



Regulamento Operacional para a Actividade de Planadores em Sintra

REGRAS APLICADAS A PILOTOS E ALUNOS

1. A actividade na BA1 aos fins de semana e feriados fica sujeita em prioridade, a inscrição prévia a efectuar na sede do AeCP (pessoalmente, por telefone, ou e-mail), até às 18h da quinta-feira anterior ao fim de semana considerado, e eventuais feriados da semana seguinte.
2. A actividade será dividida em dois turnos:
No horário de Verão
Um **turno da manhã – 09:30 às 14:30**; Um **turno da tarde – 14:00 às 19:00**;

No horário de Inverno
Um **turno da manhã – 08:30 às 13:30**; Um **turno da tarde – 13:00 às 18:00**;
3. As inscrições para **voos de treino de pilotos**, serão limitadas a um número máximo de 4 pilotos por turno e por cada planador operacional, ficando sempre sob reserva condicionada, um planador bilugar para instrução.
4. As inscrições para **voos de instrução** em duplo comando, serão limitadas a um número máximo de 2 alunos-piloto por turno e por instrutor. No entanto apenas um planador fica reservado para instrução, sendo os restantes planadores operacionais partilhados para instrução de alunos-pilotos (VS ou DC caso haja um segundo instrutor) e treino de pilotos.
5. Aos pilotos e alunos que se inscreverem no turno da manhã compete a preparação e transporte dos planadores para a pista.
6. Aos pilotos e alunos que se inscreverem no turno da tarde compete o transporte dos planadores para o hangar, e arrumação dos acessórios respectivos.
7. Se as inscrições de qualquer dos turnos não estiverem preenchidas, poderá ser ocupada por qualquer piloto de outro turno que tenha interesse em continuar a actividade nesse dia, com os deveres inerentes ao respectivo turno.
8. Os pilotos inscritos, que não compareçam no início do seu turno, perdem prioridade e ficam sujeitos à lista de ordem de chegadas controlada pelo instrutor responsável de serviço, para os pilotos que compareçam sem inscrição prévia, e cuja possibilidade de voar fica condicionada à disponibilidade de planador nesse turno.



9. A inscrição na actividade tem um custo correspondente a 15 minutos de planador bilugar, para ser usado nos voos/reboques desse dia. Caso o aluno ou piloto não compareça na actividade não haverá lugar a qualquer devolução.
10. Qualquer piloto que não tenha feito inscrição prévia pode sempre comparecer na BA1, e inscrever-se localmente na lista de ordem de chegadas, controlada pelo instrutor responsável de serviço, ficando condicionado à disponibilidade de planador em qualquer turno desse dia.
11. O início de cada turno é determinado por um “briefing” apresentado pelo instrutor responsável de serviço nesse dia.
12. Todos os pilotos e alunos devem colaborar na eficiência das tarefas de apoio complementares da actividade (lavagem de planadores, prender cabo de reboque, preenchimento de folhas de pista, etc), devidamente coordenadas e supervisionadas pelo instrutor responsável de serviço.
13. O instrutor responsável de serviço poderá, durante o briefing, delegar a um piloto ou aluno as funções de coordenação e supervisão das tarefas complementares à actividade.
14. As funções de coordenação incluem:
 - Manter a actividade fluida, dando indicações aos restantes pilotos e alunos para minimizar a paragem das aeronaves (troca de piloto, busca de cabo, etc)
 - Fazer cumprir da ordem de voos estipulada durante o briefing, Poderá ser necessário, pedir ao piloto ou aluno para aterrar. Voos de duração superior a 60 minutos apenas se justificam caso mais ninguém pretenda voar essa aeronave.
15. Zelar pelo bom uso de todo o material, tendo em vista a sua operacionalidade e conservação.
16. **São proibidas todas as manobras acrobáticas, incluindo “rapadas”, sem a devida autorização explícita, durante o briefing, do instrutor responsável para a(s) manobra(s) pretendida(s)!**
17. Os pilotos terão de apresentar a sua licença de piloto, bem como o certificado médico sempre que um instrutor ou um rebocador o solicitar. Igualmente um aluno terá apresentar o seu cartão de aluno. Caso tal não aconteça poderão ver negada a possibilidade voar.
18. Os alunos deverão entregar ao instrutor a sua caderneta de aluno no início dos voos. Caso tal não aconteça poderá o instrutor negar-se a dar instrução. Em caso de perda da respectiva caderneta deverão solicitar uma nova junto da secretaria do AeCP.

#

Director de Escola de Pilotagem / AeCP-SP



Regulamento Operacional para a Actividade de Planadores em Sintra

REGRAS APLICADAS A INSTRUTORES

1. Ao instrutor responsável de serviço (**Ir**), compete a coordenação de toda a actividade desse dia tendo a responsabilidade da abertura e fecho das instalações, bem como providenciar e supervisionar a boa operação das aeronaves e manipulação e conservação dos equipamentos .
2. Para apoio do instrutor responsável, poderá existir um 2º instrutor. Este pode estar só no turno da manhã ou só no turno da tarde ou durante todo o dia.
3. Cabe ao instrutor responsável de serviço, coordenar com os outros instrutores o enquadramento da instrução com os voos de treino e/ou voos de baptismo.
4. A sobreposição do final do turno da manhã, com o início do turno da tarde, servirá para que o instrutor responsável possa gerir a actividade do turno seguinte, em função do “quorum”.
5. Cabe ao instrutor responsável de serviço a apresentação dos “briefings”, no qual se fará, para além das informações de operações de voo, o controlo de presenças e se estabelece a ordem voos procurando, dentro do possível, atingir os seguintes critérios, por ordem decrescente de prioridade:
 - Eficiência da actividade
 - Proporcionar que todos os inscritos possam voar
 - Cada aluno possa voar cerca de 1 hora, num único ou em vários voos
 - Os baptismos não tenham tempos de espera prolongados
 - Acomodar as intenções de cada piloto
 - Ordem de chegada
 - Pilotos sem inscrição prévia.
6. Ao instrutor responsável de serviço compete decidir pela continuação ou encerramento da actividade, dependente do “quorum” presente, ou das condições meteorológicas, ou outras que na ocasião possam surgir.
7. O instrutor responsável de serviço, deverá gerir com o piloto rebocador, a sequência dos vôos de forma a não se ultrapassarem os intervalos de segurança de reboques continuados, sugerido adiante.
8. O instrutor, no final dos voos com um aluno, preencherá a caderneta de aluno junto deste, procedendo simultaneamente a um debriefing dos voos realizados.
9. O instrutor responsável de serviço é responsável, no final de cada dia de actividade, pelo controlo e preenchimento correcto e completo das folhas de pista, e respectivos

Director de Escola de Pilotagem / AeCP-SP



diários de navegação dos planadores, providenciando o envio das folhas de pista por fax para a sede, devidamente rubricadas por si.

10. As folhas de pista devem ser preenchidas de forma **legível**, evitando rasuras, com todos os dados relativos à identificação dos pilotos e alunos (dois nomes e nº de sócio) para que seja viável o seu tratamento posterior sem erros.
Se necessário ao fim do dia fazem-se cópias legíveis das folhas de pista rasuradas para enviar por fax..
11. No final de cada dia de actividade, o instrutor responsável de serviço deverá preencher de forma sucinta, uma folha de relatório de incidentes / anomalias acontecidos durante o dia de actividade, enviando essa folha juntamente com as folhas de pista, por fax, para a sede.
Os originais ficam arquivados em pasta própria no hangar, para posterior consulta e seguimento pelo responsável pela manutenção.

#



Regulamento Operacional para a Actividade de Planadores em Sintra

REGRAS APLICADAS A PILOTOS REBOCADORES

1. Ao piloto rebocador responsável de serviço (**Rr**), compete gerir com o instrutor responsável de serviço, a actividade no que se refere às operações de reboques.
2. O piloto rebocador responsável de serviço, é responsável pelas comunicações e respectivas autorizações, com as entidades aeronáuticas (operações BA1 e Lisboa Mil) e pela gestão dos reabastecimentos.
3. Deverá haver sempre dois pilotos rebocadores escalados para o mesmo dia, podendo cada um dos pilotos operar em reboques continuados apenas num dos turnos.
4. Compete ao piloto rebocador responsável de serviço coordenar com o segundo piloto a escala de serviço de reboques mais conveniente.
5. Se apenas houver um piloto rebocador disponível, por uma questão de segurança devida a um eventual estado de fadiga, este não deverá fazer períodos de reboques continuados superiores a 2 horas, fazendo intervalos de descanso de pelo menos 30 minutos, podendo mesmo, em consenso com o instrutor responsável de serviço, ser a actividade encerrada mais cedo.
6. É da inteira responsabilidade do piloto rebocador, a manutenção dos critérios de segurança na operação de reboques.
7. Compete ao piloto rebocador registar os vôos efectuados em reboque, (tempo e altitude) sendo esses os tempos válidos para efeitos de registo das folhas de pista.
8. Os tempos de reboque a serem registados são contados desde a “clearance for TO” até à aterragem.
9. Compete ao rebocador responsável providenciar, para que no final do dia de actividade a aeronave seja devidamente limpa e reabastecida, para que a equipa do dia seguinte a encontre em estado de imediata operacionalidade.
Caso seja necessário, poderá solicitar a ajuda de pilotos ou alunos-piloto para a lavagem/limpeza da mesma.
12. No final do dia o rebocador responsável de serviço, deverá preencher de forma sucinta, uma folha de relatório de incidentes / anomalias ocorridos durante o dia, enviando essa folha juntamente com as folhas de pista, por fax, para a sede.
Os originais ficam arquivados em pasta própria no hangar, para posterior consulta e seguimento pelo responsável pela manutenção.

#

Director de Escola de Pilotagem / AeCP-SP