

		Boletim Informativo
		SGSO Aeroclube de Bragança Paulista 016/2017

POUSO COM VENTO CRUZADO

Sabe-se que pousos e decolagens são as fases mais críticas do voo. Quando realizados sob certas condições, tornam-se ainda mais críticos, aumentando, inclusive, a possibilidade de contribuição para ocorrências aeronáuticas.

Para muitos pilotos e passageiros, pousos com vento cruzado têm sido perigosos e aterrorizantes. Mesmo pilotos mais experientes têm apresentado dificuldades quanto à realização desse tipo de pouso. De longe, é um dos maiores obstáculos encontrados nos treinamentos. Não sendo devidamente sanadas, essas dificuldades acompanharão o piloto por todo seu percurso profissional, tornando-se "companheiras" nada agradáveis, capaz de "levá-lo" a fazer parte das estatísticas de ocorrências aeronáuticas.

É necessário verificar que o limite de vento de través de sua aeronave, aquele estabelecido no respectivo Manual de Voo, jamais deverá ser ultrapassado. Em adicional, é importante salientar que realizar pouso com vento cruzado sempre será mais desafiador, tendo em vista que a interferência na trajetória da aeronave pode ser intensificada a qualquer momento, seja por rajadas ou pela variação na direção do vento.

Nesse sentido, focar-se no pouso e mentalizar os procedimentos para uma possível arremetida são de grande valia para evitar sustos e surpresas desagradáveis.

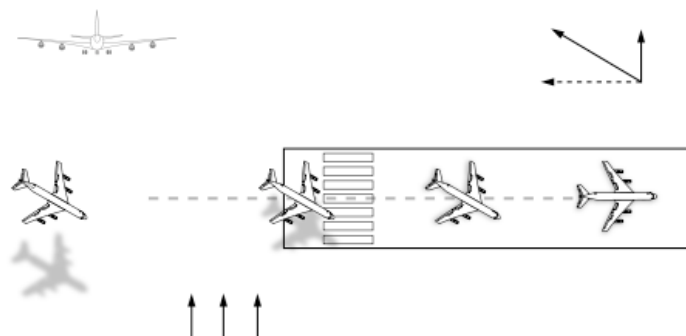
Para a realização de um pouso com vento cruzado, alguns procedimentos poderão ser treinados e, posteriormente, empregados:

1. REALIZAR UM ALINHAMENTO ANTECIPADO:

a) É importante ter em mente que o alinhamento antecipado deve acompanhar o prolongamento da linha central da pista.

b) Aproximação estabilizada: Trata-se de uma aproximação na qual a aeronave encontra-se alinhada com a pista, na velocidade prevista, na rampa ideal e totalmente configurada para a aterragem (flapes, trem baixado e regime de hélices).

c) Atentar para não alinhar o nariz da aeronave com a pista: Se há um bom vento de través, é necessário alinhar levemente o nariz da aeronave com a direção do vento.

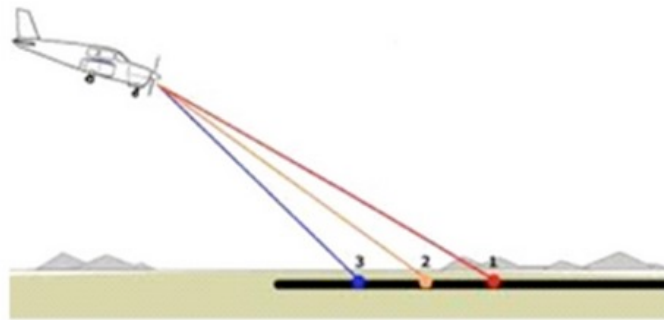


2. UTILIZAR FLAPES PARCIAIS (se a situação operacional permitir):

a) Evitar a aproximação com *full flaps*, isso porque com os flapes totalmente estendidos teremos uma maior área de superfície para que um vento de través possa afetar o voo da aeronave.

b) Com a aplicação de flapes parciais, o arrasto sobre a aeronave será menor e menor também a influência do vento de través. Contudo, a velocidade de aproximação terá de ser maior, isso porque uma maior velocidade de aproximação significa um melhor controle da aeronave, especialmente o controle lateral (ou de rolagem). Em outras palavras, com mais velocidade o seu aileron será mais efetivo - é exatamente o que você quer se por acaso encontrar rajadas e/ou ventos cruzados na sua aproximação.

Atenção: Um acréscimo exagerado na velocidade recomendada de aproximação pode causar problemas indesejados. Nessas circunstâncias o *flaire* será mais demorado, contribuindo para que a aeronave permaneça mais tempo sob a ação do vento cruzado.



1. Sem flap; 2. Flap parcial; 3. Full flap.

3. CONTINUAR VOANDO ATÉ QUE A AERONAVE ESTEJA PARADA.

a) Manter o controle dos ailerons e do leme até que a aeronave tenha diminuído sua velocidade para permitir o táxi. Um grande número de pilotos deixa de voar a aeronave quando toca o solo, o que pode acarretar na perda de controle da aeronave devido a uma rajada de vento.

b) Vento cruzado apresenta aspecto singular a cada instante de sua ação, podendo proporcionar um novo desafio. Somente o treinamento adequado e a correta compreensão das técnicas a serem empregadas poderão tornar seus pousos mais seguros.



RESPEITE SEUS LIMITES PESSOAIS E OS LIMITES OPERACIONAIS DA SUA AERONAVE!

SERIPA IV