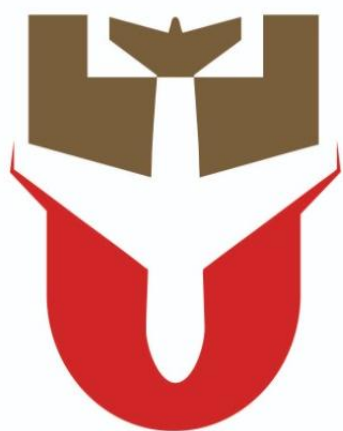


LPBG



**AERÓDROMO
MUNICIPAL**
Bragança

**SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE
VOO DE AERÓDROMO**

MANUAL DO ÓRGÃO

EDIÇÃO 6 –REV 2

Índice

Índice	1
I. Registo de Emendas	3
II. Lista de distribuição	3
III. Lista de páginas efetivas	4
Capítulo 1 – Definições e Abreviaturas	5
1.1. Definições.....	5
1.2. Abreviaturas	12
Capítulo 2 - Generalidades	13
Capítulo 3 – Procedimentos Administrativos	14
Capítulo 4- Procedimentos	16
4.1. Geral	16
4.2. Seleção de Pista	16
4.3. Chamada Inicial ao AFIS	17
4.4. Informação relacionada com a operação de aeronaves – Geral.....	17
4.5. Informação relacionada com a operação de aeronaves – Partidas	19
4.6. Informação relacionada com a operação de aeronaves – Chegadas	20
4.7. Procedimentos de acerto de altímetro	21
4.8. Gravação e retenção de comunicações	21
4.9. Verificação da hora UTC do relógio da Torre.....	21
Capítulo 5 – Tráfego de Aeródromo.....	22
5.1. Geral	22
5.2. Tráfego na área de manobra.....	22
5.3. Sinalização luminosa	24
Capítulo 6 – Fraseologia e Requisitos AFIS para Comunicações	26
Capítulo 7 – Serviço de Alerta	27
7.1. Geral	27
7.2. Fases de emergência	27
7.3. Serviços de alerta disponibilizados pelo AFIS.....	28
7.4. Informação a aeronaves operando nas proximidades de uma aeronave em estado de emergência.....	28
Capítulo 8 – Emergência, Falha de Comunicações e Contingências	29
8.1. Procedimentos de emergência	29
8.2. Falha de comunicações ar-solo.....	30
8.3. Contingências ATS.....	32
Anexo A – Requisitos de informação para a prestação de AFIS	33
Anexo B – Reportes de ocorrências ATM e a colisão com aves	34
Anexo C – Notificação de acidente/incidente com aeronaves	35
Anexo D – Competência e formação.....	36
Anexo E – Procedimentos do piloto no Aeródromo	38

Anexo F – Sistema de Gestão de Segurança	40
Anexo G – Lista de equipamento mínimo para a prestação de AFIS	41
Anexo H – Registo diário de ocorrências	42
Anexo I – Registo de posição AITA	43
Anexo J – Registo de Ocorrências	44
Anexo K – Folha de Controlo da Torre.....	45
Anexo L – Circulares de Informação Aeronáutica	46
Anexo M – Registos – Responsabilidades e prazos de conservação	47
Anexo N – procedimento de registo e comunicação de ocorrências/anomalias	48
Anexo O – Registo da Inspeções Mensais	49
Anexo P – Registo de Tráfego.....	51
Anexo Q – Formulário Mensal ANAC para aeródromo.....	52
Anexo R – Mapa de localização de aeronaves	53
Anexo S –Plano de Contingência AFIS.....	54

I. Lista de Distribuição

Manual nº	Distribuído a
1	Presidente da Câmara Municipal de Bragança
2	ANAC
3	Diretor de Aeródromo
4	Serviço AFIS

II. Lista de Páginas Efetivas

Secção	Pág.	Edição N.º	Data de Emissão
Frontispício	0	E6R1	02.05.2025
Índice	1-2	E6R1	02.05.2025
Capítulo 1 – Definições e abreviaturas	5-12	E6R1	02.05.2025
Capítulo 2 – Generalidades	13	E6R1	02.05.2025
Capítulo 3 – Procedimentos administrativos	14	E6R1	02.05.2025
Capítulo 4 – Procedimentos	15-20	E6R1	02.05.2025
Capítulo 5 – Tráfego de Aeródromo	21-23	E6R1	02.05.2025
Capítulo 6 – Fraseologia e requisitos AFIS para comunicações	24	E6R1	02.05.2025
Capítulo 7 – Serviços de alerta	25-26	E6R1	02.05.2025
Capítulo 8 – Emergência, falha de comunicações e contingências	27-30	E6R1	02.05.2025
Anexo A – Requisitos de informação para a prestação de AFIS	31	E6R1	02.05.2025
Anexo B – Reportes de ocorrências ATM e colisão com aves	32	E6R1	02.05.2025
Anexo C – Notificação de acidente/incidente com aeronaves	33	E6R1	02.05.2025
Anexo D – Competência e formação	34-35	E6R1	02.05.2025
Anexo E – Procedimentos do piloto no Aeródromo	36-37	E6R1	02.05.2025
Anexo F – Sistema de Gestão de Segurança	38	E6R1	02.05.2025
Anexo G – Lista de equipamento mínimo para a prestação AFIS	39	E6R1	02.05.2025
Anexo H – Registo de ocorrências	40	E6R1	02.05.2025*
Anexo I – Registo de posição AITA	41-42	E6R1	02.05.2025
Anexo J – Registo de Ocorrências	42	E6R1	02.05.2025
Anexo K – Folha de Controlo da Torre	43	E6R1	02.05.2025
Anexo L – Circulares de Informação Aeronáutica	44	E6R1	02.05.2025
Anexo M – Registos – Responsabilidades e prazos de conservação	45	E6R1	02.05.2025
Anexo N – Registo e comunicação de ocorrências/anomalias	46	E6R1	02.05.2025
Anexo O – Registo das Inspeções Mensais	47	E6R1	02.05.2025
Anexo P – Registo de Tráfego	49	E6R1	02.05.2025
Anexo Q – Formulário Mensal ANAC para Aeródromos	51	E6R1	02.05.2025
Anexo R – Mapa de Localização de Aeronaves	53	E6R1	02.05.2025
Anexo S – Plano de Contingência AFIS	54	E6R2	28.11.2025

1. Definições e Abreviaturas

1.1. Definições

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

Agente de informação de tráfego de aeródromo (AITA) – Uma pessoa adequadamente formada, competente, autorizada e, quando aplicável, licenciada a fornecer serviços de informação de voo de Aeródromo.

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

ALERFA – Palavra de código para designar a fase de alerta.

Altitude – A distância vertical de um nível, ponto ou objeto definido por um ponto acima do nível médio das águas do mar.

Altitude de transição – A altitude abaixo da qual a posição vertical das aeronaves é controlada por referência a altitudes.

Aproximação final – A parte de um procedimento de aproximação por instrumentos que se inicia no ponto de aproximação final especificado ou após a última curva do procedimento, até um ponto na vizinhança do Aeródromo onde esteja assegurada a aterragem ou se inicie uma aproximação falhada.

Aproximação visual – Uma aproximação efetuada por um voo IFR quando parte ou todo o procedimento de aproximação por instrumentos não é efetuado e a aproximação é voada com referências visuais do terreno.

Área de aterragem – A parte da área de movimento utilizada para aterragens e descolagens de aeronaves.

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

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

ATIS – *Automatic terminal information service*, o serviço automático de informação terminal.

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

Autorização do controlo de tráfego aéreo – Autorização para uma aeronave prosseguir de acordo com as condições específicas por um órgão de controlo de tráfego aéreo.

Centro de controlo de área (ACC) – Órgão estabelecido para a prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo a voos controlados nas áreas de controlo sob sua jurisdição.

Centro de informação de voo – O órgão estabelecido para prestar serviços de informação de voo e alerta.

Centro de meteorologia aeronáutica - A instalação localizada num Aeródromo preparada para fornecer serviços de meteorologia à navegação aérea nacional e internacional, cujas funções consistem em preparar ou obter previsões e outras informações relevantes, para os voos da sua responsabilidade, facultar briefing, consulta e documentação de voo a tripulações ou pessoal das operações de voo e expor a informação meteorológica disponível.

Centro de coordenação de salvamento – O órgão responsável por promover a organização eficiente dos serviços de busca e salvamento e por coordenar as operações de busca e salvamento numa região definida.

Hora de chegada estimada (ETA) – A hora estimada de chegada a um ponto designado.

Hora esperada de aproximação – A hora a que o ATC espera que uma aeronave que chega atrasada deixe o ponto de espera para completar a aproximação e aterragem.

Caminho de circulação – Um caminho definido no Aeródromo para a circulação de aeronaves no solo ligando as diferentes partes do Aeródromo.

Circuito de tráfego do Aeródromo – Os trajetos específicos a ser voados por aeronaves operando na vizinhança de um Aeródromo.

Comunicações ar-terra – Comunicações de duas vias entre aeronaves e estações localizadas na superfície terrestre.

Condições meteorológicas visuais – Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto iguais ou melhores que mínimos especificados.

Current flight plan (CPL) – O plano de voo incluindo alterações que possam surgir de autorizações subsequentes.

DETRESFA – Palavra de código para designar uma fase de perigo (*distress*).

Elevação – A distância vertical de um ponto ou nível na superfície terrestre do nível médio do mar.

Elevação do Aeródromo – A elevação do ponto mais alta da área de aterragem.

Fase de alerta – Uma situação de apreensão relativa à segurança de uma aeronave e dos seus ocupantes.

Fase de emergência – O termo genérico para designar as fases de incerteza, alerta ou perigo

Fase de incerteza – Uma situação de incerteza sobre a segurança de uma aeronave e os seus ocupantes.

Fase de perigo (*distress*) – Uma situação de razoável certeza que uma aeronave e os seus ocupantes se encontram ameaçados por um perigo grave e iminente ou requer assistência imediata.

Gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) – O serviço estabelecido com o objetivo de contribuir para um fluxo de tráfego aéreo seguro, ordeiro e expedito, assegurando que a capacidade ATC é utilizada até aos seus limites e que o volume de tráfego é compatível com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços ATS.

Glide path – Um perfil de descida determinado para guiamento vertical durante a aproximação final.

Informação de tráfego – Informação emitida por um órgão de serviço de tráfego aéreo para alertar um piloto de outro tráfego conhecido ou observado que pode estar nas proximidades da sua posição ou rota de voo de modo a ajudar a evitar colisões.

INCERFA – Palavra de código para designar uma fase de incerteza.

Incidente – Uma ocorrência que não um acidente associado com a operação de aeronaves que afeta ou poderá afetar a segurança da operação.

Incursão de pista – Uma ocorrência num Aeródromo envolvendo a presença incorreta de uma aeronave, veículo ou pessoa numa área protegida ou designada para a descolagem e aterragem de aeronaves.

Indicador de localização – O código de 4 letras de acordo com as regras da ICAO para definir a localização de uma estação aeronáutica fixa.

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

Nível de Voo – A superfície de pressão atmosférica constante relativamente ao *datum* de pressão 1013.2 hectopascals, separado de outras superfícies semelhantes por intervalos especificados de pressão.

Nota 1 – Um altímetro de pressão calibrado de acordo com a atmosfera standard internacional indicará:

- a) Altitude, quando utilizar o acerto de altímetro QNH;
- b) Altura acima da referência QFE, quando utilizar o acerto de altímetro QFE;
- c) O nível de voo, quando utilizar o acerto de altímetro 1013.2 hPa.

Nível de transição – O nível de voo mais baixo utilizável, acima da altitude de transição.

NOTAM – Um aviso distribuído por meios de telecomunicação contendo informação relativa ao estabelecimento, condição ou mudança de uma infraestrutura ou serviço aeronáutico, cujo conhecimento é essencial para o pessoal envolvido nas operações de voo.

Órgão de informação de voo de Aeródromo – O órgão que fornece informações de voo de Aeródromo e serviço de alerta ao tráfego que demande o Aeródromo.

Órgão de controlo de tráfego aéreo – Um termo genérico que engloba os centros de controlo aéreo, controlos de aproximação, ou torres de controlo.

Órgão de controlo de aproximação - Órgão estabelecido para a prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo para voos controlados a chegar ou a partir de um ou mais Aeródromos.

Pista - A área retangular definida num Aeródromo terrestre preparada para aterragem e decolagem de aeronaves.

Piloto em comando – O piloto designado pelo operador ou proprietário em comando e a cargo da condução segura de um voo.

Plano de voo – informação específica transmitida aos órgãos de serviços de tráfego aéreo relativos a voos ou porções de voos que uma aeronave pretende realizar.

Plano de voo preenchido (FPL) – O plano de voo preenchido e entregue a um órgão ATS pelo piloto ou representante designado.

Plano de voo repetitivo (RPL) – O plano de voo relativo a séries de voos recorrentes ou regularmente operados submetidos a um órgão ATS para retenção e uso repetitivo.

Plataforma – Uma área definida num Aeródromo terrestre para acomodar aeronaves com o propósito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e correio, abastecimento de combustíveis, parqueamento e manutenção.

Posição de espera – Uma localização geográfica que serve de referência a um procedimento de espera.

Posição de espera de pista – uma posição de espera designada para proteger uma pista, superfície limitativa de obstáculos, na qual aeronaves ou veículos devem parar e esperar autorização para transpor.

Procedimento de espera – Uma manobra pré-determinada que mantém uma aeronave dentro de um espaço aéreo especificado enquanto aguarda autorização para prosseguir com o seu voo.

Procedimento de aproximação por instrumentos – Série de manobras pré-determinadas por referência aos instrumentos de voo com proteção de obstáculos específica desde o início da aproximação até um ponto onde a aterragem possa ser completada, ou em caso de aproximação falhada, até uma posição em que uma espera ou rota possa ser utilizada. Os tipos de aproximação por instrumentos são os seguintes:

Aproximação de não precisão (NPA) – Uma aproximação por instrumentos que utiliza guiamento lateral mas não vertical.

Procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV) – Uma aproximação por instrumentos que utiliza guiamento lateral e vertical, mas não cumpre com os requisitos estabelecidos para aproximações e aterragens de precisão.

Aproximação de precisão (PA) – uma aproximação por instrumento que utiliza guiamento lateral e vertical com mínimos estabelecidos de acordo com a categoria de operação.

Procedimento de aproximação falhada – O procedimento a ser seguido caso uma aproximação tenha que ser descontinuada.

Proximidade de aeronaves – Uma situação na qual, na opinião de um piloto o pessoal dos serviços de tráfego aéreo, a distância entre aeronaves bem como as suas posições relativas e velocidades foram tais que a segurança dessas aeronaves pode ter sido comprometida. A proximidade de aeronaves é classificada da seguinte forma:

Ponto de toque – O ponto onde o glide path intercepta a pista

Risco de colisão – A classificação de risco da proximidade de aeronaves quando existiu um sério risco de colisão.

Segurança não assegurada – A classificação de risco da proximidade de aeronaves quando a segurança das mesmas possa ter sido comprometida.

Sem risco de colisão – A classificação de risco da proximidade de aeronaves quando não existiu risco de colisão

Risco indeterminado – A classificação de risco de proximidade de aeronaves quando não foi possível recolher informação suficiente para classificar o risco envolvido ou as evidências são inconclusivas ou conflituosas.

Região de informação de voo – O espaço aéreo de dimensões definidas no qual se prestam serviços de informação de voo e alerta.

Relatório meteorológico - O comunicado meteorológico de rotina, redigido em linguagem clara e abreviada, nos termos do documento ICAO n.º 8400, cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas que ocorrem, em pontos ou áreas específicas do Aeródromo, à hora respetiva, e é disseminado pelos utilizadores locais (unidades ATS e operadores) bem como via ATIS.

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

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

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

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

Serviço de alerta – O serviço disponibilizado para notificar as organizações apropriadas sobre aeronaves que necessitem de busca e salvamento, e para assistir essas organizações sempre que necessário.

Serviço de controlo de aproximação – Serviço de controlo de tráfego aéreo para chegadas e partidas de voos controlados.

Serviço de informação de voo – O serviço prestado com o propósito de aconselhar e transmitir informação útil para a condução de voos eficientes e seguros.

Serviço de tráfego aéreo (ATS) – Um termo genérico que engloba os serviços de informação de voo, serviço de alerta, serviço de aviso de tráfego aéreo e controlo de tráfego aéreo.

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

Stopway – Uma área retangular definida no solo no fim da TORA preparada para ser utilizada por uma aeronave em travagem em caso de abandono da decolagem.

Taxiing – O movimento de uma aeronave na superfície de um Aeródromo por meios próprios, excluindo as descolagens e aterragens.

Teto – A altura acima do solo ou água da base da camada de nuvens mais baixa abaixo dos 6000 metros que cubra pelo menos metade do céu.

Threshold – O início da porção de pista utilizável para a aterragem.

Tráfego aéreo – Todas as aeronaves em voo ou em operação na área de manobra de um Aeródromo.

Tráfego de Aeródromo – todo o tráfego que esteja em manobra na área do Aeródromo e todas as aeronaves em voo na vizinhança do Aeródromo. Nota: Uma aeronave está na vizinhança de um Aeródromo quando se encontra no, a entrar ou a sair do circuito de tráfego do Aeródromo.

Visibilidade – A visibilidade para propósitos aeronáuticos é a maior de:

- a) A maior distância a que um objeto negro de dimensões apropriadas, situado ao nível do solo, consegue ser observado em contraste com um fundo claro.
- b) A maior distância a que luzes com aproximadamente 1000 candelas podem ser observadas e identificadas em contraste com um fundo não iluminado.

Visibilidade no solo – a visibilidade num Aeródromo tal como reportada por um observador acreditado ou por sistemas automatizados.

Voo controlado – Qualquer voo sujeito a uma autorização do controlo de tráfego aéreo.

Voo IFR – Voo conduzido de acordo com as regras do voo por instrumentos.

Voo VFR – Voo conduzido de acordo com as regras do voo visual.

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

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

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

Voo Schengen - O voo com origem, destino ou escala em Aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen

Zona de tráfego de Aeródromo – O espaço aéreo não controlado de dimensões definidas, no qual comunicações de duas vias são obrigatórias para todas aeronaves e as informações de voo são fornecidas por um órgão ATS.

1.2. Abreviaturas

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

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

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

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

AITA - o Agente de Informação de Tráfego de Aeródromo.

ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

ANMA - Autoridade Nacional para a Meteorologia Aeronáutica.

ATIS - (*Automatic Terminal Information Service*).

ATM - *Air Traffic Management*

ATS - (*Air Traffic Services*) os serviços de tráfego aéreo.

ATZ - (*Aerodrome Traffic Zone*) a zona de tráfego de Aeródromo.

CIA - a circular de informação aeronáutica.

CTR - (*Control Zone*) a Zona de Controlo.

IFR - *Instrument Flight Rules*.

IMC - *Instrument meteorological conditions*.

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

MET report - (*Meteorological Report*) o relatório meteorológico.

MVFR - publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado Português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação área segundo as regras visuais.

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

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

PEA - o Plano de Emergência do Aeródromo.

SMS - (*Safety Management System*), o sistema de Gestão de Segurança Operacional.

TAF - (*Terminal Aerodrome Forecast*) a informação meteorológica de terminal aéreo.

VFR - *Visual Flight Rules*.

VMC - *Visual Meteorological Conditions*.

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

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

2. Generalidades

Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome flight information service* – AFIS) é o termo utilizado para descrever o serviço de prestação de informação útil para a condução segura e eficiente de voos nos Aeródromos onde um serviço de controlo aéreo não se justifica.

O órgão AFIS do Aeródromo Municipal de Bragança está localizado no referido Aeródromo e é identificado pelo mesmo nome. Fornece serviços de informação de voo e alerta ao tráfego do Aeródromo durante as horas de operação do mesmo, conforme declarado nas publicações de informação aeronáutica. Utiliza a frequência 122.300 MHz que lhe foi atribuída pela ANACOM, com capacidade para prestar serviço até uma distância de 15 milhas náuticas.

O Órgão AFIS não é um órgão de controlo de tráfego aéreo. Exceto no caso de retransmissões de autorizações provenientes de um órgão de controlo de tráfego aéreo, os AITA apenas podem passar informações e alertas aos pilotos. É da inteira responsabilidade dos pilotos a manutenção de espaçamento apropriado em conformidade com as regras do ar.

Os procedimentos operacionais do serviço de AFIS são conformes com:

- 1) Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e Regulamento (UE) 217/373 e alterações introduzidas pelo Regulamento de Execução (EU) 2020/469 da Comissão de 14 de fevereiro; e
- 2) As normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção de Chicago, na medida em que sejam relevantes para a prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em questão:
 - i) Anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, Volume II — Procedimentos de comunicação, incluindo os que têm o estatuto de PANS, na sua 6.ª edição de outubro de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 89, inclusive;
 - ii) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 923/2012, Anexo 11 — Serviços de tráfego aéreo, na sua 13.ª edição de julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 49, inclusive

3. Procedimentos administrativos

Os Registos Diários serão preenchidos pelo responsável pelo turno, nelas inscrevendo todos os relatos pertinentes (Anexo H - Plataforma de Gestão do Aeródromo – Registo Diário de Serviço de AFIS).

Os Registos Diários de Posição serão preenchidos pelos AITA que ocupem uma posição de trabalho (Anexo I – Plataforma de Gestão do Aeródromo - Registo Diário de Posição de Trabalho).

Os Registos Diários de tráfego serão preenchidos pelos AITA que ocupem uma posição de trabalho (Anexo P – Plataforma de Gestão do Aeródromo – Registo de tráfego).

Na primeira semana de cada mês, o serviço de AFIS deve preencher o FORMULÁRIO MENSAL DA ANAC PARA OS AERÓDROMOS (anexo Q) que se encontra na pasta partilha “aeródromo” e enviar documento via email para ANAC.

- Horário do Serviço de AFIS

O serviço de AFIS é assegurado em permanência durante os seguintes horários:

- Dias da Semana, Sábados e feriados: Das 7h00 ao por do sol.
- Domingos: Não há serviço de AFIS.

- Antecipações e/ou prolongamentos de serviço de AFIS (Anexo – alteração do horário do Serviço de AFIS)

- Situações excecionais (antecipações e/ou prolongamento) – até 30 minutos

As antecipações até 30 minutos e ou prolongamentos até 30 minutos do serviço de AFIS para além do horário estipulado, deverão ser requisitadas com pelo menos 2 horas de antecedência para o telefone do aeródromo 273 381 175 e (email afis@cm-braganca.pt ou fax do aeródromo 273 381 165).

- Situações excecionais de requisição do Serviço de AFIS

A requisição do serviço de AFIS para além antecipação/prolongamento de 30 minutos, deverá ser efetuada com pelo menos 24 horas de antecedência para o telefone do aeródromo 273 381 175 e (email afis@cm-braganca.pt ou fax do aeródromo 273 381 165), sendo a execução do serviço sujeito a autorização prévia do Diretor do Aeródromo.

As visitas ao serviço AFIS são autorizadas pelo AITA de serviço, e sujeitas a acompanhamento permanente de um AITA. Será ainda necessária a emissão de um cartão de acesso pontual, uma vez que o serviço se encontra no lado ar do Aeródromo.

Disponibilização e atualização dos Manuais de operações

No sentido de fornecer e manter atualizados manuais de operações para os serviços por eles prestados, para utilização e orientação do pessoal responsável pelas operações em causa, todos os manuais **atualizados** são arquivados em pastas mantidas na torre de controlo e gabinete dos

funcionários/Em formato digital na pasta partilhada alojada no servidor do Município de Bragança “**PO.26 – Aeródromo Municipal**” e acessível por todos os colaboradores do Aeródromo.

A Comunicação de qualquer atualização é feita pelo Diretor do aeródromo através de Email para afis@cm-braganca.pt e operacoes@cm-braganca.pt, acessíveis a todos os colaboradores do Aeródromo.

monitorização da informação aeronáutica relativa aos seus serviços.

Aquando das inspeções mensais, o Diretor de aeródromo deverá efetuar uma verificação dos dados publicados no site da NAV: https://ais.nav.pt/wp-content/uploads/AIS_Files/eVFR_Current/eVFR_Online/eAIP/html/index.html.

Os resultados da análise deverão ser registados na plataforma de Gestão do Aeródromo, Registo das Inspeções Mensais (anexo O) no campo “observações

4. Procedimentos AFIS

4.1. Geral

O AFIS de Bragança passará informação, em língua inglesa ou portuguesa, aeronaves na sua área de responsabilidade de forma a garantir um fluxo de tráfego seguro, ordeiro e expedito na ATZ e no Aeródromo, e assistindo os pilotos na prevenção de colisões entre:

- a) Aeronaves voando na ATZ.
- b) Aeronaves operando na área de manobra.
- c) Aeronaves em manobra de aterragem e descolagem.
- d) Aeronaves e veículos operando na área de manobra.
- e) Aeronaves na área de manobra e obstruções nessa área.

O AITA deverá manter uma observação visual contínua de todos os voos no Aeródromo ou na sua vizinhança, bem como de veículos e pessoal na área de manobra.

A operação no Aeródromo é interdita a aeronaves que não sejam capazes de manter comunicações bilaterais.

O Aeródromo de Bragança apenas pode receber operações de aeronaves em VFR.

As comunicações com a EITA (Lisboa Informação) serão efetuadas em língua portuguesa, conforme acordo pré-estabelecido com a Força Aérea Portuguesa

4.2. Seleção de pista

O termo pista em uso deve ser utilizado para indicar a pista que no momento é considerada pelo AFIS como a mais adequada para utilização pelo tipo de aeronaves que demandam o Aeródromo.

Normalmente as aeronaves aterram e descolam contra o vento, a menos que a segurança, a configuração da pista, as condições meteorológicas, as condições de tráfego determinem que outra direção é preferível. Para a seleção de pista em uso o órgão AFIS deverá ter em consideração, além da direção e intensidade do vento, outros fatores relevantes com o sejam os circuitos de tráfego do Aeródromo, o comprimento das pistas, iluminação de aproximação da pista 01 e aterragem disponíveis.

No Aeródromo Municipal de Bragança não estão implementados procedimentos operacionais relativos à redução de ruído, pelo que os critérios de seleção de pista com base neste parâmetro não são aplicáveis.

Um piloto pode rejeitar a pista em uso sugerida pelo AITA. Nessas circunstâncias o AITA deve fornecer informações detalhadas sobre outro tráfego local que possa estar a utilizar a pista preferencial, com o intuito de assistir o piloto na manutenção de separação segura.

4.3. Chamada Inicial ao AFIS

As aeronaves que demandem o Aeródromo Municipal de Bragança devem contatar o AFIS. O primeiro contato deve conter a seguinte informação:

- a) Designação da estação a ser chamada (Informação Bragança);
- b) Indicativo de chamada e tipo de aeronave;
- c) Posição;
- d) Nível de voo ou altitude;
- e) Intenções.

4.4. Informação relacionada com a operação de aeronaves - Geral

4.4.1. Informação de tráfego a aeronaves

A seguinte informação deve ser fornecida como apropriado:

- a) Direção de voo da aeronave implicada;
- b) Tipo de aeronave e categoria da esteira de turbulência da aeronave implicada;
- c) Nível ou altitude da aeronave implicada, incluindo eventuais alterações;
- d) Posição atual ou estimada da aeronave implicada e as suas estimas;
- e) Outra informação considerada relevante, como por exemplo, uma aeronave em conflito, em aproximação, cruzando o tráfego, estimas de aterragem e descolagem.

4.4.2. Informação de tráfego Local

Informações de tráfego local devem ser difundidas em tempo oportuno, diretamente pelo AITA ou através do órgão que presta o controlo de aproximação quando, de acordo com a perceção do AITA, essa informação é necessária no interesse da segurança ou quando requerida pelas aeronaves.

O tráfego local deve ser descrito de modo que seja facilmente identificável pelo piloto.

4.4.3. Pista Livre

O AITA deve fornecer informação de que a pista está livre às aeronaves que chegam e que partem quando nenhuma outra aeronave, veículo ou outras obstruções estão presentes na pista ou na sua faixa (*strip*).

4.4.4. Incerteza de posição na área de movimento.

Quando um piloto tiver dúvidas da posição da sua aeronave na área de movimento, deve parar imediatamente e informar o AFIS das circunstâncias, exceto quando apesar das dúvidas, o piloto reconhecer que se encontra numa pista, situação em que deve procurar sair da mesma logo que possível e só depois parar a aeronave.

Quando um veículo tiver dúvidas da sua posição na área de movimento deve notificar o AFIS e simultaneamente livrar a área de aterragem, caminho de circulação ou outra parte da área de manobra, para uma zona afastada o mais depressa possível e parar o veículo.

Na eventualidade de o AFIS reconhecer que uma aeronave ou veículo estão perdidos ou não têm a certeza da sua posição na área de manobra, informação apropriada deve ser transmitida imediatamente a outros pilotos afetados e deve ser prestada assistência às aeronaves ou veículos implicados para a identificação da sua posição.

4.4.5 Esteira de turbulência e perigos de “*jet blast*”

A responsabilidade por evitar esteiras turbulentas cabe inteiramente aos pilotos. No entanto, o AFIS deve, na medida do praticável, avisar aeronaves de perigos derivados da esteira de turbulência de outras aeronaves. Este tipo de informação deve ser transmitido através do aviso “atenção à esteira turbulenta” e pode incluir informação relativa à aeronave implicada.

O órgão AFIS deve ter atenção aos perigos associados ao *jet blast*, correntes de ar geradas por helicópteros e por aviões a hélice, para aeronaves veículos e pessoal que operem na proximidade de motores em funcionamento, uma vez que estes podem produzir ventos localizados com velocidade suficiente para lhes causar danos.

4.4.6. Informação essencial sobre as condições do Aeródromo.

A informação essencial sobre as condições do Aeródromo é a informação necessária para a operação segura de aeronaves, relativa à área de movimento ou quaisquer infraestruturas associadas. Por exemplo, trabalhos na faixa de um caminho de circulação não ligado à pista em uso não serão informação essencial para a operação de aeronaves, exceto para as que possam circular nas suas proximidades.

Informação essencial sobre as condições do Aeródromo deve ser difundida sobre os seguintes tópicos:

- a) Trabalhos de construção ou manutenção imediatamente adjacentes ou na área de movimento,
- b) Superfícies degradadas numa pista, caminho de circulação ou plataforma,
- c) Água numa pista, caminho de circulação ou plataforma,
- d) Outros perigos temporários, incluindo aeronaves parqueadas, aves no solo ou no ar,

- e) Falhas ou operação irregular de parte ou de todo o sistema de iluminação do Aeródromo,
- f) Outra informação considerada pertinente.

A Informação essencial sobre as condições do Aeródromo deve ser transmitida a todas as aeronaves, exceto quando é conhecido que a aeronave já recebeu toda ou parte da informação por outros meios. A informação deve ser transmitida atempadamente possibilitando a sua utilização apropriada e os perigos devem ser identificados de uma forma distinta.

Quando uma condição não notificada relativa à operação segura de aeronaves na área de manobra for reportada ou observada pelo órgão AFIS, deve ser informada a autoridade do Aeródromo e as operações suspensas na área afetada até à receção de instruções da autoridade do Aeródromo.

4.4.7. Aeronaves em condições ou configuração anormais.

Sempre que uma configuração ou condição anormal de uma aeronave, incluindo condições como trens de aterragem recolhidos, parcialmente estendidos ou emissões anormais de fumos forem observadas ou reportadas ao AFIS, a aeronave implicada deve ser avisada imediatamente.

A pedido das tripulações de aeronaves que tenham descolado do Aeródromo com suspeitas de danos na aeronave, deve ser imediatamente inspecionada a pista utilizada e a tripulação informada dos resultados da inspeção, nomeadamente se foram encontradas partes da aeronave ou evidências de impactos com vida animal.

4.4.8. Incidentes de tráfego aéreo

Um reporte de ocorrência ATM deve ser submetido à ANAC através do preenchimento do formulário apropriado conforme descrito no anexo B para incidentes relacionados com a prestação de serviços de tráfego aéreo envolvendo ocorrências, como perigos para aeronaves causados por falhas de procedimentos, não cumprimento de procedimentos ou falhas nas infraestruturas.

4.5. Informação relativa à operação de aeronaves – partidas

4.5.1 Informação meteorológica e de Aeródromo.

Antes de iniciar a rolagem, as aeronaves devem ser informadas dos seguintes elementos, na ordem listada, com exceção da informação que já é do conhecimento da tripulação:

- a) A pista em uso,
- b) A direção e velocidade do vento à superfície, incluindo variações significativas,
- c) O acerto de altímetro QNH e quando pedido o QFE,
- d) A temperatura do ar deve ser fornecida a aeronaves com motores de turbina,

- e) A visibilidade representativa da direção de descolagem, se menor que 10 km,
- f) A hora correta

Nota: A informação meteorológica tem origem numa estação meteorológica certificada e propriedade do IPMA.

Antes de iniciarem a corrida de descolagem, as aeronaves devem ser informadas de:

- a) Direção e velocidade do vento,
- b) Temperatura do ar ou visibilidade, quando ocorram variações significativas,

4.6. Informação relativa à operação de aeronaves – Chegadas

Antes de uma aeronave entrar nos circuitos de tráfego ou iniciar a aproximação, deve ser informada dos seguintes elementos, pela ordem de listagem, exceto se é conhecido que já foram recebidas:

- a) Pista em uso,
- b) A direção e velocidade do vento à superfície, incluindo variações significativas,
- c) O acerto de altímetro QNH e quando pedido o QFE,
- d) Estado a superfície da pista, no caso de precipitação ou outros perigos temporários,
- e) Alterações no estado operacional de ajudas visuais ou outras essenciais para a aproximação e aterragem,
- f) Outras informações relevantes.

Nota: A informação meteorológica tem origem numa estação meteorológica certificada e propriedade do IPMA.

No início da aproximação final deve ser transmitida a seguinte informação:

- a) Alterações significativas na direção ou velocidade médias do vento à superfície,
- b) Se disponível, informação recente sobre wind shear ou turbulência na área de aproximação final,
- c) A visibilidade representativa da direção de aterragem.

Durante a aproximação final, as seguintes informações devem ser transmitidas de imediato:

- a) A ocorrência inesperada de perigos, por exemplo, tráfego não autorizado na pista,
- b) Variações significativas no vento à superfície, valores máximos e mínimos,
- c) Variações significativas da condição da pista,
- d) Alterações do estado operacional de ajudas à navegação ou visuais,
- e) Alterações na visibilidade na direção de aterragem.

Tráfego a entrar no circuito de Aeródromo deve ainda ser informado de outro tráfego relevante.

No Aeródromo de Municipal de Bragança não estão disponíveis sinais visuais do AFIS por inexistência de uma lanterna de sinais

4.7. Procedimentos de acerto de altímetro.

Os voos na vizinhança do Aeródromo devem expressar a sua posição em termos de altitude se estiverem na altitude de transição ou abaixo desta e em termos de nível de voo no nível de transição ou acima deste. Quando se atravessar a camada de transição, a posição vertical deve ser expressa em termos de níveis de voo quando a aeronave está a subir e em altitudes quando a aeronave está a descer.

O acerto de altímetro QNH deve ser fornecido antes da descida através do nível de transição e antes do início da rolagem.

A pedido poderá ser fornecido o QFE que deverá ser relativo à elevação da pista preferencial.

4.8. Gravação e retenção de comunicações.

Todas as comunicações rádio e de coordenação são gravadas e retidas por um período de pelo menos 30 dias para efeitos de eventuais investigações.

4.9. Verificação da Hora UTC do relógio da torre

No turno da manhã de todos os primeiros dias úteis de cada mês, o AITA de serviço deverá verificar a hora UTC do relógio da torre. A Hora afixada deverá ser confirmada com a hora do AAC de Lisboa através de uma chamada telefónica (218553462). A hora do relógio e da hora informada pela AAC de Lisboa deverão ser registados na plataforma de Gestão do Aeródromo, Registo diário de Serviço de AFIS (anexo H) no campo “observações”. Qualquer desvio de mais de 30 segundos, deverá ser reportado como “Ocorrência”.

5. Tráfego de Aeródromo

5.1. Geral

Uma vez que a vista do *cockpit* de uma aeronave é muitas vezes restrita, o órgão AFIS deve assegurar que qualquer informação que obrigue à identificação visual por parte das tripulações seja transmitida de uma forma clara, concisa e completa.

5.2. Tráfego na área de manobra

5.2.1. Aeronaves a circular no solo

Quando o AFIS receber informação de uma aeronave prestes a iniciar a rolagem, deve determinar onde a mesma se encontra estacionada. Informação relevante sobre tráfego local e condições do Aeródromo devem ser fornecidas de modo a evitar-se colisões com outras aeronaves e objetos.

Devem ser evitadas situações que requeiram a circulação de pequenas aeronaves ou helicópteros nas proximidades de helicópteros a circular, devido à turbulência que estes geram.

A entrada na placa de estacionamento faz-se pela pista em uso. Existe sinalização horizontal. As posições de estacionamento estão sinalizadas, permitindo manobra autónoma.

5.2.2. Controlo de veículos e pessoal.

O movimento de pessoas e veículos na área de manobra devem estar sujeitos a autorização do AFIS. Todas as pessoas devem obter autorização do AFIS antes de entrar na área de manobra. Adicionalmente, a entrada numa pista ou alteração na operação a realizar está sujeita a nova autorização do AFIS.

Todos os veículos e pessoas são obrigados a dar prioridade a aeronaves a aterrar, descolar ou a circular no solo, com exceção de veículos de emergência em assistência a tráfego em perigo, os quais têm prioridade máxima sobre qualquer outro movimento na superfície do Aeródromo.

Todos os veículos utilizados na área de manobra devem ser capazes de estabelecer comunicações rádio de duas vias com o AFIS, exceto quando o veículo apenas é utilizado ocasionalmente na área de manobra e é:

- a) Acompanhado por um veículo com a capacidade de comunicação requerida,
- b) Utilizado em termos previamente acordados com o AFIS

Não são utilizados sinais luminosos para comunicações pelo AFIS de Bragança.

5.2.3. Utilização de posições de espera de pista.

As Aeronaves não podem aguardar pela entrada numa pista em uso para além das posições de espera de pista.

As aeronaves não podem alinhar numa pista em utilização para aterragens até que a aeronave em aproximação passe o ponto de espera da aeronave que aguarda para entrar na pista.

Aeronaves na fase final de aproximação têm prioridade em relação a aeronaves que pretendam partir da mesma pista.

5.2.4 Descolagens

O AITA deve fornecer informação relevante sobre o tráfego do Aeródromo para assistir as tripulações na decisão de quando descolar. A informação deve ser atualizada de acordo com o desenvolvimento da situação e a pedido das tripulações. As tripulações devem informar o AFIS das suas intenções.

A informação de pista livre deve ser transmitida quando a aeronave está preparada para a descolagem, no início da pista e a situação do tráfego o permite.

5.2.5 Aterragens

Os pilotos não devem aterrar sempre que se encontrem outras aeronaves na pista. O AITA deve fornecer informação relevante sobre o tráfego local e as condições do Aeródromo para assistir a tripulação na decisão de continuar a aproximação e aterragem ou abortar a aproximação. Estas informações devem ser atualizadas à medida do necessário ou a pedido do piloto.

Aeronaves em aproximação devem ser informadas que a pista está livre quando efetivamente não houver outras aeronaves ou veículos na pista ou na sua *strip*.

5.2.6 Incursões de pista ou obstruções.

No caso de o AITA se aperceber de uma incursão de pista, da sua iminência ou da existência de qualquer obstrução na pista ou nas suas proximidades que possam afetar a segurança da operação, deve informar a aeronave dessa incursão ou obstrução e a sua localização em relação com a pista.

O AITA e os Pilotos devem reportar qualquer ocorrência envolvendo uma obstrução de pista ou uma incursão de pista, através do registo do anexo H ou, caso se justifique, de acordo com o anexo B.

5.3. Sinalização luminosa

Toda a sinalização luminosa do Aeródromo deve ser ligada:

- a) Continuamente quando existirem operações noturnas (quando o sol se encontra a mais de 6 graus abaixo do horizonte),
- b) Qualquer parte do dia quando a sua utilização é desejável para a segurança das operações, devido às condições meteorológicas.

A sinalização luminosa do Aeródromo pode ser desligada se não se esperam voos regulares ou de emergência, desde que possa voltar a ser ligada pelo menos 30 minutos antes da hora de chegada estimada de uma aeronave.

Nas restantes condições de luz ambiente e meteorologia, a iluminação deverá ser utilizada à descrição do AITA, de forma a se adequar ao ambiente operacional e solicitações das tripulações, mas devendo ser ligada para todos os voos sempre que estiver a chover ou a diferença entre a temperatura e o ponto de orvalho for inferior a 2 graus (Humidade relativa alta). Recomenda-se que sempre que seja utilizada a iluminação de pista durante o dia, seja utilizado o brilho máximo.

O sistema de controlo da sinalização luminosa possibilita a operação do mesmo em diferentes intensidades, de modo a adaptar o sistema às condições ambiente, existindo valores pré-programados para responder a condições tipificadas. A pedido das tripulações, a intensidade luminosa deve ser ajustada, sendo possível ajustar os diferentes sistemas independentemente.

A iluminação de pista não deve permanecer ligada quando uma pista não está disponível para aterragens ou descolagens, a menos que tal seja necessário para efeitos de inspeções e manutenções.

Quando for necessário a utilização da iluminação de pista para uma descolagem, esta deve permanecer ligada após a descolagem o tempo suficiente para permitir a retorno da aeronave em caso de emergência que ocorra durante ou logo após a descolagem, nunca menos de 15 minutos após a descolagem.

As luzes do caminho de circulação devem ser ligadas sempre que as luzes de pista estejam ligadas.

Eventual iluminação de áreas que se encontrem inoperativas não pode ser desligada durante as horas de operação do Aeródromo.

O AITA deve manter uma vigilância do estado operacional da sinalização luminosa através do painel sinóptico disponível na torre, assegurando que as luzes estão a operar corretamente de acordo com os parâmetros selecionados.

Sempre que o AITA receba informação de falhas no sistema de sinalização luminosa, deve tomar ações necessárias para salvaguardar a segurança das operações e para que seja dado início ao processo de reparação do problema.

6. Fraseologia e requisitos de comunicações AFIS

Os procedimentos de comunicação devem estar de acordo com o volume II do anexo 10 – *Aeronautical telecommunications* e todos os pilotos e pessoal ATS devem estar familiarizados com os procedimentos de radiotelefonia descritos nessa publicação.

Exemplos de fraseologia em língua inglesa estão disponíveis no órgão AFIS na CIA 10/2017. Não se pretende que sejam exaustivos e quando as circunstâncias o justificarem espera-se que as tripulações e pessoal ATS utilizem linguagem corrente, que deve ser o mais clara e concisa possível, tendo em conta os requisitos de nível de proficiência contidos no anexo 1 da ICAO, de modo a evitar confusões.

O indicativo de chamada do órgão de AFIS de Bragança é “Informação Bragança”.

Os equipamentos de comunicações ar-solo do órgão AFIS de Bragança garantem as comunicações diretas, rápidas, contínuas e livres de estática nas duas vias com aeronaves com equipamento apropriado até 15 milhas náuticas do Aeródromo.

7. Serviço de alerta

7.1. Geral

O serviço de alerta deve ser disponibilizado:

- a) A todas as aeronaves que tenham preenchido um plano de voo ou cujo voo é de outra forma do conhecimento dos serviços de tráfego aéreo,
- b) Qualquer aeronave que se tenha conhecimento ou se suspeite estar sob interferência ilícita.

O centro de controlo aéreo de Lisboa é responsável por recolher informação relevante para o estado de emergência de aeronaves que operem dentro da sua região de informação de voo e por informar o centro de coordenação de busca e salvamento.

No caso de um estado de emergência surgir enquanto uma aeronave está em contacto com o AFIS de Bragança, deve ser informado o centro de controlo de Lisboa.

Em todo o caso, sempre que a urgência da situação o justifique, o AFIS deve alertar os serviços de salvamento e emergência locais que possam prestar assistência imediata.

7.2. Fases de emergência

Considera-se que uma aeronave está num estado de emergência de acordo com o seguinte:

- a) Fase de incerteza quando:
 - a. Não foram recebidas comunicações de uma aeronave nos 30 minutos após a hora em que deveriam ter sido recebidas ou desde que uma tentativa de estabelecer contacto com a aeronave não bem-sucedida, o que for primeiro, ou
 - b. Uma aeronave não chega 30 minutos após a hora estimada de chegada notificada ou estimada pelos serviços de tráfego aéreo, o que for mais tarde, exceto quando não existir dúvida sobre a segurança da aeronave e dos seus ocupantes.
- b) Fase de alerta quando:
 - a. Após uma fase de incerteza, tentativas subsequentes de estabelecer contacto com a aeronave ou pedidos de informação a outras fontes relevantes não dão origem a novidades sobre a aeronave, ou
 - b. Uma aeronave não aterra passados 5 minutos da hora estimada de aterragem e não foi possível restabelecer contacto com a aeronave, ou
 - c. Foi recebida informação que indica que as capacidades de voo da aeronave possam ter sido degradadas, mas não ao grau que obrigue a uma aterragem forçada, exceto quando exista evidência de que a segurança da aeronave e dos seus ocupantes não está comprometida, ou
 - d. Suspeita-se ou sabe-se que uma aeronave está sujeita a interferência ilícita.

c) Fase de perigo quando:

- a. Após uma fase de alerta, outros esforços por estabelecer contato com a aeronave e pedidos de informação a mais entidades não revelam mais informação, aumentando a probabilidade de a aeronave se encontrar em perigo, ou
- b. O combustível a bordo da aeronave é insuficiente para a mesma ainda estar a voar, ou
- c. Foi recebida informação que indica que as capacidades de voo da aeronave foram comprometidas de tal forma que é provável a necessidade de uma aterragem forçada, ou
- d. Foi recebida informação ou é razoavelmente certo que a aeronave está prestes a executar uma aterragem forçada, exceto quando há certeza que a aeronave e os seus ocupantes não estão sob perigo iminente e não requerem assistência imediata.

7.3. Serviços de alerta disponibilizados pelo AFIS

O serviço de AFIS é responsável por alertar o serviço de salvamento e luta contra incêndios sempre que:

- a) Um acidente com aeronaves ocorra no Aeródromo ou na sua vizinhança, ou
- b) Foi recebida informação de que a segurança de uma aeronave sob jurisdição do serviço AFIS ou que vai entrar na jurisdição do serviço AFIS pode ter sido comprometida, ou
- c) For solicitado pela tripulação, ou
- d) Sempre que se julgue necessário ou desejável.

Os procedimentos de alerta dos serviços de salvamento e luta contra incêndios estão contidos no plano de emergência do Aeródromo.

Sempre que uma aeronave não comunique com o AFIS após ter sido transferida, ou tendo estabelecido contato, deixe de o fazer e em qualquer dos casos não aterre dentro de 5 minutos após a hora estimada, o serviço AFIS deve contactar Lisboa MIL (218553462) e reportar uma fase de alerta.

Sempre que necessário o AFIS deverá utilizar todos os equipamentos disponíveis para entrar em contato com aeronaves em emergência e obter informações sobre o estado das mesmas.

7.4. Informação a aeronaves operando nas proximidades de uma aeronave em estado de emergência.

Quando for definido que uma aeronave se encontra num estado de emergência, outras aeronaves nas suas proximidades, devem ser informados da natureza da emergência logo que possível, exceto se houver razões para considerar a aeronave em emergência sob interferência ilícita.

8. Emergências, falhas de comunicações e contingências

8.1. Procedimentos de emergência

As variadas circunstâncias que envolvem uma situação de emergência não permitem o estabelecimento de procedimentos detalhados a ser seguidos para todos os casos. Os procedimentos abaixo descritos pretendem ser linhas gerais para guiar os AITA em caso de emergência.

Quando uma aeronave declara uma emergência, o AFIS deve tomar ações apropriadas e relevante, como se segue:

- a) A menos que já se tenha conhecimento ou seja transmitido pela tripulação, devem tomar-se as medidas necessárias para identificar o tipo de aeronave, tipo de emergência, as intenções da tripulação, posição e nível de voo da aeronave,
- b) Decidir qual o tipo de assistência que melhor se adapta à situação em mãos,
- c) Enumerar os órgãos ATS que possam prestar algum tipo de assistência à aeronave,
- d) Fornecer à tripulação qualquer informação solicitada bem como informação relevante adicional como sejam Aeródromos capazes de receber a aeronave, altitudes mínimas de segurança e informação meteorológica.
- e) Obter do operador ou tripulação informação relevante sobre o número de pessoas a bordo, combustível a bordo, possível presença de matérias perigosas a bordo e a sua natureza.
- f) Notificar os órgãos ATS apropriados e as autoridades locais, como especificado no Plano de Emergência do Aeródromo.

Mudanças de frequência devem ser evitadas e só são aceitáveis se um serviço melhorado puder ser prestado noutra frequência.

O AITA deve estar preparado para reconhecer indicações da ocorrência de interferências ilícitas numa aeronave.

Sempre que se seja do conhecimento do AFIS que uma aeronave está sob interferência ilícita ou sob ameaça de bomba, deve ser prestada a assistência praticável **e informada** Lisboa MIL (218553462).

Se o AFIS receber uma ameaça de bomba referente a uma aeronave deve:

- a) Se em comunicação direta com aeronave, comunicar a ameaça à tripulação, indicando as circunstâncias em que foi recebida.
- b) Se não estiver em comunicação direta com a aeronave, transmitir a informação pelos meios disponíveis, o mais rapidamente possível.

O órgão AFIS em comunicação com a aeronave deve solicitar as intenções da tripulação e reportá-las a Lisboa MIL (218553462) ou outros órgãos relevantes.

A aeronave sob ameaça deve ser tratada de uma forma expedita enquanto se mantém a segurança de outras aeronaves, pessoal e instalações no solo.

O órgão AFIS não pode fornecer sugestões sobre como lidar com um explosivo.

Deve ser sugerido o estacionamento numa zona isolada a aeronaves sob suspeita de interferência ilícita, de acordo com o especificado no Programa de Segurança do Aeródromo.

Quando uma aeronave reporta uma Emergência devem ser registadas as posições conhecidas da aeronave no mapa de localização de aeronaves (anexo R) de modo a serem transmitidas às autoridades competentes.

8.2. Falha de comunicações ar-solo.

Quando se verificar uma falha de comunicações com aeronaves a operar na vizinhança do Aeródromo, o AFIS deve verificar se derivado de uma falha de cobertura do serviço móvel aeronáutico (Estudo de Cobertura do Serviço Móvel Aeronáutico do aeródromo de Bragança) em conformidade com o requisito ATS.OR.410b do Regulamento 2017/373 e alterações).

Se não houver problemas com a cobertura do Serviço Móvel, informar Lisboa MIL (218553462).

Logo que se identifique uma falha nas comunicações de duas vias, deve-se tentar perceber se a aeronave consegue receber transmissões, solicitando que utilize outros sinais para indicar a receção de mensagens.

Se não for possível estabelecer comunicações com a aeronave dessa forma, será assumido que a aeronave:

- a) Em condições meteorológicas visuais:
 - a. Continuará a voar em condições meteorológicas visuais,
 - b. Aterrará no Aeródromo apropriado mais próximo,
 - c. Reportará a sua chegada de uma forma expedita a um órgão ATS, ou

- b) Em condições meteorológicas por instrumentos.
 - a. Continuará de acordo com o plano de voo para um ponto de navegação do Aeródromo de destino até iniciar a descida,
 - b. Iniciará a descida do ponto de navegação especificado na hora estimada de aproximação que foi recebida ou se esta não existir, o mais próximo possível da hora estimada de chegada de acordo com o plano de voo,
 - c. Completará o procedimento de aproximação por instrumentos especificado para o ponto de navegação de entrada,

- d. Aterrará, sempre que possível, até 30 minutos após a hora estimada de chegada ou a última hora estimada de aproximação comunicada, a que for mais tarde.

Logo que se perceba que as comunicações de duas vias falharam, a informação apropriada descrevendo as ações tomadas pelo AFIS deve ser transmitida “às cegas”, para eventual atenção das aeronaves implicadas.

Informação pertinente deve ser transmitida a aeronaves na vizinhança da aeronave com a presumível falha de comunicações.

Logo que seja do conhecimento do AFIS que uma aeronave a operar na sua área de responsabilidade tem uma falha de comunicações, essa informação deve ser transmitida à Lisboa MIL (218553462).

8.3. Contingências ATS

As variadas circunstâncias que envolvem uma situação de contingência não permitem o estabelecimento de procedimentos detalhados a ser seguidos para todos os casos. Os procedimentos abaixo descritos pretendem ser linhas gerais para guiar os AITA em caso de contingência.

Contingências ATS relacionadas com comunicações podem ser causadas por falhas no equipamento de rádio, falha nos equipamentos a bordo das aeronaves, ou pelo bloqueio inadvertido da frequência por uma aeronave. A duração destas falhas pode ser prolongada no tempo, pelo que, ações para assegurar a segurança das aeronaves devem ser tomadas imediatamente.

No caso de falha do equipamento de rádio do AFIS, o AITA deve:

- a) Quando possível utilizar rádio de reserva,
- b) Caso o rádio de reserva não funcione, avisar a Lisboa MIL (218553462), informando da situação do tráfego,
- c) Solicitar assistência de Lisboa MIL (218553462) na eventualidade deste órgão conseguir manter contato com as aeronaves afetadas.

No caso da frequência ser inadvertidamente bloqueada pelo transmissor de uma aeronave, devem ser tomadas as seguintes ações adicionais:

- a) Tentar identificar a aeronave implicada,
- b) Tentar estabelecer contato com a aeronave através outros meios que possam estar disponíveis, eventualmente contacto de telemóvel para tripulantes da aeronave (caso esteja disponível).
- c) Caso o contato com a aeronave seja positivo, a tripulação deve ser instruída para tomar ações no sentido de eliminar o bloqueio.

No caso de utilizações não autorizadas da frequência do serviço AFIS, como falsas transmissões que possam afetar a segurança de voo, o AFIS deve:

- a) Corrigir qualquer informação falsa que possa ter sido transmitida,
- b) Avisar todas as aeronaves na frequência que estão a ser transmitidas informações falsas,
- c) Instruir todas as aeronaves na frequência a confirmar todas as informações transmitidas antes de tomarem ação.
- d) Informar todas as aeronaves na frequência quando deixarem de ser transmitidas falsas informações.

Anexo A - Requisitos de informação para a prestação de AFIS

Informação meteorológica

O órgão AFIS está equipado um sistema de informação meteorológico **certificado** com indicadores de vento de superfície. Dispõe ainda de indicação dos sensores de pressão e temperaturas.

Informação das condições operacionais do Aeródromo.

O órgão AFIS deve ser mantido informado pelo Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra incêndios e/ou o auxiliar de aeródromo de serviço do estado operacional da área de movimento, incluindo a existência de perigos temporários e do estado operacional das infraestruturas do Aeródromo relevantes para a segurança operacional.

Informação do estado operacional das ajudas à navegação

Informação do estado operacional da sinalização luminosa é recebida através de um painel sinótico de controlo da mesma. O Aeródromo não dispõe de rádio ajudas.

Anexo B – Reportes de ocorrências ATM e a colisão com aves

No Aeródromo de Bragança é obrigatório reportar qualquer ocorrência envolvendo uma condição insegura, ou potencialmente insegura, mesmo que não envolva ferimentos ou danos a propriedade, de acordo com os requisitos de comunicação obrigatória definidos no artigo 4º do Regulamento (UE) 376/2014 e detalhadas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018.

O [Regulamento \(UE\) n.º 2015/1018](#) da Comissão que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho.

O [Regulamento Delegado \(UE\) n.º 2020/2034](#) da Comissão que complementa o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao sistema comum europeu de classificação de risco.

O [Regulamento de Execução \(UE\) 2021/2082](#) da Comissão que estabelece as modalidades de execução do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao sistema comum europeu de classificação de risco.

A EASA disponibiliza, através do seu site e apenas na língua inglesa, um documento centralizador de todo este acervo regulamentar - [Easy Access Rules for Occurrence Reporting \(Regulation \(EU\) No 376/2014\)](#).

Os reportes de ocorrências devem efetuados, imediatamente, na plataforma de Gestão do aeródromo preenchidos pelo AITA de serviço que dá conhecimento dos mesmos ao Diretor de Aeródromo para análise que os enviará a ANAC e inclusão nas revisões de segurança.

A CIA 07/2021 de 18 de fevereiro de 2021 vem divulgar o Sistema de Comunicação de Ocorrências em prol, visando o reforço da Cultura de comunicação de Ocorrências em prol da segurança da aviação civil. Nestes termos, as comunicações de ocorrências que -a CIA 07/2021 se refere, devem ser dirigidas à ANAC usando o mesmo sistema que está estabelecido para as comunicações obrigatórias, no prazo máximo de 72 horas após delas terem conhecimento, através da hiperligação: <https://e2.aviationreporting.eu/reporting> (ECCAIRS2).

Nota: Caso existam dificuldades de acesso, pode em alternativa ser enviado a comunicação para o e-mail reportedeocorrencias@anac.pt (impresso preenchido "GENERAL_AVIATION_Webform_TaxVer.5.1.0.0" que se encontra \\192.168.101.202\sgq\Originais\Processos\Operacionais\PO.26 – Aeródromo Municipal\Suporte).

Anexo C – Notificação de acidente/incidente com aeronaves

Os acidentes ou incidentes graves com aeronaves são obrigatoriamente reportados ao GPIAAF no prazo de 6 horas através do Formulário de Notificação de Acidentes / Incidentes Graves com Aeronaves disponível no site <http://www.gpiaaf.gov.pt> – Notificação online de Acidente/Incidente. O GPIAAF pode também ser contactado para efeitos de reporte de acidente/incidente através do telefone 707 284 637.

O formulário enviado ao GPIAAF deve ser também enviado à ANAC.

Os formulários devem ser preenchidos pelo AITA de serviço que dá conhecimento dos mesmos ao Diretor de Aeródromo que os enviará à ANAC e afará a respetiva análise e inclusão nas revisões de segurança.

Anexo D - Formação e competência

De acordo com o Sistema de Gestão de Segurança, todo o pessoal com funções relacionadas com a segurança operacional tem de estar apropriadamente formado, competente e, se necessário, licenciado.

O Serviço de informação de voo de Aeródromo deve ser prestado por um órgão certificado, com pessoal qualificado para assegurar a prestação de serviços de uma forma segura, eficiente, continua e sustentável.

A formação inicial de AITA deve abranger um número de disciplinas para as quais deve ser estabelecido um programa de formação aprovado pela ANAC. No fim da formação os candidatos a AITA devem passar um exame final para confirmar o sucesso da formação.

Os AITA devem satisfazer requisitos de condição médica apropriados às tarefas a desempenhar. Como tal devem ter um comprovativo de que se encontram em boas condições clínicas.

Para manterem a sua competência, os AITA devem:

- a) Realizar um mínimo de horas de serviço anual adequado á realidade do tráfego do Aeródromo,
- b) Realizar refrescamentos periódicos, incluindo situações de emergência,
- c) Manter as boas condições clínicas.

A idade, conhecimentos, experiência e competências requeridas a um AITA deverão ser fixadas pela ANAC, podendo ser tidas como referência as seguintes linhas gerais:

- a) Idade igual ou superior a 18 anos,
- b) Demonstração dos seguintes conhecimentos:
 - a. Regras do ar e procedimentos de tráfego aéreo pertinentes para as operações de Aeródromo,
 - b. Procedimentos e práticas relativas á prestação de serviço de informação de voo e alerta,
 - c. Terminologia utilizada no serviço aeronáutico móvel incluindo o alfabeto fonético,
 - d. Códigos de comunicação e abreviaturas utilizadas,
 - e. Fraseologia e procedimentos de rádio telefonia,
 - f. Serviços de tráfego aéreo e organização do espaço aéreo português,
 - g. Regras locais do Aeródromo,
 - h. Características do tráfego local,
 - i. Orografia e pontos locais pertinentes,
 - j. Ajudas à navegação locais,
 - k. Procedimentos de coordenação entre o AFIS e Lisboa MIL,
 - l. Informação meteorológica e efeitos locais,

- m. Procedimentos locais de emergência.
- c) Experiência:
 - a. Conclusão de um curso de formação aprovado,
 - b. Prestação de serviço sob supervisão de um ALTA qualificado por um período de tempo pré-estabelecido.
- d) Demonstração das seguintes competências:
 - a. Manipulação e operação dos equipamentos de comunicações em utilização,
 - b. Inspeção visual e verificação operacional dos equipamentos em utilização,
 - c. Transmissão de mensagens por rádio telefonia,
 - d. Receção de mensagens por rádio telefonia e capacidade para as retransmitir,

Formação

A formação teórica deve incluir os seguintes tópicos:

- a) Introdução
- b) Regras do Ar
- c) Gestão de tráfego aéreo
- d) Meteorologia
- e) Navegação
- f) Aeronaves
- g) Fatores humanos
- h) Sistemas e equipamentos
- i) Ambiente profissional
- j) Situações de degradação e emergências
- k) Aeródromos

A formação prática deve incluir as seguintes componentes:

- a) Treino num simulador
- b) Treino num órgão AFIS, formação “*on-job*”

Anexo E - Procedimentos do piloto nos Aeródromos AFIS

O piloto em comando pode, por razões de segurança, recusar utilizar a pista em uso.

Aeronaves na categoria de esteira de turbulência forte devem incluir a palavra “*Heavy*” nas comunicações com o AFIS.

Deve ser submetido à ANAC um relatório de ocorrência ATM para incidentes relacionados com a prestação de serviços AFIS, nomeadamente dificuldades que tenham resultado na degradação da segurança operacional.

As aeronaves que aproximem um Aeródromo com serviço AFIS devem chamar o mesmo com as seguintes informações:

- a) Designação da estação chamada,
- b) Indicativo do voo,
- c) Posição,
- d) Nível,
- e) Intenção,
- f) Outros elementos adicionais que possam ser relevantes.

Procedimentos de acerto de altímetro

Os voos na vizinhança do Aeródromo devem expressar a sua posição em termos de altitude se estiverem na altitude de transição ou abaixo desta e em termos de nível de voo no nível de transição ou acima deste. Quando se atravessar a camada de transição, a posição vertical deve ser expressa em termos de níveis de voo quando a aeronave está a subir e em altitudes quando a aeronave está a descer.

Tráfego de Aeródromo

As aeronaves devem aguardar nas posições de espera de pista, não podendo esperar mais próximo da pista do que nestas posições.

As aeronaves não podem entrar na pista até que o tráfego que lhes precede tenha passado pelo ponto onde esperam pela entrada na pista.

No caso de dúvida sobre a sua posição as tripulações devem parar a aeronave e avisar o AFIS, a menos que reconheçam estar numa pista, devendo tentar desocupar a mesma o mais rapidamente possível antes de parar a aeronave.

As aeronaves na fase final de aterragem têm prioridade sobre as que pretendem descolar da mesma pista.

Instruções do AFIS com implicações para a segurança devem ser repetidas pela tripulação. Estas incluem:

- a) Autorizações de órgãos de controlo de tráfego aéreo
- b) Pista em uso, acerto de altímetro, códigos de *transponder* instruções relativas a níveis de voo direções ou velocidades.
- c) Outras autorizações, incluindo as condicionais, devem ser repetidas de modo a ficar claro a compreensão da mensagem transmitida.

Anexo F - Sistemas de gestão de segurança

A prestação de serviços de navegação aérea na comunidade europeia está sujeita á certificação da autoridade nacional competente de acordo com o regulamento de execução da União Europeia 2017/373, que estabelece os requisitos comuns para a prestação destes serviços.

Os serviços de navegação aérea são definidos como serviços de tráfego aéreo, serviços de comunicação navegação e vigilância, serviços de informação aeronáutica e serviços meteorológicos. Serviços pode implicar um destes serviços ou um conjunto dos mesmos.

A certificação de um órgão AFIS requer o cumprimento com os requisitos gerais da prestação de serviços de navegação aérea e com requisitos específicos para a prestação de serviços de tráfego aéreo conforme o regulamento (EU) 2017/373.

De acordo com o regulamento 550/2004, os estados membros podem permitir a prestação de serviços de navegação sem certificado nos casos em que os serviços sejam oferecidos a movimentos de aeronaves que não o tráfego aéreo geral, e nesses casos o estado deve informar a comissão e os outros estados membros das medidas implementadas para garantir o cumprimento máximo dos requisitos comuns.

O aeródromo Municipal de Bragança opera um Sistema de Gestão de Segurança de acordo com o seu manual de Gestão de Segurança Operacional.

O serviço AFIS no Aeródromo de Bragança está limitado à operação de apenas um posto de trabalho e transporte aéreo comercial com menos de 10.000 movimentos anuais.

Anexo G - Lista de equipamento mínimo

O serviço AFIS é prestado numa torre numa localização que lhe permite uma vista desimpedida do Aeródromo e áreas vizinhas.

O equipamento de um serviço AFIS deve ser o mesmo requerido para uma torre de controlo com uma densidade de tráfego baixa.

Assim, o serviço AFIS de Bragança pode ser prestado com recurso aos seguintes equipamentos mínimos operacionais:

- 1 Rádio terra-ar
- 1 Rádio terra – terra
- 1 linha telefónica terrestre
- 1 Relógio com hora UTC
- 1 Gravador de comunicações

Anexo H – Registo diário de Serviço de AFIS

AeroAdmin

GERAL

Dashboard

REGISTO DE ENTRADAS

Pessoas

Viaturas

Hangaragem

SERVIÇO DE AFIS

Posição de Trabalho

Registo Diário de AITA

Registo de Tráfego

OUTROS SERVIÇOS

Registo de Ocorrências

Comunicação de eventos

Procedimentos Semanais

Combustíveis

Manutenção

CONFIGURAÇÕES

Gerir Utilizadores

Gerir Perfis

Gerir Dados

ADMINISTRAÇÃO

Auto Inspeções Mensais

Auditoria

Relatórios

REGISTAR NOVA ENTRADA

Voltar para a Listagem de Registo diário Serviço de AFIS

Dia do Registo

27/07/2020

Hora do Registo

14:49

Registo Diário de AITA

TURNO

Turno

Nome do AITA

Nome do AITA

Verificação de Equipamentos/procedimentos

Turno

Turno

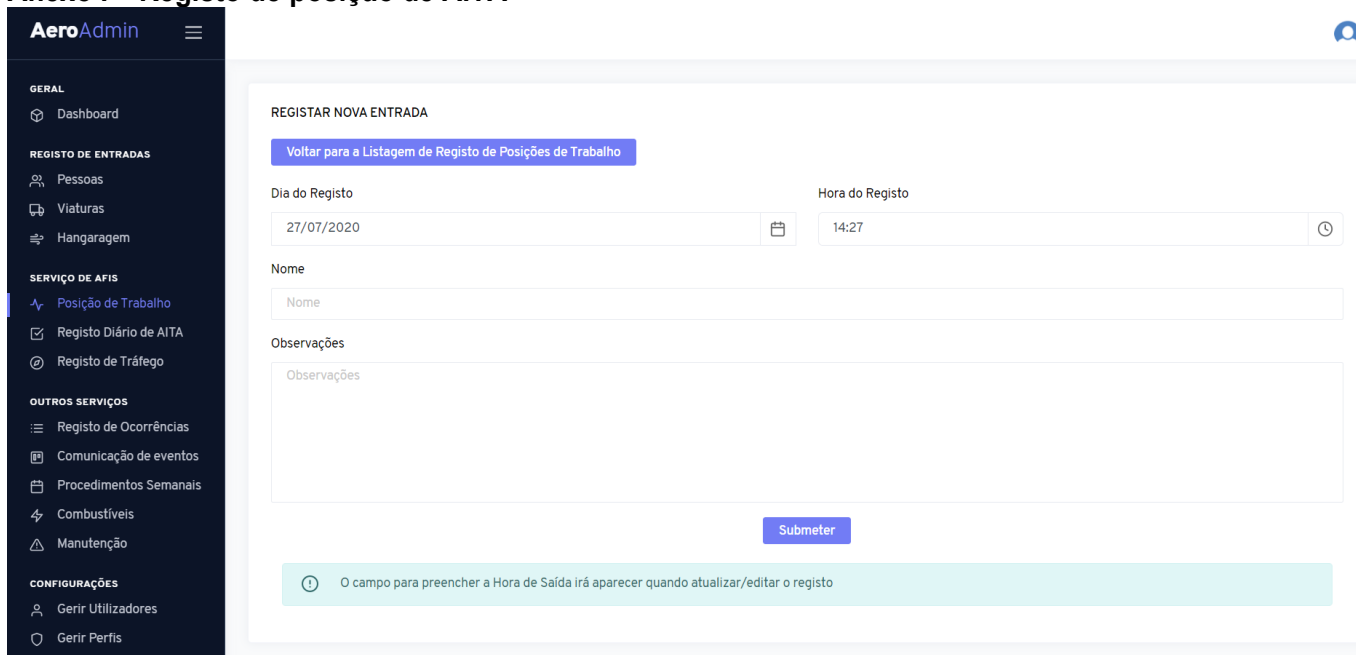
Equipamentos/procedimentos

Abertura do Serviço 218553462/218422804	
Check NOTAM - Email: afis@cm-braganca.pt	
Estação Meteorológica	
Freq.122.300 MHz	
Rádio Portátil Terra-Air	
Rádio Portátil Terra-Terra	
Ajudas à Navegação	
Iluminação/Papéis	
Gravador Comunicação	
Check Fim turno Planos de Voo Email: fax.aerodromo@cm-braganca.pt	
Fecho do Serviço 218553462/218422804	

Observações

Observações

Anexo I – Registo de posição de AITA



The screenshot displays the 'AeroAdmin' web application interface. On the left is a dark sidebar menu with categories: GERAL (Dashboard), REGISTO DE ENTRADAS (Pessoas, Viaturas, Hangaragem), SERVIÇO DE AFIS (Posição de Trabalho, Registo Diário de AITA, Registo de Tráfego), OUTROS SERVIÇOS (Registo de Ocorrências, Comunicação de eventos, Procedimentos Semanais, Combustíveis, Manutenção), and CONFIGURAÇÕES (Gerir Utilizadores, Gerir Perfis). The main content area is titled 'REGISTAR NOVA ENTRADA' and includes a link 'Voltar para a Listagem de Registo de Posições de Trabalho'. The form contains fields for 'Dia do Registo' (27/07/2020) and 'Hora do Registo' (14:27). Below these is a 'Nome' field and a large 'Observações' text area. A 'Submeter' button is at the bottom right. A light blue informational box at the bottom states: 'O campo para preencher a Hora de Saída irá aparecer quando atualizar/editar o registo'.

Anexo J – Registo de Ocorrências

REGISTAR NOVA ENTRADA

Voltar para a Listagem de Registo de Ocorrências

Dia da Ocorrência

07/03/2021

Hora da Ocorrência

14:28

Tipo

Tipo

Nome

Nome

Evento

Evento

Observações

Observações

Submeter

Anexo K – Folha de Controlo da Torre

DATA:							
INDICATIVO CHAMADA:							
ORIGEM:							
DESTINO:							
ETA:							
1º Contacto:							
ATA:							
Pista Preferencial (Chegada):							
Pista Utilizada (Chegada):							
ETD:							
ATD:							
Último Contacto:							
Pista Preferencial (Saída):							
Pista Utilizada (Saída):							
Registado Por:							

Anexo L – Circulares de Informação Aeronáutica

As Circulares de Informação Aeronáutica podem ser consultadas no site www.anac.pt.

Abaixo apresentamos um quadro com todas as CIA's aplicáveis ao serviço AFIS em vigor à data de publicação do presente manual.

CIA	Designação
25/2003	Festivais aeronáuticos - Condições para a realização dos voos das aeronaves participantes.
04/2010	Gravação e retenção de dados para efeitos de investigação.
25/2010	Fiscalização do ICP-ANACOM a redes e estações de radiocomunicações localizadas em infraestruturas aeroportuárias.
02/2013	Certificação e supervisão dos prestadores do serviço de informação de voo de Aeródromo.
09/2013	Tempo de duração estabelecido para a permanência em vigor de um NOTAM
29/2013	Procedimentos para o processamento e publicação de informação aeronáutica em AIP, Suplementos à AIP, manual VFR, suplementos ao MVFR, NOTAM e AIC, coordenação de atividades aeronáuticas temporárias e outras ações de uso do espaço aéreo potencialmente perigosas para o voo.
02/2015	Agentes de informação de tráfego de aeródromo (AITA) e organizações de formação.
04/2015	Avaliação da proficiência linguística em português para controladores de tráfego aéreo, operadores de estação aeronáutica e agentes de informação de tráfego de aeródromo.
10/2017	Fraseologia Aeronáutica em Inglês e Português
02/2018	Disponibilização da AIP em formato eletrónico
09/2019	Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017
12/2019	Regras relativas à notificação e gestão das alterações a sistemas funcionais dos prestadores de serviços atm/ans e outras funções de rede de gestão de tráfego aéreo, exceto met
07/2021	Sistema de comunicação voluntária de ocorrências aeronáuticas
19/2021	Sistema de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a operações com aeronaves, fatores técnicos, manutenção e reparação de aeronaves, tráfego aéreo, aeródromos, operações em terra e com aeronaves não complexas a motor
01/2022	Cultura justa e Proteção das Fontes de informação na comunicação de ocorrências
04/2022	Comunicação de fundo e gravação do ambiente sonoro nos órgãos de informação de voo de aeródromo (AFIS) - Requisito ATS.OR.460 – Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017.
05/2022	Critérios de agrupamento e publicação de aeródromos nas publicações de informação aeronáutica, AIP Portugal e Manual VFR.
02/2023	Disposições para a determinação da necessidade de prestação de serviços de tráfego aéreo
03/2023	Linhas orientadoras relativamente às alterações nos prestadores de serviços de navegação aérea no âmbito do Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da

	Comissão, de 1 de março de 2017.
04/2023	Operadores aéreos: Gestão e notificação à ANAC das alterações que não requerem aprovação prévia e das alterações que requerem aprovação prévia.
06/2024	Sistema de comunicação obrigatória de ocorrências
03/2025	Monitorização contínua da conformidade dos prestadores de Serviços de Gestão do Tráfego Aéreo/Serviços de Navegação Aérea (ATM/ANS) e das Organizações de Formação de Controladores de Tráfego Aéreo (TO)

Anexo M – Registos – Responsabilidades e Prazos de Conservação

PO.26-IM.13.02 – Controlo de Registos



Anexo N – Ocorrências, Não conformidades e Melhorias

- **PO.26-PR.04.02 - Ocorrências, Não conformidades e Melhorias**

Anexo O – Registo das Inspeções Mensais

[illegible]

Auditoria

Nome

Operacional

Observações

Manuais		
Registo de Movimentos e envio ANAC.	Avaliação	Obs
Registo de Inspeções diárias à Pista, Taxiway e Segurança	Avaliação	Obs
Registo mensal a Equipamentos SEA e extintores	Avaliação	Obs
Registo mensal de verificação dos contactos de emergência	Avaliação	Obs

Procedimento Corretivo Aplicado

Procedimento Corretivo Aplicado

Observações

Observações

Submitter

Copyright © 2025 PerfectSolutions.

ANEXO P - Registo de Tráfego

AeroAdmin - Plataforma de Gest. x AeroAdmin - Plataforma de Gest. x +

← → ↺ https://aero-admin.perfect-solutions.com/afis/traffic-logs/new

AeroAdmin ≡

- GERAL
 - Dashboard
- REGISTO DE ENTRADAS
 - Pessoas
 - Viaturas
 - Hangaragem
- SERVIÇO DE AFIS
 - Posição de Trabalho
 - Registo Diário de AJTA
 - Registo de Tráfego**
- OUTROS SERVIÇOS
 - Registo de Ocorrências
 - Comunicação de eventos
 - Procedimentos Semanais
 - Combustíveis
 - Manutenção
- CONFIGURAÇÕES
 - Gerir Utilizadores
 - Gerir Perfis
 - Gerir Dados
- ADMINISTRAÇÃO
 - Auto Inspeções Mensais
 - Auditoria
 - Relatórios

REGISTAR NOVA ENTRADA

[Voltar para a Listagem de Registo de Tráfego](#)

Dia do Registo: 28/01/2021 Hora do Registo: 15:23

Movimentos

Nº de Aterragens: Nº de Aterragens Nº de Descolagens: Nº de Descolagens

Aeronave

Matricula: Matricula PMD: PMD

Natureza do Tráfego: Natureza do Tráfego

Passageiros

Nº de Desembarques: Nº de Desembarques Nº de Embarques: Nº de Embarques T.Direção: T.Direção

Tráfego

Origem: Origem Destino: Destino

Observações: Observações

Anexo Q - Formulário Mensal da Anac para os Aeródromos



ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

FORMULÁRIO MENSAL DA ANAC PARA OS AERÓDROMOS

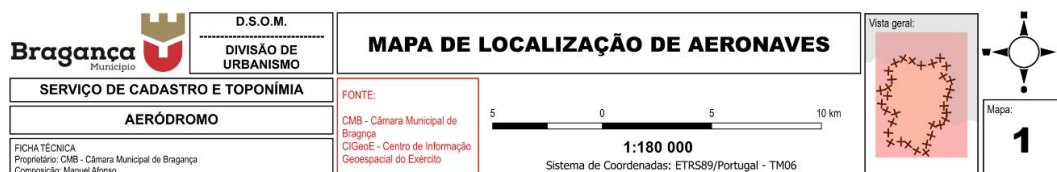
Pessoa de Contacto : _____ Telefone : 273381175 Fax : 273381065 E-Mail : aerodromo@cm-braganca.pt afis@cm-braganca.pt	Aeródromo : BRAGANÇA Mês : _____ Ano : _____
--	--

DADOS DE TRÁFEGO

NATUREZA DO TRÁFEGO	Mov de Aeronaves				Passageiros				Carga (KG)		
	Aviões	Helic.	Outros	Total	Desemb.	Emb.	Total	T. Dir	Desemb.	Emb.	Total
01. TRANSPORTE AÉREO											
1.1. Comercial Regular											
1.2. Comercial Não Regular											
1.2.1. Táxi Aéreo											
1.2.2. Emergência Médica											
1.2.3. Outro tráfego não regular											
02. TRABALHO AÉREO											
2.1. Voos de observação e coordenação aérea											
2.2. Fotografia e filmagens oblíquas											
2.3. Bombardeamento com água, soluções e produtos para preservação do meio ambiente											
2.4. Carga Suspensa											
2.5. Lançamento de isoladores, verificação e colocação de linhas de alta tensão											
2.6. Publicidade											
2.7. Trabalhos agrícolas											
2.8. Filmagens em plataforma giro-estabilizadora											
2.9. Outros											
03. INSTRUÇÃO E TREINO											
04. PRIVADOS											
4.1. Negócios											
4.2. Outros											
05. MILITARES											
5.1. Portugueses											
5.2. Estrangeiro											
06. ESTADO											
6.1. Portugueses											
6.2. Estrangeiro											
07. OUTRO TRÁFEGO											
08. MOVIMENTOS "TOCAR E ANDAR"											
09. TOTAL DO AERÓDROMO											

Observações: _____

O Diretor do Aeródromo



Anexo S – PLANO DE CONTINGENCIA AFIS

Acontecimento	Motivo	Resposta Imediata	Data	Correção	Quem foi inf.
Falha de comunicação terra/ar	Avaria do rádio Principal	Utilização do rádio BackUp		Conserto do radio principal terra/ar	Dir. Aeródromo através de Report
Falha de comunicações terra/terra	Avaria de radio fixo	Utilizar rádio portátil		Conserto de rádio fixo	Dir. Aeródromo através de Report
Falha meteorologia	Avaria equipamento	Emissão de Notam		Contactar IPMA	Dir. Aeródromo através de Report
Falha de Luzes de Pista	Avaria de Equipamento	Emissão de Notam		Contactar Serviços de Energia Municipais	Dir. Aeródromo através de Report
Falha de Energia Prologada		Emissão de Notam		Contactar E Redes	Dir. Aeródromo através de Report
Falha de Energia e Falha de Gerador		Emissão de Notam		Contactar Serviços de Energia Municipais	Dir. Aeródromo através de Report
Impedimento de Uso da Pista		Emissão de Notam		Proceder ao desimpedimento da pista	Dir. Aeródromo através de Report
Falta de AITA		Emissão de Notam		Escalar outro AITA para substituir	Dir. Aeródromo através de Report
Falta de Formulário de Tráfego	Sem acesso FT ANAC	Preenchimento manual		Contactar ANAC	Dir. Aeródromo através de Report

Falha Comunicações terra/ar

Em caso de falha completa de rádio terrestre usado para o serviço de informação de tráfego aéreo, o AITA de:

- Informar o mais rapidamente possível todos os órgãos ATS adjacentes, da falha;
- Informar todos os órgãos adjacentes sobre a situação atual do tráfego;
- Informar os operadores das aeronaves que constituem tráfego ou potencial tráfego, da falha;
- Solicitar ao órgão ATC adjacente, para redirecionar o tráfego para fora da ATZ do aeródromo.

Frequência bloqueada

Caso a frequência seja inadvertidamente bloqueada por um transmissor de aeronave, o AITA deve:

- Tentar identificar a aeronave em questão;
- Se a aeronave que bloqueia a frequência for identificada, devem ser feitas tentativas para estabelecer comunicação com essa aeronave;
- Se aeronave estiver no solo, por contacto direto.

Transmissões falsas ou enganosas

Transmissões falsas e enganosas usando a frequência aeronáutica pode por em perigo a segurança das aeronaves:

- Corrigir quaisquer informações falsas ou enganosas que tenham sido transmitidas;
- Avisar todas as aeronaves sobre informações falsas e enganosas.

Falhas de equipamento

Imediatamente após a identificação da falha, o ANSP do espaço aéreo adjacente deve ser informado via telefone, ficando registado o nome do recetor da informação, hora e data.



MANUAL DO ÓRGÃO AFIS

Ed.6 – Rev.2