



Circuitos de Tráfego

Qual a distância em relação à pista?

A que seja suficiente de modo a que nos permita chegar em segurança à pista no caso de falha de motor...

Todos nós, aviadores, já aprendemos há muito o que são os circuitos de tráfego. Contudo os que estão a aprender a voar e os que têm como intenção juntarem-se a esta nossa comunidade, podem fazer uma ideia do que é embora desconheçam muitas vezes as particularidades desta fase do voo.

A aviação Ultraleve apareceu em Portugal por volta do final da década de 80 através das aeronaves ditas de 1ª geração que equipavam com motores a 2 tempos. Como todos nós sabemos, estes motores eram muito bons enquanto estavam a trabalhar...e muitas vezes cansavam-se cedo!

Nesta altura e até um passado relativamente recente, o voo em ULM era basicamente voado em torno do campo/pista/terreno/algo com espaço no chão... Assim andava-se à volta do ninho. Como os motores por vezes se cansavam, o circuito de tráfego não podia ser afastado, era muito frequente aterrar-se com o motor parado ou "ligado em OFF"...

Os circuitos eram assim feitos a uma distância segura que permitisse sempre e em qualquer parte deste, chegar à pista.

Na atualidade os ULM são de uma forma geral, equipados com motores a 4 tempos. A sua fiabilidade é superiormente reconhecida. Daí que as distâncias usadas nas diversas pernas

de circuito, linha de subida, vento cruzado, vento de cauda, perna base e final acabem por normalmente serem feitas sem que se "pense" na eventual paragem de motor.

Mas começemos pela entrada de circuito quando abordamos um aeródromo para aterrar.

Existem várias formas e teorias para o fazer. Aqui neste pequeno texto vamos somente falar um pouco sobre os procedimentos normalmente usados.

Após contactar a frequência do campo em questão anunciando as nossas intenções e ter obtido as instruções adequadas, pista em uso, vento e restante tráfego, é tempo de definir a nossa distância. Se estivermos sós, depende de nós essa definição. Se houver outros tráfegos, devemos respeitar a sua distância.

A entrada em circuito dependerá da nossa proveniência. Contudo o procedimento habitual nesta aviação é passar à vertical da pista a uma altitude segura, normalmente acima dos 1000 pés sobre o campo prosseguindo depois para um vento de cauda "relativamente afastado". Qual a distância em relação à pista? A que seja suficiente de modo a que nos permita chegar em segurança à pista no caso de falha de motor...

Mesmo com os motores a 4 tempo???
SIM, por segurança de todos nós.

Obviamente que podemos entrar diretos em qualquer uma das outras pernas de circuito; dependerá SEMPRE da coordenação que tenhamos previamente feito com o restante tráfego ou com quem nos esteja a dar instruções, no caso do aeródromo ser controlado ou possuir serviço de informação.

Como todos sabemos, a grande maioria das pistas usadas pelos ULM's não têm qualquer um dos serviços anteriormente referidos, usamos então aquela velha máxima, sempre atual: SEE AND AVOID!

Um conselho que aqui deixo a todos nós é que pratiquemos sempre muito com o avião que habitualmente voamos enquanto o motor trabalha, a distância máxima nas diversas fases do circuito com o motor ao ralenti, e que nos possibilite chegar à pista em segurança.

Alguns pilotos costumam praticar esta manobra, conhecida

como SAF (Simulação de Aterragem Forçada), entre os outros voos de lazer normais. Só assim se consegue conhecer a aeronave e manter presente e em função das condições meteorológicas, a proficiência necessária a não sermos apanhados em “contra pé”.

Espero que tenham ficado algumas/muitas dúvidas por esclarecer, pois significa que estamos a voar sentados no sofá....

Se assim for, nunca guardem estas perguntas para vós; abordem os pilotos mais experientes que convosco costumam partilhar o bar do campo e questionem-nos. Vão ver que ficam mais esclarecidos.

Bons voos em segurança.

Álvaro Matos
(Instrutor ULM)



No seu planeamento e ainda no chão deverá assegurar-se que fica informado dos detalhes de entrada do circuito do Aeródromo ou Pista de Ultraleves de destino, consulte o manual VFR ou contacte diretamente com as pessoas que lá operam. Cada pista tem as suas particularidades tais como pontos de reporte condicionantes à aproximação, obstáculos ou necessidade de comunicações bilaterais. Não se esqueça ainda que esta informação é dinâmica e que poderá sofrer alterações.