

CHECKLIST PESSOAL DE MÍNIMOS OPERACIONAIS

PARA PILOTOS DE PLANADOR

FBVP

**FEDERAÇÃO BRASILEIRA
DE VOO EM PLANADORES**

**Elaborado pelo Aeroclube de Voo a Vela CTA (CVV-CTA) e cedido para
utilização da Federação Brasileira de Voo em Planadores (FBVP)**

**FBVP: www.planadores.org.br
CVV-CTA: www.vooavelacta.com.br**

Base e fonte: ANAC

Piloto: _____

Atualizado em: 30/10/2020

ORIENTAÇÕES GERAIS

Seu *Checklist* Pessoal de Mínimos Operacionais

- Uma ferramenta pessoal, fácil de utilizar, elaborada para o seu nível de experiência, gama de conhecimentos e habilidades.
- Ajuda a controlar e gerenciar os riscos, a partir da identificação dos fatores, ainda que não aparentes.
- Permite que você voe com menos estresse e menores riscos.
- Cada item proporciona a você informações de requisitos ou um item de *checklist* para que você reflita a respeito.
- Dedique algum tempo para ler todo o texto, levando também em conta os demais itens que se aplicam aos seus mínimos.
- Lembre-se que você é responsável pela segurança do voo e tudo depende das escolhas que você faz, **conscientemente**.
- Permita a si mesmo escolher mínimos mais altos dos especificados nos regulamentos, manuais das aeronaves e demais normas. **Lembre-se que estar dentro das regras não é suficiente para estar seguro!**

Como Utilizar o *Checklist*

- Utilize este *checklist* pessoal assim como você faria com o de sua aeronave.
- Carregue o *checklist* no seu kit de voo. Utilize-o em casa ao iniciar seu planejamento para o voo e novamente logo antes de decidir começar o voo.
- Converse periodicamente sobre este *checklist* com um instrutor de voo ou outro piloto em quem você confie.
- Reveja e revise periodicamente seu *checklist* sempre que seu perfil sofra alterações, seja em proficiência ou treinamento.
- Você nunca deve tornar seus mínimos pessoais menos restritivos a não ser que ocorram eventos significativos. Entretanto, é correto tornar seus mínimos mais restritivos a qualquer momento.
- Lembre-se de rever e cumprir os regulamentos. Os itens citados de RBAC/RBHA neste *checklist* são apenas referências.

Se você identificar condições marginais em qualquer item deste *checklist*, não voe!

Desfrute de seu voo com Segurança!



PILOTO

Documentação

Estar de posse de habilitação e CMA válidos



Experiência recente (RBAC 61 - Item 61.21)

Pelo menos 01 voo de planador nos últimos 90 dias



Fluxograma de evolução técnica CVV-CTA

Você deve atender aos requisitos exigidos pelo clube



Para voos fora da base ou cone de segurança

avaleie sua experiência recente segundo nosso “barômetro”



Condições Físicas

Horas de sono

mínimo recomendado de 8h nas últimas 24 horas



Alimentação

mínimo recomendado de 3 refeições nas últimas 24 horas

Lembrete: refeições leves e equilibradas. Beba água!



Observações

Nenhuma pessoa pode atuar ou tentar atuar como tripulante de uma aeronave civil: (RBAC 91 - Item 91.17)

- Enquanto sob a influência ou fazendo uso de álcool;
- Enquanto usando ou sob influência de qualquer droga ou substância que afete de qualquer maneira contrária à segurança as faculdades desta pessoa;
- Enquanto possuir no sangue qualquer concentração de álcool.

O detentor de um CMA válido deve: (RBAC 67 - Item 67.15)

- Reportar à ANAC ou ao examinador responsável pela sua certificação qualquer diminuição de suas aptidões psicofísicas que possa impedi-lo de exercer as prerrogativas de suas licenças e habilitações sem afetar a segurança de voo; e
- Deixar de exercer essas prerrogativas até obter um novo julgamento “apto” por parte de um examinador ou da ANAC.



AERONAVE

Conhecimentos Gerais

Leitura do manual



Realizada

Limitações Operacionais

pesos, velocidades, componentes de vento



Conhecidas

Procedimento de Montagem/Desmontagem



Conhecido e praticado

Equipamentos e Acessórios

Equipamento GPS e registrador de voo

incluindo pilhas ou baterias de reserva e arquivos com pontos de interesse/virada



Disponíveis e familiarizado

Bateria (se aplicável)



Carregada

Kit de estacas, cordas e marreta



Disponível

Apoio e Resgate

Equipe de apoio

incluindo carro com engate para reboque



Coordenada

Carreta com documentação



Verificada

Telefone Úteis



Registrados

Documentos da aeronave de porte obrigatório (av. geral) (RBAC 91 - Item 91.203)

- Diário de Bordo;
- Certificado de Matrícula e Certificado de Aeronavegabilidade, válidos, ou CAVE (para experimentais);
- Manual de voo da aeronave;
- Lista de verificações da aeronave (*checklist*);
- Apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento;
- Licença de estação da aeronave (se possuir rádio); e
- Certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave.



MEIO AMBIENTE/ AERÓDROMOS

Atenção! Consultar as condições dos aeródromos e **de toda a região que pretende sobrevoar.**

Condições Meteorológicas

Consultar METAR, SPECI, TAF, SIGWX, meteogramas e verificar:

Condições de vento, visibilidade, teto, nebulosidade, temperaturas, precipitação e previsões de forma geral



Verificado

Atenção para os mínimos meteorológicos para operação VFR



Verificado

Verificar se vento presente e previsto enquadram-se dentro das limitações do manual da aeronave



Verificado

Registros e previsões



Verificar os mais recentes

Condições relevantes previstas (formação ou entrada de CB, chuva, rajadas de vento etc.)



Verificado

Condições para retorno, alternar, ou pouso fora de precaução em caso de degradação das condições meteorológicas durante o voo



Estabelecidas

Condições dos Possíveis Locais de Pouso

Para aeródromos, consultar NOTAM, ROTAER, AIP Brasil e verificar:

Cartas aplicáveis



Verificado

Existência de órgãos ATS



Verificado

Padronização de circuito de tráfego, obstáculos e procedimentos disponíveis para pouso e decolagem



Verificado

Frequência dos órgãos ATS



Verificado

Áreas proibidas, restritas e perigosas



Verificado

Dimensões da pista



Verificado

Orientação das cabeceiras



Verificado

Elevação do aeródromo



Verificado

Tipo de pavimento



Verificado

Condições de operação na pista (converse com os locais sobre!)



Verificado

Para pousos fora de pista:

Escolha de local e terreno apropriados



Efetuada

Planejamento do pouso (tráfego e ponto de toque)



Efetuada

ATENÇÃO: muitas vezes um terreno arado bem cuidado é bem melhor do que uma pista abandonada ou terreno gramado!



Relevância do Voo

Quanto mais importante é o voo, maior a tendência de reduzir seus mínimos pessoais, tornando-se ainda mais importante a existência de planos alternativos.

PRESSÕES EXTERNAS

Planos alternativos para mudanças no voo

Notificação para as pessoas que aguardavam você



Feito contato

Equipe informada quanto à localização e condições para desmontagem do planador e resgate



Informados

Modificações ou cancelamento de aluguéis de carros, passagens, reservas de hotéis, etc.



Verificado

Arranjos para alimentação, transporte e eventual pernoite



Verificado

Nunca torne seus mínimos menos restritivos quando você for planejar um voo específico ou quando sob a influência de pressões externas.



Ciente

Equipamento Pessoal

Cartões de crédito, dinheiro e números de telefones disponíveis para os planos alternativos



A bordo

Vestuário adequado ou necessidades pessoais específicas (óculos/lentes de contato, medicamentos, etc.) no caso de pernoites ou estadias inesperadas



A bordo

Gerenciamento de Riscos e Erros

Pilotos de planador podem entrar em situações indesejáveis durante o voo e acabar por constituir um potencial risco operacional para a aviação. O pior cenário possível, caso o risco não seja corretamente gerenciado e um eventual estado indesejado não seja corrigido, é a ocorrência de um acidente ou incidente. É importante lembrar que, devido à ausência de motor, sua autonomia é totalmente dependente da atmosfera! Há muitas razões pelas quais um piloto pode acabar colocando a si mesmo em risco. Alguns exemplos são:

- **Priorizar itens errados no processo de tomada de decisão.** Por exemplo, excessiva perda de altura ou afastamento do cone de segurança causado por julgamentos inadequados a respeito da meteorologia ou performance do planador.
- **Baixa consciência situacional**, provavelmente como resultado da falta de experiência do piloto em interpretar mudanças nas condições meteorológicas em voo.
- **Percepção inadequada de risco**, que pode acontecer quando o piloto é excessivamente confiante em sua habilidade e acaba por tornar-se complacente com os riscos de voo com meteorologia adversa.
- **Pressões internas (pessoais) e externas (sociais)** que podem influenciar negativamente nas decisões do piloto em prosseguir com o voo, mesmo que uma avaliação objetiva da situação sugira que deva-se agir de outra maneira, como por exemplo pousar fora, regressar para a base, ou alternar. Por exemplo, a pressão por completar uma insígnia, bater um recorde, finalizar uma prova de campeonato, ou retornar para a base e evitar um pouso fora para evitar os “transtornos do resgate”, principalmente na véspera de se voltar para casa. É preciso resistir a isto!

BONS VOOS, VOE SEGURO!
www.planadores.org.br

