

ERROS MAIS COMUNS COM O USO DO GPS.



Facil?

Ninguém pode questionar que estamos na era de grandes avanços em segurança de vôo devido a conhecimento preciso da posição da aeronave em vôo. É raro um avião equipado para vôo IFR não ter um GPS com mapas móveis. No mínimo um portátil a bordo. Não existe hoje em dia um avião certificado para vôo IFR que saia da fábrica sem um painel digital movido por um GPS.

Difícil?

A capacidade do GPS vem com grande complexidade para o usuário. Existem muitas interfaces diferentes entre os vários modelos dos fabricantes.

Erros.

Mesmo assim é surpreendente que os pilotos cometam os

mesmos erros com tantas diferenças entre os GPS disponíveis no mercado. Quais são esses erros comuns? O que podemos fazer para evitá-los?

O primeiro e mais comum erro do usuário de GPS é não programá-lo antes da decolagem. É muito raro estarmos em um avião pequeno ou mesmo em um ultraleve no qual o piloto programou a rota antes de iniciar o taxi. Principalmente se for um vôo curto. Quase sempre o que vemos é que o piloto programa o GPS durante o taxi, retirando a atenção necessária ao trajeto que está fazendo no taxi. Ai podemos ver aviões saindo do eixo da pista de taxi, aviões taxiando em zig e zag, fazendo longas paradas no taxi com o motor funcionando, aquecendo e gastando combustível, quando não, prendendo algum outro avião que vinha taxiando atrás.

Check list.

Sem dúvida, o check list escrito ou memorizado pelo piloto não inclui a programação do GPS. Muitos aparelhos GPS hoje são instalados no painel, portanto usam a energia elétrica do avião. O que não impede o

piloto de ligar o GPS.

Esses aparelhos consomem um mínimo de energia, na ordem dos miliamperes e podem ser ligados com a bateria interna do GPS ou com a bateria do avião. Mesmo mantendo ligado por horas, não seria suficiente para descarregar a bateria do avião. Não há o que se preocupar com isso. O ideal é atualizar o check list do avião para ter incluso ligar e programar o GPS antes de ligar o motor do avião e programá-lo para o vôo que será feito. Em quase todo check list, há um item que orienta a aferição dos instrumentos antes de decolar. Nesse item deve ser incluso o GPS. Devemos considerar o GPS como um instrumento a mais para ser conferido dentro do avião.

Programar o GPS.

O tempo despendido para programar o GPS é no máximo 1 minuto se o piloto já souber para onde vai, como vai e qual será sua alternativa. É muito comum o piloto saber que quer ir para José Bonifácio-SP, porém para o GPS não é tão simples assim. Ele deve saber que

José Bonifácio-SP, tem um aeródromo cuja nomenclatura ICAO, é SDRS. O piloto deve saber ainda a nomenclatura da pista na qual vai decolar, nesse nosso vôo será SDAD, Adamantina-SP. Antes de programar, o piloto deve saber mais coisas, tais como, aeródromo de partida, aeródromo de destino e **alternativa**, consumo médio, velocidade média no solo.

Programar a alternativa.

Ai está o segundo erro mais comum para quem voa GPS. **Programar a alternativa.** Nem sempre colocamos a alternativa no plano de vôo escrito no GPS. Conforme aprendemos na escola de pilotagem, é importante saber a alternativa mesmo que não venhamos a usá-la. Como sempre o aeródromo de alternativa é ignorado no plano de vôo escrito no GPS, porém, nunca o esquecemos quando fazemos um plano de vôo com alguma sala AIS. Por quê? Acredito que a resposta é que com o plano de vôo na sala AIS somos cobrados pelos regulamentos aéreos e pelos atendentes que

recebem o plano que fazemos. No GPS incluir o aeródromo de alternativa vai mostrar que o último ponto não é o aeródromo de chegada. Isso incomoda muita gente, porém, basta configurar as telas do GPS para que mostrem sempre a distância e o tempo para o próximo ponto. Assim sempre estaremos vendo a distância e o tempo para onde vamos. Se quisermos ver a distância para o ponto de chegada, basta trocarmos a página para a página do plano de vôo e nessa temos todas as distâncias, cursos e rotas para os pontos do plano de vôo.



Não ao "GOTO".

O terceiro erro mais comum dos usuários do GPS é não fazerem o plano de vôo completo no aparelho. Muitos usuários preferem a simplicidade de inserir o próximo ponto ou o destino com o botão "GOTO" ou "DIRECT TO". Essa atitude é mais rápida, mais fácil e sempre a pior. Ao decolar usando o "GOTO" ou

"DIRECT TO", saímos do chão sem ter planejado nada. Temos uma memória sobre para onde vamos e qual a altitude que iremos voar. Somente. Às vezes a presença de um amigo com perguntas de curiosidade nos faz usar o GPS para responder o tempo ou a distância da rota que iremos voar. Mesmo assim, não criamos um plano de vôo completo. Não sabemos as "TMA's, CTR's e ATZ's" que vamos cruzar. Não vou tentar tecer aqui quais as vantagens de ter um plano de vôo escrito no GPS. O melhor é pensarmos nas dificuldades que teremos ao voar sem um plano completo.



Imaginem um vôo de Paulo Afonso-BA a Lençóis-BA, (256nm) com alternativa Feira de Santana-BA (+140nm). Nesse trecho temos montanhas que na parte da manhã exibem visibilidade baixa e no inverno muitas chuvas. Um vôo desses, em ultraleve de 20 litros/hora e 100kt de cruzeiro, terá a

necessidade 95 litros, incluindo aí, os 45 min obrigatórios após a alternativa. Sem fazer o plano completo no GPS seria mais complicado, teríamos que abrir uma carta náutica, ter em mãos uma régua, um lápis e um papel para efetuar os cálculos. Sem tirar a importância da carta náutica, que é mandatória dentro do avião, devemos considerar, também, termos o plano de vôo feito no GPS. Esse se configurado para os parâmetros de consumo, planeio, peso e balanceamento da aeronave que iremos voar, traz de imediato nas diversas telas, dados que tomariam um tempo enorme para calcularmos na ponta do lápis. Números que serão atualizados no decorrer do vôo. Algo impossível de fazermos em vôo solo, ao mesmo tempo em que pilotamos.

Importante. Sim. Muito importante. Todas as informações sobre o vôo são importantes. Nesse vôo imaginário, vamos incluir complicadores: Um tráfego de Aracaju para Irecê na Bahia, no mesmo nível, informa fortes chuvas com raios e muita turbulência em rota. A

alternativa passa a ser o destino final, Feira de Santana. A rota agora é para Feira de Santana, SDJD. Com o GPS configurado para o plano de vôo anterior, basta, escolher pular o próximo destino, no caso, Lençóis, e manter os mesmos parâmetros de informações. Claro um simples "GOTO" também resolve. Mas não tão completamente como o plano feito. No caso de receber outra informação de melhora no tempo em rota, basta voltar para o ponto anterior, novamente, Lençóis, SBLE, sem ter que reescrever os nomes das pistas, ou mesmo a sigla ICAO do local para onde vamos.

Demora?

Engraçado que demoramos em pagar a gasolina, demoramos em um bom papo de hangar antes do início da inspeção pré-vôo, demoramos em colocar a bagagem e não queremos demorar em fazer o plano de vôo no GPS. Algo que consome apenas dois minutos.

Os controladores.

Se demorarmos mais, digo, mais dois minutos gastos para ver o mapa no GPS e definirmos os pontos de entrada em TMA's, CTR's e ATZ's, o plano ficará melhor ainda. Todas as respostas que os controladores nos fizerem serão muito mais facilmente respondidas, bastando olhar na página do GPS. Lembro que os controladores sempre querem se livrar de nós, por isso eles sempre perguntam o estimado para livrar a terminal, o estimado para o pouso, em outras palavras eles perguntam: Quando me livro de você? A melhor maneira de não haver acidente no turno deles é não havendo vôos.

Preciso?

O GPS é um receptor de ondas de rádio vindas do satélite, trazendo informações precisas de tempo em milissegundos. Portanto: um excelente relógio com vários programas de navegação que nos dá até um metro de precisão. Usemos com sabedoria e teremos um vôo tranquilo. JC