



Sunny Swift

“VOLTA IMPOSSIVEL”

SUNNY E MOHAMED, UM ALUNO PILOTO AGUARDAM NA POSIÇÃO DE ESPERA, PRONTOS PARA ALINHAR PARA A DESCOLAGEM

É ESSENCIAL EFETUAR UM BRIEFING ANTES DA DESCOLAGEM, PARA REVER OS PROCEDIMENTOS DE DESCOLAGEM NORMAIS E REVER O PROCESSO DE TOMADA DE DECISÃO EM CASO DE FALHA DE MOTOR

SE ACONTECER UMA FALHA DE POTENCIA DURANTE A CORRIDA DE DESCOLAGEM, REDUZ A POTENCIA E

SCREEEECH

DURANTE A SUBIDA INICIAL, TENS MUITO POUCO TEMPO, REDUZ IMEDIATAMENTE O ANGULO DE ATAQUE PUXANDO O MANCHE PRA A FRENTE, MANTEM O RUMO EM FRENTE MANTENDO A VELOCIDADE E EVITANDO OBSTÁCULOS.

NUNCA TENTES VOAR DE VOLTA PARA O AERÓDROMO! LEMBRA-TE QUE O TEU TEMPO DE REACÇÃO APOS UMA FALHA DE MOTOR É CRÍTICO. PODES PERDER RAPIDAMENTE VELOCIDADE E ENTRAR EM PERDA. PERCEÇÃO DA CONDIÇÃO DO MOTOR E DA VELOCIDADE É O MAIS IMPORTANTE!

SE O MOTOR PARAR ENTRE 2 000 E 3 000 FT, TENS UM POUCO MAIS DE TEMPO, MAS NÃO ALTITUDE E ENERGIA SUFICIENTE PARA VOLTAR AO AERÓDROMO

COMO ANTES REDUZ O ANGULO DE ATAQUE: SUAVE MAS FIRMEMENTE EMPURRA O MANCHE. PROCURA EM FRENTE PELO LOCAL MAIS APROPRIADO, EVITA DESVIOS PARA A ESQUERDA OU DIREITA SUPERIORES A 15°

TENS DE ESTAR PREPARADO E CONHECER COM ANTECEDÊNCIA AS OPÇÕES DE ATERRAGEM DE EMERGÊNCIA EM FRENTE DA PISTA

ABAIXO DO MÍNIMO DE 2/3 000 FT AGL, PODERIAS CONSIDERAR VOLTAR AO AERÓDROMO. MAS SERIA ESTA UMA BOA IDEIA? VÁRIOS FATORES PODEM FICAR CRÍTICOS E CONDUZIR AO CENÁRIO DE 'VOLTA IMPOSSIVEL'

MANTER A VELOCIDADE ENQUANTO VOLTAS PARA TRÁS SERIA MUITO EXIGENTE, E O TEMPO DEVERIA SER UTILIZADO PARA VERIFICAR SE A VÁLVULA DE COMBUSTÍVEL ESTA ABERTA, A BOMBA ESTA LIGADA, MUDAR DE TANQUE DE COMBUSTÍVEL... TENTAR VOLTAR A ARRANCAR O MOTOR SE POSSÍVEL

VAMOS SUBIR PARA UMA ALTITUDE DE TRABALHO DE 5 000 FT AGL

ALTITUDE 5 000 FT AGL. ISTO FORNECE UMA MARGEM DE SEGURANÇA PARA COLOCAR O MOTOR NO RALENTI, E SIMULAR DESLIGAR O MOTOR.

BAIXAMOS O NARIZ PARA A ATITUDE DE PLANEIO APROPRIADA E MANTEMOS A VELOCIDADE

A VELOCIDADE DIMINUIU DRASTICAMENTE

POE O NARIZ EM BAIXO 25°, MANTEM 80KTS

VOLTA DE 900 PERDA DE ALTITUDE DE 570 FT

VOLTA DE 1800 PERDA DE ALTITUDE DE 1 070 FT

VOLTA DE 225 O EM DIRECCAO A PISTA, PERDA DE ALTITUDE DE 1 320 FT

GOSTARIAS DE SUBIR E TENTAR OUTRA VEZ

OK VAMOS A ISSO

RUNWAY

ISTO MOSTRA QUE NÃO DEVES INICIAR UMA VOLTA A NÃO SER QUE TENHAS UMA MARGEM DE ALTITUDE SUFICIENTE.

COM UMA RAZAO DE VOL VOLTA PADRÃO (3°/S, RATE 1°) PERDEMOS 1 320 FT. COM UM ANGULO DE VIRAGEM DE 450 (RATE 3°) E REACAO IMEDIATA, PERDEMOS WE LOST 350 FT. ESTA MANOBRAS COM 1.4G FOI ACENTUADA E DINAMICA.

COM O MOTOR PARADO O ARRASTO SERIA MAIOR DO QUE SIMULACAO COM O MOTOR NO RALENTI. HOJE TAMBEM NÃO HAVIA VENTO OU TRAFEGO. TÍPICAMENTE TERIAMOS DE ADICIONAR 4 SEC PARA UM PILOTO PERCEBER QUE PERDEU O MOTOR. CONSEQUENTEMENTE PERDAS REAIS DE ALTITUDE

AVISO: AUMENTAR O ANGULO DE VIRAGEM A BAIXA VELOCIDADE TAMBÉM AUMENTA O RISCO DE PERDA

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE
From FAA-P-8740-44

MAIS INFORMACAO EM:

PILOT THOUGHTS:
http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html

ENVA OS TEUS COMETARIOS E IDEIAS PARA:

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

JOIN THE GA COMMUNITY!
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

ALL SUNNY SWIFT ISSUES AND SUBSCRIPTION
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>