

PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO DE LOCAL DE VÔO

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

Deverão ser preenchidos todos os campos, cortando-se os espaços de resposta quando não aplicáveis.

Para além do formulário, é conveniente a entrega de documentação relacionada com a pista, ou área envolvente, quando seja considerada necessária para justificar ou definir situações de resposta .

LOCAL DE VOO

Deverá ser considerado local de voo todo e qualquer local que seja utilizado para o efeito e que cumpra os requisitos mínimos para tal. Dentro destes poderão estar englobados pistas de terra, pistas com piso adicionado, pistas relvadas, planícies, encostas, etc..

Os locais de voo que possuam protocolos assinados pela FPAm, como Bases do Exército e da Força Aérea ou outras, não necessitam de homologação, sendo a mesma obtida pela própria Federação.

Deverá ser bem clara a identificação do local (designação e localização).

ENTIDADE REQUERENTE

Entidade responsável pelo pedido de homologação, que poderá ser ou não o proprietário, o usufrutuário autorizado ou o responsável pelo local de vôo.

ENTIDADE PROPRIETÁRIA

Deverá ser bem clara a identificação da autoridade proprietária e da que é responsável pela mesma instalação. Caso a entidade proprietária seja diferente da requerente, deverá esta última apresentar documento comprovativo de autorização de utilização, devidamente autenticado.

CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO

É extremamente importante a informação destes campos para se assegurar uma correcta utilização do local pelos aeromodelistas.

Deverão indicar-se as classes e eventuais limitações do local, que permitam conhecer quais as modalidades ou as classes viáveis no mesmo, bem como o contacto para acesso (em caso de acesso não aberto permanentemente) assim como as limitações impostas.

FACILIDADES

Condições envolventes ao local de vôo, sendo útil uma descrição do acesso e de todas as facilidades que estão disponíveis.

CARACTERÍSTICAS DAS PISTAS

Deverão ser especificadas as dimensões aplicáveis, o tipo de piso bem como marcações no piso, redes de protecção e postes de marcação existentes, assim como o tipo de perímetro existente ou não.

É muito importante a descrição da área de movimento e a descrição dos eventuais obstáculos nos planos de voo, nos acessos das cabeceiras e da final, ou seja no espaço correspondente à linha de descolagem e no espaço correspondente à linha de aterragem.

Também as instalações anexas, como parque de viaturas, parque de modelos, telheiros de protecção solar e as outras assinaladas é importante que sejam referidas de modo sucinto mas preciso.

PLANTA TOPOGRÁFICA *

Deverá ser preferencialmente na escala de 1:100, indicando eventuais pontos de referência e posição ou direcção das facilidades referidas em ponto anterior do formulário. Deve ter assinalado a posição da pista e o seu perímetro. É fácil arranjar a planta topográfica se

entrarem em contacto com a Câmara local que, em princípio a deverá possuir. Em caso de extrema dificuldade deverão entrar em contacto com a FPAm.

FOTOGRAFIA AÉREA *

Poderá ser a preto-e-branco ou colorida, desde que seja identificável o local de voo. A foto aérea é mais difícil de encontrar mas as Câmaras também costumam ter. Em caso de grande dificuldade pode ser feita com a ajuda de um modelo equipado com uma câmara ou com a ajuda de um ultraleve ou outro avião. O programa Google possui a possibilidade de obter a fotografia aérea, as coordenadas geográficas e a altitude.

MAPA DE ESTRADAS COM LOCALIZAÇÃO *

Deverá ser uma reprodução actualizada, com indicação da numeração das estradas e caminhos e deverá mostrar a posição da pista, que deverá estar marcada nesse mapa.

* Os mapas e fotografias deverão ser entregues como anexo ao formulário, encarregando-se a FPAm de implantar os mesmos . No caso de ser pista de terra ou com piso, para motorizados com trem de aterragem, deverá ser entregue uma planta cotada. A dimensão indicada no formulário é a título indicativo, para efeitos de publicação no guia de locais de voo (na internet e/ou em suporte papel).