

newsafety

#42 | Março 23

SAÍDA DE AERONAVES DO STAND

Quando uma aeronave sai de uma posição de estacionamento (*stand*), com recurso a manobra de *pushback*, normalmente não tem os motores ligados, uma vez que efetua o *push and start*. Contudo, em alguns casos, pode existir a necessidade de ligar os motores no *stand*. A operação de *push and start* consiste na manobra de empurrar a aeronave (*pushback*) para o *taxiway* para que quando esta estiver corretamente posicionada possa ligar os motores (*start*).

Deste modo, quando há necessidade de ligar os motores na posição, por ter o APU INOP por exemplo, a aeronave está com o gerador ligado e, na maioria das vezes, necessita de *air starter* para lançar os motores. Após ter um dos motores ligados ou os dois, o trator empurra a aeronave para o *taxiway*.

Esta distinção é importante porque existem diferentes sinais aos quais devemos estar atentos numa e noutra situação. Em ambos os casos, o *beacon* deve estar ligado a sinalizar os motores ligados (ou os *strobes*). Contudo, por exemplo, numa situação em que seja necessário lançar motores na posição, em princípio, o trator não estará acoplado, pois o cabo do gerador pode ainda estar conectado à aeronave e só quando o desconectarem é que o trator poderá acoplar. O facto de ter vários equipamentos à volta da aeronave, como é o caso do *air starter*, o GPS ou GPU, também poderá induzir em erro. Em *stands* com via de serviço na cauda das aeronaves estará sempre presente um Follow Me a cortar a via, garantindo que não há circulação atrás da aeronave com os motores em marcha, reforçando a segurança em relação ao perigo *jet blast* (sopro). A viatura Follow Me posiciona-se por norma na direção da ponta da asa do lado do motor que vai ligar, e os condutores devem aguardar sem se colocarem atrás da aeronave. Esta manobra deve ser o mais expedita possível, de forma a evitar congestionamento, pelo que se apela à colaboração de todos.

Deste modo, não só é importante ter em atenção as vias de serviço que passam atrás das aeronaves parqueadas, como também é importante perceber se uma aeronave vai ligar os motores na posição ou noutras situações, de modo a evitar o perigo. Atenção: as aeronaves das posições 701, 702 e 703 da plataforma 70, ligam sempre os motores antes da saída, uma vez que são posições de saída autónoma, isto é, sem recurso a manobra de *pushback*.

Na situação de *push and start*, que é a situação mais comum, os sinais são mais evidentes pois não há GSE em torno da aeronave, o trator já está acoplado, já está sem calços e o Oficial de Placa está em contacto com o cockpit.



Assim, é importante estarmos atentos aos vários indícios de manobras que decorrem da operação das aeronaves, para que não nos coloquemos e aos outros numa situação de risco.

REPORTE ANÓNIMO

São já várias as NewSafety publicadas que indicam como poderá ser feito o reporte confidencial online. O reporte é fundamental para a manutenção dos níveis de segurança e para uma cultura de segurança saudável, uma vez que demonstra o compromisso de todos nós para com a mesma. Assim, por esse motivo, gostaríamos de congratular os trabalhadores/frequentadores do AHD que nos têm feito chegar os seus reportes por esta via.



Contudo, a alguns destes ainda não nos é possível dar o devido seguimento, pois os dados disponibilizados são insuficientes. Sendo assim, gostaríamos de pedir que quando o reporte for referente a um evento específico, que sejam disponibilizados os dados quanto à localização, data e hora do evento. Caso tenha interesse em obter informações quanto ao desenvolvimento da averiguação, deverá deixar um contacto para o qual reencaminharemos o resultado da mesma. No entanto, é importante destacar que os dados que deixar no reporte não serão, em momento algum, partilhados com nenhuma entidade, pelo que o único intuito deste contacto é darmos informação sobre o resultado da averiguação.

Relembramos assim que caso pretenda fazer um reporte confidencial pode fazê-lo no <https://app.suggestionox.com/r/reportesAHD> ou usar o QR code disponibilizado.

CUMPRIMENTO DOS PROCEDIMENTOS

Um procedimento consiste num conjunto de passos, no contexto operacional, acordados e validados, que devem ser seguidos de forma metódica, a fim de executar e concluir uma atividade.

A vantagem de um procedimento é permitir que tenhamos garantia que, se o seguirmos, estaremos a atuar de forma segura, pois estes foram validados, testados de diversos pontos de vista e têm evoluído ao longo do tempo sempre num balanço entre o expedito e seguro. Assim, o oposto não dá garantias de segurança, uma vez que independentemente de já termos, por opção ou desconhecimento, seguido atalhos e ter corrido sempre bem, tal pode não ocorrer sempre dessa forma numa próxima situação.

Os incidentes/acidentes que ocorrem na plataforma são, na sua maioria, resultado de um cumprimento deficiente ou total incumprimento desses procedimentos, o que resulta em disrupções no normal funcionamento das rotações, causando prejuízos e atrasos.

Deste modo, a adesão aos procedimentos minimiza essas situações, independentemente de termos a sensação de que a execução é mais lenta, esta será certamente mais eficiente e segura. Opte sempre por cumprir os procedimentos e tenha uma atitude segura para si e para os outros.

INFORMAÇÃO: Recordamos que no último domingo de março, dia 26, muda a hora local e entra em vigor o período de verão IATA.

NÚMEROS IMPORTANTES

JAN.2023 vs. FEV.2023

