

Como parte das operações do vôo a vela, o corredor de ponta de asa é um membro da equipe de lançamento. Sua responsabilidade vai muito além do que simplesmente levantar a asa do planador para iniciar a decolagem.

A pessoa que dá ponta de asa no planador deve observar três elementos básicos antes de levantar a asa: planador, pista e circuito de tráfego.

PLANADOR:

A primeira obrigação antes de levantar a asa é observar se há alguma anormalidade no planador que está prestes a ser rebocado. Ele pode ajudar a prevenir que o piloto do planador decole com um reconhecível problema por observar alguma anormalidade, tais como:

1. Inspecionar a *corda de reboque*: presença de nó no cabo de reboque, partes esgarçadas, em especial na parte amarrada à corrente, pontos propensos à ruptura, etc.
2. Estar atento para anormalidades no *mecanismo de engate* da corda, tanto do rebocador como do planador.
3. *Plano de emergência*. Lembrar o piloto da possibilidade de uma emergência no lançamento perguntando: Qual o plano de ação para uma emergência?
4. Perceber se o *canopi* está fechado e travado. Se em dúvida, pergunte ao piloto. Alguns canopis são sensíveis e não fecham com facilidade. Lembre ao piloto de travar o canopi.
5. Verificar se a *'lã de glissada'* está livre.
6. Estar alerta para a presença da *'dolly'* na cauda (suporte para a roda de cauda do planador). Foi removido? O centro de gravidade é drasticamente alterado e o piloto pode não ter suficiente controle no profundor para recuperar de um estol. O carrinho de cauda deverá estar ao alcance visual do piloto, a partir do cockpit, próximo da asa esquerda do planador.
7. Verificar visualmente se os *freios aerodinâmicos* estão fechados e travados. Para alguns planadores os manuais de vôo sugerem que os freios sejam abertos até que se adquira controle adequado dos ailerons. O corredor de ponta de asa deveria saber ou ser informado neste caso.
8. *Pneu murcho?*
9. Não remoção da capa de proteção do *pitot*?
10. Presença da *sonda* do compensador de energia total?
11. Se observar qualquer outra possível anormalidade que lhe inspire insegurança, pergunte ao piloto ou a outro instrutor ou piloto antes de levantar a asa.

Uma vez que o piloto do planador sinalizar *'positivo'* com o polegar informando que está pronto para decolar, o corredor de ponta de asa deve agora checar visualmente a pista e o circuito de tráfego.

PISTA:

Antes de levantar a asa o corredor de ponta de asa deve se certificar que não há nenhum obstáculo ou tráfego na pista, nenhuma aeronave decolando ou pousando, bem como qualquer outra interferência que possa ocorrer a partir de pessoas, veículos, animais, e de outras aeronaves permanecendo muito próximos da pista. Planadores ou outras aeronaves sendo movimentados na pista ou muito próximo da pista.

CIRCUITO DE TRÁFEGO:

Verificar a presença de alguma aeronave na perna do vento, e especialmente na perna base, na reta final e na curta final, “em ambas as cabeceiras” que esteja se preparando para pousar. Em alguns aeroportos isto significa ninguém na aproximação final para qualquer pista cruzada.

ATENÇÃO: *Ao levantar a asa, o corredor de ponta de asa autoriza o rebocador iniciar a decolagem, portanto, só levante a asa se não houver nenhum risco para a decolagem.*

A pista e o circuito de tráfego estão livres? Sim. Então, levantar a asa.

TÉCNICA PARA LEVANTAR A ASA:

Quando não há vento de través, ou fraco, as asas devem ser niveladas, completamente equilibradas, sem segurar e sem pender para algum lado. Quando há vento de través mais acentuado, baixar *um pouco* a asa contra o lado de onde o vento vem, ou seja, contra o vento.

Manter a asa levantada somente com uma mão e não retardar ou adiantar a asa durante a corrida, nem arremessá-la ao largá-la.

Em planadores de alta performance, com ou sem lastro, recomenda-se correr o máximo possível para evitar que a asa caia e toque o solo. Há planadores que, se a asa tocar o solo no início da decolagem, seus manuais de vôo advertem para desligar imediatamente o cabo de reboque, pois é alto o risco de perda de reta.

Em planadores com lastro de água, recomenda-se nivelar as asas por algum tempo antes de iniciar o reboque para permitir o nivelamento da água dentro das asas. Nestes casos, a autorização do início do reboque deverá ser feito via rádio, e o rebocador já deveria estar ciente antecipadamente deste tipo de operação.

OPERACÕES NA PISTA:

Embora todas as medidas sejam adotadas para fornecer um método de decolagem razoavelmente seguro, ainda assim há alguns erros que poderão ser constatado nas operações, tais como:

- Movimentar aeronaves, puxar planador com veículo de apoio, cruzar a pista ou taxiway sem verificar outro tráfego humano ou de aeronaves e veículos, criando uma situação de risco. Embora a comunidade de vôo a vela raramente opera a partir de grandes aeroportos, tais situações poderiam criar uma “incursão na pista”, um dos maiores problemas em aeroportos.
- Enrolar o cabo de reboque em volta de seu braço ou mão para checar o desligamento. Isto não é boa idéia. Considere o que aconteceria se o rebocador esticar a corda com sua mão enrolada nela? Tchou, tchau, companheiro.
- Permanecer em frente à asa do planador enquanto o rebocador recebe sinal para decolar. Mesma situação. O que aconteceria se o rebocador iniciasse a decolagem enquanto você permanece entre o cockpit e a ponta da asa? O corredor da ponta da asa iria cair duro com o potencial de sérios danos.

OUTRAS SITUAÇÕES INDESEJÁVEIS:

As operações de aeronaves são muito dinâmicas e apresentam demandas variadas. A todo o momento há novas situações e isto requer percepção, discernimento e capacidade de julgamento de cada aluno, piloto e instrutor.

SITUAÇÃO:	RISCO/DANO/PROBLEMA:	AÇÕES NECESSÁRIAS:
1. Empurrar o planador pelas pontas de asas.	Provoca folgas nas estruturas de fixação das asas, especialmente raiz da asa e no espigão (caso do quero-quero).	- Uma pessoa apenas conduz a ponta da asa para dar direção ao planador. - Empurrar o planador pela raiz da asa.
2. Caminhar com o pára-quedas vestido nas costas.	- Encharcar o nylon e tirantes com suor. - Danificar a cera impermeabilizante. - Sovar os tecidos, acelerando o desgaste, reduzindo a vida útil do equipamento de segurança.	Somente vestir o pára-quedas imediatamente antes de entrar no planador e retirá-lo imediatamente após sair dele.
3. Fivelas dos cintos dos pára-quedas batendo no chão.	- Raspar no chão retira a proteção anticorrosiva, enfraquecendo e provocando ferrugem. - No duralumínio, pode provocar microfissuras, local onde pode romper, em caso de uso do pára-quedas para um salto de emergência.	Esclarecer aos alunos sobre os cuidados necessários no manuseio dos pára-quedas.
4. Desconhecimento das condições em que se encontra a corda de reboque.	Corda pode estar desgastada, com nós, ou pontos propensos à ruptura.	Antes do primeiro vôo, ao esticar a corda ao lado da pista, inspecioná-la em todo seu comprimento.
5. Cabo de reboque conectado ao planador sem aluno/piloto estar dentro dele.	Rebocador acidentalmente iniciar a decolagem sem piloto dentro do planador.	Conectar o cabo ao planador somente quando o piloto estiver dentro do planador.
6. Pessoas sem o treinamento adequado para dar ponta de asa.	- Rebocador decolar sem que o piloto do planador esteja preparado para iniciar a decolagem. - Iniciar a decolagem sem avaliar o planador, e sem verificar a movimentação da pista e circuito de tráfego.	- Comunicação por rádio entre o planador e avião para confirmar a autorização de decolagem. - O corredor de ponta de asa autoriza a decolagem. Preparar as pessoas para esta responsabilidade.
7. Planador decolando e outro planador ao lado da pista sem a mínima distância de segurança.	Colisão.	Dar a separação necessária ou fazer um grid de largada.
8. Planador recém pousado ficar muito próximo da pista.	Colisão com outras aeronaves decolando, especialmente outros planadores sendo rebocados. Igualmente oferece risco a outras aeronaves pousando.	No final da rolagem do planador no pouso, direcionar o planador para fora da pista e se ficar muito próximo da pista, afastá-lo imediatamente após sua parada.
9. Primeiro vôo solo do aluno sem que o piloto rebocador esteja sabendo.	Rebocador fará a decolagem normal acreditando que o piloto de planador já saiba o comportamento e desempenho de seu aparelho de vôo.	Informar o piloto rebocador que será o primeiro vôo solo do aluno para que o mesmo possa dispensar ainda mais atenção aos movimentos do planador e auxiliá-lo, como possível.
10. Final de operações do dia.	- Corda de reboque sem guardar. - Planadores sem guardar. - Planadores sem capa dentro do hangar. - Etc.	Em especial, será cobrado dos alunos, sob coordenação e participação do instrutor contratado do ACB e dos instrutores voluntários, para guardar todos os equipamentos de vôo e materiais, tais como bateria, pára-quedas, etc.
11. Movimentação das aeronaves dentro do hangar	Bater uma aeronave na outra, riscar, etc.	PRESTAR ATENÇÃO!
12. Visitante sem acompanhamento, e pior, dentro do planador.	Danificar algo na aeronave.	Visitante não pode estar desacompanhado dentro do hangar ou área de operações.

Sempre seja cuidadoso.

Arno.