
DESLIGAMENTO À BAIXA ALTURA

Texto de Billy J. Singleton, extraído da revista Soaring de agosto de 1996.
Traduzido e adaptado por Arno Vilson Dei Ricardi.
Blumenau/SC.

Devemos reconhecer que há inúmeros fatores que afetam o resultado de um desligamento à baixa altura. É igualmente importante entender que respostas condicionadas não seriam apropriadas em todos os casos.

Primeiro de tudo. Desligamento prematuro pode acontecer por vários motivos: Poderia ser um rompimento do cabo, uma falha do mecanismo de engate do cabo no planador ou rebocador. Poderia ser que o piloto do planador ou do rebocador seja obrigado a desligar devido a uma emergência ou a alguma coisa que nos obriga o desligamento prematuro.

Nossa meta nestes casos é manobrar o planador para o pouso sem ferir o piloto e sem danificar o planador, nesta ordem. Nosso sucesso em alcançar estas metas é muito influenciado pelas decisões que fizemos de antemão.

Mais importante, tenha um plano para toda decolagem. Você precisa estabelecer sua rampa de planeio na mente, pois serve para tornar mais eficiente o processo de decisão, e permite você formular um plano de ação numa quantidade mínima de tempo.

Primeira fase: Decolagem abortada enquanto o planador está ainda correndo no solo. Pare o mais rápido possível para evitar riscos de colisão. Pressionar o manche para frente para colocar o peso do planador sobre a roda principal e com isto, aumentar a eficiência do freio.

Risco de colisão com o rebocador. Planador desviar para a esquerda e rebocador desviar para a direita (mesmo procedimento que desligamento em vôo). Recomendações para o rebocador: continuar a decolagem. LIVRE O CAMINHO. Motivo: abortar em alta velocidade é manobra perigosa. Se o motor tem desempenho normal quando o planador soltar, as possibilidades são muito menores de um incidente/acidente se continuar a decolagem. Também, haverá uma aeronave a menos no solo para ser envolvida num possível acidente.

Desligamento com o planador decolado, entretanto com pista suficiente para o pouso. Use o freio aerodinâmico como necessário. Pare o planador mais rápido possível. Frenagem forte pode ser necessária.

Segunda fase: O mais importante é colocar o planador no solo em condições de segurança, não necessariamente na pista. O caminho para sobreviver a um desligamento à baixa altura é estar preparado para ele. É mais fácil desmontar o planador num campo para o resgate do que remontá-lo depois de um parafuso causado por uma curva mal executada à baixa altura.

Primeiro, vamos fazer uma revisão das condições do tempo. Direção e velocidade do vento e temperatura são os principais fatores que determinam a mínima altitude de retorno. Decolar sempre com vento de proa porque nos favorece por um aumento da performance na decolagem e nos ajuda no retorno ao campo, no caso de um desligamento prematuro. A componente do vento de cauda, no retorno à pista, aumenta o planeio do planador em relação ao solo.

Sempre ser cuidadoso. Quando o vento de proa for muito forte, o retorno à pista é um pouso com vento forte de cauda e que pode ser motivo para ultrapassar a área de pouso por causa do aumento da performance do planeio em relação ao solo. Com vento de través, fazer curva contra o vento, porque novamente o planador será empurrado contra o campo de pouso durante a manobra de retorno.

Altas temperaturas diminuem a densidade do ar e também diminui o desempenho tanto do planador como do rebocador.

Deve-se levar em conta o desempenho do planador. Alto desempenho, a descida pode realizar em melhores condições de segurança. De qualquer modo, seria afetado com o aumento de carga (lastro de água, passageiro,...) e, por conseguinte, aumenta a velocidade de estol e por essa razão necessita altitude adicional para o retorno.

Também a habilidade no planador em que se voa é importante. Se o planador é novo para nós ou não temos voado por um tempo ou recentemente, requer altitude adicional para retorno ao campo.

Basicamente, nesta segunda fase da decolagem, estamos frente à decisão de pousar em frente ou retornar à pista. Duas coisas importantes a serem consideradas. O processo de tomar a decisão e a ação, uma vez tomada a decisão.

Quatro segundos. É a média que os pilotos precisam para reagir quando defrontados com uma perda de potência na decolagem, para o avião. Pode-se dizer o mesmo quanto ao tempo de reação, no caso de desligamento prematuro, para o piloto de planador. Quando o desligamento ocorre, a velocidade decresce rapidamente.

Nossa primeira e principal atitude será colocar o nariz do planador para baixo, rápido e agressivo. Esta simples atitude quase garante nossa sobrevivência.

Prevenir um estol à baixa altura deveria ser nossa primeira preocupação. O nariz deverá ser abaixado para a atitude que se aproxima da melhor L/D. Normalmente esta velocidade é próxima a 1,5 vezes a velocidade do estol e seria a melhor velocidade para o pouso.

O velocímetro, na maioria dos casos, deveria ser desprezado porque você tem pouco tempo para dar atenção às indicações dos instrumentos. Além disto, o indicador tem um retardo pela mudança de atitude da aeronave e não dará uma indicação precisa. Depois de colocar na atitude correta e você decidiu pousar em frente, limite-se a fazer curva de pequena inclinação e escolha a área para pouso que está disponível dentro de um arco de 60° para a esquerda ou direita do nariz. Já com a área escolhida, ajuste melhor a velocidade para o pouso.

Se você decidiu retornar à pista, é importante e crítico manter o melhor planeio durante a curva. A tendência natural é levar o nariz para esticar o

planeio. É muito desconfortável voar com o nariz em baixo em atitude de grande inclinação próximo ao solo. Olhe em frente e abaixo e visualize exatamente a área de pouso que deve atingir. Também, lembre-se, o nariz deve ser mantido para baixo para compensar o aumento da velocidade de estol durante a curva.

O planador deve ser curvado diretamente para a área de pouso pretendida. Lembre-se, a menor distância entre dois pontos é uma linha reta. Esta manobra requer mais de 180 graus de mudança de proa, porque uma simples reversão de curso o colocaria numa trajetória paralela e ao lado da pista. Uma vez alinhado no curso da aproximação final, mais uma mudança de proa será necessário para alinhar o planador com a pista. Lembre-se que você tem aproximadamente 7,5m de asas para cada lado quando executa curvas próximo ao solo.

Examine atentamente se há obstáculos na pista quando estabilizado na aproximação final. Quando você decola, a maioria das pessoas não espera que você retorne imediatamente. Lembre-se, eles não podem ouvi-lo.

Terceira fase: Onde o desligamento prematuro é mais desejável porque temos boa altura e grande número de opções. É importante lembrar que o procedimento é o mesmo. BAIXAR o nariz para a atitude de melhor planeio e a ponte o nariz do planador para a área de pouso. Então considere suas opções. Se a altitude permitir, rume até o meio da pista e escolha a melhor direção para pouso.

Espero que você entenda a importância de ter um plano bem pensado para resolver a possibilidade de um desligamento prematuro à baixa altura. Não aguarde até acontecer para iniciar a formular seu plano para resolver tal emergência.

Estabeleça e personalize sua rampa de descida para cada decolagem. Com isto, saberá se pode ou não retornar no caso do desligamento ocorrer. Nesta situação, metade da batalha já está vencida.