



**MANUAL
DO
AERÓDROMO
DE
VILAR DE LUZ
MAIA**

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

ÍNDICE:

<u>CONTROLO DE PÁGINAS</u>	.....	2
<u>DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS</u>	.....	3
<u>SECÇÃO I</u>		
<i>INFORMAÇÃO GERAL</i>		
▪ Generalidades	.....	8
<u>SECÇÃO II</u>		
<i>INFORMAÇÃO DE CADASTRO</i>	.....	11
<u>SECÇÃO III</u>		
<i>INFORMAÇÃO AERONÁUTICA</i>	.....	12
<u>SECÇÃO IV</u>		
<i>PROCEDIMENTOS E MEDIDAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL</i>	.....	13
▪ Sistema de registos		
▪ Acessos à área de movimento		
▪ Plano de emergência de aeródromo		
▪ Salvamento e luta contra incêndios		
▪ Inspeção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos		
▪ Ajudas visuais, luminosas e sistemas elétricos		
▪ Manutenção da área de movimento		
▪ Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo		
▪ Gestão da placa		
▪ Gestão de segurança operacional da placa		
▪ Controlo de veículos no lado ar		
▪ Gestão de riscos de intrusão de vida animal		
▪ Controlo de obstáculos		
▪ Remoção de aeronaves		
▪ Manuseamento e armanejamento de matérias perigosas		
▪ Operações com baixa visibilidade		
▪ Protecção das instalações de radar, ajudas rádio, telecomunicações e respectivas servidões		
▪ Encerramento do aeródromo		
<u>APÊNDICE 1</u>.....DECLARAÇÃO DE PROPRIEDADE DOS TERRENOS	.....	32
<u>APÊNDICE 2</u>.....PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO	.....	33
<u>APÊNDICE 3</u>.....PLANTA DO AERÓDROMO	.....	34
<u>APÊNDICE 4</u>.....MAPA DE MOVIMENTOS DIÁRIOS DO AERÓDROMO	.....	35
<u>APÊNDICE 5</u>.....FOLHA DE VISTORIA	.....	36
<u>APÊNDICE 6</u>.....SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL	.....	38
<u>ANEXO I</u>.....SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL	.....	39
<u>ANEXO II</u>.....LISTA DE DISTRIBUIÇÃO DO MANUAL DE AERÓDROMO	.....	44
<u>ANEXO III</u>.....PLANO DE EMERGÊNCIA DO AERÓDROMO	.....	46

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS:

➤ DEFINIÇÕES

AERÓDROMO

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

AERÓDROMO PRIVADO

O Aeródromo não aberto ao tráfego aéreo geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar.

AERÓDROMO PÚBLICO

O Aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral.

AERONAVE

Qualquer máquina tripulada que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar sobre a superfície desta.

AERONAVE CRÍTICA

O avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infra-estrutura aeroportuária.

ÁREA DE MANOBRA

A parte de um Aeródromo destinada á descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento.

ÁREA DE MOVIMENTO

A parte de um Aeródromo destinada á descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e placas de estacionamento.

AVIAÇÃO GERAL

Toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou trabalho aéreo.

CAMINHO DE CIRCULAÇÃO

Caminho destinado à circulação de aeronaves entre a(s) pista(s) e as áreas de estacionamento.

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.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

CONVENÇÃO DE SCHENGEN

O acordo relativo á supressão gradual do controle documental nas fronteiras comuns e instauração de um regime de livre circulação para todos os nacionais dos estados signatários, dos outros estados membros ou países terceiros, celebrado em 14 de Julho de 1985 e ratificado pelo Estado Português a 29 de Setembro de 1993.

FACILITAÇÃO

Todas as medidas que tenham em vista a qualidade dos equipamentos e serviços postos á disposição de passageiros, tripulantes, carga aérea a transportar e pessoal afecto á actividade aeroportuária.

HELIPORTO

Aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para chegada, partida e movimentos á superfície de helicópteros e respectivos serviços de apoio.

LADO AR

A zona restrita do Aeródromo, reservada a tripulações, passageiros e pessoal devidamente qualificado e autorizado.

LADO TERRA

Todas as áreas dentro do perímetro do Aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar.

MANUAL DO AERÓDROMO

O Manual que contém toda a informação relativa ao Aeródromo, nomeadamente, á localização, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais, de organização, administração dos direitos e deveres do operador do Aeródromo.

OPERADOR DE AERÓDROMO

O titular do certificado do Aeródromo.

PISTA

A área rectangular definida num aeródromo terrestre, preparada para aterragem e descolagem de aeronaves.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

SEGURANÇA (*SECURITY*)

A combinação de medidas e recursos humanos e materiais destinados a proceder a aviação civil contra actos 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 actividades aeronáuticas.

SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA

O sistema de gestão destinado a garantir o controlo de 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 efectuada mediante qualquer tipo de remuneração.

VOO EXTRA COMUNITÁRIO

A ligação aérea efectuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em territórios de estados terceiros.

VOO INTRA COMUNITÁRIO

A ligação aérea efectuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não tenha o seu início, 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 aeródromo 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.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

➤ ABREVIATURAS:

ACN	- Número de Classificação da Aeronave
AFIS	- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
AFTN	- Rede Fixa de Telecomunicações Aeronáuticas
AIP	- Publicação de Informação Aeronáutica
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
AITA	- Agente de Informação de Tráfego de Aeródromo
ARO	- Reporting Office dos Serviços de Tráfego Aéreo
ATS	- Serviços de Tráfego Aéreo
CIA	- Circular de Informação Aeronáutica
FIR	- Região de Informação de Voo
GPIAA	- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
ICAO	- Organização da Aviação Civil Internacional
INAC, IP	- Instituto Nacional de Aviação Civil, IP
MA	- Manual do Aeródromo
NOTAM	- Aviso á Navegação Aérea
PCN	- Número de Classificação do Pavimento
PEA	- Plano de Emergência do Aeródromo
PIB	- Briefing de Informação Antes do Voo
RWY	- Pista de aterragem/descolagem
SLO	- Superfícies Livres de Obstáculos
SMS	- Sistema de Gestão de Segurança Operacional
THR	- Soleira da pista
TWY	- Caminho de Circulação (Taxiway)
VFR	- Operação Segundo as Regras de Voo Visual
VMC	- Condições Meteorológicas Visuais

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

WDI - Manga de Vento (Wind Direction Indicator)

WGS84 - Sistema Geodésico Mundial

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

INFORMAÇÃO GERAL

➤ GENERALIDADES

1) Finalidade e âmbito:

Este manual estabelece procedimentos, normas de utilização e manutenção a seguir no Aeródromo Vilar de Luz, com os quais todas as entidades e pessoas que aqui exerçam a sua actividade de prestação de serviços, a si próprios ou a terceiros, devem estar perfeitamente familiarizados. Estes procedimentos e normas devem ser bem difundidos, bem treinados e praticados por todos os que exercem a sua actividade no aeródromo, para que a segurança das pessoas, mercadorias, bens e instalações que nele circulem ou existam, sejam garantidas com a ligeireza e fluidez necessárias à intensidade de tráfego aéreo, de pessoas, viaturas e mercadorias. A sua incidência visa os seguintes sectores:

- a) Operacional, que trata da operação do aeródromo propriamente dita;
- b) Administrativo, que comporta a área de tratamento e arquivo de registos;
- c) Contra Actos Ilícitos, assegurado pelo(s) guarda(s) de serviço ao aeródromo.

A sua elaboração e organização foram efectuadas com base no Decreto-Lei nº: 186/2007, de 10 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei nº: 55/2010, de 31 de Maio, e ainda do Regulamento nº: 36/2013, de 21 de Janeiro.

O Manual do Aeródromo tem que ser de fácil acesso a quem necessite e o queira consultar, sendo necessário:

- Que o original, devidamente autenticado pelo Operador e aprovado pelo INAC, IP, esteja arquivado e disponível no gabinete da Direcção do Aeródromo, para consulta de entidades aeronauticas oficiais;
- Que esteja devidamente actualizado;
- Que cópias sejam distribuídas às entidades com intervenção no funcionamento do AD;
- Que uma ou mais cópias estejam disponíveis, para consulta por terceiros, nas instalações do aeródromo.

2) Categoria do aeródromo:

O aeródromo é classificado com o código de referência 1B (ICAO) e a Classe 2.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

3) Condições de Utilização:

O Aeródromo de Vilar de Luz é de uso público e, conseqüentemente, pode ser utilizado, por aeronaves que efectuem voos cumprindo as regras de voo visual (VFR) em condições meteorológicas de voo visual (VMC), podendo nele operar aeronaves adequadas a pistas com o código de referência 1 B ou helicópteros de qualquer peso ou tipo, todos devidamente certificados e possuidores de capacidade de comunicações na banda aeronautica e na frequência VHF (Very High Frequency) atribuída ao aeródromo.

Em caso algum será feita qualquer discriminação desde que os utilizadores cumpram com o acima estabelecido.

4) Estrutura Organizacional:

O aeródromo é propriedade do município da Maia pelo que o Presidente da respectiva Câmara Municipal é o seu representante máximo.

Os contactos deverão ser dirigidos a:

Aeródromo de Vilar de Luz
4425-403 MAIA
Telefone: 229 687 322
Telefax: 229 684 129

Presidente da Câmara Municipal da Maia
Praça Dr. José Vieira de Carvalho
4474-006 MAIA
Telefone: 229 408 600
Telefax: 229 418 411
E-mail: geral@cm-maia.pt

A direcção do aeródromo é da responsabilidade de:

Pedro Manuel da Fonseca Barros Prata
Rua Dra^a. Maria Eulália Balacó, 286
4470-619 MAIA
Telefone: 229 414 582
Telemóvel: 966 005 550
E-mail: pedrobprata@gmail.com

o qual, nos seus impedimentos, será substituído com plenos poderes por:

José Nelson Veloso de Castro
Rua da Presa, 1031
4810-512 GUIMARÃES
Telemóvel: 917 556 957
E-mail: veloso365@gmail.com

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

O proprietário (Câmara Municipal da Maia) é o responsável pela gestão e manutenção do espaço do aeródromo, sendo o director o responsável pela manutenção das suas condições operacionais, de acordo com o descrito neste manual.

5) Serviço de Informação de Tráfego de Aeródromo:

Não existente.

6) Serviços de Fronteiras:

Não existente.

7) Serviço de Informação Aeronáutica:

Não existente.

São disponibilizados aos operadores interessados linhas telefónicas de voz e de telecópia para contacto com o ARO do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, para depósito de Planos de Voo e obtenção de dados sobre informação aeronáutica.

8) Serviço de Meteorologia:

Não existente.

9) Serviços de Segurança contra Actos Ilícitos:

Não existente.

10) Sistema de Gestão de Segurança (SMS):

Conforme especificado no Anexo I a este manual.

11) Sistema de Registo de Movimentos de Aeronaves:

Todos os movimentos de aeronaves são registados pelo(s) funcionário(s) do operador em serviço, utilizando o mapa diário especificado no Apêndice 4 a este manual. Estes impressos são, posteriormente, arquivados e mantidos nas instalações do aeródromo por um período mínimo de 12 meses.

12) Existe uma escala de serviço para os funcionários no aeródromo, que deve igualmente ser arquivada por um período mínimo de 12 meses.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

INFORMAÇÃO DE CADASTRO

A. SITUAÇÃO

O Aeródromo de Vilar de Luz está implantado em terrenos propriedade da Câmara Municipal da Maia e situado a 0,5 Km da localidade Vilar de Luz, freguesia de Folgosa e concelho da Maia, no limite Leste deste município, na divisa com os concelhos da Trofa e Santo Tirso, 16 Km a Nordeste da cidade do Porto.

Os referidos terrenos são propriedade da Câmara Municipal da Maia, conforme declaração constante do Apêndice 1 a este Manual.

Os acessos são feitos utilizando a Estrada Nacional 105-2 que liga a Travagem (Ermesinde) a Santo Tirso, pela Serra.

Mapas de localização podem ser encontrados no Manual VFR.

B. POSIÇÃO

O Aeródromo de Vilar de Luz está localizado nas coordenadas; N41°16'47.61549" (latitude Norte), W008°31'3.74315", (longitude Oeste). Encontra-se à altitude de 231,370 m em referência ao nível médio do mar.

Nos Apêndices 2 e 3 a este manual encontram-se um mapa de localização e uma planta do aeródromo.

C. TRANSPORTES

Em S.Romão do Coronado que dista do Aeródromo Vilar de Luz 3,5 km, existe uma estação ferroviária que faz parte da Linha do Minho, onde chegam e partem, com boa frequência, comboios de e com destino para o Norte e para o Sul, (Porto-Campanhã).

Existe uma posição de táxis junto à Estação de Caminhos-de-ferro de S. Romão do Coronado. Podem ser utilizados autocarros de transportes públicos que fazem o trajecto entre as cidades do Porto e Maia e a localidade de Vilar de Luz.

D. HOTELARIA E RESTAURAÇÃO

Existem diversas unidades hoteleiras e de restauração nas imediações. As mais importantes estão situadas no concelho da Maia, na própria cidade.

Também nas cidades de Santo Tirso, Ermesinde e Trofa existem unidades hoteleiras.

A pouca maior distância temos as cidades do Porto, Matosinhos, Póvoa, Vila Nova de Gaia e Espinho onde existem instalações hoteleiras de 1ª categoria.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

INFORMAÇÃO DE AERONÁUTICA

Todos os dados relativos a informação aeronáutica encontram-se no Manual VFR de Portugal.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

PROCEDIMENTOS E MEDIDAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

SISTEMA DE REGISTOS

As situações de alteração significativa das condições de operação do aeródromo devem ser do imediato conhecimento do Director do Aeródromo, referido no §4 da secção I, o qual, por sua vez e no estrito cumprimento da CIA 29/2013, deverá:

- 1) No caso de ser possível o conhecimento atempado e prévio da alteração, proceder à solicitação de autorização ao:

INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto da Portela 4

1749-034 Lisboa

Telemóveis: 918 882 888 934 858 077 912 278 913

Telefone: +351 21 842 35 00 Fax: +351 21 840 23 98

Email: geral@inac.pt

e, após autorização deste Instituto, solicitar a emissão da necessária informação aeronáutica, nomeadamente NOTAM;

- 2) Se a alteração não for previsível, deverá proceder à imediata solicitação de publicação de NOTAM e, de seguida, notificação ao:

INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto da Portela 4

1749-034 Lisboa

Telemóveis: 918 882 888 934 858 077 912 278 913

Telefone: +351 21 842 35 00 Fax: +351 21 840 23 98

Email: geral@inac.pt

- 3) Se as alterações forem de carácter permanente, o Director deverá ainda proceder à alteração deste MA.
- 4) Cópias de todas as comunicações referidas nas alíneas anteriores (NOTAM e outras) deverão ser arquivadas e mantidas no gabinete da direcção do aeródromo por um mínimo de cinco anos.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

ACESSOS À ÁREA DE MOVIMENTO

1. O acesso à área de movimento do aeródromo encontra-se salvaguardado pela existência de vedações, portões e portas que separam o lado ar do lado terra. As portas e portões mais afastadas são controlados electrónicamente por som e imagem, pelos funcionários da Câmara Municipal da Maia em serviço no aeródromo, evitando, assim, o acesso de pessoas, veículos ou animais não autorizados.
2. O responsável pelo controlo de acessos à área de movimento é o Director do Aeródromo.
3. Os funcionários da Câmara Municipal da Maia em serviço no aeródromo deverão dispor de uma listagem actualizada das pessoas e viaturas autorizadas a circular na área de movimento.
4. As pessoas autorizadas, referidas no ponto anterior, deverão receber formação e informação prévias sobre as normas de acesso e circulação na área de movimento; a referida formação/informação será da responsabilidade do Director do Aeródromo ou de quem este nomeie para o efeito.
5. Qualquer pessoa ou viatura, não constantes da listagem referida no § 3, que pretenda aceder à área de movimento, só o poderá fazer acompanhada de pessoa e/ou viatura autorizada pela Direcção do aeródromo.
6. Todas as pessoas que circulem na área de movimento do aeródromo deverão ser portadoras de colete reflector de segurança.
7. Todas as viaturas que circulem na área de manobra do aeródromo deverão ser portadoras de farol rotativo de sinalização ou serem acompanhadas de viatura que o possua.
8. Não é permitida a circulação de viaturas ou pessoas na proximidade de aeronaves com meios propulsores em funcionamento, com excepção de viaturas ou pessoas afectas à operação de uma dada aeronave e sob a responsabilidade do operador da mesma.
9. A velocidade máxima de circulação de viaturas na área de movimento depende da maior ou menor proximidade de aeronaves, de obstáculos e das condições do piso e visibilidade, sendo, no entanto limitada a 50 Km/hora.
10. À circulação de pessoas e/ou viaturas na área de manobra acresce a obrigatoriedade de utilização de equipamento radiotelefónico capaz de receber e transmitir na frequência VHF 122.400, reportando a sua progressão na mesma.
11. A detecção de qualquer pessoa ou viatura não autorizada na área de movimento, deverá ser de imediato comunicada à autoridade policial e ao director do aeródromo o qual, atendendo à gravidade da intrusão, poderá suspender a actividade aérea no mesmo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

PLANO DE EMERGÊNCIA DO AERÓDROMO

O Plano de Emergência do Aeródromo é parte integrante deste MA e consta do Anexo III ao mesmo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

SALVAMENTO E LUTA CONTRA INCÊNDIOS

1. MEIOS DE SOCORRO

1.1 O aeródromo disponibiliza Meios de Socorro de nível de Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra Incêndios entre as 09:00h e as 17:00h locais, dos dias úteis e sempre que exista atividade aérea de formação de pilotos profissionais.

1.2 O aeródromo disponibiliza Meios de Socorro de nível de Serviço de Equipamentos de Apoio, fora das horas de operação referidas no ponto anterior.

2. NÍVEL DE PROTECÇÃO

O nível de protecção do aeródromo é Serviço de Brigadas de Aeródromo.

3. HORÁRIO DE DISPONIBILIZAÇÃO

Os Meios de Socorro são disponibilizados como descrito no § 1, acima.

4. TEMPO DE RESPOSTA

Os Meios de Socorro garantem o Tempo de Resposta a partir das suas instalações, cumprindo o regulamentarmente estabelecido.

5. ACESSOS DE EMERGÊNCIA

Todos os acessos de emergência da infra-estrutura são regularmente verificados, de acordo com o procedimento estabelecido.

6. SISTEMA DE COMUNICAÇÕES E ALERTA

O aeródromo dispõe de um sistema de comunicações e alerta para utilização em caso de emergência, de acordo com procedimento estabelecido

7. VIATURAS

O aeródromo dispõe de viatura com características de salvamento e luta contra incêndios com as características definidas regulamentarmente.

A viatura é verificada e inspeccionada regularmente, de acordo com as necessidades do serviço, a regulamentação oficial em vigor, cumprindo-se as cartas de trabalho do fabricante e o procedimento estabelecido.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

8. PESSOAL

O pessoal afecto aos Meios de Socorro, possui formação de Operador de Serviço de Brigadas de Aeródromo. Os Meios de Socorro do aeródromo dispõem de 3 elementos distribuídos pelas seguintes funções:

Coordenador - 1

Chefe de Equipa - 1

Operador - 1

Nota: Qualquer dos elementos está qualificado para desempenhar a função de condutor.

9. FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO E TREINO

O pessoal dispõe de um programa de formação, qualificação e treino que cumpre os requisitos regulamentares

10. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE QUE PRESTA SERVIÇO DE MEIOS DE SOCORRO

Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Moreira-Maia
Rua Dr. Farinhote, 1302,
4470-602 MAIA
Telefone 229 421 002

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

INSPECÇÃO À ÁREA DE MOVIMENTO E SUPERFÍCIES LIVRES DE OBSTÁCULOS (SLO)

1. Diariamente deverá ser feita uma inspecção visual à área de movimento.
2. Nos primeiros e quartos dias úteis de cada semana deverá ser efectuada uma inspecção às vedações e terrenos anexos, nomeadamente quanto à existência de obstáculos que briguem com as superfícies de protecção do aeródromo.
3. Anualmente os serviços topográficos da Câmara Municipal da Maia deverão proceder à verificação pormenorizada das superfícies livres de obstáculos, de acordo com o estipulado no Anexo 14 da ICAO.
4. A verificação referida no § anterior deverá igualmente ser feita, a solicitação do director do aeródromo, sempre que, na decorrência da inspecção referida no § 2, se suspeite de qualquer perfuração das SLO.
5. Será igualmente efectuada uma inspecção à área de movimento sempre que se suspeite ou verifique qualquer degradação das condições operacionais da mesma.
6. As deslocações que sejam feitas na área de manobra ou sua envolvente deverão fazer-se de acordo com o estipulado em “Acessos à Área de Movimento” acima.
7. Para as referidas inspecções será usada a “Folha de Vistoria” constante do Apêndice 5 a este MA.
8. As referidas folhas de vistoria deverão ser arquivadas nas instalações administrativas do aeródromo, por um período mínimo de 12 meses, depois de presentes à apreciação do Director.
9. Situações irregulares serão comunicadas e tratadas de acordo com a sua especificidade e urgência.
10. O responsável pelo cumprimento destas normas é o Director do Aeródromo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

AJUDAS VISUAIS LUMINOSAS E SISTEMAS ELÉCTRICOS

1. O aeródromo não é utilizado nos períodos noturnos, entre o pôr e o nascer do sol e, como tal, não possui ajudas visuais luminosas nem sistemas alternativos de energia eléctrica.
2. Existe apenas uma luz de obstáculo encarnada no ponto mais alto do edifício da aerogare, estando a verificação da sua operacionalidade incluída nas vistorias referidas no capítulo anterior.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

MANUTENÇÃO DA ÁREA DE MOVIMENTO

1. A avaliação, pelo Director do Aeródromo, do resultado das inspecções efectuadas regularmente à área de movimento, nos termos deste MA, determinará a necessidade de intervenção para correcção de anomalias.
2. Em caso de necessidade, o Director solicitará ao Proprietário do Aeródromo a intervenção necessária para a correcção das anomalias verificadas.
3. O Proprietário do Aeródromo deverá providenciar, através dos seus serviços municipais ou por recurso a terceiros, a regularização das situações reportadas.
4. As manutenções programadas a efectuar na área de movimento devem ser planeadas com antecedência mínima de quinze dias de modo a poder ser isolada a área de intervenção, se possível, e publicado o necessário aviso à navegação aérea (NOTAM).
5. As manutenções urgentes a efectuar na área de movimento, não havendo tempo necessário para a publicação e divulgação de NOTAM, podem ser efectuadas desde que, no local, exista pessoal qualificado para permanecer na área e operar as comunicações conforme definido no item “Acessos à Área de Movimento”, devendo estar em condições, se necessário, de repor rapidamente a total operacionalidade da área de movimento
6. Complementarmente, as manutenções a efectuar deverão sempre ter em atenção o disposto nos capítulos “Acessos à Área de Movimento” e “Segurança dos Trabalhos e Obras no Aeródromo”.
7. De todas as manutenções, programadas ou urgentes, deverá ser dado conhecimento prévio aos operadores baseados no aeródromo e referidos na “Lista de Distribuição” deste MA.
8. As manutenções preventivas, realizadas regularmente de acordo com as necessidades, tais como corte de relvas, reparação ligeira de bermas de pista e caminhos de circulação, substituição de mangas de vento degradadas e outras, serão sempre realizadas de acordo com as normas referidas nos pontos anteriores.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

SEGURANÇA DOS TRABALHOS E OBRAS NO AERÓDROMO

1. A realização de obras previsíveis de manutenção que interfiram com a operacionalidade do aeródromo, carecem de apresentação ao **INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.**
Rua B, Edifício 4 - Aeroporto da Portela 4
1749-034 Lisboa
Email: geral@inac.pt
de um plano de trabalhos de acordo com o previsto no DL 186/2007 alterado pelo DL 55/2010, e com a antecedência aí prevista.
2. O referido plano, após aprovação pelo INAC, IP, deverá ser distribuído por todas as entidades constantes da lista de distribuição mencionadas no Anexo II a este Manual.
3. Para além do definido em “Manutenção da Área de Movimento”, as obras devem ser sinalizadas de acordo com o prescrito no Anexo 14 da ICAO.
4. O acesso e permanência de pessoal e viaturas que interfiram com a área de movimento ou com as suas superfícies de protecção deverão ter em atenção as condicionantes constantes no item “Acessos à Área de Movimento”.
5. Deverá haver sempre um responsável pelos trabalhos, devidamente identificado e contactável a qualquer hora, nomeado pelo proprietário com a colaboração do Director do Aeródromo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

Não existe no aeródromo serviço de Informação de Tráfego Aéreo nem serviços de sinalização (marshalling) ou de guiamento de aeronaves por viaturas (Follow-Me).

A cada operador baseado no aeródromo é indicada a(s) posição(ões) de estacionamento da(s) sua(s) aeronave(s).

As aeronaves não baseadas deverão estacionar de modo a não interferir com outras e com a normal utilização da área de movimento, respeitando as normas ICAO em vigor.

Os funcionários do proprietário do aeródromo deverão verificar o cumprimento destas regras e chamar a atenção da tripulação da aeronave no caso de incumprimento.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA PLACA DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES

1. Uma vez que a Placa de Estacionamento de Aeronaves faz parte da área de movimento, o acesso a esta área está regulamentado no capítulo “Acessos à Área de Movimento” deste MA.
2. É absolutamente proibido fumar ou foguear na área de movimento.
3. O aeródromo não possui sistema próprio de abastecimento de combustível, estando este a cargo da empresa Nortávia, SA.
4. Nas instalações da Nortávia, SA, existem, afixadas, normas específicas de segurança no abastecimento de combustíveis.
5. Os fornecedores de combustível devem estar credenciados para o efeito e cumprirem as normas de segurança que os obrigam.
6. Compete ao Director do Aeródromo assegurar-se da credenciação e segurança referidas nos pontos anteriores.
7. Quaisquer derrames de combustíveis que ocorram devem ser de imediato neutralizados através de lavagem, efectuada pelo responsável do abastecimento.
8. O proprietário e a direcção do aeródromo, pessoalmente ou por intermédio dos seus colaboradores, são responsáveis pela fiscalização das normas de segurança e pelo reporte de situações anómalas de acordo com o percebido neste MA.
9. Qualquer incidente ou acidente resultante do processo de abastecimento de combustíveis na área de movimento, deverá ser de imediato comunicado ao Director do Aeródromo o qual deverá proceder à notificação imediata do

INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto da Portela 4

1749-034 Lisboa

Telemóveis: 918 882 888 934 858 077 912 278 913

Telefone: +351 21 842 35 00 Fax: +351 21 840 23 98

Email: geral@inac.pt

e, se envolver aeronave(s), também do

GPIAA – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves

Praça Duque de Saldanha, 31 - 4º

1050-094 LISBOA

Telemóvel: 915 192 963

Telefone: 707 284 637 212 739 230 Fax: 212 739 260

Email: investigacao@gpaaa.gov.pt

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

CONTROLO DE VEÍCULOS NO LADO AR

1. O responsável pelo controlo de acessos à área de movimento é o Director do Aeródromo.
2. Os funcionários da Câmara Municipal da Maia em serviço no aeródromo deverão dispor de uma listagem actualizada das pessoas e viaturas autorizadas a circular na área de movimento.
3. As pessoas autorizadas, referidas no ponto anterior, deverão receber formação e informação prévias sobre as normas de acesso e circulação na área de movimento; a referida formação/informação será da responsabilidade do Director do Aeródromo ou de quem este nomeie para o efeito.
4. Qualquer viatura, não constante da listagem referida no § 2, que pretenda aceder à área de movimento, só o poderá fazer acompanhada de pessoa e/ou viatura autorizada pela Direcção do aeródromo.
5. Todas as pessoas que circulem na área de movimento do aeródromo deverão ser portadoras de colete reflector de segurança.
6. Todas as viaturas que circulem na área de manobra do aeródromo deverão ser portadoras de farol rotativo de sinalização ou serem acompanhadas de viatura que o possua.
7. Não é permitida a circulação de viaturas ou pessoas na proximidade de aeronaves com meios propulsores em funcionamento, com excepção de viaturas ou pessoas afectas à operação de uma dada aeronave e sob a responsabilidade do operador da mesma.
8. A velocidade máxima de circulação de viaturas na área de movimento depende da maior ou menor proximidade de aeronaves, de obstáculos e das condições do piso e visibilidade, sendo, no entanto limitada a 50 Km/hora.
9. À circulação de pessoas e/ou viaturas na área de manobra acresce a obrigatoriedade de utilização de equipamento radiotelefónico capaz de receber e transmitir na frequência VHF 122.400, reportando a sua progressão na mesma.
10. A detecção de qualquer viatura não autorizada na área de movimento, deverá ser de imediato comunicada à autoridade policial e ao director do aeródromo o qual, atendendo à gravidade da intrusão, poderá suspender a actividade aérea no mesmo.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

GESTÃO DE RISCOS DE INTRUSÃO DE VIDA ANIMAL

1. A existência e manutenção em bom estado de uma correcta vedação de isolamento do lado ar são, por si só, um bom garante da protecção à intrusão de vida animal terrestre.
2. No que diz respeito à intrusão de aves, dado que não é possível evitá-la completamente, deve ser evitada a contaminação do lado ar com restos de comida e vegetais apelativos.
3. Os funcionários presentes no aeródromo deverão manter-se atentos a qualquer intrusão de vida animal detectável e tentar eliminá-la.
4. No caso de tal não ser possível, deverá ser contactado o operador (Câmara Municipal da Maia) o qual solicitará a intervenção da(s) entidade(s) a que habitualmente recorre nestes assuntos.
5. Qualquer acidente ou incidente provocado por animal numa aeronave no solo ou em voo deve ser imediatamente comunicada ao Director do Aeródromo que procederá de acordo com o Sistema de Gestão de Segurança.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

CONTROLO DE OBSTÁCULOS

1. Nas verificações bi-semanais referidas no item “INSPECÇÃO À ÁREA DE MOVIMENTO E SUPERFÍCIES LIVRES DE OBSTÁCULOS”, será efectuado o controlo de quaisquer obstáculos, internos ou externos ao aeródromo, que possam comprometer a segurança do mesmo, incluindo a perfuração das suas superfícies, procedendo-se ao seu registo.
2. Anualmente ou em caso de dúvida sobre alguma irregularidade na protecção das superfícies, os técnicos do operador (Câmara Municipal da Maia) procederão a um levantamento preciso, tendo em conta as normas do Anexo 14 da ICAO.
3. No caso de ser detectada qualquer anomalia, a mesma, para além do registo referido, deve a mesma ser comunicada, tão breve quando possível, tendo em conta a sua gravidade, ao Director do Aeródromo.
4. O Director do Aeródromo deverá providenciar para a rápida remoção do obstáculo.
5. Na impossibilidade de o fazer, o Director deverá requerer a emissão de NOTAM e, se necessário, requerer a actualização das publicações de informação aeronáutica pertinentes.
6. A Câmara Municipal da Maia, operadora do aeródromo, na qualidade de entidade licenciadora de novas construções, deverá ter em consideração as exigências do Anexo 14 da ICAO, no que diz respeito à não perfuração das superfícies de protecção do aeródromo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

REMOÇÃO DE AERONAVES

1. O aeródromo não possui qualquer equipamento para remoção de aeronaves da sua área de manobra.
2. Existe no aeródromo um registo com os nomes, moradas e contactos telefónicos dos proprietários e/ou operadores de todas as aeronaves estacionadas no aeródromo, sejam baseadas ou não no mesmo.
3. O operador e/ou o proprietário da aeronave imobilizada deverá providenciar, em coordenação com o Director do Aeródromo, a rápida remoção da mesma.
4. Sendo necessário, o Director procederá ao pedido de emissão de NOTAM sobre as limitações operacionais do aeródromo.
5. No caso de o operador/proprietário da aeronave não proceder à sua rápida remoção, no sentido em que seja urgente a reposição da operacionalidade do aeródromo, a Câmara Municipal da Maia poderá assumir esse trabalho, fazendo, posteriormente, ressarcir-se dos seus custos perante o proprietário da aeronave.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

MANUSEAMENTO E ARMAZENAMENTO DE MATÉRIAS PERIGOSAS

1. Para além do combustível para abastecimento de aeronaves, o aeródromo não possui condições para armazenamento de outras matérias perigosas, não sendo as mesmas autorizadas dentro do seu perímetro.
2. O manuseamento e armazenamento de combustível para abastecimento de aeronaves está assegurado pela empresa Nortávia, SA, que se obriga a cumprir as normas com isso relacionadas, sendo inspeccionada e auditada pelo departamento estatal responsável.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

OPERAÇÕES COM BAIXA VISIBILIDADE

Não se aplica, visto tratar-se de um aeródromo apenas operável em condições VMC.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

PROTECÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE TELECOMUNICAÇÕES

1. As únicas instalações de apoio à navegação aérea existentes são as utilizadas pelos meios de comunicação rádio VHF instalados na Torre do aeródromo e no piso imediatamente inferior a esta.
2. Estes pisos encontram-se fechados e com acesso reservado a pessoas autorizadas, verificado pelos funcionários do aeródromo.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

ENCERRAMENTO DO AERÓDROMO

1. Não existem meios físicos disponíveis para impedir a operação de aeronaves no caso de encerramento do aeródromo.
2. No caso de ser necessário o encerramento do aeródromo apenas é possível avisar os operadores nele baseados e solicitar a emissão de NOTAM.

Para além disso é solicitado aos Serviços de Tráfego Aéreo do Porto o aviso às aeronaves com destino ao aeródromo, caso estas entrem em contacto com aqueles serviços.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

DECLARAÇÃO DE PROPRIEDADE DOS TERRENO



DECLARAÇÃO

-----**ANTÓNIO GONÇALVES BRAGANÇA FERNANDES**, na qualidade de Presidente da Câmara Municipal da Maia, **DECLARA**, para os devidos efeitos, que a **Câmara Municipal da Maia**, com o n.º de contribuinte 505 387 131, é proprietária dos terrenos onde está implantado o Aeródromo de Vilar da Luz, na freguesia de Folgosa. -----

-----Paços do Concelho da Maia, 23 de Maio de 2013.-----

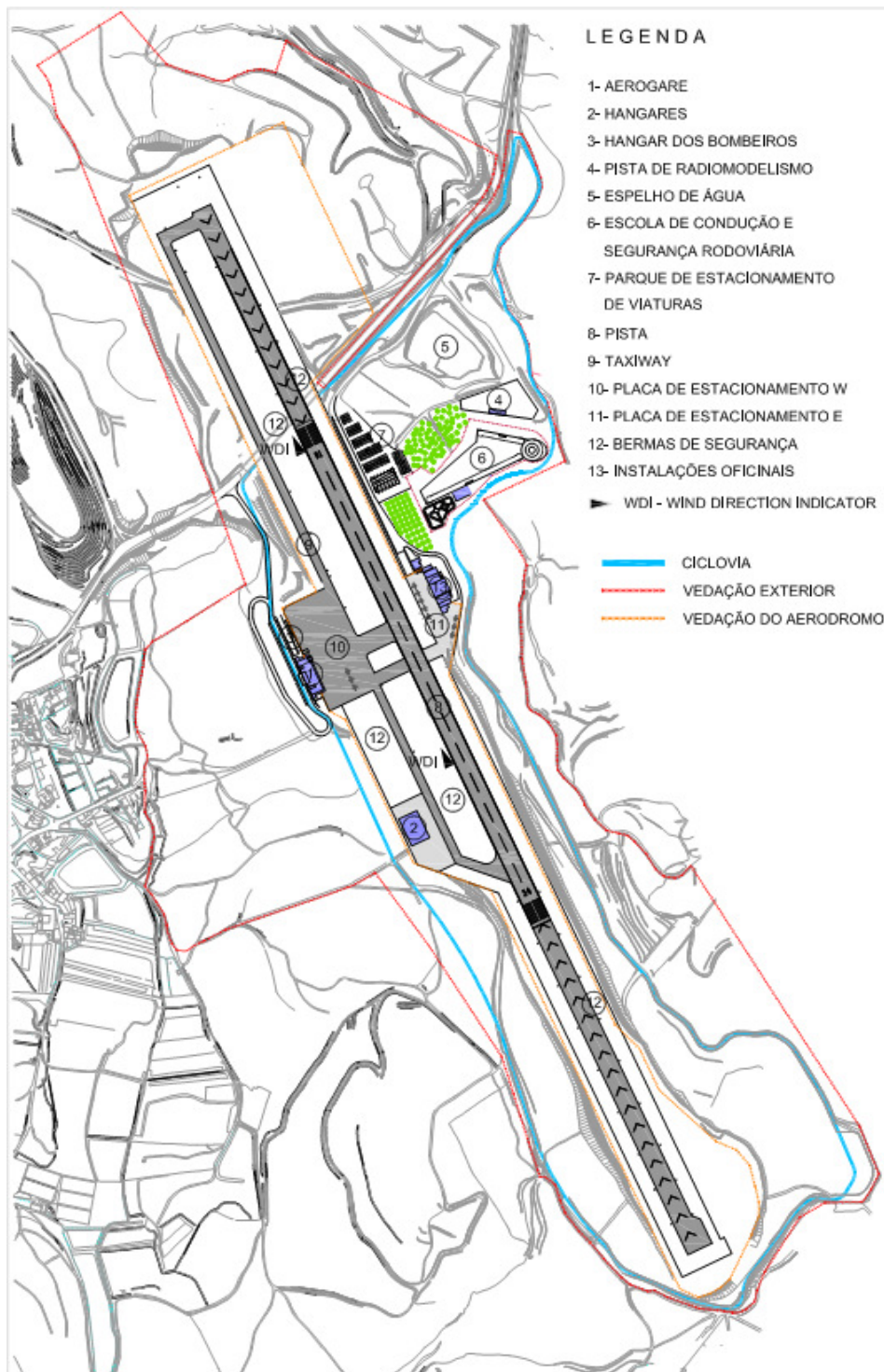
O Presidente



(António Gonçalves Bragança Fernandes)

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

PLANTA DO AERÓDROMO



Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

FOLHA DE VISTORIA

REFERÊNCIA	SITUAÇÃO VERIFICADA	Periodi- cidade	S X NA	INFORMAÇÕES / OBSERVAÇÕES
(1) Área de Movimento / Faixas de Pista / RESA	Desagregação do pavimento >2 cm altura	Diária		
	Buraco(s) >12 cm diâmetro / 7 cm profundidade	Diária		
	Fissuras e abatimentos	Diária		
	Gravilha, debris, etc.	Diária		
	Depósitos de borracha	Diária		
	Acumulação de água	Diária		
	Sulcos / erosão	Diária		
	Drenagem	Diária		
	Objectos estranhos	Diária		
(2) Marcas e Sinais	Estado das pinturas	Diária		
	Estado e visibilidade dos sinais verticais		NA	
	Sinais/objectos frangíveis	Diária		
(3) Luzes / Iluminação	Obscurecidas/sujas/intensidade reduzida		NA	
	Danificadas/em falta		NA	
	Inoperativas		NA	
	Desalinhas/desajustadas		NA	
(4) Ajudas Visuais	Manga(s) de vento	Diária		
	Manga(s) de vento / luzes		NA	
	Farol de aeródromo (ABn)		NA	
(5) Obstáculos	Obstáculos (linhas aéreas, guias, construções, antenas, árvores, etc. – especificar localização em coordenadas geográficas WGS84 e altura/altitude)	Bi- Semanal		
	Balizagens (diurnas e luminosas)	Diária		
(6) Salvamento e Luta Contra Incêndios	Equipamento (conferir com bombeiros)	Trimestral		
	Comunicações/Serviço de Emergências	Semanal		

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

FOLHA DE VISTORIA

(continuação)

REFERÊNCIA	SITUAÇÃO VERIFICADA	Periodi- cidade	S X NA	INFORMAÇÕES / OBSERVAÇÕES
(7) Neve e Gelo	Condições do piso	Diária		
	Luzes e sinais encobertos	Diária		
	Acessibilidade ao local	Diária		
(8) Instalações de Apoio	Construções	Semanal		
	Estacionamento de viaturas nas proximidades	Diária		
(9) Limitação de acesso	Vedações, portões, cancelas, etc.	Diária		
	Sinalização	Diária		
(10) Riscos associados a animais	Aves/outros animais mortos	Diária		
	Bandos de aves / outros animais	Diária		
(11) Abastecimento de combustíveis	Disponibilidade	Diária		
	Pessoal de apoio ao abastecimento		NA	
	Extintores de incêndio, incluindo validade	Trimestral		
	Ligação à terra	Trimestral		
Medidas Correctivas (identificar a(s) célula(s) em causa)				

Simbologia aplicada: S = Satisfaz

X = Não satisfaz (descrever motivo em observações)

NA = Não aplicável

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

INSURANCE CERTIFICATE

This is to certify that we, AVIABEL, S.A., have effected insurance as follows:

INSURED: MUNICIPIO DA MAIA
AERÓDROMO MUNICIPAL DE VILAR DE LUZ (LPVL)
Praça do Doutor José Vieira de Carvalho
4474-006 Maia
PORTUGAL

POLICY NR.: 14.012.931

PERIOD: 12 months at 1st January 2014

COVERAGES: To cover the Insured's Legal Liability to Third Parties (bodily injury and property damages) arising out of their airfield operations in Aeródromo Municipal Vilar de Luz, Maia, Portugal

SUM INSURED:
Premises Liabilities
EUROS 500.000,00 any one accident or series of accidents arising from one occurrence

Hangarkeeper Liabilities
Not applicable

Products Liabilities
Not applicable

GEOGRAPHICAL LIMITS: Portugal

Subject to policy terms, conditions, limitations and exclusions.

Lisboa, 31st December 2013

AVIABEL S.A.



AVIABEL
54, Louise Avenue | B-1050 BRUSSELS | BELGIUM

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

ANEXO I

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

POLÍTICA DE SEGURANÇA:

Com a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional, pretende-se identificar todos os casos que possam por em risco a segurança operacional, avaliar a sua probabilidade de ocorrência e o seu grau de risco e definir os métodos necessários à sua correcção e eliminação.

Pretende-se que o sistema seja simples e acessível mas eficaz.

O bom funcionamento do mesmo basear-se-á:

- Na ampla promoção dos valores da segurança junto de todos os operadores, colaboradores e funcionários, e
- numa política de confidencialidade não punitiva e com a informação, a quem reporta, das acções tomadas.

ESTRUTURA:

O responsável máximo é o Presidente da Câmara Municipal da Maia, entidade proprietária do aeródromo, o qual, com a colaboração directa do Director do Aeródromo, gestor da segurança operacional:

- a) Aprova a política de segurança e padrões de segurança operacional;
- b) Implementa a política de segurança e os padrões de segurança operacional, levando-os ao conhecimento de todo o pessoal de serviço na infra-estrutura, incluindo os operadores da mesma;
- c) Assegura a permanente actualização deste sistema;
- d) Assegura a alocação adequada dos recursos financeiros e materiais necessários à prossecução dos objectivos deste sistema;
- e) Assegura a criação de um Comité de Segurança Operacional;
- f) Estimula a comunicação de reportes de situações anómalas.

GABINETE DE SEGURANÇA OPERACIONAL:

O Gabinete de Segurança Operacional é composto pelo director do aeródromo, que preside e por, no mínimo, dois representantes do proprietário do aeródromo e tem como missão avaliar, caracterizar e minimizar ou eliminar os riscos decorrentes da operação, detectados por este órgão, comunicados pelo Comité de Segurança Operacional ou por terceiros, no âmbito do sistema de reportes referido abaixo

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

COMITÉ DE SEGURANÇA OPERACIONAL:

É constituído pelo director do aeródromo, que preside, e por um representante de cada um dos operadores baseados no mesmo.

O director solicitará a cada uma das referidas entidades a nomeação do respectivo representante.

Este gabinete reunirá, pelo menos, duas vezes por ano, ou sempre que necessário, com o objectivo de:

- Analisar as ocorrências observadas, propor acções ou medidas tendentes a melhorar a performance operacional e segurança do aeródromo;
- Quando necessário, preparar os exercícios de emergência;
- Trazer à discussão qualquer situação que mereça atenção especial;
- Rever os perigos, caso necessários.

PROCESSO DE GESTÃO DO RISCO:

O director do aeródromo e o Comité de Segurança Operacional deverão:

- Identificar os perigos;
- Efectuar a avaliação do risco usando a respectiva matriz;
- Desenvolver as medidas adequadas ao controlo e/ou redução do nível de risco encontrado;
- Assegurar que todos os envolvidos tomam conhecimento das medidas ou procedimentos adoptados;
- Manter registos de todos os passos descritos acima;
- Rever o processo de gestão de risco sempre que necessário, mas no mínimo anualmente, de forma a determinar a adequabilidade das medidas existentes.

SISTEMA DE REPORTES:

O sistema de reportes é não punitivo pelo que ninguém será punido pelo facto de comunicar uma situação anómala.

Para além do registo de anomalias feito nos impressos de inspecção exemplificados no Anexo 5 a este Manual, sempre que qualquer dos envolvidos na operação ou utilização do aeródromo identifique algo que possa influenciar a segurança operacional deverá comunicá-lo ao director, pela forma mais expedita atendendo à urgência da situação. Se essa comunicação não puder ser feita, de imediato, por escrito, deverá sê-lo após a comunicação verbal, procedendo-se ao seu arquivo. O director, por sua vez,:

- Garante a absoluta confidencialidade e não punição do autor do reporte;
- Actua com a urgência necessária para a resolução ou mitigação do problema;
- Caso necessário, convoca o Comité de Segurança para avaliar e resolver a situação;

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

- Regista a ocorrência e todos os passos dados para a sua resolução;
- Dá conhecimento ao autor do reporte das acções tomadas.

AVALIAÇÃO DO RISCO:

O Comité de Segurança Operacional deverá identificar os perigos que possam influenciar a segurança da operação do aeródromo, analisar a frequência com que ocorrem, a sua gravidade e, por fim, determinar o nível de risco, que definirá as medidas mitigantes a serem adoptadas.

Para avaliação do grau de probabilidade de ocorrência de um determinado risco, será usada a seguinte tabela:

TABELA DE CÁLCULO DE PROBABILIDADE DE OCORRÊNCIA

DEFINIÇÃO	SIGNIFICADO	VALOR
Frequente	Provável que ocorra muitas vezes	5
Ocasional	Provável que ocorra algumas vezes	4
Remoto	Pouco provável que aconteça mas possível	3
Improvável	Improvável que aconteça	2
Extremamente Improvável	Quase impossível que aconteça	1

Para avaliação da gravidade do risco será utilizada a seguinte tabela:

TABELA DE CÁLCULO DA GRAVIDADE DO RISCO

DEFINIÇÃO	SIGNIFICADO	VALOR
Catastrófico	Resulta em acidente, perda de vida(s) ou perda total de equipamento(s)	5
Crítico	Resulta em deficiência ou doença permanente, e/ou danos elevados no equipamento	4
Moderado	Resulta em ferimentos graves mas não permanentes, e/ou danos médios nos equipamentos	3
Menor	Resulta em ferimentos ligeiros que impliquem tratamentos, e/ou danos ligeiros em equipamentos que necessitem de alguma reparação	2
Insignificante	Não resulta em nenhum ferimento ou resulta em ferimentos insignificantes, e/ou nenhum dano ou danos insignificantes nos equipamentos	1

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

Finalmente, em função das classificações obtidas nas duas avaliações acima, será utilizada a matriz seguinte que definirá o tipo de intervenção necessária:

Probabilidade de Ocorrência	Gravidade				
	Catastrófico 5	Crítico 4	Moderado 3	Menor 2	Insignificante 1
Frequente 5	Inaceitável	Inaceitável	Inaceitável	Rever	Rever
Ocasional 4	Inaceitável	Inaceitável	Rever	Rever	Rever
Remoto 3	Inaceitável	Rever	Rever	Rever	Aceitável
Improvável 2	Rever	Rever	Rever	Aceitável	Aceitável
Extremamente improvável 1	Rever	Aceitável	Aceitável	Aceitável	Aceitável

A partir da análise feita é possível determinar-se o tipo de acção ou acções a desenvolver:

Inaceitável – As medidas devem ser imediatas e tendentes a eliminar o risco ou a reduzi-lo para um nível aceitável.

Rever – O nível de risco encontrado é preocupante e, como tal, devem ser tomadas medidas tendentes a eliminá-lo ou, não sendo possível a sua eliminação, reduzi-lo a um nível tão baixo quanto possível. Caso não seja praticável ou viável reduzi-lo, este pode ser aceite desde que esteja devidamente compreendido e tenha a provação da gestão, devendo ser amplamente divulgado.

Aceitável – A evolução deve ser acompanhada de modo a evitar que o seu grau aumente.

Elaborado por: Pedro Barros Prata Luís Taxa	O Director Pedro Barros Prata	Data 31/DEZEMBRO/2013
---	----------------------------------	--------------------------

ANEXO II

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO DO MANUAL DE AERÓDROMO

- Instituto Nacional da Aviação Civil;
- Câmara Municipal da Maia;
- Director do Aeródromo de Vilar de Luz;
- Nortávia, SA;
- Aero Clube do Porto;
- Helitours;
- Mooney Aeroclube de Portugal;
- SkyDive Maia.

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013

ANEXO III

Elaborado por:
Pedro Barros Prata
Luís Taxa

O Director
Pedro Barros Prata

Data
31/DEZEMBRO/2013