BIS
BOLETIM INFORMATIVO SAFETY
SGSO SAFETY AEROCLUBE DE SÃO PAULO
Publicação de Segurança Operacional do Aeroclube de São Paulo
21 de DEZEMBRO de 2020
Edição 03/2020

CUIDADO COM O COMBUSTÍVEL

Se o motor é considerado o coração da aeronave, o combustível de certo é o sangue e parte essencial para o seu funcionamento. O gerenciamento do combustível é fundamental para aviação, seja das aeronaves de instrução até os grandes jatos transoceânicos e os cuidados com o combustível, que se iniciaram na refinaria e transportadora, devem continuar também durante o abastecimento.

Atenção no pré voo e no abastecimento
Ao realizar o abastecimento, é essencial que o piloto esteja presente e confirme que o combustível que está sendo colocado em sua aeronave seja o recomendado pelo fabricante.

Verifique a identificação no caminhão de abastecimento do tipo de combustível utilizado com bastante atenção. Outro fator que pode ser analisado é a cor do combustível (geralmente Azul para AvGas e incolor para Jetfuel). ATENÇÃO, apesar dos combustíveis terem odores diferentes, não é recomendado que sejam aspirados, pois possuem substâncias prejudiciais à saúde humana.

Faça uma análise de todos os dados conjuntamente para se certificar que seu avião está com o combustível correto. Fique atento que mesmo que o combustível esteja correto, este pode estar contaminado, com sujeira ou água. Qualquer contaminante deve ser retirado em sua integralidade dos tanques antes da decolagem por meio de procedimento de drenagem dos tanques do avião. Utilize o kit correto para esse fim e compatível com sua aeronave. Em hipótese alguma decole com qualquer quantidade de contaminante nos tanques imaginando que este será eliminado durante a combustão!

Ainda falando da inspeção pré-voo, não é incomum uma pequena quantidade de água adentrar nos tanques em aeronaves não hangaradas após dias de chuva. Novamente aqui a atenção do piloto é fundamental para a retirada de toda água que porventura possa ter se misturado com o combustível nos tanques. Drene quantos vezes forem necessárias até que se certifique da eliminação completa da água, quando ela não mais pode ser observada no tubo de drenagem.

Os manuais -*VS*- O voo real
Lembre-se sempre que os cálculos de "range" e/ou "endurance" são baseados em condições pré-determinadas e, geralmente, esses dados são considerados com a aeronave em cruzeiro, em um regime de 65% de potência aplicada e mistura devidamente ajustada, neste caso, mistura empobrecida. Qualquer desvio das especificações fornecidas pelo fabricante do motor impactará de forma negativa na performance da aeronave, podendo inclusive acarretar em pouso com combustível abaixo do planejado ou até mesmo pane seca!

Fique de olho no vento!
Mesmo com a aeronave devidamente configurada de forma otimizada para o voo em cruzeiro, o vento é fator relevante para o alcance máximo atingido, sendo assim, deve ser monitorado durante todo o voo. Fortes ventos de proa reduzem a "ground speed" e desta forma reduzem o alcance da aeronave. Nas navegações desconfie de estimados com diferenças significativas, especialmente em voos mais longos, confira a previsão dos ventos para a altitude a ser voada, monitore e tenha sempre uma alternativa em rota com combustível disponível caso o vento seja diferente do previsto.

Drenagem da linha de combustível

Seja gentil com o motor!
A fabricante Lycoming elenca uma série de regras gerais para o ajuste de mistura:

- Sem exceção, monitore os limites de temperatura na decolagem, subida e cruzeiro com potência elevada aplicada;
- Monitore a temperatura da cabeça do cilindro e a temperatura do óleo de acordo com o especificado no manual do fabricante;
- Os ajustes de mistura (rica ou pobre), devem ser feitas sempre lentamente;
- Sempre retorne a mistura lentamente para rica ao se aumentar a potência;
- Durante todas as fases de voo deve-se tomar cuidado para não ocasionar choque térmico nos cilindros. A razão de mudança de temperatura não deve exceder mais de 50ºF por minuto (O choque térmico ocorre geralmente ao empregar razões de descida ou subida elevadas, ajustes de mistura abruptos e descida em idle, especialmente com a mistura rica).

5 dicas rápidas

1- Certificar-se de onde estão os extintores caso seja necessário;
2- Certificar-se que o aterramento foi feito de forma correta e no ponto certo da aeronave antes de iniciar o abastecimento;
3- Certificar-se que não haja ninguém a bordo durante abastecimento;
4- Certificar-se que a frente do caminhão abastecedor esteja sempre desobstruída;
5- Não utilizar aparelho celular durante o processo.

"Se é verdade que nada é perfeito, também é verdade que tudo pode ser melhorado"

Colaboraram nesse Boletim:
Everton (ex-INVA ACSP, hoje voando em Cia Aérea), **Stranghetti** e Faiolo