



voar

ultraleve

8
ABR/MAI/JUN
2010

Volta APAU2010 Caminhos de Santiago e Faróis da Galiza



- > Checklist!
Uso e disciplina
- > Voar AGL
- > Incêndios
– Dispositivo
Nacional

AEROMarine

Temos o maior
stock da Península Ibérica



**OS MELHORES AVIÕES
AOS MELHORES PREÇOS**

*Venha voar connosco
sem qualquer compromisso.*

*Todos estes aviões estão
em stock e disponíveis
para entrega imediata.*

*A Primavera é ainda mais
bonita vista do Céu*

Esperamos por si !

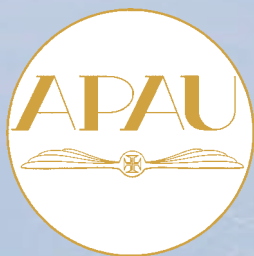


Montargil - Monte do Lago 00 351 917 50 55 20 / N39.04.50 W008.08.32

sempre com aviões em stock

e-mail: aeromarine.eu@gmail.com

www.aeromarine.eu



FICHA TÉCNICA

DIRECTOR

António Mesquita 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

Francisco Fernandes
Nuno Fonseca
Ricardo Vicente
Fernando Teixeira
António Palma

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

Cabo Vilan (CS-XAP)

PUBLICIDADE

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

EDIÇÃO E PRÉ-IMPRESSÃO

Armazém de Papéis do Sado
Setúbal

IMPRESSÃO

Armazém de Papéis do Sado

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



Os que já... e os que AINDA não...

➤ António Mesquita Rocha

Eis que muda o trimestre e aí está, implacável, o pino do Verão. Tempo de Férias e de praia, logo, de muita gente na praia que, por acaso, fica na linha de costa... As altitudes mínimas de sobrevoo, pela nova condição de “aglomerado” elevam-se para 1000’AGL... até porque está mais fresco! Longe parecem os tempos em que nos preocupamos com a formação de gelo... Não desarmando desta preocupação em condições muito específicas e, nesta época, rebuscadas, concentramos agora a nossa “destreza” nos efeitos perversos que a temperatura elevada tem na densidade do ar! A performance muda drasticamente com o aquecimento e consequente diminuição da densidade do ar. Maiores distâncias de descolagem e aterragem, piores gradientes de subida, maior raio de volta, resposta mais “mole” aos comandos de voo... Estão a ver aquele “ró” ali na fórmula da Sustentação? Pois aí está a densidade! Há que pilotar de forma defensiva.

- Por fracas que pareçam, nada de componentes de cauda nas aproximações e descolagens... a mistura com pistas curtas e necessidade de gradientes acentuados é explosiva!
- Nada de aproximações instabilizadas em velocidade e “ladeira”... Estamos com excesso de energia? Uma pista curta é má escolha para a dissipar! Há que ter a coragem de interromper a aproximação e reposicionar correctamente.
- Que dizer da estabilidade térmica dos motores? Antecipação, planeamento e muita vigilância! Voar a melhores horas, escolher altitudes e rotas mais frescas...
- Descolaram com torneiras de combustível fechadas;
- Tiveram paragens de motor em voo por combustível contaminado;
- Saíram pelo fim da pista com excesso de energia;
- Entraram em perda a baixa altitude;
- Colidiram com o terreno;
- Entraram em áreas reservadas;
- Conflituaram perigosamente com outro tráfego;
- Descolaram com combustível insuficiente;
- Chegaram de noite;
- Forçaram com insucesso a meteorologia;
- ...

Como evitar? Sendo defensivo e metódico, usando checklists, avaliando prudentemente e tendo, quando necessário, a coragem de cancelar!

Vamos deixar de voar por isto? Claro que não! Apenas sobreviver...

Bons voos!

Uma coisa é certa: Ninguém se dirige ao seu campo de voo com a suspeita de que nesse dia (hoje!!) vai ter um acidente... e no entanto, ocasionalmente acontecem a alguém... Temos o dever de abordar esta realidade pelo seu potencial, ou seja, “Os que já... e os que AINDA não”:

VOLTA APAU2010 CAMINHOS DE SANTIAGO E FAROIS DA GALIZA



> António Rocha
FOTOS André Garcez | António Rocha

Caros Aviadores,
Terminou com sucesso esta
nossa **Volta APAU 2010**
– **Caminhos de Santiago e**
Faróis da Galiza.

Quando optámos por este
traçado, sabíamos que, por ser
uma zona de características
microclimáticas desfavoráveis,
a probabilidade de limitações
por Meteorologia era um
factor a considerar... Foram
por isso equacionados e
traçados cenários e rotas de
contingência e deixado o apelo
para o que se previa ser uma
necessidade extraordinária de
flexibilidade e *open mind* de
todos os envolvidos. Estávamos,
contudo, longe de imaginar
que a dose utilizada seria tão
expressiva!... De todo, não nos
passava pela cabeça voar quase
todo o percurso no sentido
inverso ao planeado, trocar as
datas de utilização dos hotéis e,
mesmo assim, ter o combustível
e transportes coordenados a
tempo e onde era preciso!
Na verdade, confirmaram-se
as previsões de que o evento
poderia ser um “colosso”
nos âmbitos Operacional e
Logístico.

Planeado ao detalhe e aferido
por antecipação, revisto
em cima das previsões e
objectivando o pico das tensões
térmicas, reconhecido em cima
do acontecimento e, em função
das condições do momento...
voador!

Rigor, competência, eficiência,
flexibilidade, determinação e
solidariedade, são características
que facilmente identificamos
nas componentes operacional e
logística.

Viveram-se momentos
operacionais intensos com
enquadramento e disciplina
de grupo exemplares,



complementados por momentos lúdicos e de animado convívio.

A segurança de voo esteve sempre em primeiro plano nas opções e o desempenho operacional individual foi irrepreensível, sem acidentes ou incidentes.

Se considerarmos que os Faróis da Costa da Galiza propostos foram identificados e fotografados, que os Peregrinos

alados foram “incensados” pelo “bota fumeiro” e que ainda houve tempo para confessar/afogar uns pecaditos de âmbito VFR... Não resta, evidentemente, alternativa à declaração de cumprimento dos objectivos propostos! Impõe-se a atribuição de responsabilidades:

- A todos os participantes que individualmente fizeram a diferença e construíram o

resultado;

- A uma extraordinária e determinada **equipa** (permitam-me o sublinhado) organizativa e de suporte que com o seu trabalho e dedicação, prévios e “de campo”, fez toda a diferença... Sem eles não teria sido possível;

- A todas as Entidades e Estruturas que nos apoiaram e receberam nas diversas escalas por onde passámos;

- Aos patrocinadores.

Registámos, com honra e prazer, as participações formais, absolutamente enquadradas, do AeCP e da AOPA.

Podemos afirmar que, uma vez mais, a Aviação Portuguesa, Ultraleve em particular, saiu dignificada.

Em meu nome pessoal, com uma enorme honra em ter partilhado convosco, Obrigado a todos.

CHAVES





CERCAL

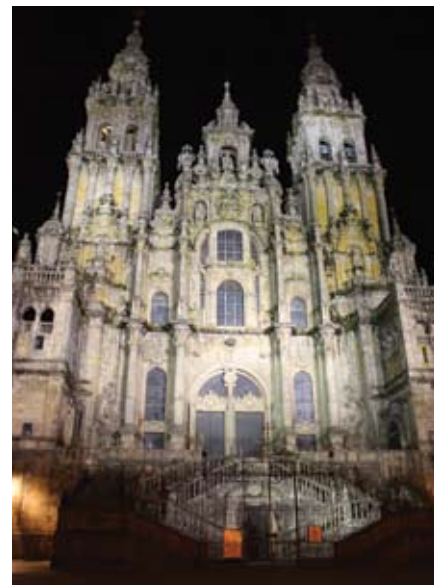
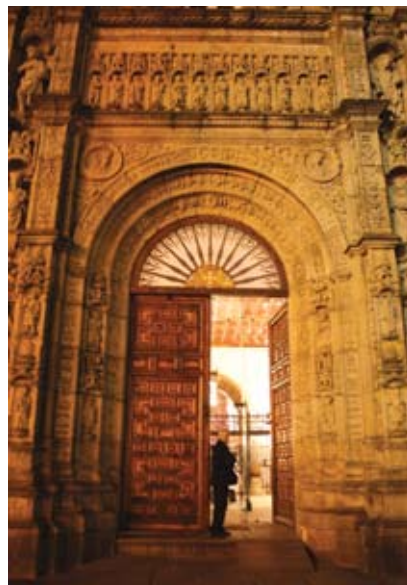


FERVENZA

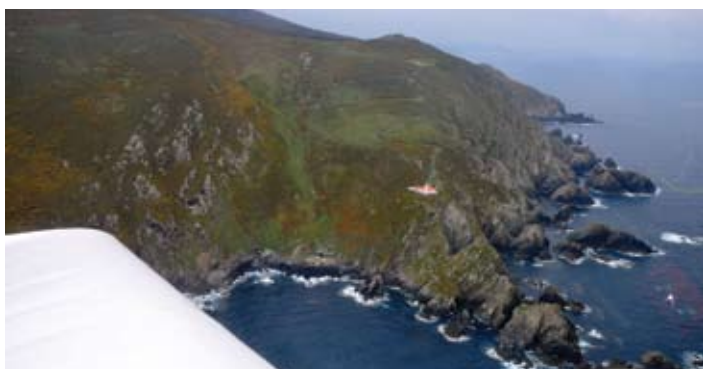


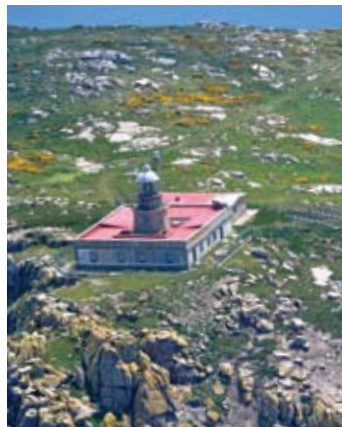


SANTIAGO



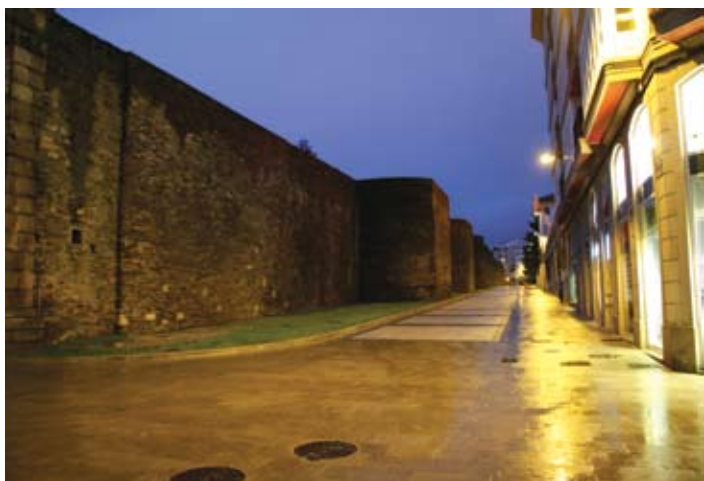
FARÓIS DA COSTA DA GALIZA





LUGO









VALE DO MINHO





COVILHÃ







O AGL...

> Comissão de Segurança de Voo António Rocha
DESENHOS António Palma

Acontece todos os dias na nossa Aviação!

Normalmente por opção, seja porque nos dá prazer ou porque nos é vantajoso em termos de fluidez de tráfego, ou ainda porque descolamos de espaço Aéreo G e temos espaço Aéreo C por cima, a verdade é que as Regras de Voo, em termos práticos e teóricos, por vezes mudam acima de “qualquer coisa” AGL...

Noutra perspectiva, pode-se voar em espaço Aéreo de Classe G, e de acordo com as suas Regras, por baixo de um espaço aéreo de Classe (e Regras) diferentes (Espaço C, por exemplo) cujo limite inferior é, também por exemplo, 1000' Above Ground Level.

Não sei porquê mas tenho a impressão que todos nós, Aviadores e ATC, lidamos com este limite AGL de uma forma um pouco... flexível e tolerante, ocasionalmente com surpresa... Será porque nenhum de nós tem a certeza de onde está exacta e fisicamente essa fronteira que nos faz voar segundo uma “prática” diferente? Humm... Vamos encarar esta questão de frente: A sua localização é imprecisa e nem sempre óbvia para ambas as partes!

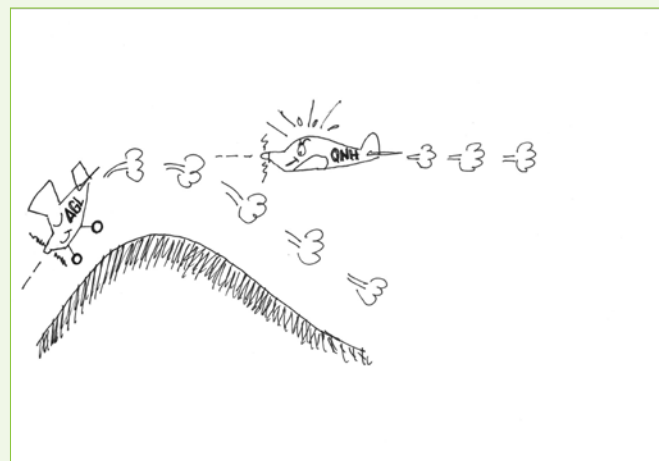
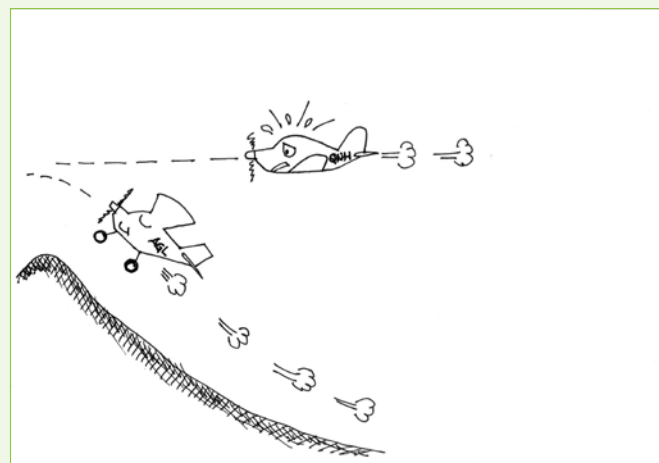
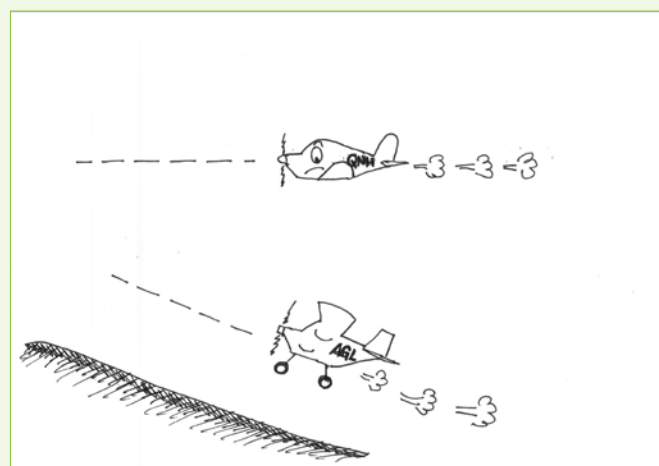
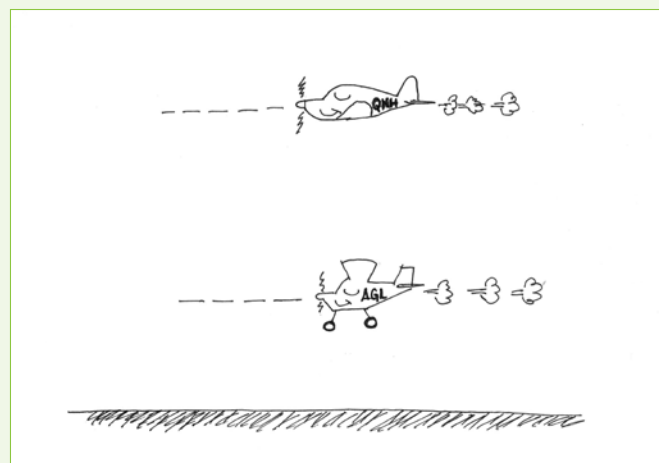
Aqui ficam 2 exemplos engraçados:

- Descolo de LPSC para LPSR. O Plano de Voo (recomendado) é opcional. Introduzo o código A7000, com mode C activo. Em determinada parte do percurso estou a 3000' QNH e simultaneamente abaixo de 1000' AGL. O voo, planeado para ser voado abaixo de 1000' AGL é, todo ele, efectuado com um perfil de altitude variado. Essa coisa de “variómetro a zero” é opcional... N0XXXVFR no

Item 15 do impresso de ATC FPL!

- Descolo de Benavente, subo para 1000' QNH, e aponto a LPEV. Mantenho a altitude indicada de 1000' QNH, variómetro a zero. Obviamente sempre abaixo de 1000' AGL e, não tarda nada, começo a franzir o sobrolho ao passar ao lado de sobreiros e linhas de alta tensão... N0XXXA010 no item 15 do impresso de ATC FPL! Como lida o ATC com estas 2 situações?

Diz-nos a experiência (vários reportes) que a tipificação do primeiro caso já foi geradora de “crispação” por alegada e injustificada “invasão” de espaço Aéreo Controlado, em alguns casos militar, com os inerentes reportes e suas implicações... enquanto que o segundo exemplo não desperta qualquer preocupação pois a estabilidade da indicação de Altitude do mode C, sendo do Aviador a responsabilidade da separação ao terreno, não induz qualquer stress do outro lado, não sendo situação potenciadora de conflitos com hipotético tráfego também nivelado e acima. O ATC, vocacionado para trabalhar em vectorização em sectores com limites laterais e superiores muito bem definidos, “defende-se” da imprecisão localizada do AGL (caso da vectorização de tráfego IFR) adoptando limites inferiores por patamares homogéneos, delimitados lateralmente... Poderá ser por arcos de distância, por azimutes a partir de um local ou, pura e simplesmente, por um polígono inscrito no seu monitor de visualização de tráfego. Se dentro desse polígono perguntarmos “quanto” AGL



Será razão para prevaricar no que respeita a altitudes mínimas de sobrevoos? Igualmente não! Antes, esta indefinição, permissiva de uma “liberdade” de operação que nos favorece, é, em si, uma boa razão para incentivar a utilização do Serviço de Informação de Voo que, estaremos de acordo, existe para aumentar a Segurança da Operação.

Sabem o que, pessoalmente, acho que podemos fazer de válido e construtivo neste âmbito? Treinar o campo visual para os valores fixos de 500’AGL e 1000’AGL, usando esses valores ao voar sobre a linha de costa ou sobre pontos de Altitude conhecida. Poderá ser em circuito de tráfego (somando estes valores à Altitude de Pista) ou pelo sobrevoos de pontos georreferenciados nas Cartas Aeronáuticas, a uma Altitude 500’ ou 1000’ acima da sua Altitude.

22 > APAUVOAR

[illegible]

Muitos pilotos acham que chegar ao avião, dar à chave e ir para o ar é já um sinal de muita experiência acumulada. O recurso a qualquer auxiliar de memória será a admissão de um sinal de fraqueza. Apesar de ser um facto que o acumular de horas de voo num mesmo tipo de avião leve a que os procedimentos se tornem tão familiares e rotineiros que todos os dias os fazemos de cor, está provado que a mais pequena perturbação das habituais rotinas pode conduzir ao esquecimento de um procedimento vital. Investigações de acidentes provaram-no vezes sem conta, e o resultado foi que, nas companhias aéreas comerciais, o uso de checklist é obrigatório para TODOS os tripulantes, mesmo para os comandantes

perante uma actividade tão diversa como é a de voar aparelhos mais ou menos sofisticados em circunstâncias que mudam constantemente, como a meteorologia, a intensidade de tráfego, o espaço circundante e a própria fisiologia do piloto, ajudará a identificar as tipologias de erros comuns às variadas situações que se apresentam.

Por exemplo: quem nunca descolou, ou pelo menos se sentou no avião para pôr em marcha com a cobertura de pitot a rir-se para nós bem enfiadinha no sítio onde a deixámos depois do voo anterior? Quem não sabe da história do fulano de tal que foi para o ar com as torneiras de combustível fechadas? A cobertura do motor mal apertada? A lança de reboque ainda na roda de nariz? Os comandos de voo

a funcionarem ao contrário depois de uma estada na manutenção? Etc., etc., etc.? Todos estes exemplos aconteceram, de facto, e podem **MATAR!**

Quais serão as consequências, depois de um belo voo e um lauto almoço com os amigos em Lagos, se nos esquecermos de abrir a válvula de combustível e o companheiro que levou o avião para baixo a deixou fechada? O motor pega normalmente, expeditamos a rolagem para descolar, e o motor apaga-se na pior altura... Ou, se foi sozinho, mas porque está em ambiente não rotineiro, se esqueceu daquele procedimento que sempre faz mas desta vez foi interrompido por uma chamada rádio inesperada? As consequências podem ser graves... Como não há uniformização geral a nível nacional de instrução nem de procedimentos, a única maneira de contornar a questão é uniformizar os procedimentos para “o seu” avião. Como? Usando o checklist do fabricante ou, na inexistência daquele, usando o “seu” checklist. Adiante explicar-lhe-emos como poderá construir o seu próprio checklist, ou complementar o fornecido pelo fabricante se nele detectou insuficiências.

Utilizar o checklist é um acto solitário

O processo de executar um checklist deverá ser um processo individual (a menos que se trate de instrução) com a atenção do piloto exclusivamente direccionada para esta tarefa. Concentre-se no facto de que está a verificar as condições da sua aeronave, e a prepará-la para descolar ou aterrar, precisamente as duas fases mais críticas do voo. Ao utilizar um checklist, deverá ter sempre em mente duas coisas:

1 Verifique o avião, não o checklist. Com o decorrer do tempo, há normalmente a tendência de “correr” o checklist, uma vez que já o sabemos de cor, sem realmente executar os passos que lá estão descritos. Corra o checklist com um dedo e, com a outra



mão ou com o olhar, referencie no avião aquilo a que o passo do checklist se destina. É importante chegar ao fim do checklist e tê-lo executado efectivamente, não basta apenas a leitura do mesmo.

2 Corra os passos do checklist individualmente, deixando o dedo no passo que está a executar. Se for interrompido ou se não o puder executar imediatamente, poderá voltar ao passo em questão quando retomar, garantindo assim que nenhum procedimento ficará por executar. Durante a execução do checklist, não se deixe distrair por ocorrências que não estejam directamente relacionadas com a preparação do seu voo. Lembre-se, mais ninguém está a pilotar o “seu” avião, e serão suas as consequências das falhas de procedimentos.

A inspecção exterior faz parte do checklist

Recomenda-se que a inspecção exterior do avião seja feita seguindo um checklist. Alguns dos exemplos de

ocorrências que apontámos acima deveram-se a uma inspecção exterior incompleta ou inexistente. De facto, a maioria dos itens que se verifica na inspecção exterior são de importância fundamental tais como purgas de combustível, níveis de óleo, pressão de pneus,

etc.. Não dará certamente por perdido o seu tempo quando o checklist o avisar de que a lanca de reboque ainda lá está...

Qualquer um pode fazer o seu checklist

Se a documentação do seu avião fornecida pelo fabricante não inclui um checklist, ou se inclui um bastante básico e generalista, pode complementá-lo ou construir o seu próprio a partir de princípios básicos. Ressalvando que consideramos a documentação oficial do fabricante como preferencial em relação a qualquer checklist

construído pelo proprietário, aqueles documentos poderão não reflectir as especificidades do seu avião, ou ser incompletos em relação a procedimentos específicos de cada fase do voo. Um checklist não é mais do que uma lista de itens a verificar ou executar antes de cada fase do voo. Assim, podemos começar por dividir o voo nas fases principais, dando-lhes um título, e incluir passos a verificar ou executar em cada fase específica. Na realidade, pode deste modo adaptar o seu checklist às especificidades do seu avião, uma vez que o conhece melhor que ninguém. Se está apenas a dar os primeiros passos, pode sempre começar com o checklist básico que a seguir apresentamos e vá “enchendo” à medida que for sentindo necessidade.

Pelo contrário, os checklists não devem ser documentos tão extensos que se tornem demasiado “pesados”. Devem ser pragmáticos, focados no essencial, para que mantenham credibilidade e uma certa plasticidade, para que nunca nos cansemos de os seguir, mesmo ao fim de alguns anos de voar o mesmo avião. Na elaboração do seu checklist, o nosso conselho é que se comece do grande para o pequeno, incluindo inicialmente todos os passos de que se lembra, e consequentemente ir refinando-o com o tempo, retirando aqueles que realmente ache



supérfluos.

Apontamos a seguir um exemplo de checklist básico:

INSPEÇÃO EXTERIOR

Magnetos - *off*
Documentação do avião - *verificar*
Superfícies de controlo - *livres e correctas*
Nível de óleo - *verificar*
Lança reboque - *retirar*
Capot do motor - *fechado*
Cobertura de pitot - *retirar, entrada desobstruída*
Quantidade de combustível - *verificada*
Tampas de depósitos - *fechadas*
Tomadas estáticas - *desobstruídas*
Purga de combustível - *efectuar*
Estado geral - *verificar*

ANTES DE PÔR EM MARCHA

Equipamentos eléctricos - *desligados*
Travão de parquet - *accionado*
Compensador - *neutro*
Circuit Brakers - *dentro*
Cintos - *ajustar*
Cavilha pára-quedas - *remover*
Gasolina - *aberta*

DEPOIS DE PÔR EM MARCHA

Instrumentos de voo - *verificar/programar*

ANTES DE DESCOLAR

Gasolina - *aberta*
Canopy / portas - *fechadas*
Cintos - *amarrados*
Flaps - *posição de descolagem*
Comandos de voo - *livres e correctos*

CORTAR MOTOR

Equipamentos eléctricos - *desligar*
Magnetos - *off*
Cavilha de pára-quedas - *introduzir*
Cobertura de pitot - *colocar*

Deliberadamente, não incluímos neste exemplo de checklist blocos como “PÔR

EM MARCHA” ou “ANTES DE ATERRAR”, por ser convicção nossa que tais acções poderão ser feitas de memória. No entanto, nada obsta a que, se o entender, as inclua no seu próprio checklist.

O erro humano é uma das principais causas de acidentes em aviação, podendo ser combatido com a mecanização de processos correctos, a instituição de uma atitude de auto-disciplina, e uma consciencialização do facto de que, embora normalmente não falhemos, alturas há em que factores exógenos ou endógenos nos induzem ao erro.

O checklist não é mais do que o Norte da bússola na maneira correcta de voar o nosso avião. Guiando-nos por ele, limitamos o erro. Faça o seu, e use-o. Bons voos!



MEIOS AÉREOS DE COMBATE A INCÊNDIOS

DISPOSITIVO NACIONAL

> Comissão de Segurança de Voo

Com o aumento da temperatura do ar e o avançar do Verão, é quase inevitável que nos deparemos com o infelizmente cenário dos incêndios florestais durante um voo. Que podemos nós, comunidade ultraleve, fazer no âmbito da segurança de voo, sabendo que partilhamos o espaço aéreo com os meios que combatem os fogos? Portugal tem, desde há alguns anos, um dispositivo nacional coordenado para o combate a incêndios. Como será do conhecimento geral, este tráfego, se em missão operacional, não estará necessariamente em contacto com Lisboa Mil, mas sim a operar na frequência dedicada.

Assim, apresentamos aqui uma breve súmula dos meios existentes no combate a incêndios, bem como as bases em que estão sediados no sentido de alertar para um possível maior volume de tráfego VFR nas proximidades.

A fase do dispositivo que aqui apresentamos

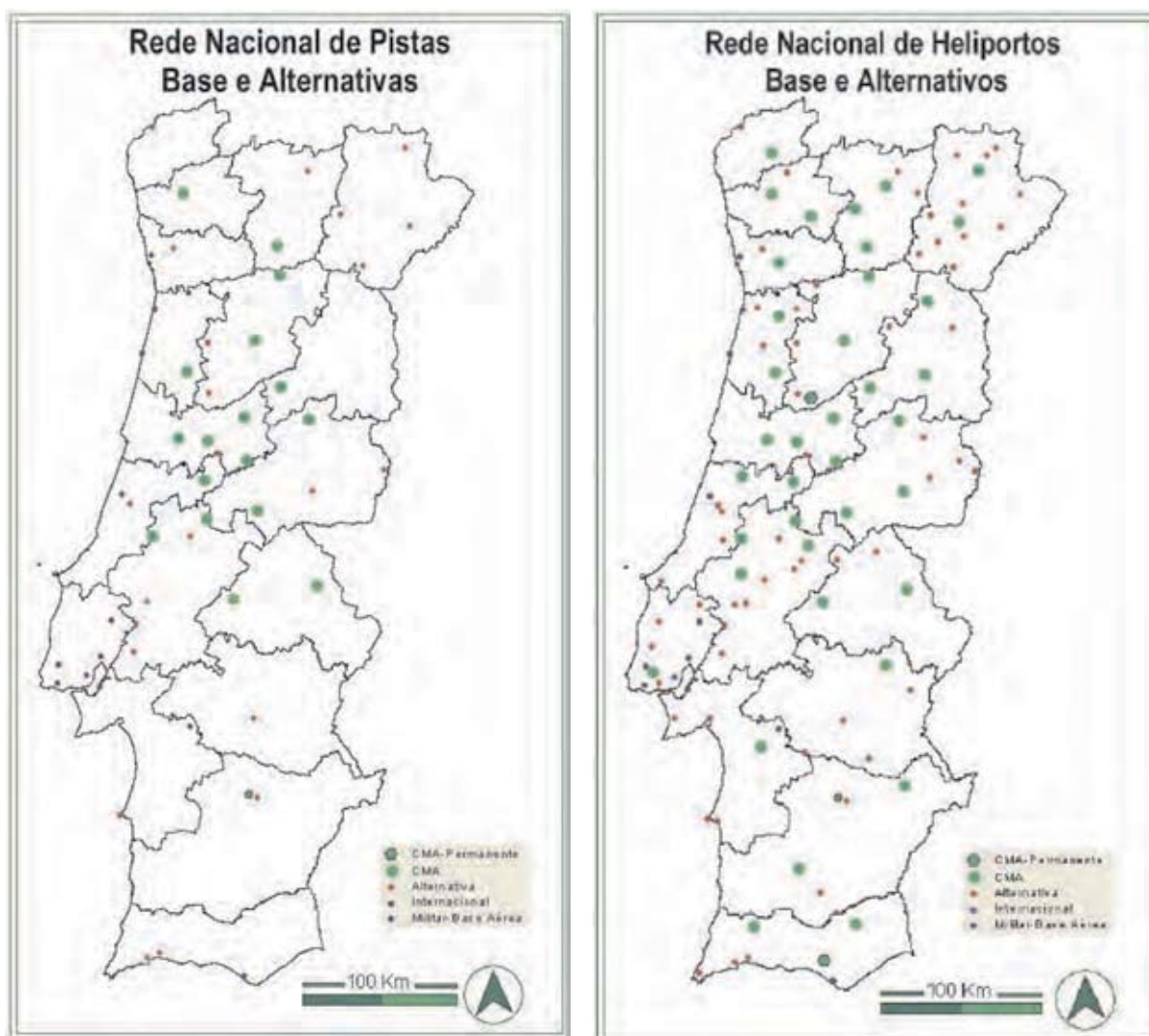


é denominada fase Charlie e vai de 1 de Julho a 30 de Setembro, sendo aquela em que mais meios aéreos estão colocados no terreno.

Nos mapas seguintes podemos visualizar as diferentes pistas e heliportos usados no dispositivo nacional, bem como um quadro onde estão especificados os meios (helis e aviões ligeiros, médios e pesados) adstritos a cada localização e as frequências aeronáuticas atribuídas a cada Centro de



Meios Aéreos. De notar que a frequência **123.450 MHz** está alocada para os Comandos de Aveiro e Portalegre.



Esta informação consta da Directiva Operacional Nacional nº2 – DECIF do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Florestais, disponível na página da rede da Protecção Civil em www.prociv.pt.

Também disponível para consulta e descarregamento na rede, poderá ser de interesse o Manual Operacional de Emprego dos Meios Aéreos em Operações de Protecção Civil, de que extraímos os seguintes excertos:

7.1 – TRÂNSITO DAS AERONAVES

a) Nos trânsitos de e para os incêndios, sempre que não haja conflito com os Serviços de Tráfego Aéreo, com os quais as aeronaves devem procurar estabelecer contacto, estas devem voar às seguintes altitudes:

- (1) HEB - entre 500' e 700' acima do solo;
- (2) AVBL - entre 800' e 1000' acima do solo;
- (3) AVBP e HEBP - 1500' acima do solo;
- (4) AVBP entre o local de enchimento e o objectivo - entre 500' e 1000' acima do solo;

b) Tanto as aeronaves pesadas como os "Leading - Planes" podem, em deslocações entre Distritos, manter o sistema internacional para as separações



verticais em voo VFR, isto é, usar as altitudes semi-circulares mais 500', ou manter as altitudes que o Serviço de Tráfego Aéreo determinar.

7.4.4 – Sobrevoos por Aeronaves de Observação

Em grandes incêndios é habitual a área ser sobrevoada por aeronaves ao serviço da comunicação social, por aeronaves de aeroclubes ou, mesmo, por aeronaves particulares, que não estão na frequência usada no TO. Normalmente estas aeronaves demoram pouco tempo na área e

deverão manter uma separação vertical mínima de 1500 pés e uma distância de horizontal superior a 2 milhas náuticas. No entanto, se persistirem, se não for possível obter contacto rádio com elas e a segurança de voo estiver a ser posta em causa, as operações aéreas de combate devem ser interrompidas ou minimizadas, devendo ser anotadas as matrículas dessas aeronaves e efectuar a respectiva participação ao INAC, por violação das regras estabelecidas pela Circular de Informação Aeronáutica 05/06 de 10 de Fevereiro.

MEIOS AÉREOS NAS FASES BRAVO, CHARLIE, DELTA

Fase CHARLIE

Centros de Meios Aéreos			DECIF 2010 / Fase CHARLIE						
Distrito	Nome	Tipo Pista	HEBL	HEBM	HEBP	AVBL	AVBM	AVBP	Equipa
Aveiro	Vale de Cambra	Heliporto	1						GIPS
	Águeda	Pista	1						GIPS
Beja	Beja - Base Aérea	Pista			1HESA				-
	Moura	Heliporto	1						FEB
	Ourique	Heliporto	1						FEB
Braga	Fafe	Heliporto	1						GIPS
	Braga	Pista	1		1				GIPS
Bragança	Nogueira	Heliporto	1						GIPS
	Bornes	Heliporto	1						GIPS
Castelo Branco	Castelo Branco (CB)	Heliporto		1					FEB
	Proença-a-Nova	Pista	1			2			FEB
	Covilhã	Pista	1				2		FEB
Coimbra	Cernache	Pista					1		-
	Pampilhosa	Pista	1						GIPS
	Coja	Pista				1			-
	Lousã	Pista		1		1			GIPS
Évora	Estremoz	Heliporto	1						FEB
Faro	Cachoupo	Heliporto	1						GIPS
	Monchique	Heliporto	1						GIPS
	Loulé (CB)	Heliporto		1					GIPS
Guarda	Meda	Heliporto	1						FEB
	Guarda Junto Hosp	Heliporto	1						FEB
	Seia	Pista		1				2	FEB
Leiria	Figueiró do Vinhos (CB)	Heliporto	1						GIPS
	Pombal	Heliporto		1					GIPS
Portalegre	Portalegre (CB)	Heliporto	1						FEB
	Ponte de Sôr	Pista					1		-
Porto	Baltar (CB)	Heliporto		1					GIPS
Santarém	Fátima (Giesteira)	Pista				2			-
	Sardoal (CB)	Heliporto		1					FEB
	Pernes (CB)	Heliporto	1						FEB
	Ferreira do Zêzere	Pista	1		1				FEB
Setúbal	Grândola (CB)	Heliporto	1						FEB
	Base Montijo N.º6	Pista			1				-
Viana do Castelo	Arcos de Valdevez	Heliporto		1					GIPS
Vila Real	Vidago	Heliporto		1					GIPS
	Ribeira de Pena	Heliporto	1						GIPS
	Vila Real	Pista	1				2		GIPS
Viseu	Viseu	Pista		1		2			GIPS
	Armamar	Heliporto	1						GIPS
	Santa Comba Dão (CB)	Heliporto	1		1HESA				GIPS
Total			25	10	5	8	6	2	
			56						

Fonte: ANPC 2010

Frequências
CMA's

Frequências
CNOS

123.350 Mhz	123.450 MHz
123.150 Mhz	123.200 MHz
123.650 Mhz	123.400 MHz
123.350 Mhz	123.450 MHz
123.650 Mhz	129.700 MHz
129.750 Mhz	129.800 MHz
129.750 Mhz	123.400 MHz
123.250 Mhz	129.800 MHz
123.250 Mhz	123.400 MHz
123.150 Mhz	123.400 MHz
123.350 Mhz	123.450 MHz
123.350 Mhz	
129.850 Mhz	129.700 MHz
129.850 Mhz	123.200 MHz
123.650 Mhz	129.700 MHz
123.250 Mhz	123.200 MHz
129.750 Mhz	129.800 MHz
123.150 Mhz	123.200 MHz
Lisboa: 123.250 Mhz	129.800 MHz

Como pudemos verificar, se nos apercebermos da ocorrência de um incêndio florestal, será aconselhável fazer uma alteração à rota de modo a manter uma distância de segurança à zona de operações. Igualmente, deverá manter-se uma atenção redobrada na desmarcação visual, uma vez que a probabilidade de existirem meios aéreos no combate ao



incêndio, ou em trânsito de e para o local é elevada. Se verificar que o incêndio está na sua fase inicial e não está a ser combatido, pode sempre contactar com os serviços de tráfego aéreo para que o alerta seja passado às autoridades competentes. Use bom senso e ajude a Protecção Civil na sua tarefa, que é também de nós todos. Bons voos.

WAIT, WEIGHT AND BALANCE

> João Dantas de Almeida

Companheiros aviadores:

Impressionou-me na última volta aérea, perceber que a nossa pequena comunidade está a seguir uma rota de verdadeiro sucesso. Dito assim, parece mais um lugar-comum, mas acompanhem o meu raciocínio e digam-me depois de vossa justiça... Há um fórum para isso...

Não falo aqui do sucesso fácil do vendedor de banha da cobra, do nacional porreirismo e do futebol que se afere pela quantidade de gente aos gritos, pelo magote associativo ou por uma foto que mostre que cada vez somos mais, ena tão giro que estamos na

chegaram ao ponto de alguns, em nome do seu correcto juízo acerca de segurança de voo terem abortado as respectivas missões logo na origem. Com a tristeza do não encontro, com o assumir de custos inerentes.

A isso chama-se aviação a sério. Progredir conscientemente.

Talvez valha a pena partilhar convosco, como nasce uma volta que não pretende ser um simples passeio de avião.

Quando este grupo de entusiastas incorrigíveis que agora ajudam a levar a APAU para a frente, vos propuseram a volta dos faróis da Galiza e Caminhos

de Santiago, calculavam de antemão o enorme desafio meteoro e operacional que se estava a montar. Ou não fosse Junho; ou não fosse a Galiza. Teria sido fácil arranjar uma voltita mais *soft* e *caliente* com uns portos de mar simpáticos pelo sul de Espanha. Mas o objectivo foi sempre o de “puxar pela proficiência”, criar condições para que dentro dos limites VFR, mas com contingências operacionais, se voasse e voasse bem. Criar a situação que eventualmente obrigasse a análise e decisão, mesmo que isso implicasse frustrar um ou outro programa, ir contra o estabelecido, decidir sobre contingências como slots, hotéis, parte social da festa, numa palavra, fazer aviação a sério, ou seja, ser capaz de, porque está em causa a Segurança de voo, tomar a decisão que ninguém espera nem ninguém quer. Esse deve ser o dia-a-dia do aviador. Esperar. Pesar. Tomar a decisão balanceada, esclarecida, com o peso certo “*Wait, Weight and Balance*”!

E a paisagem também valia... e se valia a pena! Até havia um gatito de estimação à nossa espera em Fervenza para uns ronronares simpáticos.

Mas que ganhámos então? Não houve alarido nem histerismo nem golos...

Ganhámos aquilo que não se vê por fora mas que se sente por dentro. Aquilo que geralmente faz os homens maiores, que solidifica a consciência aeronáutica com consequente aumento da autoconfiança. É o transcender-se como aviador.

moda. Claro que o número é importante ou jamais teremos expressão na realidade nacional.

Mas o sucesso de que vos falo hoje, acontece quando um ou mais aviadores no silêncio, no recolhimento, no estudo, na ponderação tomam decisões em contra corrente a tudo o que é expectável e para onde o entusiasmo geralmente nos leva. Para além da perda financeira que decisões contrárias ao planeamento inicial sempre acarretam. É preciso renegociar e assumir os custos decorrentes. Sempre um pesadelo dado que os prestadores de serviço aproveitam-se sempre das situações de aperto e contingência.

A todos vi, sem hesitação, a coragem de tomar duras decisões de contingência que





As contingências operacionais em virtude da Meteo, que de resto estavam previstas, obrigaram todos os participantes a analisar em conjunto com o pessoal da organização todos os fenómenos. A discuti-los. A dissecá-los. As frentes, as pressões, os anticlones, as visibilidades, os procedimentos a adoptar, as previsões... Tudo isto se traduziu num aumento de consciência do ambiente em redor do voo. Foram revistos diversos procedimentos de contingência de alternativos, de situações hipotéticas de redução de visibilidade e como resolver, de gelo nos carburadores, de chuva, de interferências electromagnéticas de atenção ao terreno em termos de relevo, eólicas e cabos não sinalizados, de como levar garotas universitárias giras a uma volta de pista sem perder a compostura e sem enganar de automatismo gestual no momento de seleccionar *flaps down* ou compensador para trás... enfim! Bem diferente da teoria abstracta dos livros. Muito mais estimulante... Nunca vi nestas nossas lides, aviadores tão dedicados à planificação do seu próprio voo, à conversa sobre voo e procedimentos de contingência. Gente interessada esta!... Que alegria estar entre vós!

E perante tudo isto e a necessidade de cada aviador se concentrar, o voo em esquadrilhas ocorreu de forma disciplinada como nunca antes se tinha visto por aqui. Na frequência ouvia-se apenas o essencial, tirando o avião das fotos, indisciplinado por inerência de função fotográfica. *Moi meme* e Mr. Garcez meu distintíssimo companheiro de voo e fotógrafo oficial.

Os lugares e posicionamentos foram respeitados. A disciplina nas comunicações resultou em proficiência operacional nas aproximações, com espaçamentos adequados, circuitos caixa bem executados, voo preciso, conversa em geral directa e objectiva, com poucas palavras como se quer, que a frequência é um bem escasso... Aterrou-se geralmente bem, na marca



certa do primeiro quarto de pista, com velocidades adequadas. O treino do “Campinho” com direito a repetição, afinal resultou. Se calhar nada ao acaso...

“Wait”... Esperou-se quando tinha que se esperar, sem histerismo, aproveitando o tempo para juntos desmistificarmos os fenómenos.

“Weight”... Pesaram-se as contingências. As opções. Analisaram-se oportunidades. Percebeu-se até onde se podia ir em segurança, mas sempre com o objectivo de cumprir a missão em vista, todavia, com enquadramentos mentais bem definidos, em conjunto por todos, participadamente. Para que ficasse tudo em aberto, mesmo a alteração de rotas e destinos. *No matter what*, mente aberta. Aviadores.

“Balance”... Equilíbrio, bom senso, decisões ponderadas, o que permite estender acções até aos limites razoáveis que lentamente se foram formando no nosso quadro mental. Nem desistir antes, abortando uma missão de voo que afinal se podia fazer, nem ultrapassar barreiras de segurança e conforto que nos coloquem em situações complicadas ou onde não gostaríamos de estar.

Assim foi, quando o grupo de batedores voltou para trás uma vez à saída de Lugo e se regalou com uma bela refeição seguida de “*siesta*”!

Bem melhor do que qualquer colisão com o terreno por baixa visibilidade. Ali se discutiriam, necessidades de fuel, rotas alternativas e o Paulo Almeida nos leccionou a opção no GPS de manter uma linha do caminho feito para facilitar o retorno de 180º por onde se tinha passado bem.

Assim foi quando na segunda tentativa teve que se fazer uma rota diametralmente oposta da prevista e se usou essa opção. Grande tripulação Paulo Almeida e seu co-piloto; Sempre calmo, optimista em regime de auto controle total, a cada momento



surgindo com uma nova sugestão. Aviador pró activo; Prazer em voar à tua asa. Entretanto ia-se comunicando com o grupo por SMS ou via rádio dando conta das condições a fim de assegurar o espaçamento e conforto necessários a mais de vinte aviões com pilotos de todas as experiências. Reuniu-se informação que permitisse ao grosso do grupo tomar decisões com peso e medida.

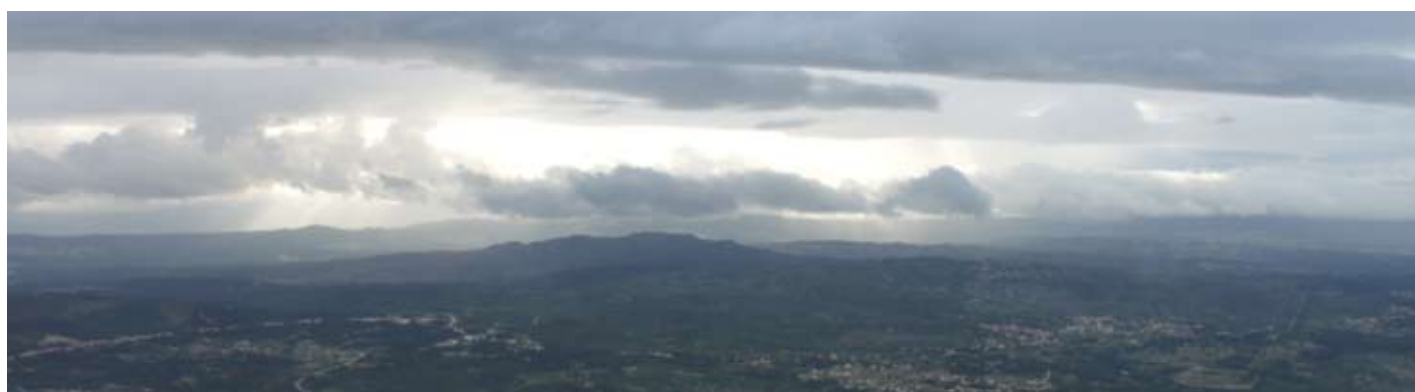
Esperas que se notaram no chão, que custaram a todos, e fomentaram a troca de ideias e experiências; balanço e equilíbrio que se sentiram no resultado final, mas sem espalhafato. Discretamente. Como pertence. Aviadores. O oposto do país de hoje. Se calhar a aviação era uma boa forma de formar a juventude, houvessem os apoios necessários.

E sabem quando é que este grupo de entusiastas ficará realmente contente? Quando o resultado for sentido apenas por cada um de nós voadores. Sem ninguém ver, sem ninguém saber. Mas ao longo duma longa e divertida vida aos

comandos dum avião. Não porque se está numa volta com uma data de aviões a voar em sã confraternização, mas porque ela serviu para além disso, para que o aviador, confrontado com situações parecidas, estando sozinho, esteja capaz de esperar. De pesar consequências. De decidir com confiança. Sem medo. Mas com noção do que está em jogo. Porque já vimos como é e não estávamos sozinhos (Obrigado Tó Rocha, Francisco Fernandes e Pedro Gaivão pelas linhas mestras)

Foi este a meu ver a enorme mais-valia desta volta entre tudo o resto, que consolida o caminho de excelência técnica entre a comunidade. Os aviões aterraram. Os aviadores saíram pelo próprio pé e ainda se puderam reutilizar esses mesmos aviões. SUCESSO!

Um sucesso e uma razão de ser que não se mede por parangonas, mas pela alegria de nos continuarmos a encontrar na aventura por esse céu fora. Com o sorriso de sempre e os caminhos iluminados pela luz dos faróis acesos.



NIGHT STOP NO CAMPINHO!

No passado Fim-de-semana de 15/16 de Maio, sob a organização do Aeroclube do Alentejo, realizou-se no Campinho mais um agradável convívio de Aviadores.

Ainda com a Primavera em pano de fundo – no estrito sentido do termo – mais uma excelente jornada de hospitalidade e boa gastronomia. Desta vez, no âmbito do night stop, o mote foi a tenda debaixo da asa...

Os Aviadores responderam à chamada, sendo um facto que alguns preferiram uma telha diferente, logo, tivemos também a modalidade dos voos de ida e regresso com escala técnica pela hora do almoço.

Aqui ficam umas fotos...



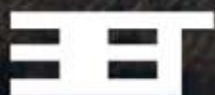




Foros da Guarita, EN 118/1 km 8,3 • Stº Estevão/Benavente • Apartado 193 • 2130-235 Benavente
Telefone: +351 263 516 185 • Fax: +351 263 516 196 • geral@campodevoodebenavente.com.pt • www.campodevoodebenavente.com.pt

O MAIOR CENTRO DE AVIAÇÃO ULTRALEVE DO PAÍS

VENHA VISITAR-NOS E PREPARE-SE
PARA ALTOS VOOS



estudos e empreendimentos técnicos, lda

