

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES

SÍMBOLO	DATA		CATEGORIA	DISTRIBUIÇÃO
IAC – 2308 – 0690	EXPEDIÇÃO	EFETIVAÇÃO	N O S E R	A-AR-D-ET-EX- IN-SA-SE-TA-X
	10.06.90	18.06.90		

TÍTULO: PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA EM PÁTIOS E ESTACIONAMENTOS DE AEROPORTOS

INTRODUÇÃO

IMA 58-4

- I – A presente NOSER tem por finalidade estabelecer procedimentos básicos de Segurança a serem observados nos pátios e estacionamentos de aeroportos.
- II – É expedida com fundamento no Decreto 65.114, de 12 Set 69, que institui o Sistema de Aviação Civil e na Lei 7.565, de 19 Dez 86, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.
- III – É composta de 14 folhas e substitui a anterior, efetivada em 14 Nov. 88, que deverá ser considerada sem efeito.

Maj. Brig.-do-Ar – WILSON FREITAS DO VALLE
Chefe do Subdepartamento de Operações

Ten. Brig.-do-Ar – SÉRGIO LUIS BÜRGER
Diretor - Geral

CONTROLE DE EMENDAS

EMENDA		DATA DA INSERÇÃO	INSERIDA POR	EMENDA		DATA DA INSERÇÃO	INSERIDA POR
Nº	DATA			Nº	DATA		
01	/ /	/ /		28	/ /	/ /	
02	/ /	/ /		29	/ /	/ /	
03	/ /	/ /		30	/ /	/ /	
04	/ /	/ /		31	/ /	/ /	
05	/ /	/ /		32	/ /	/ /	
06	/ /	/ /		33	/ /	/ /	
07	/ /	/ /		34	/ /	/ /	
08	/ /	/ /		35	/ /	/ /	
09	/ /	/ /		36	/ /	/ /	
10	/ /	/ /		37	/ /	/ /	
11	/ /	/ /		38	/ /	/ /	
12	/ /	/ /		39	/ /	/ /	
13	/ /	/ /		40	/ /	/ /	
14	/ /	/ /		41	/ /	/ /	
15	/ /	/ /		42	/ /	/ /	
16	/ /	/ /		43	/ /	/ /	
17	/ /	/ /		44	/ /	/ /	
18	/ /	/ /		45	/ /	/ /	
19	/ /	/ /		46	/ /	/ /	
20	/ /	/ /		47	/ /	/ /	
21	/ /	/ /		48	/ /	/ /	
22	/ /	/ /		49	/ /	/ /	
23	/ /	/ /		50	/ /	/ /	
24	/ /	/ /		51	/ /	/ /	
25	/ /	/ /		52	/ /	/ /	
26	/ /	/ /		53	/ /	/ /	
27	/ /	/ /		54	/ /	/ /	

I – CONCEITUAÇÕES

1.1 – Para efeito desta instrução os termos abaixo têm as seguintes definições:

AERÓDROMO – Área definida sobre a terra, água ou flutuante, destinada à chegada, partida e movimentação de aeronaves.

AERONAVE – Todo aparelho manobrável em voo, apto a se sustentar, a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas e capaz de transportar pessoas ou coisas.

ÁREA DE MANOBRAS – Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves, excluídos os pátios.

ÁREA DE MOVIMENTO – Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves e está integrada pela área de manobras e pátios.

ÁREA DE POUSO – Parte de uma área de movimento que está destinada a aterrissagem e decolagem das aeronaves.

ÁREA DE SINALIZAÇÃO – Área na superfície de um aeródromo, destinada à exibição de sinais terrestres.

CONTROLE DE APROXIMAÇÃO – Órgão estabelecido para prestar serviços de controle de tráfego aéreo aos vôos controlados que cheguem ou saiam de um ou mais aeródromos.

CONTROLE DE SOLO – Posição na Torre de Controle de Aeródromo, com frequência específica, cujo uso é limitado às comunicações entre a Torre de Controle e as aeronaves no solo ou veículos autorizados na área de manobras do aeródromo.

PÁTIO – Área definida, em um aeródromo terrestre, destinado a abrigar as aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros ou carga, reabastecimento, estacionamento ou manutenção.

VEÍCULO – Meio de transporte autopropelido, exceto aeronave, usado em aeroporto para transportar pessoas, carga ou equipamento.

VEÍCULO DE SERVIÇO NO AEROPORTO EM ÁREAS DE MANOBRAS – Os operados pela administração do aeroporto, rotineiramente usados para os serviços nas áreas de manobra de aeronaves.

VEÍCULO DE APOIO À AERONAVES E DE SERVIÇO NOS PÁTIOS – Aqueles rotineiramente usados como apoio nas áreas de embarque ou estacionamento de aeronaves.

1.2 – RECOMENDAÇÕES IMPORTANTES:

1 – De um modo geral, o tráfego de superfície em todas as áreas utilizadas por aeronaves deve restringir-se ao essencial.

2 – A movimentação de aeronaves, pessoas e veículos nos pátios e estacionamento de aeronaves, deverá limitar-se às necessidades requeridas pelo tráfego.

3 – A movimentação desordenada de pessoas e veículos em torno de aeronaves, antes de seu completo estacionamento, bem como durante a partida, constitui um perigo em potencial, envolvendo sérios riscos de acidente.

4 – A fim de evitar a possibilidade de serem causados danos em pessoas, aeronaves, edificações ou equipamentos, a movimentação no pátio e estacionamento deverá obedecer orientação de procedimentos básicos estabelecidos nas presentes instruções e na IMA 100-12 da DEPV.

5 – Os veículos usados na área de movimento dos aeroportos deverão observar a regulamentação da sinalização e pintura estabelecida na Norma NBR 8919, de Jun/85, da ABNT.

II – CONTROLE DE OPERAÇÃO NO PÁTIO

2.1 – MOVIMENTAÇÃO DE AERONAVES EM AEROPORTOS COM TORRE DE CONTROLE.

1 – Partida: “É responsabilidade da ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO a fiscalização dos procedimentos até o momento em que forem retiradas as escadas de embarque e fechadas as portas da aeronave, passando o controle da continuidade da operação para a Torre de Controle”.

1.1 – Nos aeroportos em que a torre de controle não tem visibilidade total do pátio

a responsabilidade da Administração do Aeroporto continuará até o encerramento da operação “push-back”.

2 – Chegada: “É da responsabilidade da Torre de Controle a movimentação da aeronave até o início do alinhamento para a posição de estacionamento, quando o comandante da aeronave passa a receber orientação do sinaleiro, ou do sistema automatizado de orientação visual”.

2.2 – MOVIMENTAÇÃO DE AERONAVES EM AEROPORTOS SEM TORRE DE CONTROLE.

1 – A alocação das posições de estacionamento das aeronaves é uma responsabilidade do Órgão de Controle Operacional da ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO.

2 – É da responsabilidade do Comandante da Aeronave a movimentação da aeronave até seu estacionamento final na posição determinada, sendo orientado pelo sinaleiro, a partir do início do alinhamento da aeronave para a posição de estacionamento.

2.3 – SINALIZAÇÃO PARA MANOBRAS DE AERONAVES NO SOLO

1 – Os pilotos receberão orientação do sinaleiro para posicionamento correto da aeronave, a fim de garantir a segurança das pessoas, veículos e outras aeronaves nas imediações.

2 – Os responsáveis pela sinalização, bem como os Comandantes de aeronaves, deverão estar perfeitamente cientes do significado desses sinais, conforme Anexo 2 (item-5: sinais para manobrar em terra) do Convênio da Aviação Civil Internacional – OACI.

3 – A sinalização às aeronaves será efetuada por funcionários da Administração do Aeroporto.

4 – A critério do Departamento de Aviação Civil, nos aeroportos de grande complexidade operacional, a execução da sinalização poderá ser atribuída às empresas operadores, após entendimentos conduzidos pela INFRAERO com as referidas empresas.

- 5 – A atividade de sinalização às aeronaves de Transporte aéreo não regular será executada por funcionário da Administração do AEROPORTO devidamente habilitado para tal função.
- 6 – Para efeito do disposto no item 5, considera-se transporte aéreo não- regular a operação de aeronaves de Empresas Aéreas não engajadas em linhas regulares para o aeroporto considerado, desde que a Empresa Aérea também não possua Sinaleiro próprio ou contratado e “Handling” próprio ou contratado, tais como: táxis aéreos, aviação geral e as aeronaves militares quando utilizando o pátio de manobras do aeroporto civil.

2.4 – FISCALIZAÇÃO E RESPONSABILIDADE NO CONTROLE DAS OPERAÇÕES NOS PÁTIOS

- 1 – O Equipamento de Terra para Aeroporto, quando não estiver sendo utilizado, deverá ser mantido fora dos limites do pátio e estacionamento.
- 2 – Os Agentes de Fiscalização da Seção de Aviação Civil do Aeroporto, sempre que necessário, deverão apurar as irregularidades ocorridas nos pátios e estacionamento.
- 3 – São pessoalmente responsáveis pela segurança das operações nos pátios e estacionamento, na proporção das atribuições que os respectivos cargos ou empregos conferirem e/ou da ação desenvolvida:
 - Os controladores de tráfego aéreo (Quando houver TORRE DE CONTROLE E/OU CONTROLE DE SOLO NO Aeroporto);
 - O Fiscal de Pátio ou seu equivalente;
 - O Sinalizador;
 - O Condutor de Aeronaves (Piloto, Mecânico, Tratorista, etc.);
 - O Condutor de qualquer veículo;
 - O Despachante ou Recepcionista durante as operações de embarque ou desembarque de passageiros ou carga;
 - O Vigilante ou seu equivalente quando, incumbido de guarnecer os portões de acesso à área interna; e

Eventualmente, qualquer pessoa que, autorizada ou não a penetrar nesta área, venha a prejudicar à ordem, disciplina ou segurança dos serviços.

2.5 – PROCEDIMENTOS

- 1 – O procedimento recomendado para o comandante da aeronave a jato é aquele em que, após romper a inércia iniciando o táxi, ele prossegue com as manetes totalmente reduzidas, principalmente quando a cauda de sua aeronave estiver voltada para outras aeronaves, edificações, equipamentos, viaturas e quaisquer pessoas. Quando, por motivo de vento, peso da aeronave, aclividade do pavimento, etc., for necessário usar uma potência adicional, o Comandante deverá ter certeza de que a área atrás de sua aeronave está desimpedida. Em caso de dúvida, deverá solicitar o auxílio do sinaleiro de pátio ou torre de controle.
- 2 – Toda vez que uma aeronave, para iniciar o táxi, tiver que voltar sua cauda para passageiros embarcando ou desembarcando de outra aeronave, edificação ou qualquer equipamento que possa ser dirigida sob controle do sinaleiro até que não haja mais evidência de perigo. Em caso de perigo, o sinaleiro deverá determinar a redução imediata dos motores. Para os aeroportos de 1º categoria, sempre que for prevista a ocorrência de uma das situações acima, a aeronave deverá abandonar o “T” usando o procedimento “PUSH BACK”.
- 3 – O sinaleiro deverá estar equipado com raquetes refletivas ou bandeirolas ou punho refletivos/fluorescentes, no caso de ser de dia, e com lanternas, no caso de ser de noite. Em ambos os casos, o sinaleiro deverá estar trajando uma indumentária que o torne perfeitamente identificável (colete refletivo ou algo semelhante) dentro do pátio de manobras.
- 4 – O sinaleiro tem por obrigação controlar toda a área em torno do aeroporto, especialmente aquela para a qual a mesma se dirige, prestando atenção para quaisquer obstáculos móveis que se interponham a sua frente.

Nesses casos, deverá ser feito ao piloto o sinal de aplicação de freios.

- 5 – A sinalização deverá ser feita de modo gradual e os movimentos dos braços do sinaleiro deverão indicar o ritmo que se deseja imprimir à rolagem, sem paradas, acelerações ou manobras, a menos que absolutamente necessário.
- 6 – O sinaleiro deverá se colocar de frente para aeronave que irá orientar numa posição tal que:
 - Para aeronaves de asa fixa, com bequilha, adiante da extremidade esquerda e a vista do piloto;
 - Para aeronaves da asa fixa, dotadas de roda de nariz, sinaleiro deverá se colocar de frente para a aeronave, na direção do eixo longitudinal, a uma distância tal que possa ser visto pelo piloto;
 - Para helicópteros na posição onde melhor possa ser avistado pelo piloto;
 - Caso esteja orientando o reboque de aeronave, o sinaleiro deverá ficar, adicionalmente, a vista do motorista da viatura.
- 7 – O sinaleiro só poderá abandonar sua posição ou sua tarefa de orientação após o corte dos motores ou reatores, quando da chegada de uma aeronave ou após a partida, quando a mesma sair do pátio ou já tiver se estabelecido na faixa de rolagem comum.
- 8 – É obrigação do sinaleiro, após a chegada ou saída de uma aeronave, registrar qualquer infração a estas determinações, anotando nomes, matrículas, horas e outros dados julgados necessários a futuras apurações.
- 9 – A seqüência de procedimentos durante a chegada de uma aeronave deverá ser a seguinte:
 - o sinalizador, após verificar que as rodas do avião se encontram na posição correta, fará sinal ao piloto para “aplicação dos freios”;
 - o piloto aplica os freios;
 - o pessoal de terra coloca os calços;
 - o sinalizador indica “calços aplicados”;

IAC 2308-0690

- o piloto corta os motores não essenciais;
- o veículo transportador de usina de força externa dirige-se para o nariz do avião, trafegando a partir de um ponto situado à frente do mesmo e perfeitamente visível ao comandante;
- o sinalizador indica “fonte externa conectada”;
- o piloto corta os motores remanescentes, se houver;
- somente após a parada das hélices ou reatores situados ao lado das portas de desembarque, será permitida a colocação das escadas e a aproximação de outras pessoas e veículos por aquele lado.

NOTA: 1 – No caso de aeronaves equipadas com escada retráteis, a operação das mesmas somente poderá ser feita quando as hélices de seu lado estiverem paradas.

2 – Enquanto as hélices ou reatores estiverem girando, é proibido embarque e desembarque e a aproximação de quaisquer pessoas ou veículos que não os anteriormente mencionados, indispensáveis às operações em andamento.

3 – Os colocadores de calços devem dirigir-se para as rodas seguindo ao longo do bordo de fuga das asas das aeronaves a hélices, e do nariz para o trem de pouso no caso dos aviões a jato puro.

4 – O reabastecimento poderá ser iniciado desde que já tenha terminado o desembarque e, quando for realizado com mangueira, a empresa responsável pelo fornecimento do combustível deverá manter extintores de incêndio em local próximo da operação e um funcionário habilitado, pronto para entrar em ação.

10 – Quando da partida deverá ser observada a ordem inversa, isto é:

- Afastam-se as escadas, pessoas e veículos de uso geral e as portas são fechadas;
- Um operador habilitado, munido de extintor de incêndio se posiciona junto à pessoa que estiver em fonia com

IAC 2308-0690

a cabine de comando da aeronave ou junto ao motor cuja partida será iniciada, conforme o caso;

- é dada a partida, afastam-se os operadores com extintores, afasta-se a usina externa, removendo-se os calços;
- o sinalizador, após verificar que a área ao redor da aeronave está livre, libera-a para início da rolagem, com os sinais convencionais; e
- tudo pronto para o início da rolagem, o operador em fonia com a cabine de comando se afasta.

NOTA: 1 – Nas operações de virar motores, deve ser adotada a norma de posicionar um operador munido de extintor de incêndio, com capacidade mínima de 15 lbs, junto à pessoa que estiver em fonia com a cabine de comando da aeronave.

2 – Toda e qualquer iniciativa do operador do extintor de incêndio, para debelar fogo nos motores, só poderá ter começo após instrução transmitida, por fonia, da cabine de comando.

3 – A exigência contida na alínea 1 será dispensada sempre que se tratar de aeronave dotada de sistema para extinção de incêndio.

2.6 – REABASTECIMENTO DE HELICÓPTEROS COM MOTORES E/OU ROTORES GIRANDO.

1 – É proibido o reabastecimento de helicópteros, com os motores e rotores girando, em aeroportos.

2 – O reabastecimento de helicópteros, com motores e rotores em funcionamento, somente será autorizado, quando o combustível for de baixa volatilidade e em:

- heliportos;
- heliportos situados em plataformas;
- clareiras; e
- bases de operação na selva.

3 – Quando for necessário reabastecer helicópteros com motores e rotores em funcionamento, além de normas ditadas pelos fabricantes de diversos tipos de helicópteros, devem ser observados os seguintes procedimentos:

IAC 2308-0690

- a permanência de passageiros a bordo será vedada e somente pessoas engajadas na operação podem ficar no local do reabastecimento;
- o piloto deve permanecer nos comandos do helicóptero durante todo o tempo de operação;
- os motores deverão permanecer em marcha lenta durante o reabastecimento;
- antes do reabastecimento deverão ser desligados todos os equipamentos elétricos/eletrônicos dispensáveis à operação – os equipamentos que permanecerem ligados não deverão ser manuseados;
- será proibido fumar durante a operação de reabastecimento;
- pessoa habilitada, portando extintor de incêndio, deverá permanecer junto ao local de reabastecimento; e
- uma pessoa habilitada deve ser designada para coordenar o reabastecimento e o piloto que estiver nos comandos, durante a operação, deve manter contato visual permanente com a mesma.

2.7 – EMBARQUE E DESEMBARQUE EM HELICÓPTEROS COM ROTORES GIRANDO

- 1 – Será permitido o embarque e desembarque de passageiros e carga, em helicópteros, com rotores girando, sob exclusiva responsabilidade do operador.

2.8 – RECOMENDAÇÕES PARA O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

- 1 – Durante o embarque é responsabilidade da Empresa Aérea, através de seus recepcionistas e despachantes, proibir o contato de passageiros com outras pessoas estranhas aos quadros da Empresa.
- 2 – Os recepcionistas e despachantes das empresas deverão manter os passageiros agrupados, evitando que caminhem desprotegidamente pelo pátio de manobras durante o trajeto para a aeronave e desta para o terminal de passageiros.

III – PESSOAL HABILITADO PARA SERVIÇO DE RAMPA E SINALIZAÇÃO

3.1 – As empresas operadoras de rampa e todas as demais que possuam funcionários que exerçam qualquer tipo de trabalho na área de manobras e pátios, deverão realizar treinamento inicial e seleção de pessoal, bem como a reciclagem quando julgar necessário, para poder habilitá-los a exercer adequadamente suas funções. As substituições deverão ser comunicadas com a maior antecedência possível à ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO.

1 – A Administração do aeroporto somente expedirá crachá aos portadores de Certificação de Treinamento e Seleção fornecido pela Empresa empregadora.

3.2 – TRÁFEGO DE VEÍCULOS NA ÁREA DE MANOBRAS E PÁTIOS

A velocidade máxima de qualquer veículo nas áreas próximas das posições de estacionamento de aeronaves é de 20Km/h e de 30Km/h no resto do pátio, com exceção daqueles empregados em situação de emergência.

1 – Durante situações de emergência somente poderão transitar na área de manobras e pátios os veículos destinados às operações de combate ao fogo e ao resgate de passageiros e tripulantes, sendo obrigatória a paralisação de todos os outros.

IV – ESTACIONAMENTO DAS AERONAVES

4.1 – A programação da utilização das posições de estacionamento de aeroportos é uma atribuição da Administração do Aeroporto. Na elaboração da programação deverão ser levados em consideração entre outros, os seguintes itens:

1 – o volume de tráfego de aeronaves, considerando-se principalmente o movimento na hora “pico”;

2 – o número de posições de estacionamento e as características do pátio e terminais de passageiros;

- 3 – a natureza do transporte (passageiro ou carga);
- 4 – o tipo, a configuração e características técnicas peculiares de cada aeronave;
- 5 – os horários de chegada e saída das aeronaves, com vista à otimização da utilização do espaço disponível no pátio de estacionamento, observando-se a rigidez de horário das aeronaves engajadas no transporte aéreo regular;
- 6 – localização de hidrantes para abastecimento e do estacionamento dos equipamentos e viaturas de apoio de terra de cada operador;
- 7 – a disponibilidade de pontes de embarque, ônibus e/ou outros meios de transporte para os passageiros, entre o terminal e a aeronave; e
- 8- o maior conforto e segurança dos passageiros, reduzindo ao mínimo o trajeto dentro dos pátios, durante os embarques e desembarques.

4.2 – Visando atender a operação de aeronaves militares, em especial quando em operação de transporte aéreo de passageiros e/ou autoridades, deverá a Administração do Aeroporto incluir no seu planejamento determinadas posições de estacionamento para essas aeronaves.

V – DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS PELA NÃO OBSERVÂNCIA DO ESTABELECIDO NESTA NOSER

- 5.1 – A inobservância do estabelecido nesta NOSER constitui falta punível na forma da legislação em vigor.
 - 1- A comunicação das infrações praticadas será encaminhada ao Subdepartamento de Operações, para as providências cabíveis, através de auto de infração lavrado pela Seção de Aviação Civil ou pela Administração do Aeroporto.
 - 2 – Independente das medidas que o SOP adotar, quando a infração for praticada por incompetência, despreparo ou desobediência as regras desta NOSER, a Administração

do Aeroporto deverá, imediatamente, caçar o crachá do infrator.

- 3 – O SOP poderá aplicar multas ou outras medidas administrativas, no que couber, de acordo com o que estabelece a Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986.
- 4 – É assegurado o direito de ampla defesa e recurso a quem responder por infrações concernentes aos autos que forem encaminhados ao SOP.

VI – DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 – Durante o período noturno e em locais pouco iluminados, os cuidados referentes aos procedimentos e demais recomendações destas instruções deverão ser redobrados.

6.2 – Os casos não previstos serão resolvidos pelo Chefe do Subdepartamento de Operações.

6.3 – Os sinais para manobrar em terra (03, alínea b), encontram-se transcritos na IMA 100-12, Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo (22.10.87), da DEPV e, são os recomendados na 7ª edição do Anexo 2, da OACI, adotados no Brasil por força da Portaria n.º 1402/GM-5, de 11 de dezembro de 1978.

COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

EMENDA Nº 02
24 OUT 2001

CORREÇÃO (ÕES) À IAC 2308, de 18 AGO 1990
PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA EM PÁTIOS E ESTACIONAMENTOS
DE AEROPORTOS

INSERIR		DESTRUIR	
PÁGINA 09	DATA 24 OUT 2001	PÁGINA 09	DATA 18 JUN 1990

APROVAÇÃO:

A PRESENTE EMENDA FOI APROVADA PELO: Exmo. Sr. Diretor Geral

Maj.-Brig.-do-Ar- VENÂNCIO GROSSI

LISTA DE PÁGINAS EFETIVAS

Página	Emenda	Página	Emenda	Página	Emenda
01	Ed. Original				
02	Ed. Original				
03	Ed. Original				
04	E-1				
05	E-1				
06	Ed. Original				
07	Ed. Original				
08	Ed. Original				
09	E-2				
10	Ed. Original				
11	Ed. Original				
12	Ed. Original				
13	Ed. Original				
14	Ed. Original				

- o piloto corta os motores não essenciais;
- o veículo transportador de usina de força externa dirige-se para o nariz do avião, trafegando a partir de um ponto situado à frente do mesmo perfeitamente visível ao comandante;
- o sinalizador indica “fonte externa conectada”;
- o piloto corta os motores remanescente, se houver;
- somente após a parada das hélices ou reatores situados ao lado das portas de desembarque, será permitida a colocação das escadas e a aproximação de outras pessoas e veículos por aquele lado.

Nota: 1- No caso de aeronaves equipadas com escada retratáveis, a operação das mesmas somente poderá ser feita quando as hélices de seu lado estiverem paradas.

- 2 – Enquanto as hélices ou reatores estiverem girando, é proibido embarque e mencionados, indispensáveis às operações em andamento.
- 3 – Os colocadores de calços devem dirigir-se para as rodas seguindo ao longo do bordo de fuga das asas das aeronaves as hélices, e do nariz para o trem de pouso no caso dos aviões a jato puro.
- 4 – O reabastecimento, quando realizado por gravidade, poderá ser iniciado desde que todos os passageiros tenham desembarcado e a Empresa responsável pelo fornecimento do combustível deverá manter extintores de incêndio em local próximo da operação e um funcionário habilitado, pronto para entrar em ação.

10 – Quando da partida deverá ser observada a ordem inversa, isto é:

- Afastam-se as escadas, pessoas e veículos de uso geral e as portas são fechadas;
- Um operador habilitado, munido de extintor de incêndio posiciona junto à pessoa que estiver em fonia com a cabine de comando da aeronave ou junto ao motor cuja partida será iniciada, conforme o caso;