

ASSOCIAÇÃO CARIOCA DE AEROMODELISMO-ACA



REGULAMENTO GERAL

PROCEDIMENTOS GERAIS E NORMAS DE SEGURANÇA DE VÔO

AVISO IMPORTANTE

A ASSOCIAÇÃO CARIOCA DE AEROMODELISMO-ACA, FUNCIONA NO MUSEU AEROESPACIAL-MUSAL, MEDIANTE CONCESSÃO ESPECIAL DE PARTE DOS ÓRGÃOS DA AERONÁUTICA, ESTANDO PORTANTO SUJEITA À INTERRUPTÃO DE SUAS ATIVIDADES A QUALQUER MOMENTO, SEM PRÉVIA COMUNICAÇÃO DE PARTE DOS ÓRGÃOS CONCEDENTES

A Diretoria

REGULAMENTO GERAL

Este regulamento visa descrever os procedimentos necessários para que o associado possa desfrutar de forma disciplinada e segura dos prazeres que o aeromodelismo proporciona.

Se aplica a todas as modalidades de aeromodelismo praticadas na Associação Carioca de Aeromodelismo – ACA, autorizadas pela COBRA – Confederação Brasileira de Aeromodelismo.

O desrespeito a esse Regulamento, implica em punição, conforme estabelecido no Estatuto Social.

1. Trânsito e estacionamento de veículos

- 1.1. Os veículos deverão ser estacionados de acordo com as determinações emanadas pela direção do Museu Aeroespacial – MUSAL.
- 1.2. Os convidados e os visitantes deverão estacionar seus veículos, preferencialmente, em diagonal, junto à parede do MUSAL, de forma a não congestionar o estacionamento junto ao cordão de isolamento, o qual é considerado prioritário para os associados, que pretendem realizar vôos.
- 1.3. Os veículos não poderão ser estacionados em locais diferentes daqueles determinados pela Direção do MUSAL e já descritos nos itens precedentes.
14. Os veículos, tanto de visitantes, como de associados não poderão ultrapassar a velocidade de 20 Km nas áreas onde hajam aeromodelos em vôo ou nas demais áreas internas da Base Aérea dos Afonsos.
15. O infrator ao prescrito no item anterior será suspenso por 3 finais de semanas.
16. A ACA não se responsabiliza, em qualquer hipótese, por danos ocasionados a pessoas, e/ou aos automóveis estacionados, bem como a pertences ou valores.
17. Em caso de acidentes, deverão apresentar o respectivo BRA para fins de ressarcimento de danos de terceiros.

2. Uso da Sede e das Pistas

- 2.1. Os portões de acesso ao MUSAL estarão abertos aos associados da ACA aos sábados, domingos e feriados nacionais das 08 horas às 16 horas.

Parágrafo único - Os pilotos deverão encerrar os voos cerca de 30 minutos antes (15h30min), de forma que todos possam deixar as dependências da Base simultaneamente com o encerramento das atividades do Museu Aeroespacial - MUSAL.

- 2.2. A ACA manterá responsável pelo controle de vôo e prestará Assistência Técnica aos que a solicitarem durante o horário das 09 horas às 15h30min.
- 2.3. É de inteira responsabilidade dos praticantes do Aeromodelismo, quaisquer anormalidades ou danos causados a terceiros, ao patrimônio do MUSAL e da ACA, por força de fatores supervenientes às atividades normais da Associação.
- 2.4. Durante o horário de funcionamento das operações de voo, a ACA manterá um “Supervisor de Operações” ou um Diretor de uma das modalidades praticadas que, por delegação da Diretoria será o responsável pelo cumprimento das disposições contidas no presente Regulamento.
- 2.5. Os associados poderão operar (decolar, voar e pousar) seus modelos com a presença do “supervisor de operações” ou do Diretor de Área” ou na falta destes, na presença de qualquer outro associado designado pela Diretoria, somente, após autorização da torre de controle da Base Aérea dos Afonsos.
- 2.6. O “Supervisor de Operações” ou o “Diretor de Área” , quando no exercício de suas funções têm poderes para solicitar a identificação de qualquer pessoa, bem como a determinar a retirada dos mesmos da pista ou da Sede Social da ACA por não observância de qualquer item do presente Regulamento.
- 2.7. O associado poderá utilizar a oficina nas dependências da Sede Social, sendo obrigado a manter limpo o local após o seu uso, bem como a colocar todas as ferramentas utilizadas no local de origem e guarda. As ferramentas deverão ser utilizadas, conforme suas finalidades, sendo que, qualquer dano causado às mesmas, deverá ser comunicado à Diretoria, para futuro ressarcimento por parte de seus utilizadores.
- 2.8. Todo o lixo produzido pelos associados deverá ser depositado em local próprio, devendo os mesmos evitar jogar cigarros acessos nesses recipientes ou no chão.
- 2.9. O uso do boné e do Crachá de Identificação do Associado é obrigatório quando em voo, não só nas dependências da ACA, bem como nas demais áreas da Base Aérea dos Afonsos.

3. Categorias de Praticantes

3.1. Categorias de Pilotos:
Os praticantes do aeromodelismo, dividem-se em três Categorias e uma Função :

3.1.1. Categorias de pilotos :

- a) Primário
- b) Intermediário
- c) Livre

3.1.2. Função:

- Instrutor.

Parágrafo único: O instrutor, enquanto estiver investido dessa função poderá, a critério da Diretoria ter dispensado o pagamento das mensalidades sociais.

3.2. Atributos pertinentes a cada categoria e função:

3.2.1. Piloto Livre

É todo aquele que tenha prestado exame perante instrutor credenciado pela ACA e obtido aprovação ou possua certificado de categoria emitido por outra Associação congênere, filiada à COBRA (Confederação Brasileira de Aeromodelismo).

O Piloto Livre poderá utilizar qualquer aeromodelo para vôos sem que o mesmo tenha que ser examinado previamente por elementos credenciados pela ACA.

3.2.2. Piloto Intermediário

É todo aquele que tenha prestado exame perante instrutor credenciado pela ACA e obtido aprovação ou possua certificado de categoria emitido por outra Associação congênere filiada à ABA.

O piloto Intermediário poderá fazer voar aeromodelos novos ou reconstruídos após acidentes, depois de exame realizado por uma comissão de avaliação, credenciada pela diretoria da ACA, que emitirá parecer estático e em seguida em voo,, para que possam ser avaliados estabilidade, desempenho e segurança do modelo testado.

3.2.3. Piloto Primário

É todo aquele que esteja se iniciando no esporte ou que não possua certificado de outra categoria. O piloto primário somente poderá pilotar acompanhado de instrutor credenciado pela ACA. O piloto primário somente poderá utilizar modelos adequados ao treinamento, do tipo de asa alta, e que sejam julgados seguros e estáveis pelo instrutor ou fazer uso de aeromodelo de treinamento disponibilizado pela própria ACA.

3.2.4. Instrutor

É o piloto livre que, após exame das condições adiante especificadas, seja indicado para a função em caráter temporário, podendo a Diretoria cancelar a designação, a qualquer momento, ou prorrogá-la, caso seja julgado conveniente.

3.2.5. Caso algum novo Sócio já tenha conhecimentos de vôo prévios trazidos de outras agremiações congêneres, deverá se submeter a um dos testes de suficiência, para a categoria que se auto-enquadrar.

Parágrafo único: Caso o postulante seja reprovado no teste, fará novo teste para uma categoria mais abaixo, até reiniciar seu treinamento a partir de piloto primário.

4. Segurança e Controle de Vôo

4.1. Identificação de Pilotos:

Os pilotos das Categorias Primário, Intermediário e Livre, quando pilotando, ficam obrigados a fazer uso de bonés com as cores indicativas de sua categoria, conforme abaixo

4.1.1. Piloto Primário: Boné VERMELHO.

4.1.2. Piloto Intermediário: Boné Amarelo.

4.1.3. Piloto Livre: Boné AZUL.

4.1.4. Instrutor: Boné BRANCO.

4.1.5. Visitante: Boné VERDE.

4.2. Bloqueio de Transmissores

4.2.1. Os radiotransmissores, quando não em uso, deverão, obrigatoriamente, permanecer DESLIGADOS. Para a sua RELIGAÇÃO, o piloto deverá obter do **controlador de voo**,

responsável pelo transceptor, autorização de voo, bloqueando a frequência/canal correspondente.

4.2.2. No caso de haver mais de um piloto com a mesma frequência, deverá haver registro na Secretaria, que fará a comunicação aos **controladores de vôo**, que dispõem de transceptores, para que todos possam desfrutar do esporte em condições de absoluta igualdade.

4.3. Visitantes

Os visitantes deverão restringir sua circulação à área compreendida entre o MUSAL e o Cordão de Isolamento sendo proibido o seu ingresso na área de operação de aeromodelos.

Parágrafo único:

Aos visitantes será concedida a cortesia de 02 (dois) finais de semana, após o que, deverá se filiar à ACA.

4.4. Convidados

Os convidados deverão ser apresentados ao “Diretor TÉCNICO”, e em sua ausência, ao Diretor correspondente à modalidade que pratica. Caso tenha interesse em operar algum aeromodelo, o anfitrião será o responsável pelo visitante, que deverá utilizar boné e crachá VERDE.

Parágrafo único:

Aos convidados será concedida a cortesia de 02 (dois) finais de semana, após o que deverá se filiar à ACA.

4.5. Comunicação de Anormalidades

É obrigação de todos os associados, bem como dos “Supervisores de Operações”, registrarem no Livro de Ocorrências quaisquer anormalidades que contrariem este Regulamento ou o Estatuto Social, de modo a propiciar aos Diretores comunicá-la ao Diretor Técnico para a adoção das providências cabíveis.

5. Procedimentos Operacionais

5.1. Verificação do equipamento

5.1.1. Bateria do Transmissor

Deverá ser sempre verificada, por meio da indicação no mostrador do voltímetro situado na parte frontal do transmissor.

5.1.2. Bateria do Receptor

Se possível, deve ser verificada por meio de um voltímetro ou outro dispositivo próprio para teste de carga.

5.1.3. Transmissão e Recepção de Freqüência

Com a antena do transmissor abaixada, contar cerca de 30 passos (aproximadamente 15 metros), a partir do aeromodelo e verificar se todos os servomecanismos estão funcionando livre de interferências. Nos casos dos rádios com 2.4 GHz deverão ser contados 60 passos.

- a) Verificar se o sentido de movimentação e função dos comandos de aileron, leme, acelerador, profundor e do motor estão posicionados de forma adequada.
- b) Inspeccionar fisicamente o modelo, quanto às condições de funcionamento e instalação correta de : links, servos, “push-roads”, motor, bequilha, dobradiças, flaps, “spoilers”, “slats”, condições do tanque de combustível, mangueiras de combustíveis, mufas, etc...

5.2 . Acionamento do Motor

5.2.1. Após os procedimentos de “checagem” geral o tanque de combustível deve ser abastecido. O acionamento de motores poderá ser efetuado, então e somente no pátio destinado às operações. Recomenda-se toda a atenção possível, bem como o correto posicionamento em relação à hélice do aeromodelo, a fim de evitar qualquer tipo de acidente ou imprevisto.

5.2.2. O uso de silenciadores é obrigatório em motores , exceto motores até 0.9 cm³. Antes de iniciar o processo de taxiamento (rolagem), deve-se observar a correta regulagem do motor, tanto na alta como na lenta.

5.3. Sentidos de Decolagem, Pouso e Tráfego Aéreo

5.3.1. A pista de aeromodelismo está disposta da seguinte forma: Cabeceira sudoeste em frente e à esquerda das barracas; cabeceira nordeste, em frente e à direita das barracas.

5.3.2. Antes de iniciar o processo de rolagem, observar a biruta e as setas de tráfego, para verificação do sentido do vento, observando as seguintes situações básicas:

Parágrafo único:

OS POUSOS E DECOLAGENS DEVERÃO SER REALIZADOS, SEMPRE, CONTRA O VENTO.

5.3.3 Vento paralelo à pista **DA DIREITA PARA A ESQUERDA:**

A decolagem e pouso deverão ser efetuados a partir da cabeceira da esquerda.

5.3.4. Vento paralelo à pista **DA ESQUERDA PARA A DIREITA:**

A decolagem e pouso deverão ser efetuados a partir da cabeceira da direita.

5.3.6. Ventos transversais à pista de decolagem, dependendo da intensidade e do sentido, o “Supervisor de Operações” é quem deverá determinar o sentido de tráfego que melhor atenda às condições de segurança dos aeromodelos, definindo uma das duas situações de vento acima descritas e posicionando a SETA de forma adequada.

5.4. Taxiamento (rolagem) , decolagem e pouso

5.4.1. Na decolagem

a) O taxiamento, visando a decolagem começará no pátio de operações, através do portão de entrada/saída da pista, em baixa velocidade, devendo o piloto obrigatoriamente bradar PISTA em voz alta ao ultrapassar o portão, de maneira que os pilotos que estiverem em voo sejam alertados de sua intenção em decolar e deverão dirigir-se obrigatoriamente pela TAXIWAY para a cabeceira que estiver em operação no momento (08 ou 026), observando atentamente se há algum procedimento em curso de POUZO ou DECOLAGEM.

Quando o piloto alcançar o final da TAXIWAY, faz-se necessário outro exame das condições de voo, certificando-se o piloto novamente de que não há nenhuma manobra de POUZO ou DECOLAGEM em curso, bradando novamente PISTA, dirigindo-se à cabeceira em operação e proceder a decolagem, conforme alínea “d”.

Cabe ressaltar que ultrapassar o portão de entrada/saída da pista após bradar PISTA não significa que o piloto possa decolar imediatamente, é necessário que os procedimentos acima citados sejam cumpridos em sua totalidade.

É terminantemente PROIBIDA a decolagem em sentido diagonal ao eixo da pista ou partindo da metade da pista após a ultrapassagem do portão de entrada/saída da pista, as decolagens devem sempre partir das cabeceiras.

Aos pilotos que possuem aeromodelos de grande envergadura, é facultado rolar seu modelo pela TAXIWAY,

ou acessarem as cabeceiras para suas decolagens pelas extremidades da pista.

Para tal procedimento, é necessário que o piloto conduza seu modelo DESLIGADO até a extremidade da pista e lá acione o motor e faça sua regulagem final, evitando assim grande aumento de poluição sonora próximo às barracas de operação em casos de modelos com motorização mais potente e nível de ruído extremo.

Fica terminantemente PROIBIDO taxiar qualquer modelo LIGADO atrás dos postos de pilotagem, assim como conduzir o modelo LIGADO até o interior das barracas de operação, evitando assim possíveis danos físicos e materiais a terceiros.

- b) Em caso de abalroamento na rede de proteção, o aeromodelo deverá ser reconduzido para a TAXIWAY direita ou esquerda, reiniciando assim um novo procedimento para decolagem, conforme o sentido do vento, até a posição para decolagem na cabeceira que estiver em operação (08 ou 026).
- c) Voltamos a lembrar que o piloto com o aeromodelo estacionado no portão de entrada/saída para a pista e em funcionamento, visando manobra de TAXIAMENTO, deverá sempre fazer a verificação audiovisual para ter a certeza de que a pista está livre e que nenhum piloto está em manobra prioritária de pouso (ainda voando ou em aproximação final) ou em processo de decolagem.
- d) Tudo checado, procedimento para TAXIAMENTO obedecido, aeromodelo na cabeceira em operação, o piloto começará a acionar o stick do acelerador, ganhando potência gradativamente, rolando seu modelo na pista e decolando, sempre CONTRA O VENTO, obedecendo o sentido de tráfego determinado pelo FISCAL DE PISTA, de acordo com a posição do vento que estiver vigindo no momento.

5.4.2. No Pouso

- a) O procedimento de sinalização vocal para o POUZO é similar ao procedimento para a DECOLAGEM.
- b) É necessário ao piloto bradar POUZO e observar o circuito, para que o mesmo possa efetuar sua aproximação e toque na pista com segurança.
- c) Após tocar o solo e terminar a rolagem do modelo, o piloto deverá liberar imediatamente a pista, dirigindo seu modelo até a TAXIWAY e seguir por esta até a entrada do portão de entrada/saída da pista.

d) É imperioso que ao ultrapassar o portão de entrada/saída da pista , o piloto desligue imediatamente seu motor

e) O piloto em vôo terá sempre prioridade para pouso sobre aqueles que ainda estiverem no solo.

5.4.3. Caso ao decolar, pousar ou em voo o motor apague ou o modelo apresente quaisquer pane, o piloto deverá observar as condições de tráfego sobre a pista, bradando POUZO DE EMERGÊNCIA, ocasião esta em que o piloto em emergência terá toda a PRIORIDADE para seu pouso sem tração motora, pane eletrônica ou de superfícies móveis, sendo a este piloto permitido fazer a aproximação que melhor convier nesta situação para alcançar a pista, desde que esta aproximação não traga riscos para pessoas, acervo da ACA e do MUSAL. Neste momento, o piloto ao efetuar o pouso de emergência, auxiliado pelo FISCAL DE PISTA bradará GENTE NA PISTA, observará se o momento é seguro, adentrará a pista e deverá retirar seu modelo em pane o mais rápido possível, liberando a pista.

5.5. O Vôo.

5.5.1. O piloto deverá executar seu vôo, observando sempre o sentido de tráfego determinado, evitando manobras radicais, o que é TERMINANTEMENTE PROIBIDO, seja próximo a outros aeromodelos em vôo, seja em paralelo e próximo à rede de proteção.

5.5.2. As manobras acrobáticas, somente, poderão ser efetuadas sobre a grama, em frente ao portão de acesso à pista, visando a preservação da integridade física de pessoas, do patrimônio da ACA e do MUSAL,

5.6. Área de Instrução

A Área de Instrução localiza-se à esquerda e acima da caixa de vôo dos modelos elétricos, tais como, aeromodelos, asas zagy e planadores, bem como do alinhamento da rede de proteção da pista principal. Sempre que houver alunos em instrução os demais pilotos deverão tomar cuidado com os mesmos. Devem lembrar-se que já estiveram nessas mesmas condições.

Os vôos de instrução deverão ser realizados em um plano horizontal bem acima do plano horizontal de voo dos demais pilotos.

5.7. Liberação da pista

a) Após tocar o solo e entrar em taxiamento o piloto deverá liberar imediatamente a pista, rolando entre esta e a rede de proteção, paralelamente, até a entrada do portão de acesso à pista;

- b) Caso haja alguma pane no aeromodelo em vôo, o piloto deverá comunicar aos demais em voz alta estar em situação de emergência e que tentará o pouso, procurando evitar áreas que possam trazer comprometimento da segurança, tanto da aeronave como do público.

5.8. Número máximo de aeromodelos em vôo

Somente poderão voar simultaneamente 06(seis) aeromodelos por categoria, sendo obrigatório que os pilotos se situem durante os vôos, sobre os quadriláteros brancos, ou “boxes” marcados no chão antes da tela de proteção.

5.8. Vôos Rasantes

É TERMINANTEMENTE PROIBIDO VOAR EM RASANTES SOBRE A PISTA, PELOS SEGUINTE MOTIVOS:

- a) Para evitar colisões, pois o sentido de tráfego determinado pelo “Supervisor de Operações” é que, nestas condições prevalece;
- b) Para resguardar a segurança dos pilotos e do público presente, em geral;
- c) Porque a ACA confia plenamente na capacidade de voo e adestramento de todos os seus pilotos, sem exceção; não pode, porém, confiar que, em dado momento, o rádio possa sofrer interferências

5.9. Prioridades

5.9.1. Para voar

Quando a mesma frequência estiver sendo requerida por mais de um piloto, os mesmos deverão, por consenso, determinar a ordem de vôo, sob a forma de “fila”, do primeiro ao último, periodicamente, devendo o rádio do controlador de pista, da modalidade glow, se comunicar com a área dos elétricos para certificarem-se de que não ocorra justaposição de frequências, assim como na operação de helicópteros.

5.9.2. Para pousar

A prioridade de operação da pista será sempre para quem estiver no “ar”, mesmo que não esteja em situação de emergência.

5.9.3. Torre de Controle da Base (“Butantã”)/Secretaria

- a) A liberação da pista para operações dos aeromodelos será feita prioritariamente pela Torre de Controle , “Butantã”, da Base Aérea dos Afonsos, por iniciativa desta, em função do tráfego de aeronaves na BAAF, por solicitação do “Supervisor de Operações” ou quem estiver no dia postado na Secretaria com o transceptor de comunicação com a torre de controle.
- b) Uma vez interrompidas as operações pela Torre “Butantã” os aeromodelos devem imediatamente ser pousados, sendo que o reinício das operações, somente, ocorrerá após nova liberação. Para segurança e praticidade a ACA determina aos pilotos observarem as bandeiras verde (vôos liberados) e vermelha (vôos suspensos), dispostas ao lado das barracas;
- c) O Operador do transceptor da Secretaria fará comunicado aos “Supervisores de Operações” em cada modalidade informando a cessação ou reinício dos voos (bandeira vermelha ou bandeira verde, conforme seja o caso);
- d) Os Supervisores de Operações informarão aos pilotos sobre as orientações recebidas do radiocomunicador da Secretaria.

6. Padronização da Instrução

6.1. Princípios gerais de instrução

- 6.1.1. O piloto primário (iniciante) somente poderá operar seu aeromodelo acompanhado por um instrutor designado pela ACA.
- 6.1.2. O aluno deve familiarizar-se no solo com seu equipamento. É obrigatório, por parte do aluno, observar a postura correta com seu equipamento.
- 6.1.3. Os aeromodelos dos pilotos primários, quando em vôo, não poderão sair da área de instrução.
- 6.1.4. O curso de instrução básica, compreenderá as manobras na seguinte seqüência obrigatória :
 - a) Taxiamento (rolagem);

- b) Procedimentos normais de decolagem;
- c) Voo em quadrilátero constante de : perna de subida, perna do vento, perna básica e reta final;
- d) Procedimentos de pouso;
- e) Procedimentos de rolagem final;
- f) Corte de motor e estacionamento.

6.1.5. Após o piloto conseguir fazer seu primeiro vôo SOLO o instrutor deverá iniciar uma segunda etapa de instrução, com vistas a prepará-lo para o exame para piloto primário, que constará de 07(sete) manobras, na seqüência abaixo indicada:

- 1. Procedimentos iniciais em solo, taxiamento (rolagem) e decolagem;
- 2. Execução de um “8” sobre uma reta horizontal imaginária;
- 3. Vôo reto horizontal;
- 4. Coordenação simples com leme e aileron;
- 5. Perda de sustentação com o motor em funcionamento e apagado;
- 6. Vôo planado com ventos de proa e través; e
- 7. Pouso, com motor na marcha lenta e simulação de pane de apagamento de motor, em momento inopinado, a partir do qual o aluno deverá fazer o pouso normalmente.

6.2. Rotina de Instrução

O instrutor deverá obrigar o aluno a obedecer à seguinte rotina padrão:

- 6.2.1. Verificar se a freqüência está livre;
- 6.2.2. Retirar o transmissor da estante e bloquear a freqüência;
- 6.2.3. Efetuar o teste da distância 30(trinta) passos ou 15(quinze) metros para “check” da bateria;
- 6.2.4. Abastecer o tanque do aeromodelo;

- 6.2.5. Ligar o equipamento de rádio (transmissor e receptor), dar a partida no motor e regulá-lo, quando for o caso;
- 6.2.6. Checar os comandos;
 - a) Verificar se o sentido de movimentação e função dos comandos de aileron, leme, acelerador, profundor e do motor estão posicionados de forma adequada.
 - b) Inspeccionar fisicamente o modelo, quanto às condições de funcionamento e instalação correta de : links, servos, push-roads, motor, bequilha, dobradiças, flaps, spoilers, slats, condições do tanque de combustível, mangueiras de combustíveis, mufas, etc...
- 6.2.7. Taxiar e decolar observando os procedimentos básicos já descritos;
- 6.2.8. Dirigir o avião para a área de instrução, onde terão início as manobras básicas;
- 6.2.9. Realizar o treinamento;
- 6.2.10. Pousar e taxiar até o completo estacionamento do aeromodelo; e após desligar o motor do aeromodelo, desligar o equipamento de rádio e liberar a frequência.

7. Promoção de Categoria

7.1. Para Piloto Primário (solo)

- 7.1.1. Os pilotos primários serão promovidos após exame de suficiência, aplicado por instrutor designado pelo Diretor Técnico e por solicitação do instrutor do aluno, no período mínimo de **8 (oito) finais de semana para o treinamento.**
- 7.1.2. Não fará exame o aluno que não tiver preenchido a “CADERNETA DE CONTROLE DE VOO”

7.2. Para Piloto Intermediário

- 7.2.1. O piloto primário será promovido de categoria após prestar exame perante instrutor designado pelo Diretor técnico, constando o mesmo da rotina de ensino, das sete manobras básicas, às quais serão acrescentadas as seguintes manobras :

- a) Oito horizontal sobre a cabeça do aluno;
- b) Três loopings consecutivos;
- a) Immelmann simples;
- d) Voo de dorso com passagem sobre a pista a uma altitude aproximada de 10 metros;
- e) Um Roll horizontal;

7.3. Para Piloto Livre

7.3.1. O piloto intermediário será promovido de categoria após prestar exame perante instrutor designado pelo Diretor técnico, constando o mesmo da rotina de ensino, das sete manobras exigidas para a categoria anterior, às quais serão acrescidas as seguintes:

- a) 05(cinco) loopings consecutivos;
- b) 03(três) Rolls horizontais consecutivos;
- c) Um Oito cubano completo;
- e) Snap-Roll;
- f) Oito horizontal de dorso, curvas à direita;
- g) Parafuso com três voltas completas;
- h) Passagem de dorso sobre a pista a uma altitude de aproximadamente sete metros;
- i) 1(um) hat, com meio roll na subida, na horizontal e na descida.

7.4. Para Instrutor

A designação para instrutor deverá obedecer aos seguintes critérios :

7.4.1. Ser voluntário à função e, no mínimo, piloto da categoria livre e, ainda, possuir notória perícia na operação de aerodelos;

7.4.2. Ser pessoa afável, paciente e de conduta social, sem restrições, no âmbito da Associação.

- 7.4.3. Conhecer e praticar todas as Normas de Instrução e os Regulamentos da ACA.
- 7.4.4. Possuir capacidade técnica reconhecida, com relação a todos os aspectos relacionados com um aeromodelo.
- 7.4.5. Possuir conhecimentos que o habilite a fazer uma avaliação das condições de voo de aeromodelos, inclusive, os reconstruídos após acidentes.
- 7.4.6. Possuir registro de BRA obtido na COBRA (Confederação Brasileira de Aeromodelismo).
- 7.4.7. Ter sua indicação aprovada pela Diretoria da ACA, após preencher os pré-requisitos do item 7.4.

8. Condições para aprovação em exame de suficiência

- 8.1. O aluno será considerado reprovado, caso não alcance o grau mínimo de 7 (sete).
- 8.2. Nenhum aluno poderá ser promovido de categoria, caso obtenha grau “0” zero, em qualquer uma das manobras realizadas.
- 8.3. Os pilotos que tenham sido aprovados em suas respectivas categorias poderão voar aeromodelos, conforme esteja especificado no seu BRA, levando sua categoria da modalidade “Glow” para a modalidade “elétricos”. Entretanto, na direção inversa, considerando que o “Glow” possui características mais complexas, o piloto de modelos movidos à eletricidade terá que fazer exame para confirmar sua categoria.

Parágrafo primeiro – Caso não deseje se submeter a novo teste, o piloto será enquadrado no “Glow” na categoria imediatamente inferior à categoria que desfruta no elétrico.

Parágrafo segundo – Em qualquer situação, o piloto deverá ser submetido a uma avaliação pelo “Supervisor de Operações” ou pelo Diretor do Glow.

Parágrafo terceiro – No caso, de helicópteros, o Diretor da modalidade dará parecer conclusivo sobre a categoria que será atribuída ao piloto.

9. Destinação de áreas para vôos seguros

9.1. Aeromodelos Glow

Toda a extensão à esquerda e à direita da pista do Glow, e na faixa de gramado, que vai desde a pista 08/26, da BAAF à linha imaginária do centro da pista asfaltada

9.2. Aeromodelos elétricos, planadores e asas

A área destinada às operações com planadores, asas, aeromodelos à propulsão elétrica encontra - se à esquerda da linha imaginária frontal aos boxes de pilotagem, até a beira do acesso asfaltado do MUSAL.

9.3. Aeromodelos Helicópteros e VCC

No círculo de concreto, próximo e à esquerda da guarita da entrada do Musal e no início da pista de acesso à cabeceira 08 da pista da BAAF.

9.4. Aeromodelos de vôo livre e outros similares

Quando ocorrer, o Diretor Técnico definirá a área.

10. Disposições Gerais

10.1. Os exames de promoção serão, sempre realizados, no segundo domingo de cada mês, no período das 10 horas às 13 horas, podendo se estender, dependendo da quantidade de pilotos aptos para a realização das provas.

10.2. É obrigatória a presença do instrutor no exame de promoção para piloto primário e para as demais categorias, visando conferir lisura e imparcialidade no certame.

10.3. Somente poderão representar a ACA, em demonstrações públicas e nas competições FAI os pilotos livres que possuam inscrição de BRA expedido pela COBRA.

10.4. Somente poderão participar de competições na ACA os associados e outros aeromodelistas filiados à agremiações congêneres de todo o Brasil e com a devida inscrição de BRA, expedida pela COBRA.

10.5. Quaisquer modelos que tiverem sido acidentados e, posteriormente, consertados, somente poderão retornar a voos normais após inspeção por um dos Supervisores de Operações e, na ausência deste, de um instrutor que o homologará para novos voos.

10.6. Todos os pilotos aprovados nos testes de promoção de categoria terão Diplomas referentes à categoria alcançada.

11. Recomendações importantes

11.1. Não improvise, pois o custo em tempo e material podem se tornar muito elevados.

11.2. Evite efetuar consertos no campo, mesmo aqueles que possam parecer simples, pois podem comprometer a sua segurança e a de terceiros.

- 11.3. Não faça mecânica no campo. Um motor desafinado pode levar à perda de todo o restante do aeromodelo.
- 11.4. Em caso de pane de motor em uma decolagem, jamais tente retornar à pista. Continue voando em linha reta e pouse normalmente.
- 11.5. A ACA obriga o cumprimento do presente Regulamento a todos os Associados, Convidados e Visitantes, os quais têm seus direitos e deveres definidos em consonância com o Estatuto Social.
- 11.6. As prescrições contidas no presente Regulamento se aplicam, no que couber, às demais modalidades de aeromodelismo praticadas na ACA : Vôo de Planadores, de Helicópteros, de vôos Controlados a Cabo - VCC, Aparelhos movidos a gás e a turbinas, de Vôos livres com e sem elástico, reboques de faixas e/ou de planadores, de pára-pentes, pára-quedas radio controlados, etc...
- 11.7. Quaisquer dúvidas que, por ventura vierem a existir, bem como omissões e imprevistos contidas neste regulamento serão dirimidas pelos Diretores das respectivas modalidades. Persistindo as dúvidas, os Diretores de área deverão recorrer ao Diretor Técnico.
- 11.8. Este Regulamento sofreu alterações nos itens 3.2.2, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3 e entra em vigor a partir de 08.01.2011.

Este Regulamento foi elaborado pela Diretoria Técnica da ACA, e entrará em vigor em 08.01.2011