



CÓPIA

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

**RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE**

*Este relatório foi preparado, somente, para efeitos de prevenção de acidentes. A investigação técnica é um processo conduzido com o propósito da prevenção de acidentes o qual inclui a recolha e análise da informação, a determinação das causas e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança. Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e com o nº 3 do art.º 11º do Decreto Lei Nº 318/99, de 11 de Agosto, a investigação técnica não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.*

<b>Data/hora:</b> 2010 / 03 / 15 @ 16:55 UTC <sup>1</sup>	<b>Proc. nº:</b> <b>01 / SUM / 2010</b>
<b>Operador:</b> Aero Clube de Coimbra	<b>Tipo de Incid.:</b> Operação
<b>Id. da aeronave:</b> Piper PA-38, s/n 38-78A0141, matrícula CS-DIM	
<b>Local:</b> Aeródromo de Ponte de Sor	
<b>Tipo de voo:</b> Instrução	<b>Fase do voo / Operação:</b> Aterragem
<b>Ocupantes:</b> Tripulantes / Pax: 2 / Nil	<b>Lesões:</b> Nil
<b>Danos na Aeronave:</b> Nil	
<b>Outros Danos:</b> Nil	
<b>Sinopse:</b> A aeronave aterrou em Ponte de Sor, às 16:55 do dia 15-03-2010, encontrando-se a pista encerrada para obras. Havia sido enviado pedido para emissão de NOTAM e tinham sido instaladas marcas, conforme estabelecido em § 7.1 do Anexo 14 da ICAO. O Director do aeródromo tomou conta da ocorrência e notificou o GPIAA, bem como as Autoridades Aeronáutica e Policial, tendo esta identificado os tripulantes. Alguns minutos mais tarde a aeronave descolou de regresso ao aeródromo de Coimbra, sua base habitual. Por consubstanciar um Incidente Grave, de acordo com a classificação apresentada no Apêndice "C" ao Anexo 13 da ICAO, no Anexo à Directiva 94/56/CE do Conselho da UE, de 21 de Novembro de 1994, no Manual do Piloto Civil (RAC 5-5), no AIP Portugal (ENR 1.14.2) o GPIAA, no cumprimento do nº 1, do artº 11º, do Dec. Lei nº 318/99, de 11 de Agosto, abriu um processo de investigação sobre o evento.	

ESTÁ CONFORME O ORIGINAL

**GPIAA**

Homologo nos termos do nº  
3 do artº 26º do D.L. 318/99,  
de 11/08/1999

14.MAI.2010

O Director,

Fernando Ferreira dos Reis

<sup>1</sup> - Todas as horas referidas neste relatório, salvo informação em contrário, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Naquela época do ano, a hora local era igual à hora UTC.

## 1. Informação factual

### 1,1 Antecedentes

Por necessidade de execução de obras de melhoria na área de manobra do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, no dia 20 de Março de 2009, o Director do Aeródromo enviou à Autoridade Nacional de Aviação Civil um plano operacional de trabalhos, nos termos do artº 22º, do Dec. Lei Nº 186/07, de 10 de Maio.

Apesar de não ter recebido resposta sobre a aceitação do mesmo, no dia 12-02-2010, enviou uma mensagem para o INAC, Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea, fax nº 218410614, solicitando “a emissão de NOTAM de fecho de pista 02/20 referente ao Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, por motivo de obras, a todo o tipo de tráfego, excepto operações da EMA, entre o nascer e o pôr-do-sol, durante o período estimado de 17 de Fevereiro a 8 de Março de 2010”, dando assim cumprimento ao estabelecido no nº 3 c), do artº 21º do citado diploma legal.

Na data fixada para o início do encerramento foram colocadas marcas de sinalização visual (*figura nº 1*), conforme recomendado pelo § 7.1 do Anexo 14 à Convenção sobre a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), Chicago 1944.



Figura Nº 1

Devido a atraso nos trabalhos, foi enviada outra mensagem no dia 04-03-2010, solicitando “o prolongamento do Notam de fecho de pista 02/20 do aeródromo de Ponte de Sor, por um período estimado de 23 dias, ou seja até ao pôr do sol do dia 31 de Março de 2010”.

Entretanto, no dia 14 de Março de 2010, alguns quilómetros a Norte, no aeródromo de Coimbra, um instrutor de voo do Aero Clube local (ACC) preparava uma viagem de instrução de navegação, com um aluno do curso de pilotagem que estava a decorrer naquele Aero Clube. Essa viagem tinha como destino o aeródromo de Ponte de Sor, com regresso a Coimbra.

Depois de ter analisado o boletim meteorológico e consultado os NOTAM em vigor, não tendo encontrado qualquer restrição para a realização da viagem, foi apresentado um Plano de Voo ATC, junto dos órgãos de gestão do tráfego aéreo (ATM) e completada a preparação do voo.

## 1.2 História do Voo

No dia 15-03-2010, pelas 16:08, descolou do aeródromo de Coimbra a aeronave Piper PA-38-112, matrícula CS-DIM, propriedade do Aero Clube de Coimbra, com destino ao aeródromo de Ponte de Sor.

Tratava-se de um voo de instrução de pilotagem, missão de navegação à vista, com o indicativo “**Mondego-037**”, para o que fora depositado junto dos órgãos ATM convenientes o respectivo Plano de Voo ATC, o qual foi aprovado (*figura nº 2*).

```
PGX668 processada automaticamente.

ZCZC PGX669 151421
FF LPPCZPZX
151421 LPPTZPZX
(PPL-MOD037-VG
-PA38/L-S/C
-LPC01500
-N0090VER DCT POMBEIRA DCT
-XXXX0040 LPSR
-DEST/PONTE DE SOR RMK/CALLSIGN MONDEGO 037 INSTRUCTION FLIGHT
REG/CSDIM DOF/100315)

NNNN
NNNN
```

Figura Nº 2

Tendo efectuado diversas chamadas rádio na frequência atribuída ao aeródromo de Ponte de Sor, sem obter resposta, chegado à vertical pelas 16:45, o piloto efectuou uma volta sobre a pista para verificar a direcção do vento e qual o sentido de aterragem. Perante as marcas existentes na pista, mas sem ter conhecimento de nenhum NOTAM de encerramento, o Piloto Instrutor (PI) decidiu efectuar uma passagem baixa para confirmar da existência de qualquer obstáculo e, considerando que a pista se encontrava desobstruída, resolveu prosseguir com o objectivo do voo, efectuando um simulacro de falha de motor e aterragem de emergência e aterrando entre a marca do início da pista 20 e a marca colocada a meio da mesma (*figura nº 3*), “*demonstrando ao Aluno Piloto (AP) que é possível aterrar numa pequena faixa de terreno, se seguidos os diversos procedimentos operacionais e de segurança*” (sic).



Figura Nº 3

O Director do aeródromo tomou conta da ocorrência e notificou o GPIAA, bem como as Autoridades Aeronáutica e Policial, tendo esta última identificado os tripulantes.

Alguns minutos mais tarde a aeronave descolou de regresso ao aeródromo de Coimbra, sua base habitual.

### 1.3 Pesquisas

Por cortesia do ARO de Lisboa, o GPIAA recebe diariamente os NOTAM nacionais, classes “A”, “B”, “C” e “D”, sob a forma de “Pre-flight Information Bulletin” (PIB).

Na busca da informação enviada em 12-02-2010 pelo Director do aeródromo, foram consultados os NOTAM nacionais da Série “C e D”, recebidos. Não foi encontrada nenhuma referência ao aeródromo de Ponte de Sor, durante todo o mês de Fevereiro e até ao dia 16 de Março, inclusive.

A única informação disponibilizada era:

## LPSO – PONTE DE SOR

*No information received or matching the query*

Depois de inquirir junto de «LPPTARO@nav.pt», foi recebido no dia 16-03-2010, em 2ª edição (às 11:30), o PIB com os NOTAM “C0048/10” e “D0154/10”, que passaram a ser reproduzidos diariamente, a partir dessa data (*figura nº4*):

EAD	PORTUGAL AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES Lisboa ARO - LPPTARO@nav.pt	
Pre-Flight Information Bulletin: AERODROME	VALIDITY (UTC): 16 MAR 2010 11:19 - 17 MAR 2010 11:19	
Service Type: FULL		
Date: 16 MAR 2010 Time: 11:18 UTC	Height Limits:	
Flight Rules: IFR/VFR	Lower: 000	Upper: 999
Contents: Aerodromes		
Briefing Type: National		
Aerodromes: LPSO		
Legend: + NOTAM not older than 250 days * Different from original - Beginning of the message		
<b>LPSO – PONTE DE SOR</b>		
+ RWY 02/20 AND TWY CLOSED EXCEPT FOR EMA AIRLINES OPERATIONS. FROM: 12 MAR 2010 10:44 TO: 31 MAR 2010 23:59 EST C0048/10		
+ PISTA 02/20 E CAMINHO DE CIRCULACAO FECHADOS EXCEPTO PARA OPERACOES DA EMA, SA. FROM: 12 MAR 2010 10:46 TO: 31 MAR 2010 23:59 EST D0154/10		
END OF PIB		
Briefing includes all NOTAM available. All Trigger NOTAM are valid only for two weeks. For the publication of ECAC States, please consult also the FAMS application.		

Figura Nº 4

No sentido de clarificar esta situação, no dia 17-03-2010 foram solicitadas informações ao INAC sobre o percurso da proposta de NOTAM, enviada a 12-02-2010, pelo Director do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor.

Por resposta do dia 01-04-2010, o INAC informou que a mensagem tinha sido reencaminhada para o Centro Internacional NOTAM, da NAV Portugal, E.P.E., tendo sido emitidos, no mesmo dia, os NOTAM "C0018/10" e "D0080/10":

**C0018/10 NOTAMN**

Q) LPPC/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/3913N00803W005

A) LPSO B) 1002170721 C) 1003081832

D) SR-SS

E) RWY 02/20 CLOSED EXCEPT FOR EMA AIRLINES OPERATIONS.

**D0080/10 NOTAMN**

Q) LPPC/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/3913N00803W005

A) LPSO B) 1002170721 C) 1003081832

D) SR-SS

E) PISTA 02/20 FECHADA EXCEPTO PARA OPERACOES DA EMA.

continuando em vigor os NOTAM "C0003/10 – C0253/09" e "D0007/10 - D0480/09":

**C0003/10 NOTAMR C0253/09 AERODROME**

Q) LPPC/QFALC/IV/NBO/A/000/999/3913N00803W005

A) LPXX B) 1001081738 C) 1003311855EST

D) MON-FRI SR-SS

E) PONTE DE SOR - CLOSED DUE TO WIP ON TWY AND STRIPS RWY 02/20. MEDICAL EMERGENCY, FIRE FIGHTING, CIVIL PROTECTION FLIGHTS AND LOCAL BASED AIRCRAFTS ARE GRANTED.

**D0007/10 NOTAMR D0480/09 AERODROME**

Q) LPPC/QFALC/IV/NBO/A/000/999/3913N00803W005

A) LPXX B) 1001081738 C) 1003311855EST

D) MON-FRI SR-SS

E) PONTE DE SOR

PONTE DE SOR - FECHADO DEVIDO A OBRAS NO CAMINHO DE CIRCULACAO E BERMAS DA PISTA 02/20. APENAS PERMITIDOS VOOS DE EMERGENCIA MEDICA, PROTECCAO CIVIL, COMBATE A INCENDIOS E ENTIDADES SEDIADAS NO AERODROMO.

Consultados os PIB em arquivo (desde Janeiro 2010), não foram encontrados quaisquer registos com os NOTAM referenciados. Ponte Sor aparecia sempre com a informação:

**"No information received or matching the query"**

No entanto, nos "NOTAM SUMMARY", datados de 01-03-2010, apareciam referenciados os NOTAM "C0003/10", "C0018/10", "D0007/10" e "D0080/10".

## 2. Análise

### 2.1 Obras no Aeródromo

A construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais é regulada pelo Dec. Lei Nº 186/2007, de 10 de Maio. O aeródromo de Ponte de Sor encontrava-se abrangido pelas normas deste diploma legal, por não se integrar nas condições de excepção definidas pelo nº 3, do artº 1º.

Assim, para proceder à realização de obras deveria cumprir com o estabelecido no artº 22º, através do envio de um plano operacional de trabalhos, para apreciação e aceitação prévia, o qual teria que dar entrada no INAC 75 dias antes do início dos trabalhos, sendo endereçado para:

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. INAC I. P.  
Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea  
Rua B, Edifícios 4, 5 e 6  
Aeroporto da Portela  
1749-03 Lisboa  
Tel: 218423500-ext. 1622 ou 1618 e 218423502  
Fax: 218410612 E-mail: ais@inac.pt

Em caso de urgência esse prazo poderia ser encurtado desde que os trabalhos fossem aprovados pelo INAC e anunciados em NOTAM.

### 2.2 Serviço de Informação Aeronáutica (AIS)

O Serviço de Informação Aeronáutica, em Portugal, embora permanecendo como responsabilidade da Autoridade Reguladora da Aviação Civil (INAC), a partir do dia 18 de Dezembro de 2008 encontrava-se repartido entre duas entidades distintas, de acordo com a Circular de Informação Aeronáutica (CIA) nº 12/2008, emitida pelo INAC em 27 de Novembro:

► **AIS do INAC, I.P.** - Emitia apenas o Manual do Piloto Civil (MPC), as Circulares de Informação Aeronáutica (CIA) nacionais e as Cartas Aeronáuticas OACI 1:500000 de Portugal Continental e Arquipélagos da Madeira e Açores, tendo o seguinte contacto<sup>2</sup>:

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. INAC I. P.  
Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea/  
Departamento de Informação Aeronáutica  
Rua B, Edifícios 4, 5 e 6  
Aeroporto da Portela  
1749-03 Lisboa  
Tel: 218423500-ext. 1622 ou 1618 e 218423502  
Fax: 218410612 E-mail: ais@inac.pt

<sup>2</sup> - Último contacto, de acordo com a CIA nº 26/2009, de 30 de Dezembro.

► **AIS da NAV PORTUGAL, E.P.E.** - Emitia todos os NOTAM, para além de outra informação incluída num pacote integrado de informação aeronáutica (IAIP), incluindo AIP Portugal, Suplementos ao AIP, CIA internacionais e Boletins pré-voo (PIB). Estes Serviços de Informação Aeronáutica da NAV PORTUGAL, E.P.E. integravam:

- O AIS Central:

**NAV PORTUGAL, E.P.E.**  
**Serviço de Informação Aeronáutica (DESICA).**  
**Rua C, Edifício 118, Aeroporto de Lisboa, 1700-007, Lisboa.**  
**E. Mail : DESICA@nav.pt**  
**FAX: 218553399.**  
**Telefones : 218553504 – 218553506 - 218553507**  
**AFTN: LPPPYOYC**

- O Centro Internacional NOTAM:

**NAV PORTUGAL, E.P.E.**  
**Centro Internacional NOTAM de Lisboa (NOF).**  
**E. mail : LPPT.COM.NOF@NAV.PT**  
**Rua C, Edifício 118, Aeroporto de Lisboa, 1700-007, Lisboa**  
**FAX : 218553628 e 218553661**  
**Telefones : 218553342.**  
**AFTN: LPPPYNYX**

- Os AIS de Aeródromo (ARO) de:

[Lpptaro@nav.pt](mailto:Lpptaro@nav.pt) – Air Traffic Services Reporting Office (ARO) do Aeroporto de Lisboa  
[Lppraro@nav.pt](mailto:Lppraro@nav.pt) - Air Traffic Services Reporting Office (ARO) do Aeroporto do Porto  
[Lpfraro@nav.pt](mailto:Lpfraro@nav.pt) - Air Traffic Services Reporting Office (ARO) do Aeroporto de Faro  
[Lpmaaro@nav.pt](mailto:Lpmaaro@nav.pt) - Air Traffic Services Reporting Office (ARO) do Aeroporto da Madeira  
[Pdlafs@nav.pt](mailto:Pdlafs@nav.pt) - Air Traffic Services Reporting Office (ARO) do Aeroporto de Ponta Delgada

O Anexo 1 à CIA nº 25/2009, de 30 de Dezembro, no § 2.2.6 refere que as informações cuja natureza dê origem à publicação de NOTAM devem ser enviadas para o **Centro Internacional NOTAM de Lisboa (NOF)**, no endereço indicado acima. No Anexo 5 à mesma CIA é apresentado o modelo de formulário para envio da informação a publicar.

Toda esta e outra informação de interesse pode ser consultada na página “Web” do INAC em «<http://www.inac.pt>».

### 2.3 Procedimentos do Director do Aeródromo

Porque “**o encerramento de qualquer parte da área de movimento do aeródromo**” era abrangido pela alínea c) do nº 3, do artº 21º, do Dec. Lei nº 186/2007, de 10 de Maio, o Director do aeródromo deveria notificar o Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), com uma antecedência mínima de 28 dias (nº 2, do artº 21º), para que o órgão prestador de serviços de tráfego aéreo e de operações de voo recebesse notificação imediata e pormenorizada (corpo do nº 3, do artº 21º).

A informação enviada pelo Director do aeródromo de Ponte de Sor tinha como destinatário a **Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea do INAC**, através de um número de fax que não se encontrava referenciado no endereço indicado em 2.1, mas aparecia referido como seu na página “Web” do INAC, noticiando a realização de um **“Workshop sobre aprovação de pistas de ultraleves”**, realizado no dia 27-06-2008,

Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea  
Rua B, Edifício 6, Rua B, Aeroporto de Lisboa - 1749-034 Lisboa  
E-mail: [inav.infra@inac.pt](mailto:inav.infra@inac.pt)  
Fax: 218410614  
Tel.: 218413500 / Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea”

e tinha sido fornecido a todos os participantes (nomeadamente Directores de Aeródromo) numa sessão de trabalho, promovida por INAC/NAV no dia 21-01-2009, versando sobre **“Alterações ao Sistema Nacional de Informação Aeronáutica – Novas Séries de NOTAM”**.

O **Centro Internacional de NOTAM de Lisboa da NAV PORTUGAL, E.P.E.** não constava como destinatário na mesma mensagem, pois que, de acordo com as recomendações feitas nessa sessão de trabalho, seria a Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea do INAC, ao receber a informação, a fazer o reencaminhamento para o Centro Internacional de NOTAM de Lisboa da NAV PORTUGAL, E.P.E..

Antes de proceder à colocação das marcas de encerramento da pista, o Director do Aeródromo confirmou a publicação do respectivo NOTAM na página electrónica da NAV Portugal, E.P.E.

Por se tratar de um encerramento temporário, as marcas colocadas na pista não foram pintadas no solo, tendo antes sido confeccionadas em material removível. Esta particularidade poderá ter causado alguma dificuldade na sua percepção, por estarem sujeitas a sofrer deformações e requererem uma correcção frequente.

#### 2.4 Procedimentos Operacionais do Piloto Comandante do CS-DIM

A operação de aeronaves de Aviação Geral encontra-se regulada no Anexo 6, Parte II, à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, no cumprimento das normas e recomendações do **Anexo 2 – Regras do Ar**.

A aeronave cumpria com os requisitos de aeronavegabilidade, o piloto estava habilitado para operá-la e foi depositado um Plano de Voo ATC, no cumprimento das normas de voo visual (VFR).

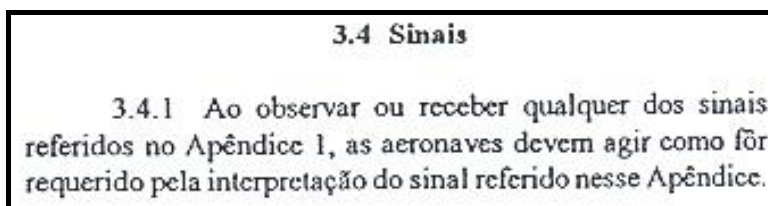
Em face do que foi referido em 1.3 é de admitir que o piloto não tinha conhecimento do encerramento da pista de Ponte de Sor, por não ter recebido os NOTAM indicados, já

que não é certo que eles constassem dos “PIB” disponibilizados pelos “ARO”, especialmente quando utilizada a distribuição automática.

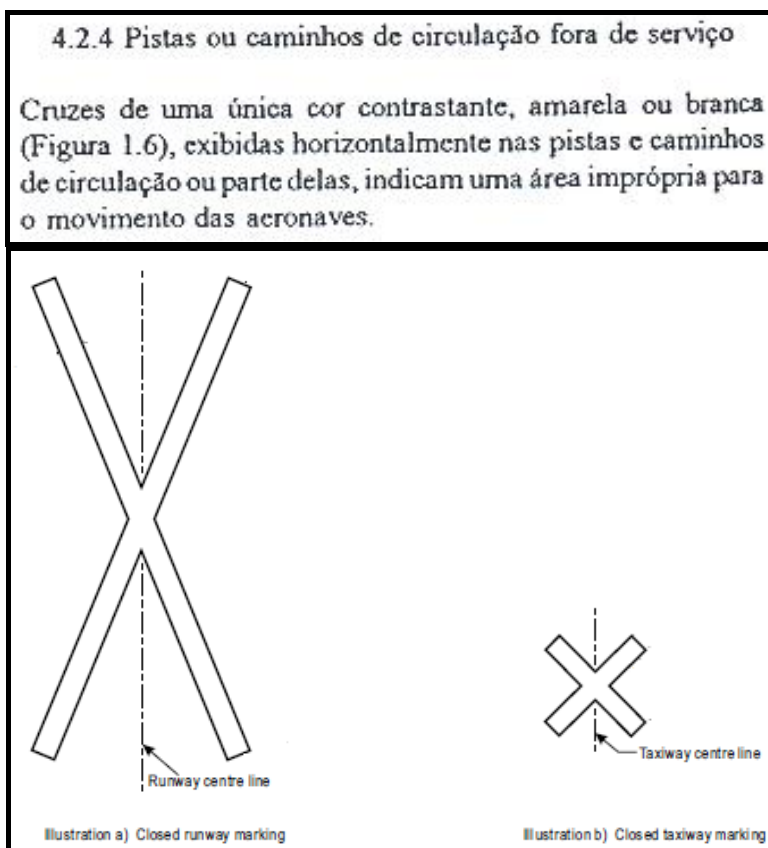
O desenrolar do voo foi de acordo com o planeado e sem qualquer evento a reportar, até à chegada ao destino.

Na presença das marcas de encerramento da pista onde pretendia aterrar, o Piloto Comandante não seguiu as recomendações da ICAO relativamente a essa situação. Com efeito:

O Anexo 2 da ICAO, no seu § 3.4.1 estabelece:



Por sua vez o Apêndice nº 1 diz:



Perante uma pista encerrada, o Piloto Comandante do CS-DIM deveria “*abortar*” a aterragem e prosseguir para o aeródromo alternante, visto que a sua aterragem poderia pôr em perigo a vida e segurança de pessoas e bens, a bordo e/ou no solo.

### 3. Conclusões

#### 3.1 Factos Apurados

- 1º O Director do aeródromo de Ponte de Sor, perante a necessidade de realização de obras nas infra-estruturas do mesmo, elaborou uma proposta de NOTAM onde se informava do encerramento da pista e áreas de manobra, tendo-a enviado para a Direcção de Infra-estruturas e Navegação Aérea do INAC, I.P., que a reencaminhou para o **Centro Internacional de NOTAM de Lisboa da NAV PORTUGAL, E.P.E.**;
- 2º Foram cumpridos os requisitos dos artº 21º e artº 22º do Dec. Lei nº 186/2007, de 10 de Maio, referentes à realização de obras de beneficiação no aeródromo, tendo o Director do aeródromo de Ponte de Sor confirmado a publicação do NOTAM de encerramento, antes de colocar as marcas visuais na pista e iniciar os trabalhos;
- 3º Apesar de terem sido emitidos diversos NOTAM relacionados com o aeródromo, até ao dia 15 de Março de 2010, os PIB disponibilizados ao GPIAA não continham qualquer NOTAM referente ao aeródromo de Ponte de Sor;
- 4º Quando a aeronave descolou de Coimbra, a tripulação desconhecia que o aeródromo de destino se encontrava encerrado à navegação aérea;
- 5º Quando a aeronave chegou à vertical do aeródromo e detectou as marcas de pista fechada, não respeitou as indicações e não prosseguiu para o alternante, tendo aterrado, mesmo assim;
- 6º O Piloto Comandante do CS-DIM não actuou de acordo com os standards da ICAO, Anexo 2 – Regras do ar, nomeadamente os § 3.1.1 e § 3.4.1.

#### 3.2 Lições Retiradas

- 1ª Foi detectada uma **deficiente divulgação da informação aeronáutica**, com diversidade de conteúdos entre diferentes fontes, ainda que todas elas oficiais;
- 2ª Têm sido detectadas, frequentemente, situações de desrespeito e incumprimento das normas, requisitos e procedimentos estabelecidos pelas Autoridades Aeronáuticas, nacionais e internacionais;
- 3ª A conjugação destes dois factores cria uma condição grave de insegurança que facilmente poderá degenerar em **ACIDENTE**.

#### 4. Propostas de acção preventiva

Considerando que, apesar do esforço posto na melhoria da página Web do INAC, ainda existem lacunas na chegada da informação a todos os intervenientes na actividade aeronáutica, especialmente aqueles ligados à Aviação Geral e Ultraleve;

Uma vez que essa deficiência de informação leva muitas vezes ao não cumprimento das normas e à omissão de procedimentos essenciais para a segurança de voo;

Perante a discrepância encontrada entre a informação emitida e a informação publicada e porque não vale de nada produzir muita e/ou boa informação se a mesma não estiver disponível para quem dela possa tirar proveito;

Propõe-se:

##### **Ao Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC):**

- 1ª *“Que seja avaliada a possibilidade de elaborar uma brochura com a condensação de toda a legislação essencial para que os Directores de Aeródromo possam cumprir com eficácia a sua missão de supervisão e controlo de todas as actividades operacionais e de segurança”*; (PAP Nº 01/2010)
- 2ª *“Que sejam implementados procedimentos mais efectivos no sentido de garantir que o pessoal de voo recebe formação adequada relativamente ao conhecimento e cumprimento das regras de voo, normas operacionais e divisão e regulação do espaço aéreo”*; (PAP Nº 02/2010)
- 3ª *“Que sejam revistos os procedimentos de divulgação da informação consignada em NOTAM, de maneira a estar facilmente acessível a quem dela necessite, nomeadamente Pilotos e Despachantes de Operações, procurando que todos os NOTAM em vigor façam parte dos PIB disponibilizados pelos ARO”*. (PAP Nº 03/2010)

Lisboa, 11 de Maio de 2010

O Investigador Responsável,

António A. Alves