

Diretiva nº 08/AED/18

Diretiva sobre a Manutenção do Sistema Aeroportuário

de 7 de março de 2018

A fiabilidade e operacionalidade das infra-estruturas e facilidades aeroportuárias, constituídas por pistas, caminhos de circulação, plataformas, ajudas visuais e sistemas elétricos, são condições essenciais para a salvaguarda da segurança das operações aeroportuárias.

Neste contexto, importa definir as regras aplicáveis ao estabelecimento e à implementação de um sistema de manutenção aeroportuário eficaz, que dê garantias de operacionalidade e segurança à navegação e operação aeroportuária.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente regulamento foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJECTO

1.1. O objetivo desta diretiva é definir os requisitos e procedimentos aplicáveis para a implementação de um sistema de manutenção da infra-estrutura aeroportuária, com vista ao estabelecimento de medidas preventivas e correctivas adequadas ao nível de segurança exigida pela operação aeroportuária.

1.2. Esta diretiva abrange os equipamentos e instalações sob a responsabilidade dos operadores de aeródromos, excluindo os equipamentos de rádio ajuda e estações meteorológicas.

2. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1. Para os fins desta diretiva, aplicam-se as seguintes definições:

- a*) «Aeródromo», uma área definida em terra ou na água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos), destinada, a ser usada no todo ou em parte, à chegada, partida e movimento de aeronaves;
- b*) «Área de manobras», parte da área de um aeródromo utilizada para a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as plataformas de estacionamento;
- c*) «Aparelho respiratório isolante de circuito aberto (ARICA)», equipamento de proteção contra a inalação de ar contaminado ou com défice de oxigênio;
- d*) «Área de movimento», parte do aeródromo utilizada para a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, composta pela área de manobras e plataforma de estacionamento;
- e*) «Área operacional», também denominada “lado ar”, conjunto formado pela área de movimento de um aeródromo e terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado;
- f*) «Ajudas visuais», equipamentos destinados a proporcionar apoio a navegação aérea das aeronaves, tais como indicadores e dispositivos de sinalização horizontal e vertical, luzes e balizas;
- g*) Equipamento de proteção individual (EPI)», dispositivo ou produto de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinada a proteção contra riscos à segurança e à saúde no trabalho;
- h*) «Manutenção corretiva em aeródromos», manutenção não periódica realizada após a ocorrência de uma avaria, anomalia, constatação de defeito ou não conformidade a um requisito;
- i*) «Manutenção preventiva em aeródromos», manutenção periódica programada destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento dos equipamentos e facilidades do aeródromo;

j) «Operador de aeródromo», em relação a um aeródromo certificado, significa um titular de um certificado de aeródromo;

k) «Plataforma», área definida num aeródromo terrestre, destinada a receber aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção;

l) «Risco», avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível;

m) «Segurança operacional», estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

2.2. No âmbito desta diretiva, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- a*) EPI - Equipamento de Proteção Individual;
- b*) EPR - Aparelho respiratório isolante de circuito aberto;
- c*) RESA (Runway End Safety Área) - Área de Segurança de Fim de Pista;
- d*) SPDA - Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas.

3. APLICABILIDADE

Esta diretiva é aplicável ao operador de aeródromo enquanto responsável pela implementação de um sistema de manutenção de toda a infra-estrutura aeroportuária.

4. REFERÊNCIAS

Esta diretiva baseou-se nos seguintes documentos:

- a*) CV-CAR 14;
- b*) CV-CAR 14.2;
- c*) Doc. 9137 – Airport Services Manual.

5. SISTEMA DE MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

5.1. O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um sistema de manutenção de toda a infra-estrutura aeroportuária, sob sua responsabilidade, e que seja capaz de:

- a*) Manter as condições físicas e operacionais dentro dos padrões exigidos nesta diretiva e em normas aplicáveis;
- b*) Permitir a continuidade das operações aeroportuárias dentro do nível aceitável de segurança operacional estabelecido nesta diretiva ou normas aplicáveis.

5.2. O sistema de manutenção aeroportuária deve ser estruturado em programas que abordem as seguintes áreas:

- a*) Áreas pavimentadas, que compreendem:
 - 1) Pistas de aterragem e descolagem;
 - 2) Caminhos de circulação e plataformas;
 - 3) Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.
- b*) Áreas não-pavimentadas, que compreendem:
 - 1) Pistas de aterragem e descolagem;
 - 2) Caminhos de circulação e plataformas;
 - 3) Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas;
 - 4) Faixas de pista;
 - 5) RESA;
- c*) Drenagem;
- d*) Áreas verdes;



- e) Ajudas visuais;
- f) Sistemas elétricos;
- g) Proteção da área operacional;
- h) Equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional; e
- i) Edificações inseridas ou limítrofes à área operacional.

5.3. Cada programa de manutenção deve conter processos contínuos de:

- a) Monitoramento;
- b) Manutenção preventiva;
- c) Manutenção corretiva.

5.4. O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção de acordo com os seguintes requisitos:

- a) Ser específico e adequado às características de suas instalações e equipamentos;
- b) Ser de fácil entendimento e utilização, com instruções claras e objetivas;
- c) Incluir os processos de monitoramento, manutenção preventiva e manutenção corretiva;
- d) Refletir a concentração de ações nos processos de monitoramento e manutenção preventiva de cada elemento;
- e) Ser estruturado de forma a dar continuidade às ações até a solução definitiva da não conformidade detetada;
- f) Descrever e explicitar a sua finalidade;
- g) Descrever a infra-estrutura, equipamentos ou instalações a serem mantidas ou verificadas;
- h) Conter níveis de serviço ou padrões de aceitabilidade para a operação dos equipamentos, infra-estrutura ou instalações da área operacional;
- i) Definir a prioridade de execução dos serviços de manutenção;
- j) Conter a programação das actividades;
- k) Armazenar dados e realizar seu processamento e análise de forma a proporcionar a melhoria contínua do sistema.

6. ÁREA PAVIMENTADA – GENERALIDADES

6.1. O operador de aeródromo deve manter as áreas pavimentadas em condições operacionais visando à adequada operação e à proteção de:

- a) Aeronaves;
- b) Veículos;
- c) Pessoas;
- d) Equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

6.2. O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 6.1 desta diretiva e aos seguintes parâmetros quanto às áreas pavimentadas inseridas na área operacional:

- a) Estrutura e funcionalidade do pavimento - o operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional conforme aprovado pela autoridade aeronáutica;
- b) Defeitos no pavimento:
 - 1) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas pavimentadas livre de defeitos que possam causar:
 - i) Detritos que possam danificar aeronaves – FOD;
 - ii) Perda do controlo direcional das aeronaves;
 - iii) Danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos;
 - 2) O operador de aeródromo deve monitorar os defeitos do pavimento por meio de inspeções visuais regulares;

c) Desníveis / depressões / deformações:

- 1) O operador de aeródromo deve manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas de acordo com os requisitos do CV-CAR 14.2;
- 2) O operador de aeródromo deve manter a área pavimentada livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem as declividades transversais e longitudinais originais.

d) Juntas:

- 1) O operador de aeródromo deve manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas;
- 2) No caso de execução de revestimento ou remendos no pavimento, as juntas longitudinais ou transversais de construção não devem alterar as respetivas declividades originais;
- 3) O operador de aeródromo deve monitorar as juntas do pavimento por meio de inspeções regulares.

6.3. O não cumprimento das condições definidas no parágrafo 6.1 ou demais requisitos estabelecidos no parágrafo 6.2 é motivo para uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações:

- a) Mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- b) Manutenção preventiva e/ou corretiva;
- c) Restrição operacional.

6.4. O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir com os requisitos estabelecidos nas secções 6, 7, 8 e 11 desta diretiva.

7. ÁREA PAVIMENTADA – PISTA DE ATERRAGEM E DESCOLAGEM

7.1. O operador de aeródromo deve manter a pista de aterragem e descolagem em condições operacionais visando garantir o nível exigido em relação:

- a) A resistência à derrapagem;
- b) Ao controle direcional das aeronaves;
- c) A integridade dos equipamentos aeronáuticos.

7.2. O operador de aeródromo deve atender ao disposto no parágrafo 7.1 e aos requisitos referentes aos seguintes parâmetros quanto ao pavimento:

- a) Estrutura e funcionalidade do pavimento;
- b) Defeitos no pavimento;
- c) Desníveis / Depressões / Deformações;
- d) Atrito/ Macrotextura / Acumulação de borracha.

7.3. Estrutura e funcionalidade do pavimento:

- a) Os requisitos referentes a estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos na alínea a) do parágrafo 6.2.
- b) As ações aplicáveis quando detetadas não-conformidades estão descritas no parágrafo 6.3.

7.4. Defeitos no pavimento:

- a) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos na alínea b) do parágrafo 6.2.
- b) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3.



7.5. Desníveis / Depressões / Deformações:

- a) O operador de aeródromo deve manter a pista de aterragem e descolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, que possam proporcionar a acumulação de água e a perda do controlo direccional das aeronaves;
- b) Se a profundidade média de água exceder 3 mm numa região de 150 m de comprimento pela largura da pista, o operador de aeródromo deve providenciar ações correctivas na referida região, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do valor de 3 mm;
- c) As ações adicionais aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3.

7.6. Atrito/ Macrotextura - o operador de aeródromo deve manter os índices de atrito e de textura da superfície do pavimento da pista de aterragem e descolagem nos níveis requeridos pela regulamentação própria, que estabelece os procedimentos para a avaliação de atrito da pista de aterragem para fins de manutenção.

8. ÁREA PAVIMENTADA – CAMINHO DE CIRCULAÇÃO E PLATAFORMA

8.1. O operador de aeródromo deve manter o caminho de circulação e a plataforma em condições de segurança operacional visando garantir:

- a) O controlo direccional das aeronaves;
- b) A integridade dos equipamentos aeronáuticos.

8.2. O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 8.1 e aos seguintes parâmetros quanto ao caminho de circulação e à plataforma:

- a) Estrutura e funcionalidade:
 - 1) Os requisitos referentes a estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos na alínea a) do parágrafo 6.2;
 - 2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3;
- b) Defeitos no pavimento:
 - 1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos na alínea b) do parágrafo 6.2;
 - 2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3;
- c) Desníveis/Depressões/Deformações:
 - 1) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações estão descritos na alínea c) do parágrafo 6.2;
 - 2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3.

9. ÁREA PAVIMENTADA – VIAS DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS, EQUIPAMENTOS E PESSOAS

9.1. O operador de aeródromo deve manter as condições de transitabilidade das vias pavimentadas de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.

9.2. O operador de aeródromo deve atender aos seguintes parâmetros relativamente às vias pavimentadas:

- a) Defeitos no pavimento:
 - 1) Os requisitos referentes a defeitos no pavimento encontram-se dispostos na alínea b) do parágrafo 6.2;
 - 2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 6.3.

b) Desníveis / depressões / deformações:

- 1) O operador de aeródromo deve manter as vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem as declividades transversais ou longitudinais originais ou propiciem a perda de controlo direccional dos veículos e equipamentos;
- 2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão apontadas no parágrafo 6.3.

10. ÁREAS VERDES

10.1. O operador de aeródromo deve manter as áreas verdes inseridas na área operacional de forma a:

- a) Não interferir na visualização dos sistemas de ajudas visuais e de navegação aérea;
- b) A vegetação não se configurar em obstáculo à navegação aérea;
- c) Não propiciar condições para atracção de vida animal;
- d) Não comprometer o fluxo do sistema de drenagem.

10.2. O operador de aeródromo deve ainda atender aos seguintes requisitos na manutenção das áreas verdes por meio de controlo de vegetação:

- a) Manter a altura da vegetação da faixa de pista entre 15 e 20 cm;
- b) Executar, quando aplicável, as ações referentes à gestão do risco da vida animal, conforme requisitos estabelecidos em norma específica.

11. SISTEMA DE DRENAGEM

11.1. O operador de aeródromo deve manter o sistema de drenagem de forma a:

- a) Evitar que a acumulação de água nas superfícies das pistas, caminhos de circulação e plataformas prejudique a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- b) Não proporcionar condições para atracção e fixação de vida animal.

11.2. O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo anterior e aos seguintes requisitos, quanto ao sistema de drenagem inserido na área operacional:

- a) Manter os declives transversais e longitudinais da área de movimento e de todo sistema de drenagem da área operacional;
- b) Manter as ranhuras transversais (grooving), quando houver, livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenagem da pista;
- c) Manter as tubulações e valas livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenagem;
- d) Manter a integridade das estruturas, tubulações e valas revestidas;
- e) Manter os equipamentos e bombas de drenagem, quando houver, em boas condições de funcionamento.

12. AJUDAS VISUAIS PARA NAVEGAÇÃO E INDICAÇÃO DE ÁREAS DE USO RESTRITO

12.1. O operador de aeródromo deve manter as ajudas visuais em condições operacionais, de forma a permitir a correcta visualização, identificação e compreensão da ajuda visual por parte do piloto e pessoal em solo.

12.2. As ajudas visuais são aquelas descritas conforme requisitos constantes no CV-CAR 14.2 e compreendem:

- a) Indicadores e dispositivos de sinalização;
- b) Sinalização horizontal;



- c) Luzes;
- d) Sinalização vertical;
- e) Balizas;
- f) Indicadores de áreas de uso restrito.

12.3. Indicadores e dispositivos de sinalização - o operador de aeródromo deve, quanto aos indicadores e dispositivos de sinalização, atender ao estabelecido no parágrafo 12.1 e aos seguintes requisitos:

- a) Manter a integridade física do equipamento de forma a permitir a sua visualização por aeronave em voo a uma distância mínima de 300 m;
- b) Manter o sistema de iluminação do equipamento em funcionamento de acordo com o manual do fabricante.

12.4. Sinalização horizontal:

a) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 12.1 e ainda aos seguintes requisitos:

- 1) Manter a homogeneidade da configuração, definição de contornos e alinhamentos;
- 2) Manter a integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização, de forma a não originar as seguintes condições:

i) Em 20 m consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização, excetuando-se a sinalização de ponto de mira (aiming point) quanto a acumulação de borracha;

ii) Em 5 m consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - desagregação total da sinalização de forma a não permitir sua perfeita visualização;

- 3) Manter números, letras e sinalização do ponto de mira de forma visível e perceptível para o piloto;
- 4) Realizar ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto utilizado.

b) Em caso de não cumprimento dos requisitos definidos neste parágrafo (13.4), o operador de aeródromo deve fazer uma avaliação técnica e implementar as seguintes ações até a resolução da não conformidade detectada:

- 1) Mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- 2) Manutenção preventiva e/ou corretiva;
- 3) Restrição operacional.

12.5. Luzes:

a) O operador de aeródromo deve cumprir com os requisitos apontados no parágrafo 12.1, bem como:

- 1) Manter a integridade da luminária;
- 2) Manter a intensidade das luzes adequada às condições mínimas de visibilidade e luz ambiente;
- 3) Atender aos requisitos estabelecidos no CV-CAR 14.2, em relação às luzes dos sistemas de ajudas visuais.

b) Em caso de não cumprimento dos requisitos definidos no parágrafo 12.1 ou aos demais requisitos estabelecidos neste

parágrafo (12.5), o operador de aeródromo deve fazer uma avaliação técnica e implementar as seguintes ações até a resolução da não conformidade detectada:

- 1) Mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- 2) Manutenção preventiva e/ou corretiva;
- 3) Restrição operacional.

12.6. Sinalização vertical:

a) O operador de aeródromo deve cumprir com os requisitos apontados no parágrafo 12.1, bem como:

- 1) Manter as condições de visibilidade e contraste da placa informativa;
- 2) Manter a integridade do suporte, fixação e da placa informativa;
- 3) Quando iluminada, atender as condições descritas no parágrafo 12.5.

b) O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva, de modo a preservar a eficácia e continuidade das informações.

12.7. Balizas - o operador de aeródromo deve cumprir com os requisitos apontados no parágrafo 12.1, bem como preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

12.8. Indicadores de áreas de uso restrito:

a) O operador de aeródromo deve cumprir com os requisitos apontados no parágrafo 12.1 e os indicadores devem ser mantidos de forma a preservar sua integridade física e sua fixação no solo;

b) A instalação de ajudas visuais para indicação de áreas de uso restrito deve cumprir com os requisitos constantes CV CAR 14.2.

13. SISTEMA ELÉTRICO

13.1. O sistema elétrico tratado nesta diretiva é referente ao sistema de alimentação elétrica dos equipamentos de ajuda à navegação aérea, movimentação de aeronaves e às instalações dos serviços de operações de socorro e salvamento.

13.2. O operador de aeródromo deve manter o sistema eléctrico em condições operacionais, de forma a assegurar:

- a) O correto funcionamento de todos os equipamentos alimentados eletricamente;
- b) A continuidade da alimentação dos equipamentos essenciais à navegação aérea.

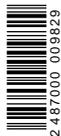
13.3. O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo anterior e aos seguintes requisitos:

- a) Manter a entrada de energia secundária de forma cumprir com o estabelecido no quadro F-1 do CV-CAR 14.2.
- b) Manter a efetividade do Sistema de Protecção contra Descargas Atmosféricas (SPDA) conforme requisitos estabelecidos no projecto de edificação.

13.4. O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva dos circuitos e componentes dos sistemas eléctricos de modo a preservar a qualidade, eficácia e continuidade da energia fornecida.

13.5. O não cumprimento das condições definidas no parágrafo 13.2 e aos demais requisitos estabelecidos no parágrafo 13.3, o operador de aeródromo deve fazer uma avaliação técnica e implementar as seguintes ações para a resolução da não conformidade:

- a) Mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- b) Manutenção preventiva e/ou corretiva; e
- c) Restrição operacional.



14. EQUIPAMENTOS, VEÍCULOS E SINALIZAÇÃO VIÁRIA DA ÁREA OPERACIONAL

13.1. Equipamentos e veículos que atuam na área operacional

- a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos e veículos utilizados na área operacional em condições operacionais, visando à continuidade e à eficácia dos serviços aeroportuários:
- 1) Os equipamentos e veículos que integram o programa de manutenção do aeródromo são aqueles usados nos serviços exclusivos do operador de aeródromo;
 - 2) Os programas de manutenção de serviços terceirizados que utilizem equipamentos ou veículos devem estar compatíveis com o programa de manutenção do operador de aeródromo, devendo o contratado seguir os requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica e as regras estabelecidas pelo operador de aeródromo.
- b) O operador de aeródromo deve manter em condição adequada e operacional os equipamentos e veículos em relação aos seguintes aspetos:
- 1) Funcionamento das partes mecânicas;
 - 2) Funcionamento das partes elétricas; e
 - 3) Visualização da pintura.
- c) Realizar ações de monitoramento e manutenção conforme especificações e orientações do fabricante do equipamento ou veículo.

13.2. Equipamentos de proteção individual e aparelhos respiratórios isolantes de circuito aberto de proteção respiratória – EPI e ARICA - o operador de aeródromo deve manter os equipamentos de proteção individual (EPI) e os aparelhos respiratórios isolantes de circuito aberto de proteção respiratória (ARICA) de forma a garantir sua operacionalidade em conformidade com os requisitos estabelecidos no manual do fabricante.

13.3. Sinalização viária na área operacional:

- a) O operador de aeródromo deve:
- 1) Manter a sinalização viária na área operacional em condições de visibilidade e compreensão para condutores de veículos e pedestres;
 - 2) Preservar a eficácia e continuidade das informações para a qual a sinalização viária na área operacional foi projetada;
- b) As sinalizações viárias referidas na presente diretiva são aquelas localizadas nas vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas no interior da área de movimento ou adjacentes a esta;
- c) O operador de aeródromo deve ainda cumprir com os seguintes requisitos e normas aplicáveis:
- 1) Disposições normativas nacionais referentes à circulação viária em Cabo Verde;
 - 2) Manter números e letras de forma a permitir a correta visualização e percepção por parte dos condutores de veículos;
 - 3) Manter a sinalização horizontal viária em conformidade com as especificações e orientações do fabricante do produto utilizado.
- d) O operador de aeródromo, relativamente à sinalização vertical viária, deve cumprir também com os seguintes:
- 1) Manter condições adequadas de visibilidade e contraste da placa informativa; e
 - 2) Manter integridade do suporte, da fixação e da placa informativa.

15. ENTRADA EM VIGOR

A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de fevereiro de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

Diretiva nº 09/AED/18

Diretiva sobre Procedimentos para Inspeção das Fontes Secundárias de Energia e Falhas Elétricas.

de 7 de março de 2018

A autoridade aeronáutica estabeleceu no CV-CAR 14.2 os requisitos da fonte secundária de fornecimento de energia em caso de falha de energia, revelando-se por isso, extremamente essencial fornecer orientações aos operadores de aeródromos sobre os procedimentos para a inspeção de fontes secundárias de energia e falhas elétricas de forma a garantir a potência elétrica de reserva disponível no aeródromo.

Assim, esta diretiva dispõe sobre as responsabilidades a nível do estabelecimento de procedimentos, qualificação de pessoal, e adoção de medidas para assegurar inspeção e manutenção da fonte secundária de energia e outros métodos para lidar com falha parcial ou total do sistema.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJECTO

Esta diretiva tem como objetivo fornecer orientações aos operadores de aeródromos sobre os procedimentos para a inspeção de fontes secundárias de energia e falhas elétricas de forma a garantir a potência elétrica de reserva disponível no aeródromo.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta diretiva é aplicável ao operador de aeródromo, com responsabilidades de assegurar a inspeção e manutenção da fonte secundária de energia e outros métodos para lidar com falha parcial ou total do sistema.

3. REFERÊNCIA

Esta diretiva baseou-se nos seguintes documentos:

- a) CV-CAR 14.2 - Projeto de Aeródromos;
- b) OACI Doc. 9157 – Part 5, Aerodrome Design Manual – Electrical System.

4. REQUISITOS PARA INSPECÇÃO DAS FONTES SECUNDÁRIAS DE ENERGIA E FALHAS ELÉTRICAS

- 4.1. O CV-CAR 14.2 exige que um operador de aeródromo inclua no Manual do Aeródromo disposições para a inspeção e manutenção da fonte secundária de energia e outros métodos para lidar com falha parcial ou total do sistema.
- 4.2. Um operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos para a inspeção e manutenção da fonte secundária de energia que incluam luzes aeronáuticas, sinais, marcas e sistemas elétricos.

5. PROCEDIMENTOS PARA INSPECÇÃO DE FONTES SECUNDÁRIAS DE ENERGIA

5.1 Generalidades

- 5.1.1. Para garantir a continuidade e segurança dos serviços é necessário ter procedimentos para a inspeção das fontes secundárias de energia e interrupção elétrica.
- 5.1.2. Essencialmente, os procedimentos de inspeção referidos nesta diretiva são parte integrante do programa de manutenção de sistemas elétricos do aeródromo.

5.2 Fontes Secundárias de Energia

- 5.2.1. Um aeródromo com operações aéreas internacionais deve ter disponível dois níveis de fontes secundárias de energia:
 - a) O primeiro nível de backup é constituído por geradores de reserva capazes de alimentar todas as instalações críticas do aeroporto;

