

## DICAS DE SUCESSO PARA OS PILOTOS NOVATOS.

Se você tiver um instrutor ou se esta tentando aprender sozinho a voar, de qualquer forma estas dicas vão ser uteis para você se tornar um cobra do RC. Depois de dois anos trabalhando com pilotos novatos, instruindo aprendizes pelos fóruns, existem algumas coisas que são as mais estressantes para os novos pilotos. A lista não tem uma ordem de importância porque todos os itens devem ser considerados para que se tenha o sucesso. Estes itens são:

O VENTO:

ORIENTAÇÃO

VELOCIDADE

ALTITUDE DE VOO

EXCESSO DE COMANDO

CHECAGEM DE PRE VOO

- 1) VENTO: O vento, isoladamente, é a maior causa de quedas e lenhas quando o piloto insiste em voar com muito vento. Se você estiver com um instrutor ou com um companheiro experiente, siga as recomendações destes. Se você estiver por sua conta, é iniciante e tentando aprender sozinho, com qualquer tipo de avião, eu recomendo que só voe com ventos calmos (ate 5 km/h). Isto para aviões leves e lentos. Para outros tipos de avião só voar com ventos mais fracos que 10 km/h. Isto inclui rajadas. Um piloto experiente pode voar com ventos ou rajadas mais fortes, sendo que em geral o define o vento máximo permitido é o piloto e não o tipo de modelo. Vou contar uma história. O vento estava a uns 14 km/h, com rajadas de até 20km/h, e os pilotos mais experientes não estavam dispostos a voar seus modelos elétricos pequenos de 3 e 4 canais. Um piloto que era meio novato ainda, insisti em voar com os meus modelos deste tipo citado. No que deu: lenha, lenha , lenha....

Três modelos aos pedaços..... O cara simplesmente não quis escutar...Nestes casos o cara tem que quebrar a cara mesmo para aprender.....deixa lenhar, assim eles vão escutar os mais experientes da próxima vez.

Estes modelos elétricos leves podem ate voar com vento mais forte, mas com pilotos muito experientes. Eu mesmo já vooi meu AeroBird num vento de 25 Km/h (medidos com aparelho!) mas na hora de pousar é uma dureza!!!!

Procure voar contra o vento sempre. Não há razão para um novato ficar sempre a favor do vento....

2.ORIENTAÇÃO: Procure se familiarizar com a orientação de voo de seu modelo. Isto muitas vezes é um grande desafio, mesmo para um piloto mais experiente. Este elemento você precisa trabalhar com afinco e existem alguns adultos que tem uma real dificuldade em definir direita e esquerda, seja quando o modelo esta indo ou quando ele vem em sua direção. Mesmo alguns pilotos de aviões de verdade, com licença e tudo, tem dificuldade com isto porque eles estão sempre DENTRO do avião. Tenho duas sugestões para exercitar este ponto quando você não esta voando. Peque um simulador de aeromodelo em seu PC. Selecione um modelo lento e voe muito com ele. Esqueça os jatos e outros modelos rápidos. Escolha o mais lento que tiver. Treine bastante o modelo passando da esquerda para direita, e vice-versa, da direita para esquerda, em sua frente. Não deixe o modelo voar sobre sua cabeça, sempre na sua frente. O FMS é um simulador gratuito. Não é o melhor de todos, mas é de graça e funciona. Existem muitos outros grátis ou pagos que você pode utilizar. Nos links do Mercado Livre você acha cabos a venda para ligar seu radio ao PC por preços acessíveis e que funcionam. Isto pode ser uma excelente técnica de treinamento!!

Outro modo é treinar em um carro RC com a direção proporcional. Ai você não precisa se preocupar em manter altitude, estolar e também com a direção do vento. Treine um pouco a direção e acelerador em circuito fácil que leve o carro para a direita e esquerda na sua frente mas que tenha

bastante curvas para os dois lados. Inicie bem devagar até você aprender a fazer as curvas com facilidade. Depois vá aumentando a velocidade. Você vai conseguir; se o controle for com sticks e não com uma roda de direção, melhor ainda. Um carrinho RC também é divertido.

3) **EXCESSO DE VELOCIDADE:** A velocidade é um inimigo do piloto novato, mas se voa muito devagar as asas não vão dar sustentação suficiente, por isto é necessário um equilíbrio neste item. Um ponto chave é que você não precisa voar com toda a potência sempre. Muitos modelos elétricos voam muito bem com 2/3 de acelerador e até mesmo com 1/2 potência. É muito melhor você usar uma potência de treinamento do que força total. Saia com força total e suba a uma altura segura, aí pelos 30 metros no mínimo, onde você terá tempo e espaço para se recuperar de um erro. Voando a uns 30 metros, que é mais ou menos a altura de árvores grandes, coloque a meia força (meio acelerador) e veja como o avião se comporta. Se ele mantém altitude, voa reto, esta é uma boa velocidade. Faça então voltas suaves e com calma, vá para direita e esquerda, voe em sua direção mantendo a altitude. Se o avião começa a perder muita altitude, dê um pouco de motor.

- 4) **ALTITUDE DE VOO MUITO BAIXA:** Pilotos novatos em geral tem medo de altitude. Eles se sentem mais seguros próximos ao chão. Nada pode ser mais errado. A altitude é sempre nossa aliada. Como disse acima acredito que 30 m., um pouco acima das árvores, é uma altura segura de voo, apesar de em geral eu voar muito mais alto que isto. Um novato nunca deveria voar abaixo de 15 metros; abaixo disto somente se você estiver alinhando para o pouso.
- 5) **EXCESSO NOS CONTROLES:** Em geral o avião não necessita receber nenhum comando de você. Depois que estiver em uma boa altitude e bem trimado, o avião voando com vento calmo, deve manter a altitude e direção por si só. Qualquer coisa que você faça vai interferir no avião.

Quando esto ensinado algum novo piloto em geral eu faço um voo de demonstração com o avião em questão. Subo a 30 metros, dou meia potência, até uma velocidade de cruzeiro. Deixo o avião ir indo, bem suavemente, tiro os dedos dos esticks e abro os braços segurando o radio bem longe dos dedos, mostrando que não estou fazendo nada. Deixo o avião subir a vontade, enquanto ele esta ganhando altura, contra o vento, e se houver espaço suficiente. Se você não puder fazer estas manobras com um avião de treinamento de asa alta, o avião não esta bem equilibrado e trimado. Mesmo com algum vento e rajadas, depois que você estiver numa altura segura você deve se capaz de largar os comando por algum tempo. Os ventos podem mudar um pouco o rumo ou altitude do avião, obriga-lo a fazer uma curva, mas ele continua voando sem sua ajuda. Nesta linha de raciocínio você não deve forçar suas curvas por mais de alguns segundos, após o avião iniciar a curva. Entenda que o avião faz a curva abaixando ou levantando suas asas. Se você força a curva por um longo tempo, a inclinação vai aumentar muito e pode haver perda de sustentação, iniciando um mergulho em parafuso e uma lenha! De os comando devagar e com suavidade, e olhe o avião. Inicie a curva e volte o comando a zero; dê mais um pouco de comando e volte a zero. Comece suas curvas bem antes do ponto necessário e você pode fazer curvas bem abertas e seguras, evitando as curvas muito fechadas. O que vemos sempre são os caras fechando a curva, fechando a curva e...lenha. Nestes casos estão sempre voando a favor do vento, baixo e vindo na direção do piloto com força total!!!

- 6) **CHECAGEM DE PRÉ VOÔ :** Antes de cada voo é responsabilidade do piloto verificar se o avião, os controles e as condições estão corretas e aceitáveis para voar.
  - O avião : Baterias com carga adequada; superfícies alinhadas e em ordem; sem danos de quedas ; tudo bem firme.
  - O rádio: Frequência esta autorizada antes de você ligar o radio; fazer uma checagem de alcance antes do primeiro voo do dia; todas as chaves e trimagens na posição correta para o avião; carga da bateria esta OK; antena totalmente estendida; para rádios computadorizados verificar se o setup é o adequado para o modelo; verificar se todas as superfícies de controles se movem para o lado certo.

- CONDIÇÕES GERAIS: Não existem pessoas na pista, nem na área de voo que representem algum risco; você vai sair contra o vento; o vento esta em condições aceitáveis(veja comentário acima); óculos escuros e boné para proteger seus olhos; ter todas outras condições aceitáveis.

Somente quando você considerar todas as condições do piloto, rádio, avião e campo estão OK você poderá voar. Todas estas condições citadas poderão sofrer algumas adaptações conforme o local, avião ou outro fator, mas são recomendações básicas indispensáveis. Isto tudo vai tomar somente alguns minutos antes do primeiro voo do dia e somente alguns segundos nos voos seguintes. Nunca é demais lembrar : faça o que os pilotos profissionais de verdade fazem: tenha uma checklist de campo. Antes de cada voo verifique a lista, faça os testes, e em sequencia , confirme que esta tudo certo. Se você quer que seus voos sejam uma experiencia boa , faça sempre isto. Depois de certo tempo fica automático e natural o chek prevoo e vira uma parte divertida do dia de voar!!

Espero que isto tudo ajude a você ter bons voos.

Traduzido de  
<http://www.rcgroups.com/forums/showthread.php?t=355208>  
por RCBiscaia [py5@hotmail.com](mailto:py5@hotmail.com)