

MATERIAL DE ACESSO RESTRITO
 Art. 44, 45 e 46 do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012
 NÍVEL 1

Continuação do Anexo A - Táticas Técnicas e Procedimentos – Tripulantes

EXTERNAL COVERS	INSTALL	MC
FUEL FILTERS	CHECK	MC

5 APROXIMAÇÕES VISUAIS

Aproximações visuais requerem a máxima atenção dos pilotos. Por acreditarem que o pouso está assegurado nessa fase, é comum a diminuição da consciência situacional. Esteja atento a esse fato. A decisão de cancelar um plano IFR será sempre do 1P, após certificar-se de que é possível prosseguir absolutamente em VMC. Jamais cancele um plano IFR caso suspeite que a aeronave ingressará em IMC durante a descida para a altitude de tráfego, principalmente em voos noturnos.

Antes de ingressar no circuito de tráfego os pilotos deverão ter conhecimento da carta de aproximação visual (VAC – VISUAL APPROACH CHART), caso exista, a fim de observar as instruções para a entrada no circuito correspondente e a existência de possíveis restrições. O circuito de tráfego poderá ser realizado com ou sem o auxílio do AP. Aeronaves a hélice cumprem tráfego padrão a 1.000 ft AGL (ou conforme especificado na VAC).

Os pilotos também deverão adequar o APPROACH PREPARATION para a aproximação visual, que corresponderá à preparação para uma descida IFR, modificando-se apenas a altura a ser selecionada no rádio-altímetro para 500 ft (RA) e a seleção do course do HSI do 1P para o rumo da pista desejada.

Para a realização de circuitos de tráfego visual existem referências de tempo utilizadas para balizar o afastamento na perna do vento (após passar o través da cabeceira em uso). É recomendado, entretanto, que tais referências sejam utilizadas somente durante a fase de formação básica ou de adaptação à aeronave, de maneira que os pilotos aprendam a julgar sua distância para a pista, bem como o afastamento lateral, fazendo-o a partir de então, de maneira intuitiva. É válido lembrar que aproximações para pouso com os flapes recolhidos devem ser realizados com uma rampa ligeiramente mais baixa que o normal, portanto, deve-se afastar um pouco mais na perna do vento antes de girar base.

Em caso de aproximações visuais noturnas respeite as altitudes mínimas dos setores (MSA), até a entrada no circuito de tráfego. Revise os detalhes da carta VAC e comente as restrições de altitude devidas a elevações ou à categoria da aeronave. Todas as aproximações diretas noturnas deverão ser executadas apoiando-se no segmento final de um procedimento ILS ou VOR/DME (o mais preciso disponível), sempre que a tripulação não estiver familiarizada com o circuito de tráfego local e com as elevações existentes nos setores da aproximação final.

A iluminação da cidade dificulta a visualização da iluminação da pista. Inicialmente procure identificar o farol de aeródromo (ABN) e, em seguida, as luzes de cabeceira, que são da cor vermelha. Indicações de VOR/NDB bem como informações de proa e distância obtidas pelo GPS são fontes seguras e auxiliam no processo de localização da pista.

MATERIAL DE ACESSO RESTRITO
Art. 44, 45 e 46 do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012
NÍVEL 1

Continuação do Anexo A - Táticas Técnicas e Procedimentos – Tripulantes

Para pouso em aeródromos desprovidos de Órgão ATS sugere-se a realização de uma passagem baixa sobre a pista para reconhecimento das condições atuais (buracos, obstáculos, vento de superfície, trânsito de pessoas e/ou animais, etc..). Lembrando que este procedimento será usado sempre que necessário, portanto não é de caráter obrigatório.

O procedimento de passagem baixa deverá sempre ser julgado considerando a geografia ao redor do aeródromo, perigo aviário e meteorologia. A definição dos parâmetros desse procedimentos são limitantes, deixando uma margem para que o piloto possa adequar à situação em que se encontra para tomar a melhor decisão possível.

Durante a passagem baixa deve-se bloquear a vertical do aeródromo e ingressar no circuito de tráfego com curvas pela esquerda e, ao ingressar na aproximação final, realizar a passagem baixa até 500 Ft AGL, com configuração lisa e ligeiramente a direita da pista a fim do 1P/PF observar as condições da pista e definir a cabeceira de pouso, além de manter os parâmetros de altitude e velocidade entre 120 kt e 140 kt. O 2P/PM será responsável por observar situações de perigo aviário, obstáculos no terreno, monitoramento do voo e reportar na frequência livre todas as posições no circuito de tráfego e intenções. O Mecânico estará atento ao torque do motor, além de auxiliar o 2P/PM na visualização de obstáculos e pássaros.

5.1 TRÁFEGO PADRÃO – FLAPE 30°

Após o enquadramento da perna do vento mantenha 140 KIAS, o 1P solicita o “BEFORE LANDING CHECK” mantendo em STANDBY o baixamento dos FLAPS e o desacoplamento do PA. No través do ponto médio da pista comande os flapes para 10° e reduza a velocidade para 120 KIAS. No enquadramento da perna base retire o AP e o FD (caso esteja utilizando) de modo a não haver informações conflitantes do Diretor de Voo com a proa e atitude mantidas pela aeronave. Comande os flapes para 20° na perna base e inicie a descida, reduzindo a velocidade para 100 KIAS. A 45° com o eixo da pista inicie o enquadramento da final. Após enquadrar a final julgue a rampa de aproximação, baixe os flapes para 30°, reduza a velocidade para 85 KIAS.

5.2 TRÁFEGO PADRÃO COM FLAPE 20°

Após o enquadramento da perna do vento mantenha 140 KIAS o 1P solicita “BEFORE LANDING CHECK” mantendo em STANDBY o baixamento dos FLAPS e o desacoplamento do PA. No través do ponto médio da pista comande os flapes para 10° e reduza a velocidade para 120 KIAS. No enquadramento da perna base retire o AP e o FD (caso esteja utilizando) de modo a não haver informações conflitantes do Diretor de Voo com a proa e atitude mantidas pela aeronave. Na perna base comande os flapes para 20° e inicie a descida, reduzindo a velocidade para 100 KIAS. A 45° com o eixo da pista inicie o enquadramento da final. Após enquadrar a final julgue a rampa de aproximação, reduza a velocidade para 90 KIAS.

5.3 TRÁFEGO PADRÃO COM FLAPE 10°

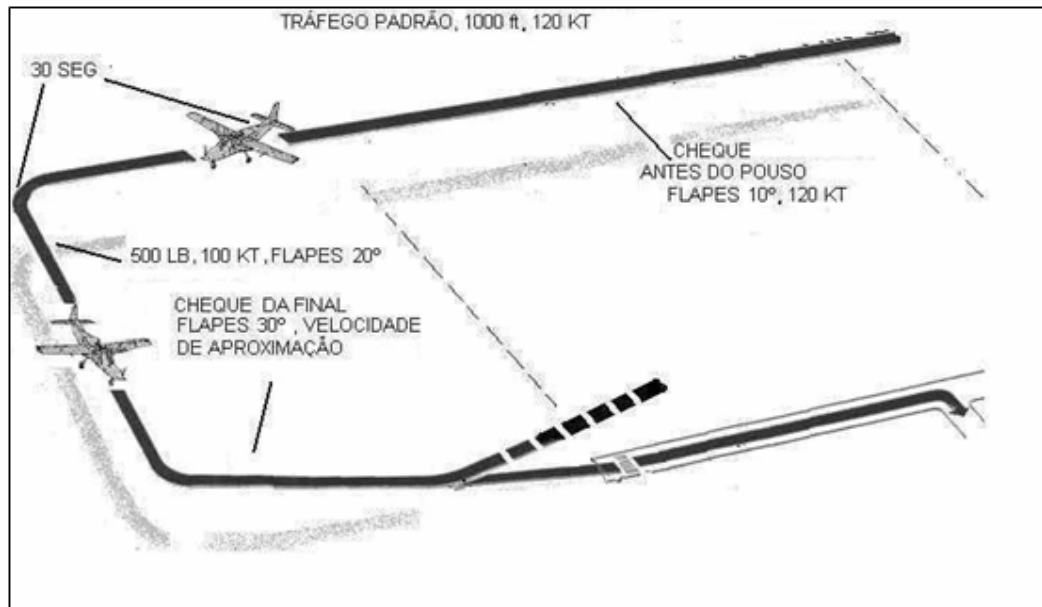
Após o enquadramento da perna do vento mantenha 140 KIAS, o 1P solicita “BEFORE LANDING CHECK” mantendo em STANDBY o baixamento dos FLAPS e o desacoplamento do PA. No través do ponto médio da pista comande os flapes para 10° e

MATERIAL DE ACESSO RESTRITO
Art. 44, 45 e 46 do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012
NÍVEL 1

Continuação do Anexo A - Táticas Técnicas e Procedimentos – Tripulantes

reduza a velocidade para 120 KIAS. No enquadramento da perna base retire o AP e o FD (caso esteja utilizando) de modo a não haver informações conflitantes do Diretor de Voo com a proa e atitude mantidas pela aeronave. Inicie a descida, reduzindo a velocidade para 100 KIAS. A 45° com o eixo da pista inicie o enquadramento da final. Após enquadrar a final julgue a rampa de aproximação, reduza a velocidade para 95 KIAS.

Figura 1 - Tráfego Padrão com Flape 10°



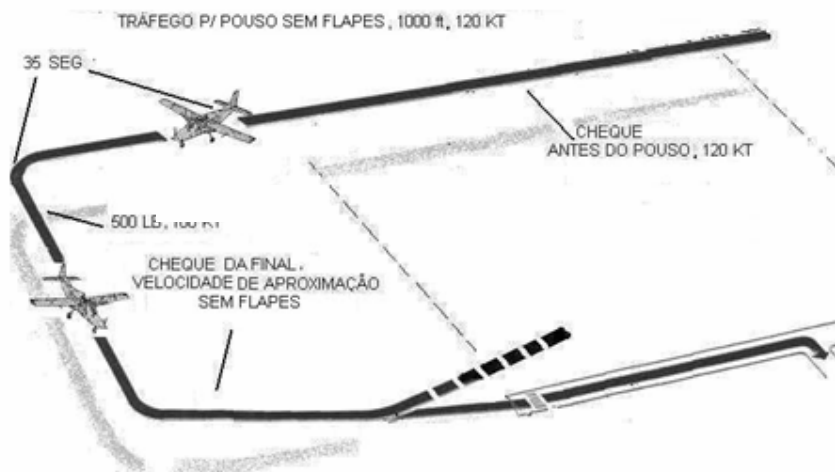
5.4 TRÁFEGO PADRÃO SEM FLAPE

Após o enquadramento da perna do vento mantenha 140 KIAS, o 1P solicita "BEFORE LANDING CHECK" mantendo em STANDBY o baixamento dos FLAPS e o desacoplamento do PA. No través do ponto médio da pista reduza a velocidade para 120 KIAS. No enquadramento da perna base retire o AP e o FD (caso esteja utilizando) de modo a não haver informações conflitantes do Diretor de Voo com a proa e atitude mantidas pela aeronave. Inicie a descida, reduzindo a velocidade para 100 KIAS. A 45° com o eixo da pista inicie o enquadramento da final. Após enquadrar a final julgue a rampa de aproximação e mantenha 100 KIAS até o cruzamento da cabeceira.

Figura 2 - Tráfego padrão sem Flape.

MATERIAL DE ACESSO RESTRITO
Art. 44, 45 e 46 do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012
NÍVEL 1

Continuação do Anexo A - Táticas Técnicas e Procedimentos – Tripulantes



5.5 TRÁFEGO PARA POUSO CURTO

Após o enquadramento da perna do vento mantenha 140 KIAS, o 1P solicita “BEFORE LANDING CHECK” mantendo em STANDBY o baixamento dos FLAPS e o desacoplamento do PA. No través do ponto médio da pista comande os flapes para 10° e reduza a velocidade para 120 KIAS. No enquadramento da perna base retire o AP e o FD (caso esteja utilizando) de modo a não haver informações conflitantes do Diretor de Voo com a proa e atitude mantidas pela aeronave. Na perna base comande os flapes para 20°. Inicie a descida, reduzindo a velocidade para 100 KIAS. A 45° com o eixo da pista inicie o enquadramento da final. Após enquadrar a final julgue a rampa de aproximação, baixe os flapes para 30°, mantenha uma velocidade 5 KIAS acima da velocidade prevista para cruzamento (tabela abaixo).

MATERIAL DE ACESSO RESTRITO
Art. 44, 45 e 46 do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012
NÍVEL 1

Continuação do Anexo A - Táticas Técnicas e Procedimentos – Tripulantes

Quadro 2 - Pouso curto do C-98 Caravan e C-98A Grand Caravan

POUSO CURTO C-98A GRAND CARAVAN	
PESO DE POUSO	VELOCIDADE DE CRUZAMENTO
Entre 8000 e 8500 LBS	78 KIAS
Entre 7500 e 8000 LBS	75 KIAS
Entre 7000 e 7500 LBS	73 KIAS
Até 7000 LBS	71 KIAS
POUSO CURTO C-98 CARAVAN	
PESO DE POUSO	VELOCIDADE DE CRUZAMENTO
Entre 7300 e 7800 LBS	78 KIAS
Entre 6800 e 7300 LBS	75 KIAS
Até 6800 LBS	72 KIAS

5.6 POUSO

Quando próximo a cabeceira reduza para a velocidade ideal de cruzamento. Após cruzar a cabeceira retire todo o a potência do motor e complete o pouso evitando, na medida do possível, trabalhar excessivamente o PALIÊ. Após o toque da bequilha no solo aplique continuamente potência de reverso até atingir velocidade de táxi, e aplique também pressão sobre os freios, evitando, contudo, o travamento das rodas. O recolhimento dos flapes imediatamente após o toque aumenta a eficiência dos freios.

6 PROCEDIMENTOS IFR

6.1 PROCEDIMENTOS DE ENTRADA EM ESPERA (ÓRBITA)

A entrada para a espera padrão (órbita com curvas pela direita) será feita conforme o rumo (mantido pela aeronave a fim de bloquear o auxílio) em relação aos três setores de entrada mostrados na figura ao lado, admitindo-se uma zona de flexibilidade de 5° em ambos os lados dos limites dos setores.

6.1.1 SETOR 1 – ENTRADA PARALELA

Ao atingir o fixo de espera, girar para afastar-se num rumo paralelo à perna de aproximação durante 1 minuto. Girar à esquerda para interceptar o rumo da perna de aproximação ou para retornar ao fixo. Ao atingir pela segunda vez o fixo de espera, girar à direita e entrar na órbita (ou iniciar o afastamento).