

AEROCLUBE DO PLANALTO CENTRAL

REGIMENTO INTERNO – Atualização 19/03/2017

1. REGRAS GERAIS

- 1.1. Cabe aos sócios, pilotos e alunos o cumprimento deste regimento assim como todos os regulamentos de tráfego aéreo e ANAC.
- 1.2. Só poderão voar nos planadores do Aeroclube do Planalto Central APC ou serem rebocados por seus aviões os sócios, alunos e pilotos que não tenham débitos para com a Tesouraria; que o Certificado de Capacidade Física (CCF) e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) não se encontrem vencidos; e que não estejam cumprindo punição disciplinar.
- 1.3. Só serão rebocados os planadores com a documentação exigida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC - em dia.
- 1.4. O preenchimento da ficha “Controle de Chegada ao Aeroporto” e o comparecimento ao “Briefing” é obrigatório para todos os alunos, pilotos com menos de 100 horas e pilotos que irão realizar voos de navegação.
- 1.5. Pilotos com 100 horas ou mais poderão realizar voos locais sem participação no briefing desde que tenham participado de um nos últimos 30 dias.
- 1.6. O vôo de piloto não pertencente ao quadro social do Aeroclube do Planalto Central será permitido, em caráter eventual, desde que:
 - 1.6.1. apresente documentação em dia (ver item 1. 2);
 - 1.6.2. tenha experiência comprovada compatível com o vôo pretendido e o equipamento a ser utilizado;
 - 1.6.3. seja apresentado por um sócio que se tomará responsável pelo piloto;
 - 1.6.4. tenha se submetido a vôo duplo-comando com um instrutor e por ele sido liberado para o vôo solo.
 - 1.6.5. O vôo só poderá ter duração superior a 45 minutos, quando autorizado pelo instrutor do dia e quando não conflitar com o interesse dos sócios ou alunos presentes.
- 1.7. Os vôos de demonstração em aeronaves do APC serão realizados com o instrutor do dia ou a seu critério com um piloto habilitado.
- 1.8. Para realizar vôo com passageiro, o piloto deverá antes obter autorização do instrutor do dia.
- 1.9. Nas aeronaves "biplace" com configuração em "tandem" de propriedade do Aeroclube, o piloto em comando só poderá ocupar o assento traseiro após avaliação em vôo por no mínimo dois instrutores do APC.
- 1.10. Os vôos de relações públicas deverão ser previamente autorizados pela Diretoria. Em caso contrário, a despesa com a realização do vôo correrá a expensas do piloto em comando.
- 1.11. O mínimo de pessoal para a atividade aérea será, além do piloto rebocador, um instrutor ou um piloto com um mínimo de 100 horas em planador e uma pessoa, maior de 18 anos ou aprendiz menor de 18 anos autorizado pelos pais (documentado), com experiência que permita auxiliar no transporte e na decolagem do planador.
- 1.12. As atividades de vôo a vela em dias não regulares de operação, só podem ser exercidas mediante prévia e expressa autorização de um dos quatro diretores eletivos do APC (Presidente, Vice-Presidente, Tesoureiro ou Vice-tesoureiro)
- 1.13. O preenchimento da ficha de pista é obrigatório em qualquer situação.
- 1.14. Antes de iniciada a atividade do dia, será obrigatória a definição de um coordenador, entre os alunos mais experientes, que ficará responsável por todas as ocorrências durante a operação, devendo o seu nome constar da ficha de pista.
- 1.15. O Coordenador será nomeado pelo instrutor do dia, preferencialmente aluno, e será responsável por supervisionar as operações de solo e ar. Sua responsabilidade inclui, mas não se limita a:
 - 1.15.1. Atestar a inspeção dos equipamentos de vôo, desde o cabo de reboque, até as aeronaves de instrução;
 - 1.15.2. Acompanhar a retirada e a guarda dos equipamentos e aeronaves do hangar e sua transferência até a pista e vice-versa;
 - 1.15.3. Coordenar as operações de pouso e decolagem e a movimentação dos planadores e rebocadores na pista;
 - 1.15.4. Assegurar que os requerimentos de segurança sejam cumpridos por todos envolvidos na operação;
 - 1.15.5. Reportar ao Instrutor do dia, Diretor de Instrução ou ao Presidente do Aeroclube, qualquer não conformidade ao atendimento das normas de segurança;
 - 1.15.6. Preencher ou supervisionar o preenchimento da Ficha de Pista.
 - 1.15.7. A utilização de transceptor VHF portátil do APC nas operações do dia é da responsabilidade do Coordenador que, além da operação em pista, deverá tomar as providências para a recarga da bateria ao fim do dia.
 - 1.15.8. Realizar no final da operação o debriefing junto com o instrutor do dia utilizando-se do CHECK LIST DE DEBRIEF.
- 1.16. Corredor de Asa será a única pessoa além do Piloto e/ou Aluno, nas proximidades do planador em pré-decolagem e sua responsabilidade inclui, mas não se limita a:
 - 1.16.1. Inspeccionar visualmente se os freios estão fechados e as "dollies" estão retiradas, bem como qualquer omissão.

- 1.16.2. Verificar o tráfego local, ar e pista, e reportar ao Piloto quanto a qualquer aeronave ou pessoas no circuito de tráfego antes de levantar a asa.
- 1.17. É de responsabilidade de cada membro (Aluno e/ou Piloto) não especificado nas atividades descritas, a supervisão e o cumprimento dos requerimentos de segurança.
- 1.18. Os nomes dos alunos ou pilotos que irão exercer as funções acima descritas serão definidos no briefing, exceto quanto ao “Corredor de asa”, função que será realizada em revezamento entre os alunos do dia.
- 1.19. Qualquer planador que for realizar o primeiro vôo do dia deverá sofrer rigorosa inspeção e limpeza por quem for pilotá-lo. Não deve haver pressa na preparação do planador.
- 1.20. Vôos rasantes com qualquer aeronave do APC somente são permitidos nas seguintes situações:
 - 1.20.1. Quando expressamente autorizados pela Diretoria e realizados por piloto com proficiência para tal;
 - 1.20.2. Em instrução avançada, refinamento de performance ou treino para competições oficiais, com supervisão direta do instrutor do dia e ciência da Diretoria.
- 1.21. Vôos rasantes com aeronave de sócios devem observar, principalmente, o exemplo de sua atitude aos demais sócios, pilotos e alunos.
- 1.22. É proibida a presença de veículos não autorizados na pista, assim como também de pessoas não envolvidas com a atividade de vôo a vela.
- 1.23. Todos os sócios, convidados, pilotos ou alunos que freqüentarem as instalações do APC devem se portar com decoro e trajarem-se adequadamente.
- 1.24. É expressamente proibido o consumo de bebidas alcoólicas nas instalações do APC, do início ao término das atividades, compreendido a guarda de todo equipamento, bem como comparecer às suas dependências ou nelas permanecer, quando sob efeito da bebida alcoólica, constituindo falta grave a não observância deste item.
- 1.25. É dever de todo membro do Aeroclube do Planalto Central: notificar qualquer defeito ou pane no material de vôo; cooperar em qualquer serviço sempre que solicitado pelo responsável pelas atividades do dia; advertir a um colega que não esteja operando dentro dos limites de segurança; zelar pela segurança e desenvolvimento do vôo a vela.

2. REGRAS DE VÔO

- 2.1. A altura padrão de desligamento do reboque é 600 m. (2.000 ft), devendo o planador iniciar curva à esquerda imediatamente após verificação visual de que o cabo foi desligado. O piloto rebocador, assim que certificado de que o planador desligou, deve efetuar curva à direita.
- 2.2. O piloto rebocador deve manter vôo nivelado após o desligamento, antes de iniciar a descida. Não é permitido ao piloto rebocador cabrar e realizar reversão após o desligamento, constituindo falta grave a não observância deste item, por estar o avião com o cabo de reboque preso à cauda, afetando a segurança do vôo de ambas as aeronaves.
- 2.3. O tráfego padrão é:
 - 2.3.1. iniciado entre 400 e 300 metros sobre a pista, com curvas de espera para a esquerda e a uma velocidade, no mínimo, 30 % acima da velocidade de estol, enquanto se observa o tráfego de outras aeronaves, intensidade e direção do vento, pista desimpedida, etc.;
 - 2.3.2. as curvas de espera serão terminadas na altura entre 200 e 100 metros;
 - 2.3.3. após as curvas de espera, o tráfego é normal pela esquerda, com perna do vento, perna base e reta final do tamanho inversamente proporcional à intensidade do vento.
- 2.4. É obrigatória a todos os pilotos, alunos e instrutores a observância do tráfego padrão, do qual só serão dispensados o aluno duplo-comando em treinamento de emergência e o piloto em emergência real. No primeiro caso, o instrutor deverá avisar ao coordenador, com antecedência, que irá proceder a esse tipo de treinamento. No segundo caso, deverá ser apurada a causa da emergência.
 - 2.4.1. A operação pela cabeceira oposta a operação do dia é de decisão do piloto, mas resume-se ao momento que nenhuma outra aeronave estiver no circuito, e devidamente coordenado com a operação de pista.
- 2.5. A inspeção padronizada é uma verificação diária e obrigatória feita no planador com o objetivo de determinar sua segurança e condições de vôo. Deverá ser feita antes do primeiro vôo do dia, pelo primeiro piloto que irá voá-lo. Os seguintes itens devem ser inspecionados:
 - 2.5.1. Tubo de pitot e demais conexões dos instrumentos e painel -de instrumentos;
 - 2.5.2. Cabos de comando e desligador;
 - 2.5.3. Patim e pneus;
 - 2.5.4. Superfícies de comando, freios;
 - 2.5.5. Capota, porta e janelas de inspeção;
 - 2.5.6. Pinos, porcas e freios;
 - 2.5.7. Montantes, telas, revestimentos, nervuras;
 - 2.5.8. Fixação dos cintos de segurança;
 - 2.5.9. Pedais, manche e compensador;

2.5.10. Limpeza do equipamento.

- 2.6. Quando dois planadores em vôo se aproximarem de frente, na mesma altura ou não, cada um deverá se desviar para a sua direita.
- 2.7. O sentido de giro dentro de uma térmica é determinado pelo planador que nela houver entrado em primeiro lugar.
- 2.8. Quando nas proximidades do aeródromo (distância inferior a 5 km), e abaixo de 600 metros, o sentido de giro na térmica deve ser para a esquerda (anti-horário).
- 2.9. Havendo dois ou mais planadores no tráfego, a preferência para o pouso é do que estiver com a menor altura, o qual deverá apressar a descida e livrar a pista o mais rápido possível.
- 2.10. No caso de dois planadores se encontrarem à mesma altura durante o tráfego, a preferência para o pouso será do de menor performance, que deverá pousar e livrar a pista no menor tempo possível.
- 2.11. Por ocasião da realização de campeonatos ou provas de clube, prevalecem às regras de vôo do Manual Esportivo da Federação Brasileira de Vôo a Vela - FBVV.
- 2.12. O acesso de um piloto às fases subseqüentes de instrução, bem como sua graduação em outros tipos de planadores mais avançados, será conseguido quando julgado apto por um consenso de instrutores.
- 2.13. Além disso, o piloto deve demonstrar ser membro ativo no movimento de Vôo a Vela, participando das atividades de pista, participando também dos Campeonatos, seja como competidor ou membro da equipe de terra, em que o APC se faça representar e contribuindo com trabalhos que visem o aperfeiçoamento do vôo à vela.
- 2.14. Pilotos que desejam realizar navegação em equipamento do aeroclube devem receber autorização do instrutor do dia.
- 2.15. Para a primeira navegação o piloto deve passar por treinamento específico (pouso de precisão, teoria de pouso fora e resgate) e autorizado por no mínimo dois instrutores do APC.

3. DOS ALUNOS

- 3.1. Todos os alunos devem manter a escala atualizada no mínimo com um mês de antecedência junto a secretaria, podendo cancelar apenas em caso de urgente necessidade, informando pelo menos 1 dia antes.
- 3.2. Os alunos devem cumprir os horários programados para a instrução teórica e prática, assinando o formulário "controle da ordem de chegada ao aeroporto", assistir ao "briefing", participar da retirada do equipamento do hangar, e só deverão se retirar após o término das atividades e quando todo o material estiver guardado.
- 3.3. Os alunos não podem retirar os planadores e material do hangar sem a presença de um instrutor, rebocador ou Diretor, assim como também não podem operar planadores sem a presença do instrutor.
- 3.4. Os alunos devem levar para a pista as suas fichas de instrução.
- 3.5. É de responsabilidade do aluno manter a sua Caderneta Individual de Vôo e fichas de instrução atualizadas e vistoriadas.
- 3.6. A inspeção padronizada no planador de instrução, antes do primeiro vôo do dia, é de responsabilidade do primeiro aluno na escala de vôo.
- 3.7. O instrutor, ou um aluno mais antigo, ministrará os ensinamentos necessários para a correta inspeção e a acompanhará até que esteja apto.
- 3.8. A inspeção do cabo de reboque é responsabilidade do segundo aluno na escala de vôo.
- 3.9. A limpeza do planador, antes do primeiro vôo do dia, é obrigatória e constitui responsabilidade de todos os alunos na escala, sob a supervisão do instrutor ou de uma pessoa qualificada para tal.
- 3.10. Para alunos em vôo solo interromperem o reboque a menos de 600 m (2.000 feet) de altura, será necessária autorização do instrutor, exceto em emergência.
- 3.11. Ao aluno não é permitido escolher quem lhe dará instrução ou a hora em que voará.

4. DOS PILOTOS

- 4.1. Pilotos sem voar por mais de 30 dias deverão submeter-se ao voo duplo comando, de acordo com legislação vigente.
- 4.2. É de responsabilidade do piloto manter a sua Caderneta Individual de Vôo atualizada e vistoriada.
- 4.3. A inspeção padronizada em um planador, antes do seu primeiro vôo do dia, é responsabilidade do piloto que irá voá-lo.
- 4.4. O último piloto a voar no planador é responsável pela sua guarda e limpeza após o vôo.
- 4.5. Constitui obrigação de todo piloto dar bom exemplo aos alunos e auxiliar os instrutores na sua orientação.

5. DOS INSTRUTORES

- 5.1. Para se credenciar como instrutor de planador no APC, além de cumprir as exigências da ANAC, o candidato deverá ter passado por treinamento específico e submeter-se à padronização de instrução.

- 5.2. Os candidatos serão indicados pelo Diretor de Instrução, que os submeterá à prévia aprovação da Diretoria.
- 5.3. Além disso, o piloto deve demonstrar ser membro ativo no movimento de Vôo a Vela, participando das atividades de pista, participando também dos Campeonatos, seja como competidor ou membro da equipe de terra, em que o APC se faça representar e contribuindo com trabalhos que visem o aperfeiçoamento do vôo à vela
- 5.4. O Diretor de Instrução é o responsável geral pelas atividades de vôo, sendo seus principais deveres:
 - 5.4.1. orientar o ensino para uma aprendizagem segura e eficaz;
 - 5.4.2. zelar pelo cumprimento da disciplina e da segurança;
 - 5.4.3. responder por qualquer ocorrência de vôo em instrução perante as autoridades e a Diretoria do Clube;
 - 5.4.4. elaborar o programa prático de vôo, bem como acompanhar cada fase da instrução dos alunos;
 - 5.4.5. promover reuniões com instrutores visando à coordenação e a padronização da instrução.
- 5.5. Todos os instrutores devem cumprir a escala de instrução, procurando chegar ao aeroporto antes do início previsto para o "Briefing", sendo responsáveis pela providência de um substituto no caso de impossibilidade de atender à escala.
- 5.6. O instrutor escalado não poderá abandonar a instrução para realizar vôos de treinamento em outras aeronaves, salvo se substituído por outro instrutor devidamente credenciado.
- 5.7. Os instrutores devem comunicar pessoalmente ao responsável pela manutenção todos os problemas com as aeronaves e o material de vôo, fazendo também constar uma observação na ficha de panes.
- 5.8. Os instrutores devem vistoriar as Cadernetas Individuais de Vôo (CIV's) dos alunos e fazer anotações nas fichas de instrução destes.
- 5.9. Os instrutores, após comunicação ao Diretor de Instrução, estão autorizados a aplicar punições disciplinares a alunos e pilotos, devendo propor reunião para discutir o assunto toda vez que tiver conhecimento de falta grave.
- 5.10. Ao instrutor não é permitido escolher a quem dará instrução ou não.
- 5.11. Após o vôo de instrução, o instrutor fará o "debriefing" com o aluno, comentando e esclarecendo as eventuais dúvidas e/ou deficiências verificadas durante o vôo.

6. DOS PILOTOS-REBOCADORES

- 6.1. Para se credenciar como piloto rebocador do APC é necessário ser PRBP, passar por adaptação de equipamento e procedimentos e ser aprovado em voo por no mínimo dois instrutores.
- 6.2. Os candidatos serão indicados pelo Diretor de Instrução e submetidos à prévia aprovação pela Diretoria.
- 6.3. Além disso, o candidato deve demonstrar ser membro ativo no movimento de Vôo a Vela, participando das atividades de pista, participando também dos Campeonatos, seja como competidor ou membro da equipe de terra, em que o APC se faça representar e contribuindo com trabalhos que visem o aperfeiçoamento do vôo à vela
- 6.4. O Diretor de Instrução designará um Piloto-Rebocador para dar treinamento aos candidatos a Piloto-Rebocador.
- 6.5. Os pilotos-rebocadores devem obedecer a uma escala previamente divulgada, chegando antes do início dos vôos, e, na impossibilidade do comparecimento, deverão, necessariamente, providenciar um substituto.
- 6.6. Antes do início dos reboques, o Piloto-Rebocador deverá proceder à inspeção da aeronave e fazer o vôo inicial de experiência ("turno de pista"), sem efetuar reboque de planador.
- 6.7. O vôo inicial de experiência, salvo em casos excepcionais, prévia ou posteriormente justificados, não deverá superar o tempo total de 15 (quinze) minutos, sendo 5 (cinco) minutos de aquecimento do motor e de 5 (cinco) a 10 (dez) minutos de vôo (turno de pista).
- 6.8. Todos os pousos deverão ser executados sem o cabo de reboque, exceto nos casos em que a segurança recomendar o contrário.
- 6.9. Todos os vôos deverão ser executados dentro dos padrões de segurança e de tal maneira que, em caso de pane, excluindo a de decolagem, o planador e o rebocador possam retomar a pista e pousar com segurança.
- 6.10. Toda ocorrência envolvendo o avião rebocador é de responsabilidade do piloto escalado ou de seu substituto, ficando também por sua conta as anotações do horímetro, os abastecimentos e o reporte de panes.
- 6.11. O padrão do lançamento da corda deve ser o seguinte: passagem baixa, lançamento, curva e pouso, observando o movimento na pista, posição dos planadores, direção e intensidade do vento para que a corda seja lançada com segurança.

7. USO DOS HANGARES

- 7.1. O uso dos hangares de propriedade ou administrados pelo APC será regido pelos itens seguintes:
- 7.2. A movimentação de aeronaves, na retirada, na guarda ou na arrumação das mesmas dentro do hangar deve ser feita por um mínimo de 3 pessoas.
- 7.3. Os portões devem permanecer cerrados quando não estiverem sendo movimentadas as aeronaves.

- 7.4. As salas que guardem material de propriedade dos sócios possuidores de vaga no Hangar ou do APC devem permanecer fechadas e o acesso as mesmas exige a presença de uma pessoa autorizada.
- 7.5. Os dollies de cauda, asa, cambões e demais pertences, associados a um planador ou sócio, devem ser identificados e guardados nos locais indicados.

8. USO DE VIATURAS/CARROS

- 8.1. O carro de pista (propriedade do APC, quando existir) é para uso exclusivo na área do Aeródromo.
- 8.2. Deve ser usado para transladar os planadores dos hangares até a cabeceira em uso, ajudar a recolher os planadores na pista e transportar os equipamentos de apoio em terra (rádios, garrafas térmicas, bandeiras de sinalização, fichas de avaliação de alunos, ficha de pista, etc.)
- 8.3. Os carros de propriedades dos sócios ou alunos devem ser usados para transladar os planadores dos hangares até a cabeceira em uso e serão estacionados ao lado da barraca de pista.
- 8.4. As movimentações destes carros observarão ao estabelecido pela Diretoria.
- 8.5. O APC não se responsabiliza pelas viaturas deixadas nas proximidades da pista sem alguém responsável pela sua guarda ou eventual retirada em caso de um resgate de pouso fora ou de outras emergências.

9. DA DISCIPLINA

- 9.1. Poderá vir a sofrer punição disciplinar qualquer sócio, piloto ou aluno quando:

- 9.1.1. não obedecer ao presente regimento;
- 9.1.2. cometer atos que atentem contra a segurança, disciplina de vôo e patrimônio;
- 9.1.3. voar com Certificado de Capacidade Física (CMA) vencida;
- 9.1.4. voar com Habilitação Técnica vencida;
- 9.1.5. voar em aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade suspenso ou cancelado;
- 9.1.6. voar estando em débito com a Tesouraria;
- 9.1.7. não prestar as informações que auxiliem o preenchimento da Ficha de Pista.

- 9.2. As punições disciplinares são:

- 9.2.1. advertência;
- 9.2.2. advertência escrita;
- 9.2.3. suspensão de gozo de seus direitos sociais, por prazo máximo de 90 (noventa) dias, aplicada pela Diretoria, nos casos de reincidência de faltas leves ou por faltas graves sem prejuízo de outras sanções;
- 9.2.4. eliminação do quadro social por infrações, ou por danos, prejuízos ou não pagamento pelos quais se torne o sócio ou o aluno responsável, sem prejuízo da ação judicial cabível movida pela entidade, conforme estatuto;

- 9.3. Para as faltas consideradas leves (ex: não participação nos serviços de pista, aproximações descuidadas, exceder o tempo de vôo quando este estiver limitado, etc.), é passível de advertência pelo instrutor que deve comunicar a diretoria.
- 9.4. As punições a serem aplicadas, quando for o caso, serão decididas em reunião de Diretoria, ouvido previamente o infrator, da qual participará o instrutor ou sócio que primeiro tomou conhecimento da falta, ou que a tenha testemunhado.

10. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 10.1. Os casos omissos serão objeto de análise e deliberação pela Diretoria do Aeroclube.
- 10.2. Este Regimento Interno foi revalidado em Reunião de Diretoria em 26 de março de 2010.