



Título	Instrução de Trabalho – Recebimento de Aeronaves	
Escopo	<p>5.2.1 Procedimentos Padrões de Chegada</p> <p>5.2.2 Parada de Aeronaves</p> <p>5.2.3 Ações Após a Chegada</p> <p>5.2.4 Inspeção de Aeronaves</p> <p>5.2.5 GSE na Chegada de Aeronaves</p> <p>5.2.6 Padrões de Calço de Aeronaves</p> <p>5.2.7 Padrões de Cones de Aeronaves</p>	
Referências	dn-AOP-dGOM-MAN-001	dGOM Manual
	dn-AOP-dGOM-TRA-002	Pré e Recebimento de TRA de Chegada de Aeronaves

Histórico de Revisão

Rev.	Data	Seção	Detalhes da Alteração / Motivo da Alteração
7.0	01.04.2025	TODOS	Revisão anual para alinhar a documentação do dGOM com IATA IGOM Edição 13 (2024), AHM Edição 45 (2025) e IATA ISAGO GOSM Edição 10 (2021), com adições e emendas detalhadas abaixo.
		5.2.1.1	Aditamento de Caixa de Parada Vermelha para confirmar que apenas pessoal com formação específica deve desempenhar funções de organização de aeronaves. Adição de uma Caixa de Parada Amarela para descrever as condições em que é exigido usar varinhas iluminadas ao realizar a organização de aeronaves.
6.1	01.10.2024	5.2.3.1	Alterado no ponto 2.3 para incluir as referências cruzadas corretas aos pontos 2.1 / 2.2).
		5.2.3.4	Alterado na Caixa de Informações Amarela (conexão imediata de GPU/FPU antes do desligamento do motor) para incluir a condição de 'motores' enrolando como um dos indicadores exigidos antes de dar autorização para a equipe entrar no ERA para posicionar os cones de segurança.
		5.2.3.5	Adição de um novo ponto para descrever mais detalhadamente os requisitos e o tempo para o posicionamento de um PBB na aeronave após a conclusão do calço da aeronave. Também inclui uma nova Caixa de Parada Vermelha e uma Caixa de Informações Amarela descrevendo informações relevantes e de suporte.
		5.2.3.6	Texto alterado para incluir a pré-inspeção da porta de acesso à cabine e a confirmação para posicionar um PBB, após o choque da aeronave, onde um PBB é usado para acesso de passageiros e para incluir requisitos para o registro de imagens da inspeção de caminhada.
		5.2.4.1	Alteração das informações fornecidas – a descrição original do processo de inspeção antes do posicionamento do PBB agora é coberta em 5.2.3.5
			Adição de Caixa de Seleção Verde (Registro de Resultados de Inspeção de Aeronaves) para descrever o requisito de registro obrigatório de danos / irregularidades descobertas durante as inspeções de aeronaves.
		5.2.4.2	Alterado para incluir ícones de câmera para destacar a requisição de gravar imagens da aeronave ou imagens da aeronave se houver danos / irregularidades encontradas.
		5.2.5.2	Alterado para incluir ícones de câmera para destacar a requisição de gravar imagens de qualquer dano ou irregularidade encontrada no painel de serviço e na área circundante durante a conexão ou desconexão da GPU/FPU.
5.2.5.3			
5.2.5.4			



		5.2.5.5	Alterado para incluir ícones de câmera para destacar a requisição de gravar imagens de qualquer dano ou irregularidade encontrada no painel de serviço e na área circundante durante a conexão ou desconexão do PCA.
6.0	01.04.2024	TODOS	Revisão anual para alinhar a documentação do dGOM com IATA IGOM Edição 13 (2024), AHM Edição 44 (2024) e IATA ISAGO GOSM Edição 10 (2021), com adições e emendas detalhadas abaixo.
		5.2.1.4	Redação alterada no ponto 2.3 que descreve o posicionamento dos <i>Wing Walkers</i> durante a chegada da aeronave em espera.
			Alterado no YIB intitulado 'Aeronave Sub/Ultrapassa o Ponto de Parada para incluir a opção da distância definida pelo operador do aeroporto como alternativa ao padrão da dnata de 0,5 m antes de promulgar o procedimento de reposicionamento da aeronave.
		5.2.3	Alteração da cronologia do processo descrito e da numeração das secções.
		5.2.3.1	Alterado para alinhar com o conteúdo IGOM, incluindo a conexão do interfone na parada da aeronave, e para esclarecer melhor o processo de calço padrão da dnata.
		5.2.3.4	Redação alterada para esclarecer melhor o processo no YIB intitulado 'Conexão Imediata de GPU/FPU Enquanto os Mecanismos Ainda Estão Ligados'. Alterações feitas na descrição das opções de calços para melhorar a clareza.
		5.2.3.6	Alterado para incluir o requisito de conectar o PCA - se aplicável.
		5.2.3.7	Novo RSB descrevendo nunca posicionar cones de segurança sob um motor da aeronave. Também a alteração ao RSB descrevendo o reposicionamento de cones de segurança para permitir o acesso ao GSE. O RSB também foi alterado para um YIB.
		5.2.5.4	Adicionados os Pontos 1 para conectar o PCA apenas se exigido/solicitado pela companhia aérea e no Ponto 9 para garantir que pelo menos uma porta de acesso à cabine esteja aberta antes de iniciar o fornecimento de ar. Alterado no ponto 2 para descrever melhor os requisitos de posicionamento da ACU ao usar uma unidade motorizada.
5.0	01.07.2023	Todos	Revisão anual para alinhar a documentação do dGOM com IATA IGOM Edição 12 (2023), AHM Edição 43 (2023) e IATA ISAGO GOSM Edição 10 (2021), com adições e emendas detalhadas abaixo.
		5.2.1.4	Adição da Caixa de Parada Vermelha detalhando os requisitos / condições antes da ativação do VDGS.
		5.2.5.3	Alteração para incluir o requerimento de autorização da tripulação de voo antes de desligar e desconectar a GPU/FPU.
		Vários	Alterações às referências cruzadas para incluir o título e a numeração do Manual de POP Integrado dGOM.
4.0	01.04.2022	Todos	Revisão anual para alinhar a documentação do dGOM com IATA IGOM Edição 11 (2022), AHM Edição 42 (2022) e IATA ISAGO GOSM Edição 10 (2021), com adições e emendas detalhadas abaixo.
		5.2.1.1	Alterado para incluir um novo título para o sinal manual de triagem 'Identificar Portão/Espera'.
		5.2.1.1	Alterado em vários pontos para esclarecer que as atividades / responsabilidades do Wing Walker, quando documentadas, só são aplicáveis quando os <i>Wing Walkers</i> suportam o processo de chegada da aeronave / são usados.
		5.2.1.2	
		5.2.1.3	
5.2.1.4			



		5.2.1.4	Caixa de Parada Vermelha alterada intitulada 'Falha do sistema VDGS / SEGS' para esclarecer que apenas funcionários não treinados só devem dar o sinal de 'Parar Aeronave' em caso de falha do sistema / incidente iminente.
--	--	---------	--



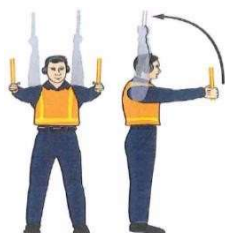
		5.2.4.1	Alterado para fornecer clareza em relação à inspeção da porta da cabine antes do posicionamento do PBB.
		5.2.4.3	Adição de instruções para preencher formulários relevantes após a conclusão da inspeção de chegada. Emenda à Caixa de Parada Vermelha para melhorar a clareza das ações quando forem encontrados danos durante a inspeção de chegada da aeronave. Caixa de Seleção Verde alterada para fazer referência a outros funcionários que possam realizar a inspeção da porta da cabine e para confirmar os pré-requisitos antes do posicionamento do GSE na aeronave.
		5.2.5.1	Deve ser acrescentada informação que descreva os requisitos para a aprovação da entrada do GSE na ARA. Adição de uma Caixa de Parada Vermelha descrevendo as ações em caso de não conformidade durante o posicionamento do GSE para não conformidade. Adição de uma Caixa de Referência de Cruzada Azul com referência a outros procedimentos de documentos dGOM que devem ser seguidos durante o posicionamento do GSE.
3.1	01.01.2022	5.2.1.1	Alterado para destacar que os processos descritos só são aplicáveis quando a função é de responsabilidade do pessoal de assistência em terra.
		5.2.1.2	
		5.2.3.3	Caixa de Parada Vermelha - Conexão Imediata de GPU/FPU - Alterada para destacar que o uso da GPU é permitido pela autoridade aeroportuária e para descrever melhor a sequência de posicionamento do calço da roda do nariz seguido pela conexão da GPU.
		5.2.5.1	Alterado para destacar que o posicionamento e a conexão da GPU / FPU só são aplicáveis quando o pessoal de assistência em terra é responsável pela função e quando a conexão da GPU é aprovada pelo operador do aeroporto. Alterado para incluir a fixação de suportes de gancho de cabo durante o processo de conexão, quando aplicáveis.
		5.2.5.2	Alterado para incluir o desprendimento / remoção de suportes de gancho de cabo durante o processo de desconexão, quando aplicável.
3.0	01.04.2021	Todos	Revisão anual para alinhar a documentação do dGOM com IATA IGOM e GOSM Edition 10 e AHM 41st Edition. Alterações conforme identificadas abaixo.
		5.2.5.1	Alterado para descrever a conexão e desconexão de GPU / FPU.
		5.2.5.2	Alterado para descrever a desconexão do PCA.
		5.2.3.3	Alterado para refletir o padrão da dnata revisado para calços de roda.
2.1	01.11.2020	5.2.1.2	Adição de uma caixa de informações amarela descrevendo os requisitos se uma aeronave parar na posição errada na chegada.
		5.2.3.1	Alterado para incluir a "autoridade competente", bem como a RTL, que pode ser responsável por dar autorização ao pessoal de assistência em terra para se aproximar da aeronave.
		5.2.3.1	Alterado para fornecer uma descrição mais completa do processo de posicionamento do calço no trem de pouso do nariz.
		5.2.3.2	Novo conteúdo para descrever o requerimento de conectar cabos de aterramento no trem de pouso do nariz, se aplicável.
		5.2.3.3	Alterado para fornecer uma descrição mais completa do processo de posicionamento do calço no trem de pouso principal.



		5.2.3.3	Alterado para incluir a necessidade de o processo ser aprovado pela autoridade aeroportuária, quando aplicável.
		5.2.3.3	Alterada a 'Caixa de Seleção' verde para a 'Caixa de Aviso' amarela e o conteúdo revisado. Caixa de informações realocizada abaixo da seção 5.2.2
		5.2.3.4	Novo conteúdo para descrever o requerimento de conectar cabos de aterramento no trem de pouso principal, se aplicável.
		5.2.3.5	Novo conteúdo para descrever a conexão do sistema de fone de ouvido / interfone.
		5.2.3.6	Adição de referência cruzada à seção 5.2.5 para conectar GPU / FPU.
		5.2.4.2	Adição do Agente de Rampa ao pessoal responsável pela realização da inspeção de aeronaves.
		5.2.4.2	Adição de Caixa de Seleção Verde confirmando o envolvimento do Agente de Rampas com a inspeção de aeronaves.
		5.2.5.1	Adição de requisito para confirmar a GPU/FPU conectada à tripulação de voo.
2.0	14.06.2020	5.2.5.1	Mudança de terminologia substituindo 'FGP' por 'FPU' para alinhar com IGOM Edição 9.
1.0	30.07.2019	Todos	Primeira Edição

Instrução de Trabalho






Nº	Etapa	Responsabilidade
5.2	Recebimento de Aeronaves	
5.2.1	Procedimentos Padrão de Chegada	








5.2.1.1	<p>Espera sem um sistema de guia automatizado ou rampa aberta</p> <p>Se a função de triagem da aeronave for desempenhada pelo pessoal de assistência em terra, antes de a aeronave se aproximar no local:</p> <ol style="list-style-type: none">1. A pessoa que desempenha a função de triagem (o Organizador) deve certificar-se de que as verificações prévias à chegada foram concluídas (ver Manual dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001, capítulo 5.1), que o suporte está livre de obstruções, pessoal e equipamento e está pronto para receber a aeronave.2. O Organizador deve verificar se os Wing Walkers (quando usados / aplicáveis) estão em espera e localizados corretamente a aproximadamente 1 m (3 pés) fora do caminho das pontas das asas (se exigido). <p>1. O Organizador deve identificar a porta para a tripulação de voo posicionando-se na cabeceira do estande na linha central da aeronave / estande e, apontando para o centro / guia na linha, emitir o sinal '<i>IDENTIFY GATE / STAND</i>' (IDENTIFICAR PORTÃO / ESTANDE).</p> <p>Levante os braços totalmente estendidos acima da cabeça com as varinhas apontando para cima, mova as duas mãos para frente e para trás para não se misturar ao fundo.</p>	Organizador de Aeronaves
---------	---	--------------------------



Nº	Etapa	Responsabilidade
	<input type="checkbox"/> Realize a triagem de aeronaves apenas se for permitido pela autoridade aeroportuária local e quando treinado e corretamente autorizado a fazê-lo.	
	<input type="checkbox"/> O pessoal de assistência em terra que efetua a triagem de aeronaves deve utilizar lanternas / varinhas iluminadas para melhorar a visibilidade dos sinais gestuais nas seguintes situações: <ol style="list-style-type: none"> 1. Iluminação insuficiente do aventa 2. Pouca visibilidade 3. Condições noturnas 4. Quando exigido pela autoridade ou regulamentos aeroportuários locais 	
5.2.1.2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Durante a taxiação da aeronave ao longo da diretriz, o Organizador deve dar o sinal 'CONTINUE A TAXIAR À FRENTE'. <div style="text-align: center;">  <p>Continue a Taxiar à Frente Dobre os braços estendidos nos cotovelos e mova as varinhas para cima e para baixo da cintura à cabeça.</p> </div> 2. Use os sinais 'VIRE À ESQUERDA' ou 'VIRE À DIREITA' para corrigir a rota da aeronave conforme exigido para mantê-la na posição correta no centro do estande / guia em linha. <div style="text-align: center;">  <p>Vire à DIREITA (do ponto de vista dos pilotos) Com o braço esquerdo e a varinha estendidos em um ângulo de 90° em relação ao corpo, a mão direita faz o sinal de avanço. A medida de movimento do sinal indica ao piloto a medida de movimento da aeronave desejada.</p>  <p>Vire à ESQUERDA (do ponto de vista dos pilotos) Com o braço direito e a varinha estendidos em um ângulo de 90° para a mão esquerda, faz o sinal de avanço. A medida de movimento do sinal indica ao piloto a medida de movimento da aeronave desejada.</p> </div> 	Organizador de Aeronaves








Nº	Etapa	Responsabilidade
	Se o Organizador ou um <i>Wing Walker</i> sinalizar um 'Parar' (<i>Stop</i>), os outros <i>Wing Walkers</i> / Organizador exibirão imediatamente o mesmo sinal de 'Parar' (<i>Stop</i>).	
	Quando aplicável / utilizado, os <i>Wing Walkers</i> devem manter contato visual com o Organizador até que a aeronave pare completamente. Se o contato visual for perdido, o Organizador e os <i>Wing walkers</i> devem dar o sinal de 'PARAR' (<i>STOP</i>).	
5.2.1.4	<p>Espera COM um sistema de guia automatizado (VDGS / SEGS)</p> <p>Se a função for desempenhada por pessoal de assistência em terra, antes de a aeronave chegar a espera, a RTL ou a pessoa responsável pela chegada da aeronave deve:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Verificar / certificar-se de que as tarefas de pré-chegada foram concluídas (consulte o Manual dGOM dn-AOP-dCOM-MAN-001 Capítulo 5.1) e confirmar se o suporte está livre de obstruções, pessoal e equipamento. 5. Verificar se a equipe correta está disponível e se alocou / informou a equipe em relação às responsabilidades e funções durante o processo de chegada da aeronave, conforme exigido: <ol style="list-style-type: none"> 5.1. Certificar-se de que a pessoa posicionada no painel de parada de emergência tenha uma visão desobstruída da aeronave que chega enquanto ela se posiciona no suporte e está posicionada ao alcance do botão de parada. 5.2. Ligar o VDGS / SEGS e selecionar o tipo de aeronave correto no painel de controle do sistema e verificar se o visor do suporte mostra o mesmo tipo de aeronave que o selecionado ou, se ativado remotamente, verificar se o tipo de aeronave correto está selecionado, mostrado na tela do monitor / unidade de exibição do suporte, conforme apropriado. 5.3. Quando os <i>Wing Walkers</i> suportam o processo de chegada / são usados, eles devem ser posicionados aproximadamente 1 m (3 pés) fora do caminho das pontas das asas e devem se posicionar para manter uma visão desobstruída da aeronave / pontas das asas que chegam e da pessoa posicionada no botão de parada de emergência. Eles devem manter uma visão desobstruída do outro <i>Wing Walker</i>. <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Exemplo de uma unidade de exibição de suporte VDGS / SEGS</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Exemplo de sinalização para indicar a posição do painel / botão de paragem de emergência.</p> </div> </div>	Líder da Equipe de Rampa



	<p>6. À medida que a aeronave se aproxima / vira para e vai para cima, o pessoal responsável pelo suporte deve:</p>	
--	---	--








Nº	Etapa	Responsabilidade
	<p>6.1. Mantenha contato visual entre si e observe continuamente a trajetória de viagem da aeronave para monitorar as folgas ao redor da aeronave e as pontas das asas para garantir que a chegada da aeronave seja concluída com segurança.</p> <p>6.2. Se, em qualquer momento durante o movimento da aeronave, a pessoa posicionada no botão de parada de emergência não tiver certeza ou identificar um perigo / perigo iminente, ela deve pressionar o botão de parada e emitir o sinal de 'Parada de Movimento da Aeronave'.</p> <p>6.3. Quando os <i>Wing Walkers</i> suportam o processo de chegada / forem usados, se a qualquer momento durante o movimento da aeronave eles não tiverem certeza ou identificarem um perigo / perigo iminente, eles devem dar o sinal 'Movimento de Parada da Aeronave' (<i>Stop Movement of Aircraft</i>).</p>	
	<p>Interruptor VDGS Ligado</p> <p>O sistema VDGS / SEGS não deve ser ativado até que a placa de estacionamento esteja livre de FOD e equipamentos e se confirmado que as condições são seguras para aceitar a aeronave.</p>	
	<p>Defeitos do Sistema VDGS / SEGS Antes da Chegada da Aeronave</p> <p>Se alguma irregularidade for identificada durante as verificações pré-uso, não use o estande. Relate imediatamente os problemas ao TRC, supervisão ou agente da companhia aérea do cliente, conforme aplicável.</p>	
	<p>Falha do Sistema VDGS / SEGS</p> <p>Se um sistema VDGS/SEGS falhar enquanto uma aeronave estiver estacionando sem autonomizo, NÃO forneça assistência de triagem, a menos que seja treinado e autorizado a fazê-lo.</p> <p>Somente no caso de requerimento urgente (por exemplo, a aeronave continua a subir no estande, o que não é claro, e uma colisão pode ser evitada) os membros da equipe não treinados devem fornecer o sinal manual de parada / aplicação dos freios para alertar a tripulação de voo para interromper o movimento da aeronave.</p>	
	<p>Ativação do Botão de Parada de Emergência</p> <p>Se a parada de emergência for ativada, o RTL deve seguir o procedimento operacional do aeroporto local / companhia aérea cliente para a conclusão da chegada da aeronave (por exemplo, isso pode exigir o uso de um reboque, pois a aeronave não poderá usar a energia de "separação" para reiniciar o movimento da aeronave no estande).</p> <p>Se a parada de emergência for ativada, a RTL Organizadora seguirá o procedimento operacional do aeroporto local para reativação do sistema VDGS / SEGS.</p> <p>No mínimo, isso deve incluir a verificação para garantir que qualquer perigo / perigo potencial ou perigo seja removido antes de reiniciar / reativar o sistema de orientação.</p>	
	<p>Aeronave Abaixo / Ultrapassando o Ponto de Parada</p> <p>Se, ao parar, a aeronave ultrapassar o ponto de paragem designado a uma distância superior a 0,5 m (aproximadamente 2 pés), ou à distância estabelecida pelo operador aeroportuário local, ou a uma distância que dificulte o posicionamento do equipamento / assistência ao <i>turnaround</i>, o pessoal de assistência em terra deve seguir o procedimento aeroportuário local para reposicionar a aeronave.</p> <p>É provável que a manobra de reposicionamento exija que um PBT realize a manobra de reposicionamento, apenas se especificamente permitido pelo procedimento aeroportuário local, caso uma aeronave se reposicione por conta própria.</p> <p>A RTL ou a autoridade competente deve comunicar com a tripulação de voo através do sistema de intercomunicação ou de sinais gestuais, conforme adequado / aplicável.</p> <p>O pessoal de assistência em terra não deve aproximar-se da aeronave a não ser para ligar o</p>	





	auscultador, se aplicável.
	Para obter instruções de operação específicas para o sistema que está em uso no seu aeroporto, consulte o Guia de Referência Rápida local relevante.
5.2.2	Parada da Aeronave





Nº	Etapa	Responsabilidade
	<p>Qualquer pessoa não diretamente envolvida na recepção de aeronaves devem manter-se afastada da aeronave que chega, fora da ERA, até que a RTL responsável pela chegada do voo autorize a aproximar-se da aeronave.</p>	
	<p>O pessoal não pode entrar na ERA / aproximar-se da aeronave até que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A aeronave parou completamente. 2. Os motores foram desligados e estão desacelerando, e as hélices pararam completamente, se aplicável. 3. As luzes anticolisão foram desligadas. 4. A RTL ou a autoridade competente deve indicar que a aeronave pode aproximar-se com segurança, emitindo o sinal de 'Polegar para Cima'. <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <p>Levante o braço direito acima da cabeça, com a mão fechada, o polegar levantado.</p> </div>	
	<p>Se uma aeronave chegar com a luz de anticolisão apagada, não se aproxime da aeronave até que a comunicação tenha sido estabelecida com a tripulação de voo. Informe a tripulação de voo ou engenheiro se alguma luz de farol não estava operando na chegada.</p>	
	<p>A "desaceleração" dos motores pode ser identificado da seguinte forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruído do motor reduzido. ▪ Redução visível da velocidade do ventilador. ▪ A rotação da velocidade da hélice diminui e a hélice para completamente. ▪ Falta de calor de exaustão/pluma de empuxo. 	
<p>5.2.3</p>	<p>Ações Após a Chegada</p>	



Nº	Etapa	Responsabilidade
5.2.3.1	<p>5. Se aplicável, conecte o fone de ouvido / interfone e estabeleça comunicações com a tripulação de voo. Dar confirmação / liberação ('Polegar Para Cima') para a equipe de rampa para colocação de calço e cone de segurança e para conexão de GPU/FPU, se aplicável.</p> <p>6. Após receber autorização do Operador de Fone de Ouvido (ver Ponto 1 acima), ou, se o fone de ouvido não estiver conectado, o RTL ou a autoridade competente, posicione os calços que se aproximam das engrenagens principais da aeronave em um caminho paralelo à fuselagem, evitando áreas de entrada do motor</p> <p>6.1. Se calços da aeronave em conformidade com a norma 'onednata', posicione os calços na posição dos calços das rodas em duas das relações principais.</p> <p>6.2. Se calço a aeronave de acordo com o padrão alternativo de calço, posicione calços no trem de pouso do nariz e, em seguida, em uma das rodas principais.</p> <p>6.3. Se calço a aeronave de acordo com um padrão da companhia aérea cliente que difere de ambos os padrões de calço descritos nos pontos 2.1 / 2.2 acima (por exemplo, calço em duas engrenagens principais e engrenagem do nariz), calço as rodas conforme exigido pela companhia aérea cliente, calço no trem do nariz antes das engrenagens principais.</p> <p>7. Os calços devem ser colocados à frente e atrás das rodas do trem de aterragem, central e perpendicularmente à(s) roda(s), e colocados contra a roda (borracha com borracha).</p> <p>NOTA: Quando uma aeronave estiver estacionada em um declive, os calços devem ser colocados firmemente contra as rodas na parte inferior da inclinação e na parte superior, deixando um espaço de aproximadamente 5 cm (2 pol) entre o calço e a roda.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	Agente de Rampa
5.2.3.2	Conecte os cabos de aterramento ao trem de pouso do nariz, se aplicável. Conecte o cabo de aterramento ao terra primeiro e, em seguida, conecte o cabo ao trem de pouso do nariz.	Agente de Rampa
5.2.3.3	Conecte os cabos de aterramento no trem de pouso principal, se aplicável. Conecte o cabo de aterramento ao solo primeiro e, em seguida, conecte o cabo ao trem de pouso principal.	Agente de Rampa
5.2.3.4	Se aplicável, confirme os calços inseridos usando o interfone ou confirme dando o sinal 'Calços Inseridos' (a menos que seja realizado pelo Organizador de Aeronaves – consulte o Ponto 5.2.1.3 acima).	Operador de Fone de Ouvido



Nº	Etapa	Responsabilidade
	 <p>Braços para baixo, mão fechada voltada para dentro, polegares estendidos, mova os braços para dentro.</p>	
	<p>Conexão Imediata de GPU/FPU Antes do Desligamento do Mecanismo</p> <p>Se a companhia aérea do cliente exigir conexão imediata da energia de aterramento antes do desligamento do motor, o Operador de Fone de Ouvido / RTL deve realizar as ações descritas no Ponto 5.2.3.1 itens 1 e 2 acima antes da colocação do calço da roda dentada do nariz.</p> <ol style="list-style-type: none"> Depois de receber autorização do Operador de Fone de Ouvido / RTL, a equipe de rampa designada deverá: <ol style="list-style-type: none"> Aproximar-se da aeronave para posicionar os calços das rodas do nariz em conformidade com o ponto 5.2.3.1, pontos 2 e 3 acima. Se aplicável, o cabo de aterramento da engrenagem do nariz deve ser conectado em conformidade com o ponto 5.2.3.2 acima. Conectar a GPU/FPU de acordo com a Seção 5.2.5 abaixo. A tripulação de voo deve ser notificada imediatamente quando a energia terrestre / fixa estiver ligada, para que os motores da aeronave possam ser desligados e os processos de chegada possam continuar (ver ponto 5.2.3.5 acima). Uma vez que os motores estão desligados, os motores avariados, as hélices paradas (quando aplicável) e as luzes anticolisão desligadas, o Operador de Fone de Ouvido / RTL deve dar autorização ('Polegar Para Cima') para que as atividades de chegada continuem. O pessoal da rampa deve prosseguir os processos de chegada posicionando os calços numa das rodas principais, conforme descrito no ponto 5.2.3.3 acima. <p>Se os calços da roda do nariz tiverem de ser reposicionados numa roda principal, em conformidade com a norma 'onednata', os calços devem ser posicionados no prefácio e atrás de uma transmissão principal antes de os calços da roda do nariz serem removidos e reposicionados na segunda transmissão principal.</p> <p>NOTA: Quando uma aeronave estiver estacionada em um declive, os calços devem ser colocados firmemente contra as rodas na parte inferior da inclinação e na parte superior, deixando um espaço de aproximadamente 5 cm (2 pol) entre o calço e a roda.</p> 	
	<p>O pessoal não deve aproximar-se das rodas do trem de aterragem principal da aeronave se for notificado de um sobreaquecimento dos travões ou se houver sinais de sobreaquecimento dos travões (normalmente fumo emitido pela roda / zona das rodas).</p> <p>A RTL entrará em contato com a TRC / agente ou supervisão da companhia aérea cliente se houver sinais não notificados de superaquecimento dos freios.</p>	



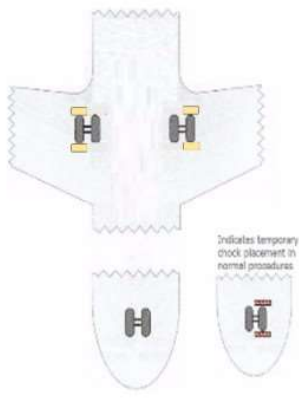
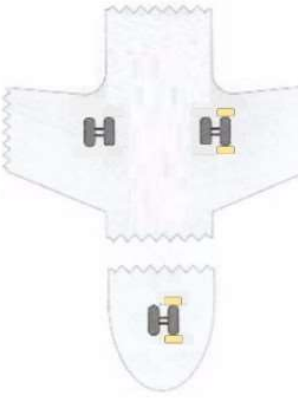

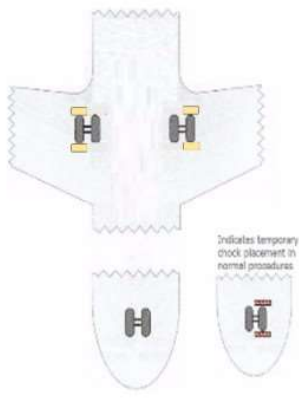
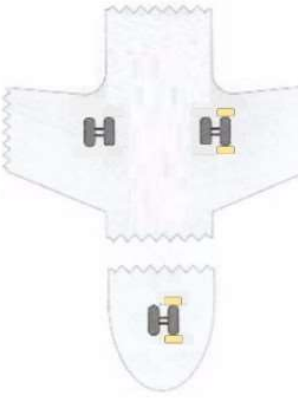

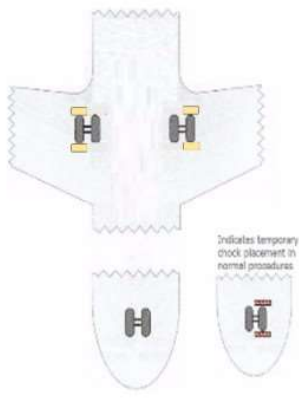
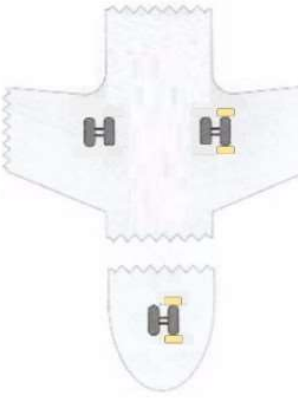




Colocação do Calço da Roda

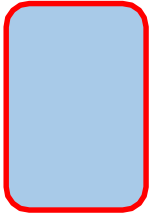




Ao colocar calços de roda conforme exigido pelo tipo de aeronave:

1. Fique bem afastado do caminho dos pneus, pois podem ocorrer ferimentos graves se a aeronave começar a rolar antes da colocação final dos calços.







Nº	Etapa	Responsabilidade															
	<p>2. Aproxime-se/saia do trem de pouso principal pela frente ou por trás. Isso minimiza o risco de ferimentos graves causados por pneus de aeronaves (que estouram para fora quando submetidos a superaquecimento) e gases de escape do motor.</p>																
	<p>Manuseio de Aeronaves com Hélices</p> <p>No caso das aeronaves a hélice, o trem de aterragem não deve ser calçado até que todos os motores tenham sido desligados e o(s) hélice(s) tenham(rão) parado(s) completamente.</p> <p>Se, devido a ventos fortes, as hélices continuarem a moer após o desligamento do motor, o pessoal da rampa deverá amarrar a(s) hélice(s) de acordo com o processo da companhia aérea do cliente relevante para o tipo de aeronave, antes da colocação do calço / cone.</p>																
	<p>O Padrão de Calço de Roda 'onednata'</p> <p>O processo de calço descrito acima, posicionando calços em duas das rodas dentadas principais é o padrão da dnata.</p> <p>No entanto, a RTL deve assegurar que a aeronave está equipada em conformidade com os requisitos da companhia aérea cliente, sempre que tal seja diferente da norma da dnata.</p> <table border="1" data-bbox="256 965 1390 1720"> <thead> <tr> <th colspan="3" data-bbox="256 965 1390 1025">Aircraft Chocking – Aircraft With Single Axle Main Wheel Bogie</th> </tr> <tr> <th colspan="2" data-bbox="256 1025 1007 1077">Normal Operations</th> <th data-bbox="1007 1025 1390 1077">Night Stop / High Wind</th> </tr> <tr> <th data-bbox="256 1077 619 1122">The 'onednata' Standard</th> <th data-bbox="619 1077 1007 1122">Alternative Chocking Standard</th> <th data-bbox="1007 1077 1390 1122"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="256 1122 619 1615">  <p>Indicates temporary chock placement in normal procedures.</p> </td> <td data-bbox="619 1122 1007 1615">  </td> <td data-bbox="1007 1122 1390 1615">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1615 619 1720"> <ul style="list-style-type: none"> Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. </td> <td data-bbox="619 1615 1007 1720"> <ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. </td> <td data-bbox="1007 1615 1390 1720"> <ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. </td> </tr> </tbody> </table> <p>Exemplo da norma 'onednata' para aeronaves de calços à chegada</p> <p>Consulte o Manual dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001 Capítulo 5.2 para obter descrições completas de calços de aeronaves.</p>	Aircraft Chocking – Aircraft With Single Axle Main Wheel Bogie			Normal Operations		Night Stop / High Wind	The 'onednata' Standard	Alternative Chocking Standard		 <p>Indicates temporary chock placement in normal procedures.</p>			<ul style="list-style-type: none"> Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 	<ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 	<ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 	
Aircraft Chocking – Aircraft With Single Axle Main Wheel Bogie																	
Normal Operations		Night Stop / High Wind															
The 'onednata' Standard	Alternative Chocking Standard																
 <p>Indicates temporary chock placement in normal procedures.</p>																	
<ul style="list-style-type: none"> Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 	<ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 	<ul style="list-style-type: none"> Inside or outside main gear wheel chocks are acceptable. Do not chock nose gear equipped with spray deflectors. 															
	<p>Além de garantir que a aeronave esteja calçada de acordo com o padrão onednata ou com o requisito da companhia aérea do cliente, se for diferente do padrão da dnata, o RTL também deve posicionar calços adicionais quando exigido pelas condições ambientais (por exemplo, ventos fortes) ou outro requisito operacional (por exemplo, para uma aeronave de parada noturna).</p> <p>Consulte o Manual SOP Integrado dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001 Capítulo 5.2 Recepção de Aeronaves para obter descrições completas de estrangulamentos de aeronaves.</p>																



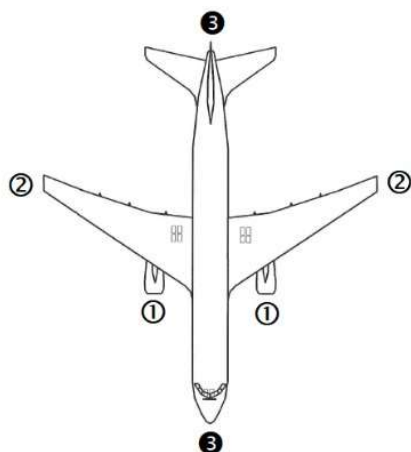
Nº	Etapa	Responsabilidade
5.2.3.5	<p>Conexão da Ponte de Embarque de Passageiros (PBB)</p> <p>Um PBB pode ser posicionado na aeronave após a conclusão do processo de calço da aeronave (um PBB é considerado infraestrutura terminal, não GSE e, portanto, não precisa esperar até que os cones de segurança sejam posicionados antes do posicionamento na aeronave).</p> <p>Por conseguinte, se aplicável, o RTL deve efetuar uma inspeção da porta de acesso à cabine e da área circundante em que o OPP deve posicionar e, se não for detectado qualquer dano, dar autorização para que o OPP seja posicionado. Se o PBB for posicionado em mais de uma porta, o RTL deve inspecionar cada uma das portas restantes / áreas circundantes antes de dar autorização para o PBB se posicionar.</p> <div data-bbox="252 779 959 1099" style="border: 1px solid black; text-align: center; width: 443px; height: 143px; margin: 10px auto;">  </div> <p>A porta de acesso à cabine e a área circundante devem ser inspecionadas antes do posicionamento do PBB</p>	Líder da Equipe de Rampa
 <input type="checkbox"/>	<p>Danos Encontrados Durante a Inspeção</p> <p>A permissão para posicionar a aeronave NÃO deve ser dada ao operador PBB se forem encontrados danos durante a inspeção. A RTL deve comunicar os danos à autoridade competente e aguardar novas instruções / autorizações antes de autorizar o posicionamento do OPP.</p>	
 <input type="checkbox"/>	<p>Consulte a Seção 5.2.4 (abaixo) para obter mais informações / procedimentos relacionados à inspeção de chegada ao redor.</p>	
5.2.3.6	<p>Conectar GPU/FPU, PCA e PBB</p> <ol style="list-style-type: none"> Se aplicável, verifique a porta de acesso à cabine à qual uma ponte de embarque de passageiros será conectada e, se nenhum dano ou irregularidade for encontrado, dê autorização ao operador do PBB para posicionar o PBB na porta de acesso à cabine (consulte 5.2.4.1 abaixo). <div data-bbox="252 1581 376 1671" style="margin-bottom: 10px;">  </div> <p>Registre a imagem da porta de acesso à cabine, moldura e área circundante antes de dar autorização para a posição do PBB (consulte 5.2.4.1 abaixo para obter mais detalhes sobre a gravação da imagem).</p> <ol style="list-style-type: none"> Conecte a GPU/FPU de acordo com a seção 5.2.5 (abaixo), se aplicável. Conecte o PCA de acordo com a seção 5.2.5 (abaixo), se aplicável. <div data-bbox="252 1839 376 1928" style="margin-bottom: 10px;">  </div> <p>Grave a imagem se houver danos / irregularidades nos painéis GPU/FPU ou PCA ou ao redor deles. Consulte 5.2.4.1 abaixo para obter mais detalhes sobre a gravação de imagens).</p>	Agente de Rampa



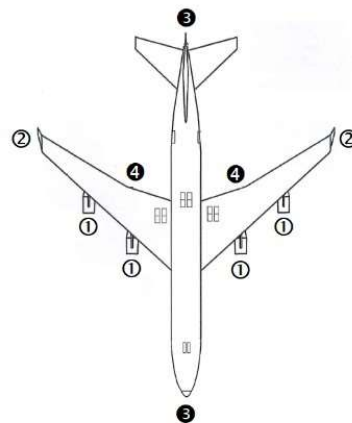
Nº	Etapa	Responsabilidade
5.2.3.7	<p>Posicionar cones de Segurança</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antes da chegada da aeronave, verifique se há cones de segurança suficientes disponíveis para a companhia aérea / tipo de aeronave a ser conizado. 2. Os cones devem ser preparados para serem colocados nas rodas da aeronave por pré-posicionamento e mantidos pelo pessoal alocado para posicioná-los na aeronave, de acordo com o parágrafo 5.1.6 da Chegada da Aeronave W.I dn-AOP-dGOM-5AT-WIN-001 3. Após o sinal de 'POLEGAR PARA CIMA' da RTL ou da autoridade apropriada de que os calços foram posicionados com sucesso, a equipe alocada para a posição deve caminhar até as posições de cone e colocar cones de segurança no solo no máximo 1 m (3 pés) para fora do ponto da aeronave que está sendo protegida, de acordo com o padrão da dnata ou requisito da companhia aérea do cliente, se for diferente do padrão da dnata. 	Agente de Rampa
	<p>Se o layout do ERA ou do pátio estiver restrito e se a colocação do cone de segurança na ponta da asa direita não deixar espaço suficiente para o movimento do GSE atender a aeronave, então:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Coloque este cone em um local interno da ponta da asa direita (por exemplo, em direção à fuselagem) não excedendo 2 metros (ou 2 passos longos a pé) da ponta da asa da aeronave para criar espaço suficiente para facilitar o movimento do GSE durante a manutenção da aeronave. 5. Ao aplicar esta exceção ao cone da ponta da asa direita, é permitido que o GSE dirija sob a área da asa direita que está fora deste cone. 6. Uma vez que o cone da ponta da asa direita é deslocado de sua posição normal, evite mudar sua localização durante o manuseio do voo. 7. Assim que a manutenção da aeronave estiver concluída, restaure o cone ao seu local original. <p>Posicionando os cones no interior da ponta da asa de estibordo (conforme detalhado acima) só serão permitidos quando o processo for autorizado pelos regulamentos aeroportuários locais, se aplicável, e uma vez concedida a aprovação da companhia aérea cliente.</p>	
	<p>Se for necessário reposicionar o cone à frente do(s) motor(es) de estibordo (motor número 2 ou motor número 3 e 4) para permitir que o equipamento posicione / acesse as portas de acesso à cabine de vante ou estibordo, o cone de segurança deve ser colocado logo à frente da capota do motor, deixando espaço suficiente para o GSE se posicionar na aeronave. Se / quando a operação do equipamento terminar, os cones de segurança devem ser reposicionados em sua posição original.</p>	
	<p>Os cones de segurança nunca devem ser posicionados sob os motores da aeronave.</p>	
	<p>Os cones não devem ser colocados em condições de vento forte, ou devem ser removidos da aeronave, se as condições de vento forte começarem, durante o tempo de solo da aeronave, consulte o Manual dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001 Parágrafo 2.1.7.4</p>	



O pessoal da rampa deve posicionar os cones de segurança de acordo com a norma 'onednata', a menos que a norma de cones da companhia aérea cliente seja diferente. Exemplos do padrão da dnata são detalhados abaixo. Para obter detalhes completos de todos os padrões de calços de tipo de aeronave, consulte o Manual dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001 Parágrafo 5.2.7.3



CONE NUMBER	DESCRIPTION
①	Cones maximum 1 metre front of engine
②	Cones maximum 1 metre from wingtip
③	Additional cones to be placed at the applicable end(s) of the aircraft where immediately adjacent to a service road.



CONE NUMBER	DESCRIPTION
①	Cones maximum 1 metre front of engine
②	Cones maximum 1 metre from wingtip
③	Additional cones to be placed at the applicable end(s) of the aircraft where immediately adjacent to a service road, and always on aircraft with low ground clearance (e.g. Bae-146, AVRO RJ-85/100).
④	Customer airline optional requirement – cones maximum 1 metre aft of wing trailing edge.



A Equipe de Rampa deve usar um carrinho de cone de segurança enquanto pré-posiciona os cones de segurança antes da chegada da aeronave ao estande, ao removê-lo da aeronave quando a manutenção estiver concluída ou quando armazenado no topo do estande.

5.2.4

Inspeção de Aeronaves

5.2.4.1

Chegada *Walkround*

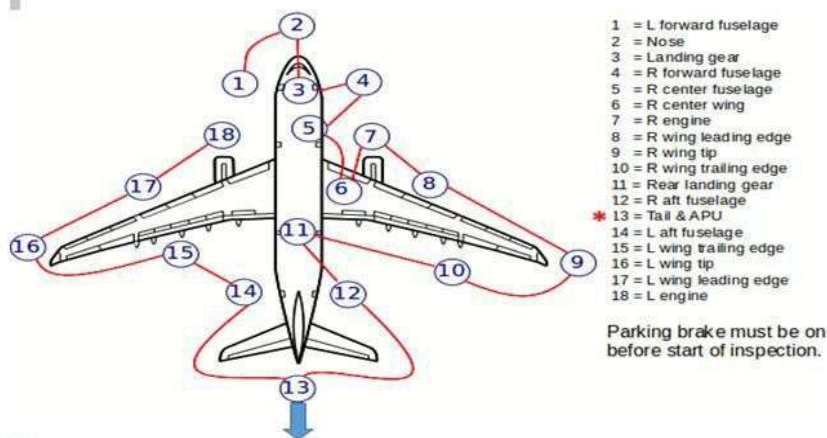
A realização de uma inspeção de áreas-chave da aeronave antes do posicionamento / após a remoção do equipamento é uma medida fundamental da indústria que apoia a redução dos danos à aeronave.

O Líder da Equipe de Rampa ou autoridade competente deverá realizar uma inspeção da aeronave, conforme descrito abaixo, na chegada da aeronave, antes do posicionamento do equipamento.

Líder da Equipe de Rampa



5.2.4.2	<p>Conclua uma caminhada de chegada para inspecionar se há danos nas seguintes partes da aeronave antes de posicionar GSE/Veículos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Todas as portas de porão de carga e molduras / molduras de portas.2. Todas as portas de acesso à cabine, molduras / caixilhos.3. Todos os painéis de acesso e pontos de acesso de manutenção.4. Partes visíveis da fuselagem da aeronave, capotas do motor, hélices (se aplicável) e trens de pouso.	Líder da Equipe de Rampa Agente de Rampa
---------	--	---



Parking brake must be on before start of inspection.

* Visual check to ensure that the pushback path behind the aircraft is free of FOD or equipment



Registrar imagens das partes necessárias da aeronave (por exemplo, portas de acesso), conforme descrito no ponto 5.2.4.1 acima.



Registrar imagens de danos / irregularidades, se detectados (por exemplo, painéis de serviço), conforme descrito no ponto 5.2.4.1 acima.



Registro de Resultados de Inspeção de Aeronaves

Damarel FINDnet (Enterprise) é o sistema preferido para registrar inspeções de aeronaves onde isso é implementado no negócio. Podem existir outros sistemas adequados.

Durante a inspeção de caminhada, as seguintes fotografias são obrigatórias em cada parada:

1. Cada porta / moldura de acesso à cabine e área circundante onde o equipamento será posicionado.
2. Cada porta de acesso ao porão de carga / moldura e área circundante.
3. Na conclusão do descarregamento / antes do início do carregamento, mostrando que a carga contém carga vazia / apenas carga em trânsito ainda a bordo.
5. Na conclusão do carregamento em um porão de carga em contêiner, mostrando todas as travas / batentes das portas levantadas / trancadas.
4. Na conclusão do carregamento em um porão de carga a granel, mostrando as redes corretamente fechadas / fixadas.
5. Após o fechamento de qualquer porta de acesso à cabine onde o PBB / GSE estava posicionado anteriormente.
6. Após o fechamento de todas as portas de acesso ao porão de carga.







A gravação de imagens apropriadas também é obrigatória quando danos ou outras irregularidades são encontrados durante a parada.

1. Cada painel de acesso à porta do porão de carga antes de sua abertura.
2. Onde danos ou irregularidades são encontrados em qualquer outro painel antes da abertura (por exemplo, energia de solo, água potável).
3. Se forem detectados danos ou irregularidades em qualquer outra parte da aeronave durante a inspeção de deslocação.
4. Quando forem encontrados danos durante a parada (por exemplo, soleira da porta após a



abertura da porta do porão de carga, danos ao porão de carga descobertos durante o carregamento / descarregamento).



	<p>5. Quando for constatada irregularidade no porão de carga durante a descarga (por exemplo, fechaduras/batentes não levantados ou danificados).</p> <p> Ao longo do dGOM, como um prompt, um ícone de câmera verde é usado para identificar onde as fotos devem ser tiradas em todas as ocasiões.</p> <p> Um ícone de câmera vermelho é usado para identificar onde as fotografias devem ser tiradas quando danos ou irregularidades são descobertos.</p>
5.2.4.3	<p>Preencha qualquer formulário relevante / exigido para confirmar que a inspeção ocorreu e / ou registrar danos / nenhum dano encontrado.</p> <p>Líder da Equipe de Rampa</p>
	<p>Se algum dano for encontrado, informe-o imediatamente à supervisão local, à companhia aérea tratada pelo cliente e ao pessoal de manutenção, conforme aplicável. Não se aproxime da aeronave com nenhum GSE na área onde o dano foi encontrado, até que seja avisado pela pessoa responsável designada de que é seguro continuar.</p>
	<p>Os Agentes de Rampas ou outro pessoal com autoridade apropriada pode realizar inspeções nos painéis de serviço e nas áreas circundantes antes da abertura e nas portas da aeronave e nas áreas circundantes antes do posicionamento do equipamento, sujeito a treinamento e autorização.</p>
5.2.5	<p>Equipamento de Apoio Terrestre em Aeronaves na Chegada</p>
5.2.5.1	<p>O GSE só deve se aproximar da aeronave e entrar no ERA depois que calços e cones forem inseridos / posicionados, um <i>walkaround</i> de inspeção for concluído para a porta / área do painel onde o GSE deve se posicionar, e a RTL ou autoridade apropriada forneceu autorização (polegar para cima) para o equipamento entrar no ERA</p> <p>Agentes de Rampas</p>
	<p>Se um operador de um item de GSE ou veículo entrar no ERA antes de a autorização ser concedida, a RTL ou a autoridade apropriada deverá:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dê o sinal de mão PARAR ao operador do GSE / veículo. 2. Aconselhe o operador a permanecer fora da ERA até que a autorização seja dada. 3. Se o operador se recusar a cumprir a instrução dada: <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Notar o nome da empresa / registro do veículo 3.2. Relatar o incidente ao agente da companhia aérea e à equipe de supervisão da companhia aérea tratada pelo cliente
	<p>O posicionamento e a remoção do GSE de / para a aeronave são etapas vitais no processo de recuperação. Durante esta fase da parada, procedimentos incorretos ou falha em segui-los podem resultar em ferimentos pessoais, danos à aeronave ou ao equipamento.</p> <p>O pessoal de assistência em terra que opera o equipamento deve seguir as instruções contidas nesta instrução de trabalho e as informações relevantes contidas nos documentos mencionados abaixo em todos os momentos, a menos que varie de acordo com os requisitos da companhia aérea do cliente ou a política regulatória local.</p> <p>Consulte os seguintes capítulos do Manual SOP Integrado dGOM dn-AOP-dGOM-MAN-001:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Capítulo 2 Segurança no Lado do Ar na Rampa ▪ Capítulo 5.2 Recepção de Aeronaves ▪ Capítulo 7 SOP de Operações de Equipamentos do Lado do Ar



5.2.5.2

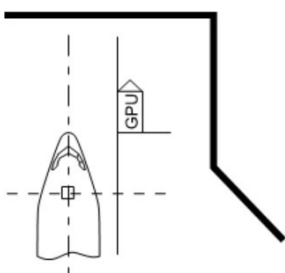
Conectar A Unidade de Energia de Aterramento / Energia de Aterramento Fixa

Agente de Rampa

Quando a conexão da GPU / FPU for de responsabilidade do pessoal de assistência em terra e o uso da GPU for aprovado pela autoridade aeroportuária, o pessoal de assistência em terra deve seguir os procedimentos descritos abaixo, conforme aplicável.

1. A equipe só deve conectar a energia de aterramento se for exigido / solicitado pela companhia aérea cliente e de acordo com o procedimento da companhia aérea (por exemplo, o número de suprimentos, a saída exigida, tomadas a serem usadas etc.)
2. Se estiver usando uma Unidade de Energia Terrestre (GPU), em vez de fornecer energia de uma fonte de alimentação fixa (FPU), é permitido pré-posicionar a GPU dentro do ERA, desde que haja uma posição de estacionamento marcada da GPU.
3. Posicione a GPU no lado apropriado do nariz paralelo à linha central da aeronave com a barra de reboque voltada para longe da aeronave.
4. Defina o freio de estacionamento/calço a GPU.

Exemplo de GPU posicionada em aeronaves



5. Se uma GPU / FPU rebocável for usada:
 - 5.1. Desconecte a unidade do trator e trave o braço de reboque na posição vertical - isso deve ser feito antes de conectar a GPU / FPU para a aeronave.
 - 5.2. Calço a GPU onde está equipada com calços, posicionando um calço à frente e atrás da roda traseira esquerda.
6. Onde uma GPU montada em caminhão é usada:
 - 6.1. Acione o freio de estacionamento
 - 6.2. Selecione a marcha para 'neutro'
 - 6.3. Desligue o motor dianteiro.
 - 6.4. Calço a GPU onde está equipada com calços, posicionando um calço à frente e atrás da roda traseira esquerda.
7. Certifique-se de que o GPU / FPU estejam totalmente guardados / retraídos durante o procedimento de chegada da aeronave de acordo com a GPU / design do sistema.
8. Inspeção o painel de serviço de energia terrestre e a área circundante quanto a danos e o painel aberto de acordo com os requisitos do tipo de companhia aérea / aeronave do cliente.
9. Verifique a tomada de energia terrestre da aeronave e a área circundante, dentro do painel de serviço, quanto a sinais óbvios de



	danos, entrada de água ou queima / arco elétrico na tomada, como é visível.	
--	---	--






	<ol style="list-style-type: none"> 10. Desguarde os cabos da GPU/FPU e, antes de conectar à aeronave, verifique se o(s) cabo(s) e plugue(s) não está(ão) danificado(s), sem sinais de danos, entrada de água ou queima / arco elétrico nos contatos. 11. Conecte o cabo/conector de alimentação ao ponto de alimentação terrestre da aeronave, garantindo que esteja conectado de forma segura e completa. 12. Prenda os talabartes do cabo de alimentação / suportes de gancho de cabo aos pontos de fixação da aeronave (quando instalados). 13. Inicie a GPU de acordo com o procedimento do tipo de equipamento. 14. Energize a saída GPU/FPU para fornecer energia à aeronave. 15. Confirme se a energia de aterramento está conectada através do sistema de interfone ou dando o sinal 'Conectar a Alimentação Terrestre'. <p>Grave a imagem se houver danos / irregularidades no painel GPU/FPU ou em torno dele. Consulte 5.2.4.1 acima para obter mais detalhes sobre a gravação de imagens).</p>	
	<p>Não energize a saída de energia da GPU/FPU até que a unidade / cabos estejam conectados corretamente à aeronave.</p>	
	<p>Certifique-se de que, durante a operação, a GPU esteja posicionada a uma distância mínima de 3 m (10 pés) de qualquer saída de ventilação de combustível de veículos e aeronaves.</p>	
<p>5.2.5.3</p>	<p>Para Desconectar GPU / FPU</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A RTL / TRC ou autoridade apropriada deve solicitar e receber aprovação da tripulação de voo e, uma vez recebida, deve dar autorização / fornecer autorização para desenergizar o fornecimento de energia. 2. Desligue a GPU / FPU, se aplicável, de acordo com os requisitos do procedimento da unidade / sistema. 3. Desconecte os talabartes do cabo de alimentação / suportes de gancho de cabo dos pontos de fixação da aeronave (quando instalados). 4. Remova os conectores dos pontos de conexão de energia da aeronave. 5. Feche totalmente o painel de serviço de energia em terra, garantindo que as alças / travas estejam totalmente niveladas com a superfície da aeronave. 6. Retraia totalmente e guarde com segurança os cabos de alimentação da GPU / FPU de acordo com a unidade / design do sistema. 7. Se uma GPU / FPU rebocável for usada, conecte a unidade ao trator para reboque apenas depois que a unidade for desconectada da aeronave e todos os cabos, talabartes etc. estiverem armazenados corretamente. <p>8. Posicione o equipamento fora do ERA, com os freios de estacionamento acionados e calços colocados no lugar.</p> <p>Grave a imagem se houver danos / irregularidades no painel GPU/FPU ou em torno dele. Consulte 5.2.4.1 acima para obter mais detalhes sobre a</p>	<p>Agente de Rampa</p>







gravação de imagens.



	<p>Não desconecte os cabos de alimentação GPU / FPU do receptáculo de alimentação da aeronave até que a saída de energia tenha sido desenergizada e desligada, conforme aplicável.</p> <p>Se a GPU for reposicionada após o uso, não conecte o trator à GPU até que os cabos de alimentação tenham sido desconectados da aeronave e estejam totalmente guardados.</p>	
<p>5.2.5.4</p>	<p>Conectar Unidades de Resfriamento/Aquecimento/Ar Pré-Condicionado (PCA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conecte o PCA apenas se exigido /solicitado pela companhia aérea cliente e de acordo com o procedimento da companhia aérea, conforme apropriado. 2. Se estiver usando uma unidade PCA baseada em veículo em vez de fornecer ar de uma unidade fixa, posicione a unidade PCA de forma que não fique perto da aeronave e de forma que o tubo de escape do motor da unidade fique apontado para longe da aeronave, pois o calor do escapamento da unidade pode causar danos à estrutura da aeronave. 3. Ajuste o freio de estacionamento da unidade PCA e calque a unidade PCA, se aplicável. 4. Inspeccione o painel de serviço PCA e a área circundante quanto a danos e o painel aberto de acordo com os requisitos do tipo de companhia aérea / aeronave do cliente. 5. Abra o painel de serviço PCA e verifique se o interior está livre de danos óbvios. 6. Desarrume as mangueiras PCA, da unidade PCA ou da alimentação fixa de PCA. 7. Conecte as mangueiras de ar pré-condicionadas de aterramento aos conectores das mangueiras da aeronave, usando / conectando o número correto de mangueiras conforme necessário para o tipo de aeronave / requisito da companhia aérea do cliente / projeto do sistema PSA. 8. Verifique / certifique-se de que não há bloqueios / dobras na(s) mangueira(s). 9.  Certifique-se de que pelo menos uma porta de acesso à cabine esteja aberta e permaneça aberta durante a operação da unidade aérea, de acordo com os procedimentos da companhia aérea do cliente. 10. Inicie a unidade PCA baseada em veículo, se exigido. 11. Selecione as configurações de resfriamento ou aquecimento desejadas (temperatura do ar e vazão) ou posicione o seletor na posição apropriada, de acordo com o procedimento operacional da unidade ou, se for de uma alimentação fixa, de acordo com o requisito / processo do sistema de alimentação fixa. <p>Grave a imagem se forem encontrados danos / irregularidades no painel PCA ou em torno dele. Consulte 5.2.4.1 acima para obter mais detalhes sobre a gravação de imagens.</p>	<p>Agente de Rampa</p>
	<p>Antes de fornecer ar por uma fonte externa, certifique-se de que pelo menos uma porta da cabine esteja aberta e permaneça aberta durante as operações da unidade de ar, de acordo com o procedimento da companhia aérea do cliente.</p> <p>Certifique-se de que uma unidade motorizada de suprimento de ar terrestre não esteja perto da aeronave. A chaminé de escape do motor da unidade deve apontar para longe da aeronave. O calor do escapamento da unidade pode causar danos à estrutura da aeronave.</p>	



<p>5.2.5.5</p>	<p>Desconectar As Unidades de Resfriamento/Aquecimento/Ar Pré-Condicionado (PCA)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desligue a unidade PCA de acordo com o procedimento / requisitos da companhia aérea do cliente / unidade PCA. 2. Desconecte as mangueiras PCA quando instruído pela RTL / TRC ou autoridade apropriada. 3. Desligue o suprimento de ar PCA de acordo com o procedimento / requisitos da unidade / sistema. 4. Desconecte as mangueiras PCA de acordo com os requisitos de tipo de aeronave. 5. Feche totalmente o painel de serviço PCA, certificando-se de que as alças / travas estejam totalmente niveladas com a superfície da aeronave. 6. Inspeccione o painel de serviço quanto a danos. 7. Retraia a mangueira PCA e guarde / prenda totalmente na posição de arrumação designada. 8. Posicione o equipamento fora do ERA, com os freios de estacionamento acionados e calços colocados no lugar. 9. Selecione o interruptor de isolamento da bateria para a posição OFF (para ACU do tipo reboque). <p> Grave a imagem se forem encontrados danos / irregularidades no painel PCA ou em torno dele. Consulte 5.2.4.1 acima para obter mais detalhes sobre a gravação de imagens.</p>	
	<p>Não desconecte as mangueiras PCA até que o suprimento de ar PCA tenha sido desligado.</p>	
	<p>Se durante a inspeção for detectado qualquer dano à energia de aterramento ou ao painel de serviço aéreo pré-condicionado ou às áreas circundantes, isso deve ser comunicado imediatamente à RTL. Não continue a conectar cabos de alimentação de aterramento ou mangueiras de ar pré-condicionadas até que o dano seja inspecionado e a autorização seja dada para que o processo de conexão seja reiniciado / prossiga.</p>	
	<p>A unidade GPU e PCA pode ser deixada funcionando sem supervisão, desde que as unidades sejam verificadas periodicamente para garantir a facilidade de manutenção e níveis adequados de combustível.</p>	