos serviços de segurança

É normalmente o serviço ATS que alerta os serviços de salvamento e de incêndio em caso de incidente na área de movimento. No entanto, nos aeródromos ou no serviço de gestão da placa de estacionamento é responsável pelo controlo das aeronaves que circulam nessa plataforma, é necessário estabelecer um sistema de comunicação para alertar os serviços de salvamento e de incêndio sempre que ocorra um incidente na zona de responsabilidade correspondente à plataforma de estacionamento.

g) Disciplina na plataforma de estacionamento

É ao Serviço de Gestão da Placa de Estacionamento que incumbe assegurar que todas as partes cumpram rigorosamente os regulamentos e procedimentos que se aplicam a esta área.

IV.2. Sistema de orientação para estacionamento ou acostagem

O sistema de orientação utilizado na placa de estacionamento depende da precisão com que as manobras de estacionamento devem ser executadas e dos tipos de aeronaves em causa. Quando não é necessária uma precisão muito elevada, pode contentar-se com um sistema muito simples constituído por marcas pintadas para delimitar os postos de estacionamento e definir os eixos de orientação.

O serviço de gestão da placa de estacionamento deve então monitorar todas as marcas pintadas para assegurar-se de que estejam sempre limpas e visíveis.

Quando é necessária uma precisão muito elevada para estacionar ou atracar, é necessário instalar um dos sistemas de orientação especificados no RACSTP Parte 14.1. O Serviço de Gestão da Placa de Estacionamento deve então monitorar estes sistemas e as luzes de guia associadas e assegurar-se de que estejam inspecionados pelo menos uma vez por semana a fim permanecer na condição excelente.

IV.3. Serviço de sinalizadores

Deve ser previsto um serviço de sinalização do aeródromo quando não existir um sistema de orientação para o estacionamento ou a aterragem ou quando esse sistema não funcionar, ou quando é necessário orientar as aeronaves para os postos de estacionamento para evitar comprometer a segurança e utilizar da forma mais eficaz possível os lugares de estacionamento disponíveis. É necessário tomar as medidas necessárias para dar uma formação adequada aos sinalizadores e só permitir guiar as aeronaves aqueles que tenham demonstrado efectivamente a sua competência neste domínio. Nos aeródromos em que esse serviço é assegurado, os sinalizadores devem dispor de instruções escritas pormenorizadas que abranjam, nomeadamente, os seguintes pontos :

- a) Necessidade absoluta de utilizar apenas os sinais autorizados (ilustrações desses sinais devem ser apresentadas em vários pontos estratégicos) ;
- b) Necessidade de assegurar, antes de utilizar os sinais autorizados, que a zona dentro da qual uma aeronave deve ser orientada seja livre de todos os obstáculos com que a aeronave possa colidir em conformidade com os sinais recebidos ;
- c) Caso possa ser utilizado um único sinalizador e caso sejam necessários assistentes para vigiar as extremidades das asas ;
- d) Medidas a tomar em caso de emergência ou incidente que envolva uma aeronave e/ou um veículo de superfície enquanto a aeronave é guiada por um sinalizador, por exemplo, colisão, incêndio, fuga de combustível ;
- e) Necessidade de usar permanentemente uma peça de vestuário de cor viva, por exemplo um colete fosforescente vermelho vivo, laranja ou amarelo ;
- f) Medidas a tomar quando for necessário utilizar um tractor para mudar uma aeronave de lugar e a intervenção de um sinalizador for necessária para a paragem dos motores.

V. PROCEDIMENTOS ESPECIAIS EM CASO DE MÁ VISIBILIDADE

Os procedimentos necessários para operar com baixa visibilidade variam de aeródromo para aeródromo. Para um aeródromo específico, estes procedimentos devem ter em conta as condições locais, mas, em qualquer caso, devem ser tidos em conta os fatores fundamentais a seguir indicados.

- a) Todos os condutores e outros membros do pessoal autorizados a circular na área de movimento receberam formação suficiente sobre estes procedimentos e estão conscientes de que têm responsabilidades acrescidas quando as condições de visibilidade são más.

Por

consequente, o ponto a que os procedimentos de má visibilidade devem entrar em vigor deve ser claramente definido.

- b) O serviço ATS deve registar as pessoas e os veículos na área de manobra.
- c) Todos os veículos e todas as pessoas cuja presença não seja indispensável, por exemplo os empreiteiros de obras e as equipas de manutenção, devem abandonar a área de manobra.
- d) Os veículos indispensáveis autorizados a entrar na área de manobra devem limitar-se ao mínimo necessário e estar em contacto radiotelefónico com o ATC.
- e) Quando houver possibilidade de acesso inadvertido à área de manobra e não houver meios materiais para instalar uma vedação, por exemplo, entre as áreas de manutenção das aeronaves e as áreas de manobra, os pontos de acesso devem ser mantidos em guarda. Se uma abertura for demasiado larga para permitir a vigilância visual, deve ser instalado um dispositivo de detecção e, além disso, as zonas adjacentes à área de manobra ou a circulação dos veículos é intensa e não controlada devem ser patrulhadas regularmente.
- f) Todas as portas ou entradas da área de movimento que não estejam vigiadas devem estar permanentemente trancadas e inspeccionadas com frequência.
- g) Devem ser tomadas as medidas adequadas para alertar as companhias aéreas e outros organismos que tenham acesso à área de movimento quando estiverem em vigor os procedimentos de baixa visibilidade. Isto é particularmente importante quando as companhias controlam as suas próprias plataformas e instalações de manutenção adjacentes à área de manobra.
- h) Todo o pessoal cuja presença na área de movimento não seja indispensável deve abandonar esta área.
- i) Devem ser desenvolvidos procedimentos de emergência adequados.

É igualmente necessário considerar o encerramento de vias de acesso que não sejam indispensáveis para a entrada ou saída de uma pista. Para o efeito, podem ser utilizadas luzes de ponto de espera de circulação, luzes de controlo de tráfego ou barras de paragem de cor vermelha ou pode ser instalada uma vedação de I', utilizando as balizas de zona inutilizáveis especificadas na RACSTP Parte 14.1.8. Além disso, por má visibilidade, limitar-se-á, se possível, o número de percursos de circulação de e para as pistas. Será igualmente necessário identificar, balizar e publicar esses percursos para uso dos operadores de aeronaves.

A presente circular define a condição de visibilidade como « visibilidade correspondente a um RVR inferior a 400 m.

Contudo, o INAC deverá, no entanto, adoptar procedimentos específicos para um valor muito mais elevado do RVR em função do tipo de operação que se realiza no I 'aeródromo.

O valor de 400 m tem a vantagem de ser facilmente comparado com o limite superior da categoria III, mas tem também a desvantagem de sugerir erradamente que os procedimentos aplicáveis por má visibilidade e o equipamento correspondente só são necessários em aeródromos ou aterragens da categoria III. Em aeródromos que não equipas de aterragem em tais condições, as aeronaves podem frequentemente descolar em condições de visibilidade correspondentes a um RVR inferior a 400 m. É igualmente necessário, nesses aeródromos, pôr em vigor medidas de protecção e procedimentos bem precisos.

O ponto a que devem ser aplicados os procedimentos de baixa visibilidade varia de aeródromo para aeródromo, em função das condições locais. Este ponto pode ser inicialmente relacionado com uma medida específica do RVR e do limite máximo (por exemplo, 800 m/200 pés) numa situação em que as condições meteorológicas se agravem e em função da rapidez de degradação da situação e do prazo necessário para pôr em vigor as medidas especiais.

Quando os procedimentos de má visibilidade estiverem em vigor, o INAC deve examinar constantemente a sua eficácia e, se necessário, alterá-los ou actualizá-los.

Os números anteriores destinam-se a servir de guia para a instituição de procedimentos aplicáveis por má visibilidade. Na prática, os procedimentos aplicáveis num determinado aeródromo deverão ter em conta as condições locais.

VI. FORMAÇÃO

Tendo em conta as funções do serviço de gestão da placa de estacionamento, o seu pessoal deve receber a formação adequada e as autorizações necessárias para cumprir as respetivas responsabilidades. Esta observação aplica-se nomeadamente às pessoas encarregadas das actividades do centro ou da torre do serviço de gestão da placa de estacionamento, aos sinalizadores e aos condutores de veículos-guia.

As pessoas designadas para o centro ou torre do serviço de gestão da placa de estacionamento são responsáveis pela gestão e, em alguns aeródromos, pelo controlo dos movimentos de aeronaves dentro da sua zona de responsabilidade. Em grande medida, suas funções são análogas às do controle de tráfego, por conseguinte, o pessoal deve receber formação análoga. O programa de formação deve incidir, nomeadamente, nos seguintes pontos :

- a) Coordenação entre o órgão ATS e a gestão da placa de estacionamento ;
- b) Procedimentos de arranque ;
- c) Procedimentos de repulsão ;
- d) Procedimentos de espera no posto de estacionamento ;
- e) Autorizações de circulação em terra ;
- f) Autorizações em rota.

Para responder às necessidades de formação do pessoal do serviço de gestão da placa de estacionamento, alguns Estados utilizam os programas adoptados para o pessoal dos serviços ATS. Além disso, alguns Estados exigem que o pessoal do serviço de gestão da placa de estacionamento seja titular de uma licença ATC ou outra, ou que tenha adquirido alguma experiência de controlo do aeródromo no âmbito da sua formação.

Os sinalizadores de aeródromo devem receber formação que lhes permita ser qualificados para dirigir os movimentos de aeronaves. Esta formação deve incidir nomeadamente sobre :

- a) Os métodos de sinalização ;
- b) Características físicas e operacionais das aeronaves relacionadas com as manobras dentro dos limites da plataforma ;
- c) A segurança do pessoal nas proximidades das aeronaves e, nomeadamente, dos motores.

Nos aeródromos em que se utilizam veículos de orientação, devem existir regulamentos locais que garantam que os condutores possuem as qualificações necessárias em matéria de procedimentos radiotelefónicos, conhecer os sinais visuais e as velocidades de circulação no solo e os intervalos a respeitar entre aeronaves ou veículos. É igualmente importante que conheçam perfeitamente o plano do aeródromo e que sejam capazes de encontrar o seu caminho por má visibilidade.

B. GESTÃO E SEGURANÇA

I. INTRODUÇÃO

O serviço de controlo de tráfego aéreo de um aeródromo é responsável pelo tráfego em toda a área de manobra, mas não é especificamente responsável pela organização do tráfego na plataforma de estacionamento. Por conseguinte, é necessário criar um serviço de gestão da placa de estacionamento para assegurar a regulação das operações e dos movimentos de aeronaves e veículos na placa de estacionamento.

Existem várias maneiras de organizar esse serviço para atender às necessidades especiais de um aeródromo. A gestão da placa de estacionamento pode ser confiada ao serviço ATS do aeródromo, tem um serviço estabelecido para o efeito pela administração aeroportuária, o operador (quando o terminal estiver reservado a uma companhia aérea) ou um serviço ATS em cooperação com a administração aeroportuária ou o operador.

II. GESTÃO COORDENADA

A gestão da placa de estacionamento pode ser assegurada de forma coordenada ; por exemplo, o serviço ATS é responsável pelo controlo rádio dos aviões, que devem obter uma autorização para ligar os seus motores ou ser empurrados para a plataforma de estacionamento, enquanto o controlo dos veículos é assegurado pela administração aeroportuária, ou pelo operador. Tal sistema parte do princípio de que as instruções dadas aos aviões não asseguram a separação entre os aviões e os veículos que não estão em ligação rádio.

O serviço de gestão da placa de estacionamento estabelecido pela administração aeroportuária, ou o operador, deve permanecer em ligação permanente com o serviço de controlo de tráfego aéreo, atribuir os postos de estacionamento da aeronave, fornecer aos operadores informações sobre os movimentos (obtidas através da escuta das frequências ATC) e manter actualizadas as estatísticas sobre as horas de chegada, aterragem e descolagem dos aviões. Ele também pode ser responsável por fornecer sinalizadores, bem como veículos de direcção no solo.

O pessoal deste serviço é responsável por assegurar a disciplina e o respeito das regras estabelecidas pela administração aeroportuária ou pelo operador no que respeita ao controlo dos veículos.

III. GESTÃO PELA ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA OU PELO OPERADOR

Em alguns aeródromos, verificou-se que o melhor método de gestão da placa de estacionamento consiste em confiar a um único serviço a responsabilidade por todos os movimentos de aeronaves e veículos à partir de um ponto de transferência determinado entre a placa de estacionamento e a área de

manobra. Este serviço é responsável por monitorizar e coordenar os movimentos de todas as aeronaves na plataforma de estacionamento, dando-lhes indicações por rádio sobre uma frequência acordada, e monitorizar os movimentos dos veículos e as diversas actividades que ocorrem na plataforma de estacionamento, de modo a poder alertar os pilotos em caso de perigo. De acordo com o serviço ATS do aeroporto, autoriza o arranque dos motores e a circulação em terra dos aviões que partem até ao ponto de transferência ou são tomados a cargo pelo serviço ATS.

IV. GENERALIDADES

Independentemente do método escolhido para a gestão da placa de estacionamento, é essencial manter uma ligação estreita entre a administração aeroportuária, os operadores e o serviço ATS. A atribuição de placas de estacionamento, as horas de chegada ou de partida dos aviões, as autorizações de arranque dos motores, a divulgação de informações aos operadores, os pareceres sobre os trabalhos em curso e as instalações ou serviços inutilizáveis, Os convénios de protecção e os serviços de segurança disponíveis revestem-se de uma importância fundamental tanto para o serviço ATS como para a administração aeroportuária. A segurança e a eficácia das operações dependem, pois, em grande medida, de uma boa cooperação entre os serviços envolvidos.

V. FUNÇÕES DO SERVIÇO DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO

V.1. Atribuição de lugares de estacionamento de aeronaves

A responsabilidade final pela atribuição de lugares de estacionamento deverá caber ao operador do aeroporto, embora possa ser estabelecido um sistema de atribuição preferencial de cada posto a um determinado utilizador para facilitar as operações e aumentar a eficácia. As instruções devem especificar claramente quais os lugares que podem ser utilizados pelas diferentes aeronaves ou grupos de aeronaves.

Se o caso for considerado desejável, deve ser estabelecida uma ordem de utilização preferencial dos itens. O pessoal responsável pela gestão da placa de estacionamento deverá receber instruções claras quanto à duração permitida da ocupação dos postos e às medidas a tomar para assegurar o cumprimento das regras estabelecidas.

V.2. Sistema de orientação para estacionamento ou acostagem

O sistema de orientação na plataforma de estacionamento dependerá do tipo de avião em operação e da precisão com que a manobra deve ser executada. Quando não é necessária uma precisão muito elevada, é possível oferecer um sistema muito simples constituído por marcas de identificação das placas de estacionamento, marcas axiais e por uma seta que indica a posição em que o avião deve ser imobilizado. Este sistema pode ser utilizado para o estacionamento (entre em contacto com ele) se o avião não tiver de entrar em contacto com uma ponte de embarque e o abastecimento de combustível não for efectuado num posto fixo.

As marcas pintadas devem ser mantidas em perfeito estado de limpeza para garantir a visibilidade. Quando os movimentos nocturnos são frequentes, é necessário adicionar às marcas axiais luzes omnidireccionais com filtro amarelo.

A iluminação e a extinção das luzes axiais das placas de estacionamento podem ser controladas no local ou à partir da sala de controlo central da placa de estacionamento. A cada semana, as luzes axiais devem ser inspecionadas para substituir as lâmpadas queimadas. Quando um posto de estacionamento (nariz) está equipado com uma ponte de embarque, os aviões devem ocupar uma posição precisa. Será utilizado um sistema de orientação visual para atracar. Em caso de avaria do sistema, será necessário recorrer a sinalizadores para orientar os aviões para os postos equipados com passadiços de embarque ou imobilizar os aviões a uma certa distância da ponte para assegurar o respeito das margens de segurança.

V.3. Serviço de sinalizadores

Deve ser previsto um serviço de sinalização sempre que o aeroporto não disponha de um sistema de auto-orientação, ou este esteja desligado, e quando os aviões devam ser orientados para os postos de estacionamento para evitar Um perigo ou para utilizar o mais eficazmente possível as placas de estacionamento disponíveis. Os sinalizadores devem receber formação adequada e só aqueles que demonstraram a sua competência de forma satisfatória devem ser autorizados a guiar os aviões. Deverão ser estabelecidas instruções escritas pormenorizadas sobre os seguintes pontos :

- a) Necessidade absoluta de utilizar apenas os sinais autorizados (as ilustrações desses sinais devem ser apresentadas nos locais apropriados) ;
- b) Necessidade de assegurar que a placa de estacionamento esteja livre de obstáculos fixos ou móveis;
- c) Caso em que deve ser utilizado um único sinalizador e em que os assistentes devem ser encarregados de vigiar as extremidades das asas ;
- d) Medidas a tomar em caso de danos sofridos por um avião enquanto este é guiado por um sinalizador.

Os sinalizadores devem usar permanentemente uma peça de vestuário de cor viva, por exemplo um colete fluorescente vermelho vivo, laranja ou amarelo. Uma manobra mal executada pode forçar o piloto a usar energia excessiva para corrigir a situação, aumentando o risco de lesões ou danos causados pela respiração. Se necessário, o piloto do avião deve ser avisado para parar os motores e mover o aparelho com um trator.

V.4. Serviço de orientação por veículo

Nos aeroportos ou veículos de orientação, deve ser assegurada a formação adequada dos condutores sobre os procedimentos de radiotelefonia, sinais visuais, velocidades de circulação e separação entre veículos e aeronaves.

VI. SEGURANÇA DA PLATAFORMA

VI.1. Precauções contra a respiração

Todos os utilizadores da placa de estacionamento devem ser informados sobre os perigos do sopro dos reactores e das hélices. Sempre que tiverem sido previstos ecrãs anti-explosão contra jatos aquando da concepção da placa de estacionamento, devem ser utilizados da melhor forma para proteger o material.

Deve ser assegurado que os travões dos veículos e do material circulante estacionados estão bem apertados. Quando necessário certos veículos podem ser colocados sobre cilindros para minimizar os riscos de deslocação sob o efeito do sopro dos reactores ou das hélices.

Deve ser dada especial atenção aos equipamentos utilizados na placa de estacionamento, cujos lados são planos e de grandes dimensões.

Os detritos de todos os tipos podem ser perigosos quando empurrados pela explosão dos motores, pelo que é necessário garantir que as placas de estacionamento permaneçam limpas.

As companhias aéreas, ou os seus agentes, são responsáveis pela orientação dos passageiros quando estes devam utilizar a placa de estacionamento.

Mas o pessoal do aeroporto deve estar ciente do perigo que o sopro dos reactores pode representar nestas circunstâncias e deve estar preparado para intervir sempre que se afigure necessário.

VI.2. Abastecimento de combustível dos aviões

As companhias aéreas e os fornecedores de combustível são responsáveis por fazer respeitar os procedimentos de segurança para o abastecimento dos aviões. No entanto, todos os que trabalham nas plataformas de estacionamento devem conhecer as principais precauções a tomar e devem comunicar qualquer infracção aparente ao responsável pelas operações de abastecimento.

Os principais pontos a respeitar são os seguintes :

- a) Não fumar e proibir a chama aberta na zona de abastecimento ;
- b) Os grupos auxiliares de potência e os grupos electrogéneos no solo não devem ser postos em funcionamento durante as operações de abastecimento ;
- c) Deve ser instalada uma via alternativa que permita ao equipamento de abastecimento e às pessoas afastarem-se rapidamente do avião em caso de emergência ;
- d) É necessário assegurar uma boa ligação eléctrica entre o avião e os meios de abastecimento e empregar os procedimentos adequados de ligação à terra ;
- e) Os extintores de tipo adequado devem ser facilmente acessíveis ;
- f) Os derrames acidentais de combustível devem ser imediatamente comunicados ao responsável pelo abastecimento. Devem ser fornecidas instruções pormenorizadas sobre as medidas a tomar nesses casos.

Se necessário, os fornecedores de combustível para aviação deverão receber instruções sobre o modo aceitável de colocar os veículos em relação ao avião, respeitando simultaneamente os critérios de livre circulação dos aviões em terra.

VI.3. Verificação da placa de estacionamento

É essencial manter a limpeza das estradas para evitar que os motores dos aviões em circulação sejam danificados pela ingestão de detritos. Deve ser estabelecido um programa regular de varrimento mecânico das placas de estacionamento e das vias de circulação, de modo a que todos os pavimentos utilizados para a circulação ou o estacionamento dos aviões sejam verificados a intervalos regulares. Além disso, deverá ser possível varrer, a pedido, as zonas em que se tenham acumulado materiais que possam constituir um perigo para os aviões entre duas verificações regulares.

É improvável que seja necessário varrer regularmente as pistas, a menos que o aeródromo esteja localizado em uma área com muita areia ou poeira.

VI.4. Limpeza da placa de estacionamento

Em intervalos regulares, as diferentes placas de estacionamento devem ser fechadas e limpas com um solvente químico para remover os traços de óleo, graxa e goma. Proceder-se-á também a uma limpeza antes de pintar as marcas das placas de estacionamento.

O solvente pode ser aplicado por meio de um caminhão tanque equipado com rampas e bicos de pulverização, sendo posteriormente a posição limpa por meio de uma vassoura rotativa.

Durante todo o processo de limpeza e escovagem, a posição deve permanecer interditada ao uso por aeronaves, a fim de garantir a segurança operacional.

VII. DESVIO

Deverão ser desenvolvidos procedimentos de emergência em cada aeroporto para fazer face a um eventual congestionamento da placa de estacionamento na sequência da chegada de um número importante de aviões desviados.

Esses procedimentos deverão incluir a criação de um comité de ligação entre todas as partes interessadas, para que as decisões possam ser tomadas rapidamente.

Deverão ser desenvolvidos procedimentos de alerta para alertar os operadores quando a saturação das instalações e dos serviços da placa de estacionamento ou do terminal estiver iminente.

***Fim**

Aprovado pelo : Conselho de Administração do INAC	
Data <u>03 / 06 / 20</u>	Presidente do Conselho de Administração, <u>António dos Santos Lima</u> 