



woar

ultraleve

13
JUL/AGO/SET
2011



LIS APP 119.55

LAPL - Licença EASA
Rota das Aldeias Históricas
Uma aventura nos Céus da Europa



IUC mais pesado para ultraleves

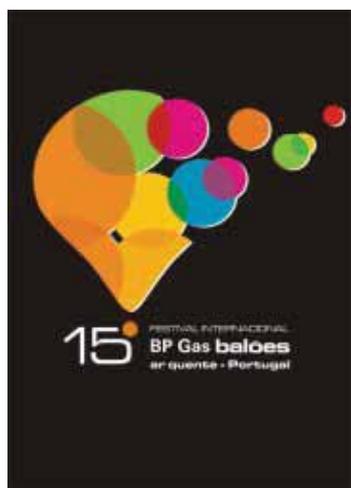
O Imposto Único de Circulação aplicável aos ultraleves, veículos da categoria G, segundo a proposta de lei do orçamento do Estado para 2012 é agravado em 7.5%, e em vez dos € 4.50 de aumento dos últimos 4 anos, o aumento é de €18. A opção do Governo foi, também no caso dos ultraleves, muito penalizadora ao propor um aumento de 4 cêntimos por quilo no imposto de circulação dos veículos da categoria G que inclui as aeronaves ultraleves. O custo do imposto em 2012 será de € 261 dado que

o cálculo do IUC é feito para o MTOW de 450 kg. A liquidação deste imposto é feita no mês de Janeiro, sendo da responsabilidade do contribuinte a sua liquidação via Internet através do Portal das Finanças.

Os proprietários de ultraleves devem consultar o IUC no próximo mês de Janeiro para confirmar o que aqui se noticia, embora não sejam expectáveis alterações a esta proposta. Mas, a verdade é que o OGE ainda não foi aprovado no momento em que escrevemos estas linhas e, em teoria, pode haver alterações.

Almoço de Confraternização na Tojeira

Confraternizar tem origem em *frater*, irmão em Latim. Que melhor se podia chamar a um almoço no aeródromo da Tojeira em que o anfitrião é o **Irmão** Casinhas e a Aerolight? O almoço é no dia 5 de Novembro e os Pilotos e acompanhantes podem aparecer de avião, carro, mota ou a pé que, afirma o Irmão Casinhas, serão todos bem-vindos. Para qualquer esclarecimento podem contactar os organizadores pelos telefones 966 228 287 ou 965 061 753.



15º Festival Internacional BP Gás de Balões Ar Quente

Organizado pela PubliBalão e Clube de Balonismo "Alentejo sem fronteiras" com o patrocínio da BP Gás, entre muitas outras entidades, realiza-se entre 5 e 13 de Novembro o 15º Festival Internacional BP Gás de Balões de Ar Quente. Participam 46 equipas de 9 nacionalidades diferentes: Portugal, Espanha, Bélgica, Holanda, França, Inglaterra, Áustria, Brasil e África do Sul. O programa inclui 2 voos diários num total de 13 voos, havendo logo a 5 de Novembro de manhã em Belém Voo Cativo e à noite Night Glow. Depois dessa apresentação na capital, as provas deslocam-se para o alto Alentejo desenrolando-se nas belas paisagens de Cabeço de Vide, Alter do Chão e Fronteira. A organização promete a oferta de voos livres em balão de ar quente ao longo do evento.

Trata-se do mais antigo evento regular de balonismo em Portugal tendo a primeira edição decorrido em 1997.



Assembleia Eleitoral da APAU a 26 de Novembro

Como podem ler noutra local da Voar, mas nunca é demais lembrar, realiza-se a 26 de Novembro das 10 às 17 horas a assembleia-geral eleitoral da APAU na sua sede social na rua Frei Tomás de Jesus 8. No momento de fecho da redacção decorre ainda o prazo de apresentação de candidaturas para os órgãos sociais que são a mesa da assembleia-geral, a direcção e o conselho fiscal. Passa a palavra aos teus amigos mais distraídos porque este ano até pela Internet se pode votar.



FICHA TÉCNICA

Director
António Rocha

Coordenador de Edição
João Dantas

Editor de Fotografia
André Garcez

Secções
Segurança de Voo e
Procedimentos
Formação e Licenciamento
Legislação e Regulamentos
Pistas
Eventos
Comunicação

Colaboradores
Carlos Costa
José Manuel Nunes
Paulo Amaral
Pedro Simies

Redacção
Rua Frei Tomé de Jesus, 8
P-1749-057 Lisboa
Portugal
Tel.: (+351) 217 926 820
Fax.: (+351) 217 926 815
Email: geral@apau.org

Foto da capa
André Garcez

Publicidade
eventos@apau.org
Tel.: (+351) 217 926 820

Edição e Pré-Impressão
Madeira & Madeira SA

Impressão
Madeira & Madeira SA

Direitos reservados à utilização de
textos e imagens desta publicação
sem autorização prévia da Associação
Portuguesa de Aviação Ultraleve.
Publicação interna aos associados.



Bigger Better Faster More...

António Rocha

Termina no final deste Ano o mandato de 3 anos (2009-2011) dos actuais Órgãos Sociais da APAU – Associação representativa da modalidade do voo em Ultraleve, actividade que acarinhamos e em que nos revemos pelas suas características lúdicas, de simplicidade e de acessibilidade que urge, aliás, manter com determinação. A imagem de credibilidade e razoabilidade conquistada pela modalidade, como um colectivo, junto das instituições e da opinião pública em geral, levou tempo a construir. Foi fruto de rigor e de muito trabalho, obviamente continuado, de desempenhos anteriores e actuais. Por outro lado, um descrédito emergente, reflexo de acções ocasionais menos sensatas, será muito mais fácil de se instalar e de difícil erradicação. A APAU tem, e deverá manter, um papel fundamental na consolidação e manutenção de uma imagem digna da modalidade, promovendo uma operação lúdica e segura, como objectivo primário, enquadrada na legalidade e na sensatez provada das boas práticas. A Comunidade, por seu lado, deverá propor e eleger a sua representação interlocutora que, obrigatoriamente, deverá recolher o respeito técnico (não exclusivamente) das instituições. Será dura a argumentação capaz de travar a tentativa de arrastamento dos ULs para uma Aviação certificada e de regras complexas. Especialmente porque as investidas para pôr em causa o sistema de manutenção auto-declarativo, que nos é tão caro, surge, lamentavelmente e também de entre as nossas fileiras! E aqui teremos de nos questionar se não estaremos,

do lado de dentro da modalidade, a pretexto de estratégias de exclusividade e estritamente economicistas, a “dar tiros nos próprios pés” ao defender a complicação e oneração de uma actividade que tem na raiz outros valores mais elevados... Na verdade, os Aviadores de Ultraleve não são elitistas. São um grupo heterogéneo de gente normal, responsável e interessada, que tem plena consciência de que a integridade física e sobrevivência (sua e de terceiros) dependem de um desempenho competente. Perseguir de forma descomplicada o prazer da liberdade do voo não é crime. Há que ter presente, que a Aviação UL se distinguiu na sua génese, da Aviação Geral e contrariando tendências de legado, por ser acessível em custos e, assumam-se, de performance mais limitada, o que permitiu, pela surpresa do desenquadramento normativo, à época, e também pelo senso comum, aceitar regras simplificadas.

Esta base mudou! Não resistimos à pressão para a reinvenção da Aviação. Os Aviadores, perante a oferta do mercado, elevaram a sua fasquia de objectivos e têm hoje muita dificuldade em perseguir uma Aviação simples... Diz-nos a razoabilidade que não é possível partilhar o espaço aéreo, voando sem limitações de qualquer espécie, sem a necessária formação e enquadramento. Não há opção. Se queremos voar em espaço aéreo de Classe G até FL095 no “intrincado” espaço aéreo nacional, onde proliferam reservas temporárias e activações tácticas; fazer voos internacionais (já os houve intercontinentais); voar em espaço aéreo de Classe

C, partilhando espaço físico e de comunicações com tráfego profissional cuja segurança assenta no estrito cumprimento de Regras de Voo complexas... caros Aviadores, não há espaço para menor competência ou leviandade! Estamos a operar performances nunca vistas em UL em pistas limitadas cujas dimensões e gradientes de aprovação não foram enquadrados para as aeronaves de hoje. Contrariamente ao que acontece com o US LSA - em que a autoridade reguladora é tantas vezes referida como exemplo - voamos trens retrácteis, passos variáveis e sem limitações de velocidade de cruzeiro! “Aeronaves complexas”, requerendo treino adicional... dizem! Pois concordo com treino adicional específico para trem retráctil e passo variável. Porquê? Diz a estatística que só há 2 tipos de Aviadores: Os que já e os que AINDA não aterraram sem trem...

Presumo que o segredo está em saber quando parar e aqui estamos de facto divididos. Até quanto será possível elevar a fasquia da desafiante complexidade e performance e alegar que estamos em ambiente UL? Acredito que o desafio do futuro da modalidade não está na reinvenção da Aviação... Está em perseguir uma aviação segura e competente, naturalmente eficiente, simples e, nos tempos que correm, acessível em termos de custos directos e indirectos.

É possível voar a 35Kts e aterrar em 50 metros com um sorriso do tamanho do mundo ☺
Bons voos!



Campeonato Nacional de Rally Aéreo

A Comissão Portuguesa de Aviação Geral, da Federação Portuguesa de Aeronáutica, vem por este meio anunciar a realização do 2ª Campeonato Nacional de Rally Aéreo.

O Campeonato irá ser constituído por 3 provas e Super Final para a atribuição do título de Campeão Nacional nas diferentes categorias.

As provas do campeonato irão decorrer em Santa Cruz, sendo organizadas pelo nosso associado, Aeroclube de Torres Vedras com o apoio da Comissão da Portuguesa de Aviação Geral.

As datas previstas para o campeonato serão:

-12 e 13 de Novembro 2011

-28 e 29 de Janeiro 2012

-28 e 29 de Abril 2012

Super Final:

18 a 21 de Julho durante o Santa Cruz Air Race.

Os regulamentos da prova e fichas de inscrição encontram-se no site da Federação Portuguesa de Aeronáutica (www.fpaero.pt) no espaço dedicado ao Voo com Motor.

Foi decidido pelo Clube Organizador e pela Comissão Portuguesa de Aviação Geral possibilitar a inscrição neste Campeonato, a aeronaves ligeiras Grupo 3.

O Ranking de acesso á Super Final será estabelecido pelas três melhores pontuações obtidas por cada equipa em cada manga das 3 provas , tendo acesso directo as primeiras quinze qualificadas, das quais 10 aviões e 5 aeronaves ligeiras.

Caso se verifique alguma desistência de participação, na Super Final, por parte de uma ou mais das 15 equipas qualificadas, proceder-se-á à repescagem de equipas do Ranking Nacional (aviões e ultraligeiros).

O Clube Organizador poderá permitir a inscrição de mais equipas na Final. Neste caso, têm acesso a estas vagas as equipas melhor colocadas no Ranking Nacional.

Contamos com a vossa presença!

Ana Paula Matos

Comissão Portuguesa de Aviação Geral



Fly-In Quentes e Boas – Magusto na Tertúlia CVB.

Sábado, 12 de Novembro toca a reunir na já famosa Tertúlia CVB, no Campo de Voo de Benavente, para um magusto com muitos petiscos e um almoço onde não faltará a famosa água-pé e muitas castanhas. A Tertúlia CVB tem agora uma esplanada com protecção contra as intempéries, podendo abrigar os mais friorentos enquanto não aquecem com os deliciosos petiscos anunciados. O almoço-magusto custa 10 aéreos dos quais dois revertem para a associação Servir. Para quem nunca foi à Tertúlia CVB aqui ficam as coordenadas do Campo de Voo de Benavente: N 38° 54' 48" W 08° 47' 09". Para quem vai de carro o CVB fica perto de Stº Estevão em Benavente, nos Foros da Guarita junto à N 118-1 km 8,3. Basta seguir os letreiros indicadores.

LAPL ou LSA à Europeia...?

> Carlos Costa



Na sequência do sucesso gigantesco que foi a implementação da categoria LSA nos Estados Unidos, a EASA definiu, ou melhor está a definir uma nova categoria que pretende ser algo a colocar entre a licença UL e a PPL. Chamou-lhe primeiro LPL (Leisure Pilot License) mas após reclamações que apontavam a palavra Leisure como depreciativa para a classe, renomeou-a de LAPL (Light Aircraft Pilot License).

Pretende ser uma licença Europeia de entrada na Aviação Geral que permite o acesso a máquinas até agora só ao alcance de detentores de licença PPL.

A LAPL habilita os pilotos a voar aviões com um máximo de 2000kg de MTOM e 3 no máximo passageiros, mas o piloto LAPL não pode receber remuneração.

Vamos neste breve texto tentar explicar o que será a então a LAPL e vamos centrar-nos apenas no licenciamento de pessoal na vertente de Avião.

Para os mais curiosos o documento completo está disponível em:

http://www.orbifly.com/easa/Draft_Commission_Regulation.pdf

Então quem pode obter a licença LAPL?

Candidatos com idade mínima de 17 anos para LAPL de Avião e Helicópteros e 16 anos para planadores e balões.

Terão que receber numa ATO (Authorized Training Organization), formação Teórica e Prática.

A **Formação Teórica** está dividida em duas partes, uma comum:

- Legislação
- Factores Humanos
- Meteorologia
- Comunicações

E outra Específica, de acordo com o avião usado no treino prático:

- Princípios de Voo
- Procedimentos operacionais
- Planeamento e Performance
- Conhecimentos Gerais de Aeronaves
- Navegação

É preciso passar num teste teórico com a classificação mínima de 75%.

A **Formação Prática** terá duas opções: A licença LPL Básica ou BLAPL, e a LAPL.

A BLAPL será para os que apenas querem fazer voos locais

num raio de 30km da sua base e sem passageiros.

A formação prática para candidatos BLAPL será de apenas de **20** horas de voo.

Para a licença LAPL a formação prática engloba **30** horas de voo, dessas no mínimo 15 serão em duplo comando, e 6 a solo que inclui uma viagem de 80 NM e aterragem num aeródromo diferente do de partida.

Créditos: Pilotos com experiência anterior como PIC, poderão ter crédito de horas a determinar pela Organização de Formação, com um máximo do tempo total acumulado como PIC, sem exceder 50% das 15 horas em duplo comando, nem as 6 horas a solo. Detentores de licenças de categoria superior vêm creditada a totalidade da formação teórica.

É claro que no fim é sempre preciso passar no Teste Prático.

O texto não especifica se entende como tempo acumulado como PIC o voo na categoria UL.

Renovações

As LAPL renovam-se se nos 24 meses anteriores á renovação o piloto tiver efectuado pelo menos 12 horas de voo e 12 aterragens e uma hora com um instrutor.

Alternativamente podem fazer uma verificação de proficiência com um examinador, ou voar o tempo em défice sob supervisão de um instrutor.

Máquinas

As máquinas a usar pelos detentores de LAPL serão de duas categorias:

- ELA1
- ELA2.

As ELA1 são aeronaves não complexas com MTOM até 1000kg.

As ELA2 são aeronaves não complexas com MTOM até 2000kg.

Terão que ser submetidas a um processo de certificação relativamente complexo, e terão que ser inspeccionadas regularmente por organizações certificadas.

Isto não é, de facto, competitivo com a actual categoria UL, bem mais simples.

Organizações de Formação

Também as organizações de formação terão que estar baseadas



em Aeródromos e não em campos de voo, e os seus processos de certificação serão semelhantes aos das actuais escolas PPL. Aqui perde-se também o paralelismo com a categoria UL.

Certificados Médicos

Discute-se a possibilidade de um simples certificado emitido pelo médico de família, ou reconhecimento da aptidão médica por forma indirecta através do paralelismo com a carta de condução automóvel.

Esta última opção ganha força depois de se ter mostrado estatisticamente uma excelente opção nos USA, já que em 4 anos de existência não existiu um único acidente cuja causa fosse de raiz médica.

Conclusão

Perante este cenário temos em Portugal um claro embaraço a que o INAC terá que dar resposta!

Ou seja, a EASA, apesar de conhecida pela sua burocracia, conseguiu conceber uma categoria de licença hierarquicamente superior á nossa PU, dando acesso a máquinas mais complexas, a candidatos mais novos, com **menos exigências no campo teórico** e idênticas exigências no campo prático!

Algumas perguntas (embaraçosas) ficam no ar!

-Que créditos se vão dar aos actuais detentores de licenças PU?

-Como é que o INAC vai explicar à EASA que exige aos candidatos á licença PU conhecimentos ao nível de PPL?

A realização das provas teóricas UL é tema quente. E na verdade quase tudo está por fazer.

É urgente que o INAC esclareça de forma cabal a profundidade de cada uma das matérias a leccionar na formação teórica. E é urgente ajustar o banco de perguntas em conformidade.

A bem da verdade e da transparência.

É de realçar o trabalho da APAU que de forma abnegada soube produzir um Manual Teórico que, na opinião de muitos, contém de forma clara todas as matérias necessárias para os candidatos PU.

Mas só isso não chegou. Alguém vai ter que produzir um banco

de perguntas pertinentes e adequado...

Não é crível que uma despropositada exigência teórica seja factor de incremento de segurança de voo.

Podê-lo-á ser na cabeça de burocratas que pouco ou nada sabem de aviação desportiva ou ultra ligeira. Mas na verdade pode ter um efeito perverso.

Nos USA usa-se o KISS: **Keep It Simple Stupid!**

E é um facto que quanto mais complicadas são as exigências mais se potencia o erro.

Ao simplificar, pelo contrário, garantimos uma maior abrangência e “durabilidade” dos conhecimentos.

Se compararmos as exigências teóricas do nosso INAC para o candidato a PU, não encontramos paralelo em nenhum outro País Europeu. E a comprovação é fácil.

Existem múltiplos sites para praticar exames teóricos UL On-line.

Os mais curiosos poderão espreitar o exemplo Francês:

<http://www.fly.azur.free.fr/FlyAzur-QCM.html>

http://www.paramoteur.pro/qcm_ulm.html

Já a formação prática deve ser vista de forma diferente.

É aceite por muitos a padronização de mais horas de formação em voo como factor de incremento de segurança. E aí o nosso INAC esteve bem ao impor as 30 horas para os MEA-G3.

O aparecimento da LAPL não implica o fim da categoria UL, mas “obriga” necessariamente à revisão desta categoria em Portugal. A verdade é que estamos a cair no exagero ao nível das provas teóricas.

E muito ridículo seria que os futuros candidatos a licença PU preferissem realizar provas teóricas LAPL em detrimento das provas UL Portuguesas!

Será que vamos passar por aí? Espero que não!

Temos que potenciar esta actividade e esta indústria num País que é detentor de um dos melhores climas da Europa. E com isso impulsionar também a nossa Indústria nacional e as nossas exportações!

Bem precisamos!



Uma e Outra coisa

> António Rocha



Uma coisa é uma coisa e outra coisa é uma coisa diferente... Uma ou outra coisa não é a mesma coisa que uma e outra coisa! Saltar da panela para a fogueira, parece mas não é a mesma coisa, é afinal uma desvantagem pois desperdiça-se o tempo que a panela leva a aquecer! ☺ Vamos ao tema...

A Aviação nasceu simples e os Ultraleves foram, apenas e só, o regresso a essa elementaridade, apoiado no saber, na tecnologia e, principalmente, na vontade de simplificar uma Aviação que ao contrário da complexa, excessivamente regulamentada e insustentável Aviação Geral, se pretendia acessível.

Subiram os olhos ao céu e logo voltou a subir a fasquia da ambição. “Subam-se os pesos!...” gritam uns; “Imponham-se limitações!...” Argumentam outros do cimo da sua discricionariedade. Outros, provavelmente a maioria, olham a um lado e a outro... coçam a cabeça... e após reflectir perguntarão: “Porquê complicar o que está acessível, além das expectativas e pode ser simplificado...?” Duvidam? Vamos ver!

Nos EUA os ULs estavam limitados a perto de 300Kgs (não linear). Perante o apelo, subiram os pesos? Não! Ainda hoje os praticantes clamam os 450Kgs do Anexo II que na Europa nos abrange. Ao invés, criaram uma classe com regras próprias, abaixo da existente *General Aviation* a que chamaram *Light Sport Aircraft*, voável com uma *Sport Pilot Licence*, mais aliviada em *standards* que a Licença mais baixa em Aviação Geral. Temos aqui um par “Avião-Licença” que, sendo de âmbito certifi-

cado, foi criado de raiz e pretendeu ser mais aligeirado e acessível... Objectivo alcançado! Os pesos, esses ficaram pelas 1320 Lbs (600 Kgs) com a limitação de as aeronaves enquadrarem o conceito *General Aviation - FAA* de “*non-complex aircraft*”... Em termos de aeronave:

“*According to 14 CFR 61.31 a complex aircraft means an airplane with retractable landing gear, a controllable speed propeller, and flaps. Additional training is required for operating complex airplanes.*”

http://www.sportpilot.org/learn/aircraft_index.html

Relativamente à Licença de Piloto:

http://www.sportpilot.org/interest/privileges_limitations.html

Por cá, Europa, com a devida inércia, a indústria apostou na produção de aeronaves para exportar para os EUA, naturalmente de acordo com os critérios de certificação LSA/FAA do comprador, sem, contudo, existir legislação europeia que suportasse a sua operação e licenciamento de Pilotos. Naturalmente, haveria que pressionar no sentido de viabilizar a utilização e comercialização/registo no espaço político europeu... Faz sentido nesta Aldeia Global e a Europa precisa...

A EASA, criada entretanto, define como universo de regulação toda a aviação europeia, exceptuando, logo, sitiando, todas as “pontas incómodas” e por resolver (em que se suspeitava não haver sucesso de regulação a curto prazo) no anexo II ao Regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeu e do

Conselho de 20 de Fevereiro de 2008, já nosso conhecido (ver revista Voar nº9). Foram lá parar as aeronaves militares, as de museu, as experimentais, as de construção amadora e, entre outras, as não-certificadas e irredutíveis, contudo disciplina-das, aeronaves ultraleves! Remete-se, por falta de prioridade e consenso, para as Autoridades Aeronáuticas nacionais, traçando, contudo, um tecto superior, em peso, para que estejam ao “abrigo” desse regime excepcional que lhes concede um sistema auto-declarativo de conformidade com planos de manutenção do fabricante e/ou protocolos de manutenção firmados com a Autoridade:

Das aeronaves...

(...)

e) Aviões, helicópteros e pára-quadras motorizados com um máximo de dois lugares e uma massa máxima à decolagem (MTOM, maximum take-off mass), registada pelos Estados-Membros, não superior a:

i) 300 kg para os aviões terrestres/helicópteros monolugares; ou

ii) 450 kg para os aviões terrestres/helicópteros bilugares; ou

iii) 330 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros monolugares; ou

iv) 495 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros bilugares, desde que, quando funcionam tanto como hidroaviões/helicópteros ou como aviões terrestres/helicópteros, não excedam o limite correspondente de MTO M;

v) 472,5 kg para os aviões terrestres bilugares equipados com um sistema de pára-quadras de recuperação total instalado na estrutura do avião;

vi) 315 kg para os aviões terrestres monolugares equipados com um sistema de pára-quadras de recuperação total instalado na estrutura do avião; e, no que respeita aos aviões, com uma velocidade de perda ou velocidade estabilizada de cruzeiro mínima, em configuração de aterragem, não superior a 35 nós de velocidade-ar calibrada (CAS, calibrated air speed);

f) Giroplanos monolugares e bilugares com uma massa máxima à decolagem não superior a

560 kg;

(...)

Das Licenças...

É de acordo com os critérios das Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Membro, sem estipular qualquer crédito transversal de validação entre Estados. Em Portugal, nivelando “por cima” a formação teórica (leia-se “o nível de avaliação teórica da Autoridade”) sem contudo aceitar/implementar a definição, de Objectivos de Formação – já propostos. Numa altura em que a EASA encontra espaço para simplificar a formação teórica para os níveis que considera adequados para voar aeronaves ELA até 2000Kgs (com limitações e segmentação, ressalve-se), estamos em Portugal ao nível do EASA PPL!

Foram, portanto, transcritos e aceites, em Regulamento, os critérios de peso do Anexo II e divididas as aeronaves em Grupos e Classes que ainda vigoram. Pontas soltas? Claro! O registo nacional de Autogiros, a acreditação de Formadores e Verificadores destas máquinas, que vão despertando mais curiosidade e, que não haja equívocos, este processo de transição/implementação escolheu caminhos questionáveis e falhou como serviço à comunidade. Falhou também uma revisão de fundo ao sistema formativo e avaliativo, hoje ab-



solutamente desuniforme... E porquê? Porque são precisos 2 para “dançar o tango” e a actual situação funcional dos interlocutores não é, como todos sabemos, favorável.

É um facto que poucas limitações são operacionalmente impostas aos Pilotos de Ultraleve... Utiliza-se o Serviço de Informação de Voo em toda a sua plenitude. Voamos Espaço Aéreo de Classe G até FL095, e, com submissão de ATC FPLN, comunicações bilaterais efectivas e ATC transponder, Espaço Aéreo de Classe C, com atravessamento coordenado de Áreas Militares. A transposição de fronteiras também não parece ser problema, logo, imperando a sensatez e razoabilidade de “dar o passo do tamanho da perna” e aderir a práticas seguras, não vejo porque limitar as amplas liberdades de que usufruímos responsabilmente e dentro de um enquadramento voluntário, contudo disponível. A APAU tem actuado nesse sentido e considera esses objectivos atingidos.

Como é óbvio, nada disto acomodou, em Portugal e na Europa, as aeronaves cá construídas, sob critérios FAA-LSA, com pesos até 600Kgs... e a pressão da indústria continua por todas as formas ao seu alcance. Havendo 2 caminhos,



escolheu-se o menos resistivo, ou seja, não sendo possível subir os pesos do Anexo II sem o desmembrar e abrir inoportunamente uma caixa de Pandora, há que ajustar, por artes mágicas, os pesos das aeronaves fabricadas aos pesos do Anexo II, esse sim uniformizado na Europa, beneficiando, por subversão, dos privilégios auto-declarativos dos ULs! E conseguem? Conseguem! Ou deixamos o passageiro, ou o combustível, ou a bagagem! Alivia-se ainda, para a báscula, alguns componentes não essenciais... et voilà! É vê-los em Friedrichshafen lado a lado na versão 600 ou 450, para todos os gostos e mercados.

Bem... Mas a EASA não ficou insensível e entendeu a necessidade de regular (controlar transversalmente) as aeronaves de MTOW inferior a 2000 Kgs (ELA1 e ELA2), definindo padrões e regras para a sua certificação, construção, manutenção e operação, onde se inclui o licenciamento de Pilotos. Infelizmente, sendo unânime, com um enquadramento demasiado complexo, caindo na antítese, isto é complicando em absoluto um sistema que se pretendia mais simples e acessível relativamente à Aviação Geral existente. Duvidam? Passem por aqui: <http://easa.europa.eu/index.php> e verão! Processo extraordinariamente complexo e que não tem nada a ver com a nossa Aviação. Nem com a nossa nem com a de milhares de Europeus que voam Ultraleve de forma responsável e simples e assim pretendem continuar. Dentro da EMF, em tempo, criaram-se grupos de pressão defensores de ambas as causas e a solução foi defender afincadamente o Anexo II e a simplicidade funcional e de custos do sistema auto-declarativo, recusando liminarmente a mistura com uma futura realidade funcional certificada e complexa. Haveria, contudo, a necessidade de acompanhamento do processo ELA, usando as influências possíveis e de oportunidade junto da EASA. Na verdade, incompreensivelmente, a EMF não é reconhecida pela EASA como um parceiro neste processo.

Da implementação...

Que não haja dúvidas! A EASA vai, a longo prazo, regular de forma muito complexa a faixa de Aviação Geral abaixo de 2000Kgs, subdividindo-a. Será uma imposição transversal aos diversos Estados Membros e a sua implementação será, como já hoje acontece com licenças de grau EASA PPL e superior, de forma uniformizada.

A implementação será abrangente à certificação de projecto

e construção de aeronaves, manutenção, licenciamento de Pilotos e limites de operação.

Pelo disponibilizado até agora, em intenções, claro, todo o processo se mostra extraordinariamente complexo, disfuncional (arrisco eu), com excepção do nível de formação teórica e prática dos Aviadores no grau de LAPL.

Nada nos indica, para já, de que forma esta realidade certificada interagirá com o Anexo II e os seus privilégios/deveres. Contudo, há um abismo a separar 2 mundos, um é “certificado”, transversal e comunitariamente uniformizado... o outro é “aprovado”, de alcance e discricionariedade nacional de cada Estado. Este abismo abrange, além do já referido, quase tudo, desde certificação/acreditação de Estruturas Formativas a Infra-estruturas Operacionais.

É absolutamente omissivo e tradicionalmente polémico, o sistema de créditos ou pontes de ligação entre ambos, não se prevendo, tal como não aconteceu com os EUA, a extinção ou englobamento na realidade certificada das Aeronaves hoje refugiadas no paradisíaco ☺ Anexo II. Assumindo-se fácil o crédito transversal EASA do “Certificado” para o “Aprovado” (no que respeita a licenciamento de Aviadores), diz-nos a experiência que os créditos inversos serão quase inexistentes, conduzindo à manutenção das actuais Licenças Nacionais

Veja-se, por exemplo, o que hoje acontece nos créditos válidos pela EASA, logo, inapeláveis, no sentido das Licenças Nacionais PU para a Licença EASA PPL: 10% das horas PU até um máximo de 10h. Crédito de formação teórica ZERO! Concordam? Num país que aplica à teoria de PU o nível de avaliação do EASA PPL, parece injusto...

Conclui-se daqui que a EASA considera que uma e outra coisa não são a mesma coisa, que teremos de viver com ambas, cada uma no seu universo com pontes estreitas e com um controlo de fronteiras severo, podendo-se optar por navegar no sistema de créditos a validar e/ou escolher em que mundo aeronáutico queremos viver. Tudo isto, pela sua complexidade, corre o risco de demorar muito tempo até ser conclusivo, não sendo claro se o Anexo II alguma vez vai ser mexido! E que tal deixarmos os limites do Anexo II sossegados, para que a pressão não sirva de argumento à sua implosão?

Por enquanto, aguardando rápidas melhoras, a quem de direito, e que a vontade de dançar volte, centremo-nos, como associação representativa, no que podemos e devemos melhorar no sistema nacional.

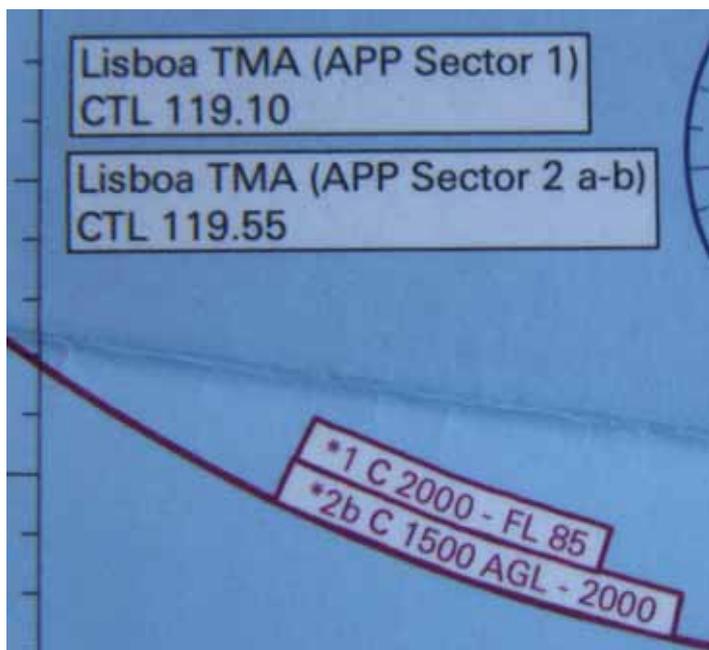
Na EASA... O caldeirão está lá e o Anexo II poderá vir a ser, um dia, o prato do dia... Acredito que, na confusão haja muita dificuldade em encontrar os fósforos e, garantidamente, não deveremos ser nós, Comunidade UL, a fornecer a lenha!

A alternativa será ter o trabalho de reinventar os Ultraleves... Bons voos!



LIS APP 119.55

> Texto e Fotos: António Rocha
> Ilustração: António Palma



A TMA de LIS é um espaço geométrico, inserido num complexo sistema de divisão tridimensional do espaço aéreo nas imediações de LPPT, com a finalidade primária de ordenar e separar o tráfego em sua demanda. O sistema aeronáutico circundante, que se constitui de Pistas militares, Aeródromos

civis, Pistas UL, volumes proibidos, perigosos, restritos e temporariamente reservados obriga à definição de um sensível e delicado código de relações de vizinhança...

Se tivesse que apresentar a TMA em 2 ou 3 traços, poderia ser assim:

A TMA em si está subdividida. O seu volume principal, aquele que visto de cima tem um aspecto ímpar onde sobressaem 2 arcos de círculo (um centrado em Fátima com 22NM e outro em Sintra com 7,5NM) começa a FL245 e desce até FL055. Está dividido verticalmente em *sector superior* (FL245-FL145) e *sector inferior* (FL145-FL055). Abaixo de FL055 é como se não existisse TMA naquele espaço geográfico que dava até uma voltita engraçada... Sintra, Montejuento, Aire e Candeeiros, Ourém, Pombal - arco das 22NM – Nisa, Ponte-de-Sôr, Arraiolos, Alcácer, Sines... O resto não acho saudável para UL ☒ Mas há uma outra parte da TMA, complementar à já descrita, que vem abaixo de FL055 sem, também, nunca tocar a superfície. Trata-se de 1 cilindro, com 30NM de raio centrado no Ponto de Referência de LPPT (ARP), excluindo a parte não inserida nos limites laterais da TMA anteriormente descritos (Sintra, Sta Cruz, Peniche, Monte Real, etc). O seu limite superior é FL085 (entra pelo limite inferior da já descrita – FL055) e o seu limite inferior depende: 1000'AGL dentro das 9NM e 1500'AGL das 9 às 30NM.





É na parte inferior deste “semi-cilindro” que se desenvolve a maior concentração nacional de tráfego aéreo, seja ele profissional, formativo ou lúdico, acrescido de uma componente expressiva de tráfego militar, envolvendo a D10 - Carreira de Tiro de Alcochete e o seu tráfego, obviamente não-residente...

É agora evidente a necessidade de um código de boa vizinhança? Claro que sim! O termo formal é “Carta de Acordo” mas acredito que em alguns casos possa funcionar mais como “acordo de circunstância”...

Até agora assistimos a uma enorme pressão de crescimento do tráfego de Aviação Geral em Cascais, extraordinariamente limitado, asfixiado mesmo, por constrangimentos ATC, derivados de saturação de frequência, por parte de LIS APP. Em paralelo e um pouco por toda a Lezíria ribatejana, abrangida pela coroa da TMA das 9 às 30NM, ou seja, Alcoentre – Cartaxo – Coruche – Vendas Novas – Palma – Comporta, a densidade de tráfego aconselha já, e aqui falamos de Segurança de Voo, a prestação de um Serviço de Informação de Voo efectivo que, por via de regra, deverá ser prestado por quem controla a Área adjacente acima, neste caso com início a 1500’AGL, ou seja LIS APP.

A APAU alertou em tempo, em reunião com a NAV Portugal e através da Revista VOAR nº 9, para a necessidade urgente da separação em frequência (e Controlador) do trá-

fego que demanda LPPT relativamente ao restante tráfego VFR circundante. De facto, raramente o tráfego IFR (fora do arco de 9NM) vem abaixo de 3000’QNH... E nesta mesma Área (das 9 às 30NM de raio), raramente o tráfego VFR é aprovado acima de 2000’QNH, embora, como se saiba, este valor esteja por vezes abaixo do limite inferior da TMA ou seja 1500’AGL... Veja-se Sobral de Monte Agraço, Alenquer, Montejunto ou a Serra da Arrábida. Do voo AGL falámos já também na Revista VOAR nº 8.

Era já óbvio o ocasional “agastamento” com que o tráfego VFR era tratado, vendo sistematicamente indeferidas as suas



pretensões por não haver tempo para as necessárias coordenações ou, simplesmente, por ser “mais um” a empecilhar a frequência saturada, com reportes atípicos e, ocasionalmente, pouco treinados. Convém ter presente que a actividade de formação é legítima e o treino/instrução é a maior “fatia” do tráfego que opera os túneis VFR da TMA que dão acesso a LPCS...

A gota de água terá sido mesmo a necessidade de aumentar a capacidade de tráfego de LPPT.

Assim, vamos ao que realmente interessa: ATTN ALL STATIONS! Foi oficialmente sectorizada a frequência na extremidade inferior do semi-cilindro, de base irregular, da TMA de LIS! Seccionado agora por um Plano Horizontal de cota 2000’QNH, constitui-se em 2 sub-sector:

Sector 1 – 119.1 MHz acima de 2000’QNH e até FL085

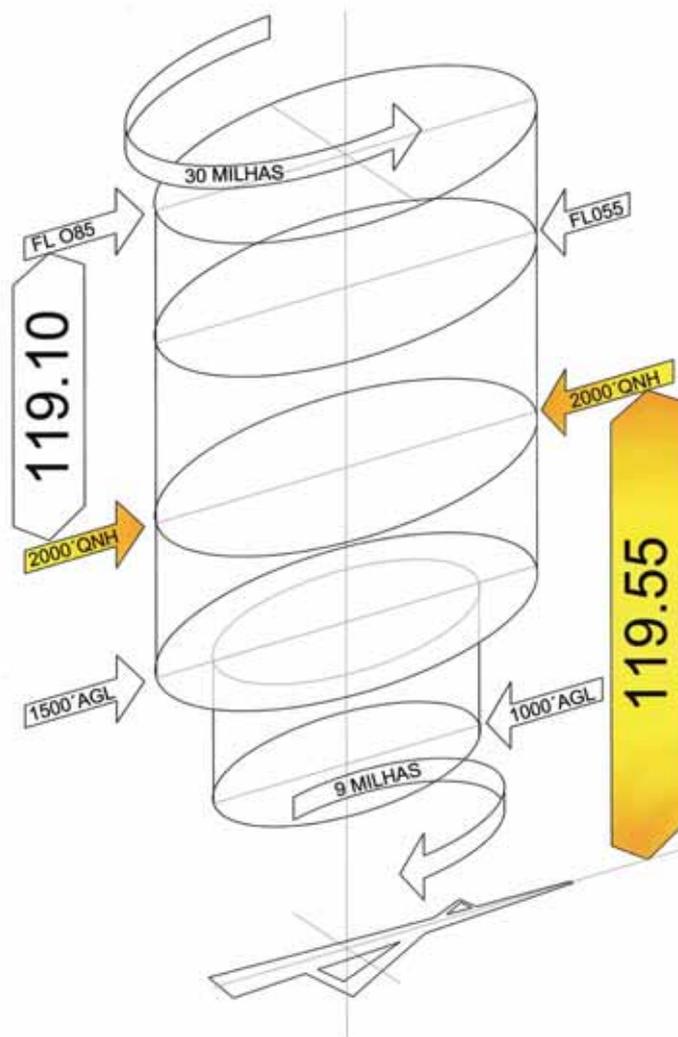
Sector 2a (até 9NM) e Sector 2b (das 9 às 30NM) 119.55 Mhz abaixo de 2000’QNH

Farão o favor de confirmar tudo isto no Manual VFR – 17.4 – Espaço Aéreo - revisão de Out2011 www.nav.pt/ais/ e também na Carta VFR+GPS da Jeppesen (Edição 2011).

Acreditamos, sinceramente, que esta solução serve melhor todos os utilizadores do Espaço Aéreo, sem excepção, contribuindo decisivamente para elevar a capacidade de LPPT e, a bem da Segurança de Voo, reduzir os níveis de stress, tornando eficiente o Serviço de Informação de Voo.

Então e fora das 30NM abaixo dos limites laterais da TMA? Para já, inalterados os procedimentos acordados entre a FAP e a NAV: delegados em LIS INFO (MIL) 132.75 Mhz que, convém lembrar, está também sub-sectorizado em 131.05 Mhz a Sul de Sines e 130.9 Mhz a Norte de Coimbra.

Excelentes voos!



LISBOA APP Sector 1 Arco de círculo 30NM centrado no ARP adjacente ao limite Oeste da TMA A arc of circle of 30NM radius centred on ARP abutting on west bound of TMA limit.	FL085 2000FT AMSL	C	ACC Lisboa	Lisboa Control (EN,PT)			
					HO	119.100 MHZ	Primary
					HO	120.250 MHZ	Secondary
					HO	316.900 MHZ	
					HO	121.500 MHZ	Emergency
HO	243.000 MHZ	Emergency					

LISBOA APP Sector 2 Arco de círculo 30NM centrado no ARP adjacente ao limite Oeste da TMA A arc of circle of 30NM radius centred on ARP abutting on west bound of TMA limit.	2000FT AMSL 300M AGL/ AMSL 450M AGL/ AMSL	C	ACC Lisboa	Lisboa Control (EN,PT)	Excluindo a CTR de Cascais e Lisboa Excluding Cascais and Lisboa CTR			
						HO	119.550 MHZ	Primary
						HO	120.250MHZ	Secondary
HO	316.900 MHZ							

O Sector APP tem diferentes limites inferiores estabelecidos de acordo com dois tipos de raio centrados no ARP (384627 N0090803W):

a) 300M (1000FT) GND/MSL - Limite inferior no círculo de 9NM.

b) 450M (1500FT) GND/MSL - Limite inferior na coroa circunscrita pelos arcos de círculo de 9NM e 30NM.

The APP Sector presents different lower limits established in accordance with two different radius centred at ARP (384627 N0090803W) as follows:

a) 300M (1000FT) GND/MSL lower limit for the circle of 9NM.

b) 450M (1500FT) GND/MSL lower limit for the hollow circle circumscribed by arc circles of 9NM and 30NM.

AEROMARINE



EuroFox

Agora também certificado em Espanha nas versões: triciclo, roda de cauda, 80HP e 100HP



Speedy
Um "must" para voar!



SportCruiser

AEROMARINE

Montargil - Monte do Lago 00 351 917 50 55 20 / N39.04.50 W008.08.32

sempre com aviões em stock

e-mail: aeromarine.eu@gmail.com

www.aeromarine.eu

Rotas das Aldeias Históricas

> Texto e Fotos: António Rocha

As Aldeias

O tema foi o património... abandonado e a precisar de mimos, claro, mas não desiludiu. Lugares carregados de História que desfilaram sequencialmente debaixo das nossas asas, dando também asas ao nosso imaginário. Ali se vivia em total dependência do sector primário, em comunidade de geografia limitada. Sucederam-se culturas, nem sempre (quase nunca) pacificamente. Vivia-se sem electricidade e, obviamente, sem TSE, televisão, telefone e internet... fenómeno que ainda persiste em alguns locais nacionais – dizem. Uma viagem no tempo! Uma espécie de *“Foi assim em 01 de Outubro do ano que vos apetecer...”*

Com este passeio encerra-se um ciclo de 3 anos de eventos trimestrais, onde, em conjunto, partilhámos os prazeres do colectivo, sempre em ambiente agradável e sem acidentes ou incidentes. Pode parecer insignificante mas não é! A nossa comunidade aeronáutica está hoje mais segura de si. Há que não baixar a guarda e continuar vigilante no que respeita a assuntos

de Segurança de Voo.

No aspecto organizativo, ensaiámos, desta vez, uma abordagem diferente... Sem pré-inscrições, sem horários rígidos... sem compromisso. Foi definido o percurso e os objectivos, solicitada a emissão de NOTAM, definida uma hora de início e de fim da actividade colectiva, fornecida a documentação operacional e difundida a interpretação da meteorologia do período. Definiu-se o local do almoço, com horário flexível e em regime autónomo. Foi inestimável a colaboração do Aeroclube de Viseu. Com esta forma diferente e descomprometida de realizar colectivamente um percurso organizado, a escolha individual de horário penalizou o convívio do colectivo... Afinal o pessoal foi-se encontrando... Uns nas entradas e outros nas sobremesas! O sucesso do evento deveu-se, sem dúvida, à disciplina operacional dos participantes.

Aqui ficam as imagens.

Trancoso





Trancoso



Marialva



Marialva



Castelo Rodrigo



Almeida



Castelo Mendo

Castelo Mendo



Castelo Mendo





Castelo de Sabugal



Sabugal



Sabugal - Centro Histórico

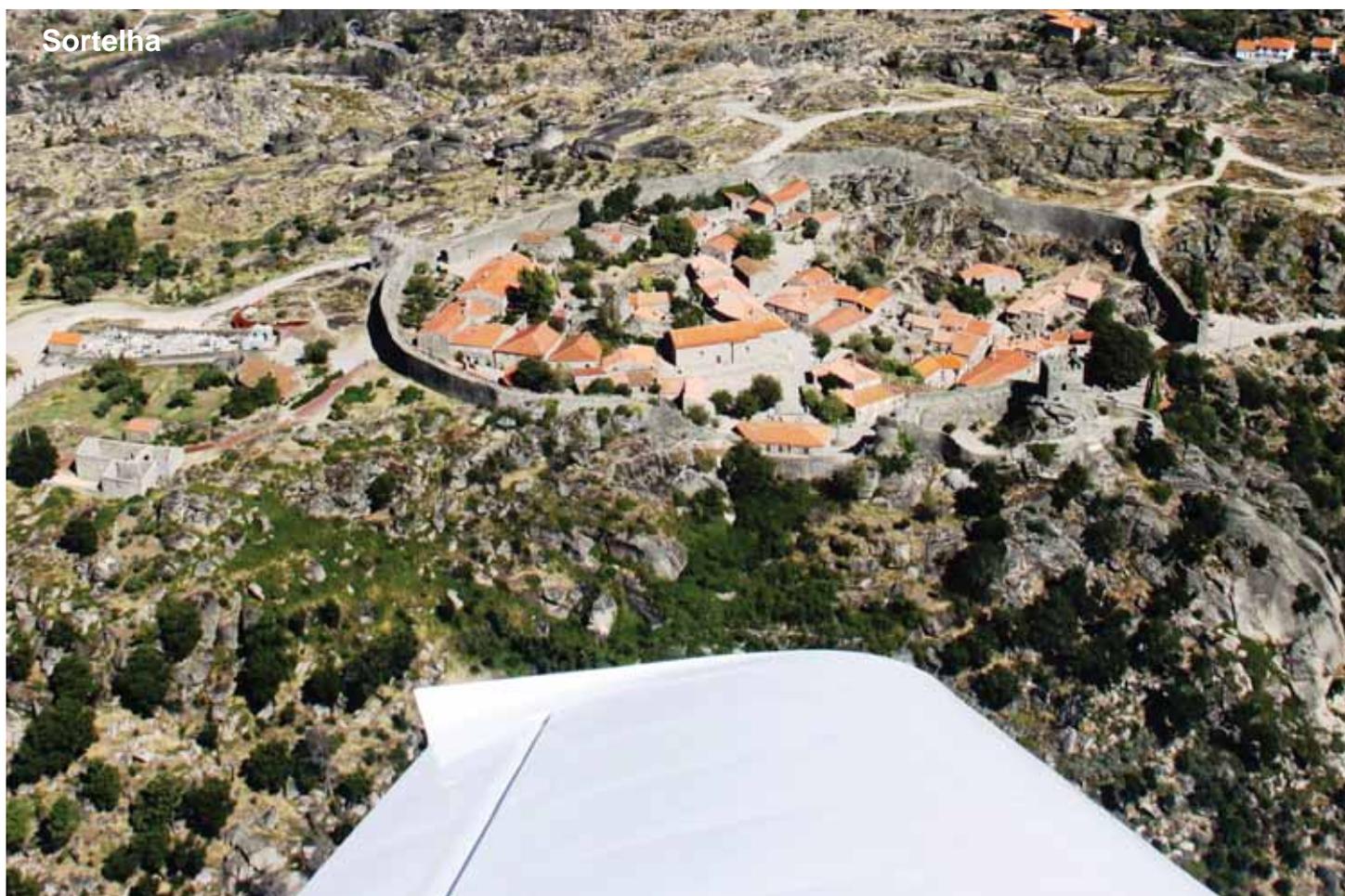
Belmonte



Sortelha



Sortelha



Castelo de Monsanto



Monsanto



Idanha-a-Velha



Idanha-a-Velha



Idanha-a-Velha

Castelo Novo - Serra da Gardunha



Castelo Novo - Centro Histórico



Píodão



Castelo de Linhares da Beira



Castelo de Linhares da Beira



EUROSPORTaircraft

>> Rua Pedro Alvares Cabral, 57-5ª
4835-091 Guimaraes (Portugal)

>> 00351 917 303 677
www.eurosportaircraft.com
info@eurosportaircraft.com

Ibis magic



Rotax 912 UIS 100 hp
210Km/h
despegue 80m
todo aluminio

O Convívio













Aerolezéria

Anunciamos que a partir de agora, para além dos serviços:

- Escola de vôo
- Reparções
- Vendas
- Hangaragem
- Montagem de kits
- Manutenções

Com a nossa oficina remodelada também oferecemos assistência e manutenção a motores ROTAX

Serviços competentes a preços **justos**

Contacte-nos: 937 354 535 ou info@aerolezيريا.pt



Consulte as condições
especiais
para sócios da APAU

Uma aventura nos Céus da Europa

> Texto: Paulo Amaral

A tensão era grande. Estávamos prestes a iniciar um sonho até então inimaginável - cruzar a Europa a baixa altitude e voar aproximadamente 12000 km, atacar os Fiords noruegueses, as planícies e lagos suecos, e todo um conjunto de países com um tráfego bastante intenso. A principal preocupação era exactamente esta: conseguir cruzar com um mínimo de transtorno os espaços aéreos francês, belga, holandês e alemão. Espanha e os Pirinéus ficavam em caminho, mas os Pirinéus esperávamos poder passar a Norte sem problemas desde que o tempo ajudasse. Adiantámos a partida dois dias, precisamente porque as previsões eram relativamente seguras quanto a chegarmos à Alemanha nesses dois dias. A partir daí era a incógnita. O ideal era conseguir chegar ao segundo dia à Suécia e depois voar pelo oeste Norueguês, mais dois dias para chegar ao Cabo Norte. É verdade que fazer TODOS os fiords noruegueses era um desafio e pêras, mas os contactos prévios que fizemos com a federação norueguesa do desporto aéreo, davam-nos todo o apoio e confiança necessários. Tínhamos tudo planeado, desde rotas e aeródromos, praticamente de 30 em 30 milhas por toda a costa oeste da Noruega. E os planos foram todos por água abaixo...

No primeiro dia chegámos sem problemas nem atrasos a Le Mans, já perto de Paris. Tal foi possível porque em França decidimos voar a 1000 pés, apesar do vento de frente de 25 nós a causar uma turbulência orográfica fora do comum. E isto depois do momento de tensão a passar os Pirinéus, pois o tecto não nos



Cabo Norte



Vitoria



Le Mans



Le Mans



France



deixava passar por cima das montanhas, mesmo a norte, pelo que tivemos de escolher uns vales para passar, e todos nós sabemos a tensão que isso gera no momento da escolha. A indicação da altura do terreno no GPS ajudou a tomar as decisões em tempo real.

O segundo dia foi relativamente clássico, de Le Mans a Bremerhaven a fugir aos cumulonimbus dispersos por cima da Bélgica, Holanda e Alemanha. Ainda pensámos continuar para Hoganas no sul da Suécia, mas fomos desaconselhados pela torre em Bremerhaven, pois estava a entrar ar frio do Mar do Norte na Dinamarca, e ainda arriscávamos ter de

aterrar sabe-se lá onde (e não tínhamos nada marcado em sítio nenhum...). A passagem por Bremerhaven tinha, aliás, sido decidida ao almoço em Kortrijk nesse mesmo dia.

A decisão de ficar em terra provou ser acertada. Tão acertada que nos custou dois dias quietos à espera que o mau tempo que de facto apareceu, passasse. No início do 3º dia tentámos uma saída a 500 pés, pois o tecto não permitia mais. Felizmente não estávamos longe da costa, o que permitiu voar em segurança, apesar do vento forte e da turbulência constante. As decisões desse 3º dia de vôo foram cruciais para o sucesso da

expedição. Estávamos a navegar a oeste da Dinamarca com o tempo a fechar. Tínhamos os iPads ligados no ar e estávamos a monitorizar em tempo real os Metars das estações das várias rotas possíveis. Com o tempo estava a fechar, os Metars não eram favoráveis em nenhuma das duas rotas possíveis. O João Oliveira, o nosso mago do planeamento e meteorologia em Lisboa, tinha-nos aconselhado a ir para Norte, mas a Norte havia uma passagem de mais de 60 km sobre água. Para além disso, no momento da decisão, os Metars para Leste, para o lado de Copenhaga eram mais favoráveis. Mas não conseguimos. O tempo ia fe-

Bremerhaven (planning)



Repairs



Reabastecimento



Reabastecimento



Reabastecimento

chando, e por duas vezes, o comandante da esquadilha, o Hélder Guerreiro, tomou a sábia decisão de voltar para trás à entrada de uma ilha, depois de termos feito quase 30 km sobre água com os monomotores, e isto apesar de termos aeródromo a menos de 5 milhas. Sábia decisão. Fomos informados mais tarde que a evolução do tempo para aqueles lados tinha dado CBs com inundações e tudo.

Já estávamos a pensar em ficar parados mais um dia na Dinamarca, quando um telefonema em voo para o João Oliveira, nos deu alento para tentar a via norte, e acabámos por passar. A perna foi enorme, com a primeira incursão a Leste, a passagem pelo Norte, ter de atravessar a banheira a seguir, e já fomos aterrar em Trolhatten.

O Sul da Suécia provou dar-nos das paisagens mais belas da expedição. O aeroporto fechou pouco depois de aterrarmos, mas como estávamos mais a norte, o sol pôe-se bastante mais tarde, e decidimos ir dormir a Borlingue. Aterrámos com o aeroporto já fechado, mas sem qualquer problema.

No dia seguinte estávamos o Cabo Norte.

Resta dizer que a navegação na Suécia foi à vista das massas de nuvens. Já não

Florunda - Stockholm



Kjeller



Com Einar em Stockholm



Kjeller

conseguiríamos passar pela costa norueguesa, pois o tempo estava fechado por essas bandas, e mesmo na Suécia, tivemos de contornar as frentes. É preciso não esquecer os milhares de quilómetros do território sueco.

O Cabo Norte não foi nada do que estávamos à espera. Tínhamos aterrado em Banak, a 20 milhas do Cabo Norte, e foi de lá que saímos para o conquistar. O



Kjeller



Embaixador Português na Noruega



Kjeller

Sweden



Hoganas



Hoganas



Vista aérea



Espanha



Presidente Câmara Sintra e Comandante da Academia Força Aérea



Chegada a Sintra

tempo estava óptimo, e o voo no fiord que nos levou ao Cabo Norte foi calmo e intenso, pois o nosso objectivo estava prestes a ser alcançado.

Mas assim que saímos do fiord e entrámos em mar aberto, esperando fazer o mesmo tipo de passagens em formação que tínhamos feito no Cabo da Roca, começa a sentir-se uma turbulência que nunca nenhum de nós alguma vez tinha sentido. E se Portugal é um País onde há vento e turbulência!

A decisão foi separar a esquadilha por razões de segurança, fazer duas passagens, e sair dali para fora rapidamente. O mais estranho naquele voo, foi o facto de o vento estar forte, muito turbulento e com variações bruscas de direcção,

Chegada a Sintra



chegando aos 180°. A seta de vento do EFIS parecia maluca e marcava vento perto dos 25 nós com o vento a variar em todas as direcções. E o que sentíamos a bordo era consequente com essas leituras. Além disso, é preciso não esquecer que o mar é muito frio por aquelas bandas, e se o “barrote” parasse lá em cima, não tínhamos sítio para pousar o “estojo”.

A emoção do momento apagou-nos a voz. A volta para o Fiord calmo de Banak foi o contraponto. Fomos invadidos por uma emoção estética. Os aviões dançaram. O sentimento era de felicidade pela missão cumprida.

As peripécias da volta foram semelhantes e a rota parecida. Apenas um dia mais em Estocolmo, para verificações técnicas no representante local, seguida por um voo de formação em Oslo com o Sr. Embaixador Lima Pimentel.

O Sudoeste da Suécia provou ser a uma das costas mais belas que alguma vez vimos.

Faltou talvez contar a peripécias de voar sem nenhum hotel marcado, numa altura em que nalgumas cidades Europeias se festeja o verão com eventos culturais e desportivos. E a surpresa de ver aeroportos fechados sem ninguém sequer a montar guarda. Valeu a simpatia constante dos controladores do norte da Europa, em particular na Suécia, que sempre nos resolveram os problemas, na hora, quando precisávamos de aterrar por questões de segurança. Apetece voltar.

Apetece voltar a Hoganas, um clube acolhedor onde nem falta o piano, a lareira e as fotografias antigas dos pilotos. Pois lá tinham um mapa enorme da Europa, indicando os lugares dos visitantes. Mas Portugal não fazia sequer parte desse mapa, pois nem lhes passava pela cabeça serem visitados por portugueses. Foi com pompa e circunstância que foi desdobrada a parte do mapa que tinha Portugal, e colocado o pin que indicava a nossa passagem por aquelas paragens. Vale a pena voar.



Equipa à chegada



Bolo comemorativo do evento



Missão cumprida



Comandante e 2º Comandante da Academia da Força Aérea a discutir checklists



Museu do Ar



Banak



Museu do Ar



QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948

TECNAM
PORTUGAL

www.tecnam.pt
info@tecnam.pt
Tel.: 214 444 545



Grupo Seven Air

Aeródromo Municipal
de Cascais

**Número 1 em
Aeronaves Ultraleves**

www.grupo7air.com

www.pilotwings.pt

info@pilotwings.pt
Tel.: 214 455 366

**Produtos
Aeronáuticos**

**Mediação de
Aeronaves**

**AVIATION
STORE**

**PILOT
WINGS**

Pilotos UL, Profissão e Comunidade

> Texto: Pedro Simões



Há muitos séculos que o homem tem o desejo e o sonho de Voar, começou por observar os pássaros e a partir daí adaptar o seu corpo a penas e armações, que infelizmente o levou a muitos acidentes e vítimas a lamentar. Esses episódios não o demoveram, continuando a construir máquinas e “gingarelos” que o levaram ao resultado de muitos prejuízos e perdas de vidas.

No início do séc XX os irmãos Wright (1903), fizeram o 1º voo em avião com sucesso, e a partir daí deu-se uma autêntica revolução no mundo da aviação.

A história demonstra que desde 1903 até aos dias hoje a aviação teve um crescimento tal, que passou a ser uma actividade vital para o bom funcionamento do mundo em praticamente todas as áreas.

No que diz respeito á aviação de lazer, também o salto foi abismal, permitindo que qualquer pessoa possa pilotar um avião e ser seu proprietário como acontece com o automóvel, uma vez que os custos para a aquisição e manutenção são acessíveis a um grande número de pessoas. É nesta realidade que se enquadra a aviação Ultraleve.

É sobre os tempos de hoje que vos quero falar. Sobre os diversos tipos de Pilotos e de motivações que levam

alguém a tirar uma licença de Piloto de ultraleve.

Qualquer pessoa com mais de 18 anos pode candidatar-se, basta para isso inscrever-se numa estrutura formativa e concluir um curso de formação com aproveitamento, findo o qual, lhe será atribuído uma licença de Piloto de Ultraleves na classe para a qual se inscreveu.

As motivações que levam o comum dos mortais a tirar o “brevet” são as mais variadas, desde a concretização de um sonho, à busca de liberdade, de aventura, ou ainda o caso mais frequente, a utilização da modalidade como hobby, com tudo isso junto.

Existem enormes restrições à utilização de aviões ultraleves para trabalho comercial, como por ex: fotografia, reboque de planadores ou taxi aéreo, deixando apenas espaço á sua utilização como actividade de lazer. Não sendo claras as razões, arrisco que seja por ser uma aviação de manutenção não certificada que assenta num modelo auto-declarativo, isto é, cada proprietário é responsável por tudo o que à aeronave diga respeito, manutenção periódica e conservação. Os fabricantes disponibilizam todo tipo de informações e suporte para a manutenção o que permite, se o proprietário o entender, ser ele a fazê-la e contratar apenas o que tecnicamente não se considera capaz de fazer com competência. Esta possibilidade trás os custos de manutenção para valores muito mais acessíveis sem comprometer a segurança. De outra forma, voar seria apenas um luxo para alguns.

A modalidade permite um amplo convívio, quer no ar, quer em terra, poder voar em paisagens fantásticas, de norte a Sul do país, como por ex: a

nossa Costa, o nosso Alentejo, a zona do Douro, trás-os-Montes entre tantas outras... é um privilégio dos pilotos, e seus acompanhantes.

Dominar a máquina em todas as fases do voo, planear uma viagem, apenas para ir almoçar a outro lugar, é outra satisfação pessoal que todos sentem, com maior ou menor intensidade. Ir do centro do país ao sul e voltar no mesmo dia, é algo fantástico e indescritível... se fossemos de carro, com o tempo que demoraríamos a lá chegar simplesmente não iríamos, por isso e em boa verdade,” I talk about fun “.

Os Pilotos de ultraleves têm diversas actividades profissionais... São pilotos profissionais da aviação comercial ou militar, médicos, engenheiros, advogados, juizes, empresários, bombeiros, agricultores, enfermeiros, gestores, consultores, embaixadores, electricistas, mecânicos, reformados, enfim, um nunca mais acabar...

Todos terão a sua própria cultura aeronáutica. Invariavelmente existem uns com mais do que outros, mas é exactamente aí que reside grande parte do fascínio da aviação ultraleve, pois convive-se com uma realidade que por ser tão variada profissionalmente a torna única! Na verdade todos temos Licença e estamos preparados para qualquer voo. Quer dizer, mais ou menos...

Não pode ser ignorado que os pilotos profissionais têm um conhecimento teórico bem mais aprofundado do que aquele que é dado nos cursos de PU, bem como uma experiência operacional diferente, o que lhes confere um “background” e uma massa crítica bastante relevante.

No entanto a realidade dos Ultraleves assenta sobre as VFR e as VMC, o que de certa maneira nos remete ape-



nas para a experiência da pilotagem, uma vez que não é permitido o voo dentro de nuvens nem voo com mau tempo. Em resumo, ou está um lindo dia e voa-se, ou não está e o avião deveria ficar dentro do hangar.

Aqui entra a atitude e o bom senso. Aliás, a aviação ultraleve podia chamar-se aviação de bom senso, que é algo que é transversal a qualquer pessoa e, implicitamente, natural em qualquer piloto.

Com a capacidade de aprender com os erros dos outros e de aferir a sua técnica, um piloto de ultraleve, ao fim de algum tempo, fica mais consciente do que deve ou não fazer... dos seus direitos e dos seus deveres. Regras e Boas práticas são para considerar. Descolar com vento de cauda porque outro também o fez não é bravura, é apenas inconsciência que pode levar a resultados muito graves. A margem de erro junto ao chão é praticamente inexistente e a profissão nada interessa quando se está aos comandos do

avião, apenas interessa a atitude, o bom senso e não prevaricar...

Independentemente da profissão, ou proveniência o piloto deve estar ciente das suas capacidades e limitações. Exige-se competência a todos os que voam em ultraleve. Não podemos ser displicentes, porque isso acaba em surpresas bem desagradáveis.

Também é preciso lembrar que os aviões têm um peso máximo e limites de centragem... Que há condições de densidade e temperatura que condicionam a performance, especialmente nos modelos submotorizados!

Em resumo, a comunidade ultraleve por ser tão diversa em proveniências profissionais é, em si mesma, uma riqueza e gira em volta de um gosto, ou de um hobby que é comum a todos. Profissões à parte, pois quando voamos estamos todos na mesma linha e devemos aproveitar o momento de partilha, com humildade e espírito aberto para aprender por troca com os nossos pares. Divisões e clubismo

não são sinónimo de voos mais seguros nem mais divertidos. Comunidades fechadas em si próprias estão limitadas na troca de ideias, a não ser que já saibam tudo...

Desejos de que o número descolagens seja sempre igual ao de aterragens.



“ Um seguro a melhor preço !

A Verspieren Aviação representada em Portugal através da sua sucursal MEDIATOR propõe soluções de seguros para :

- pilotos e tripulação
- proprietários de aeronaves
- operadores aéreos
- profissionais do sector aeronáutico

A VERSPIEREN e a APAU, mais que uma colaboração, têm uma oferta de seguros completa e especializada para **Responsabilidade Civil e Casco**, com tarifas e condições muito competitivas em Portugal.

Para obter uma cotação de seguro, envie um email a mvillar@verspieren.com.

Para qualquer contacto, ligue para a MEDIATOR : +351 21 311 32 23

Apólice de Seguros APAU - Tarifas 2011-2012 por categorias

TIPO	Prémio RC	prémio RC	Coberturas
ULM 450 kg	Monolugar	110 €	1 000 000 €
	Bilugar	260 €	1 350 000 € agregada
VLA < 600 kg	Bilugar	260 €	2 275 000 € agregada
Aviação Geral 600 kg >1 T	1 piloto + 1 passageiro	550 €	2 100 000 € agregada
	1 piloto + 2 passageiros	765 €	2 400 000 € agregada
	1 piloto + 3 passageiros	945 €	2 700 000 € agregada

Se está interessado em contratar este seguro poderá fazê-lo através do preenchimento do formulário que se encontra em www.apau.pt

Os seus contactos :

Marie Villar (Verspieren France) : mvillar@verspieren.com
Raul Bernardo (Mediator Portugal) : raul.bernardo@verspieren.org
Tel : +351 21 311 32 23

