



RESUMO DO RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL

HELICÓPTERO EC225 LP EC225 LP (EUROCOPTER, ICAO EC25)

GRUPO DE AVALIAÇÃO DE AERONAVES – GAA
GERÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES DE INSTRUÇÃO – GCOI
SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS – SPO

RIO DE JANEIRO, BRASIL

REVISÃO 1 – 22 DE AGOSTO DE 2014

A aeronave EC225 LP foi avaliada operacionalmente tanto pelo FAA quanto pela EASA, estando em operação em diversos países sob o controle das autoridades citadas, como Estados Unidos e países europeus.

A ANAC estabeleceu o Grupo Brasileiro de Avaliação de Aeronaves para o EUROCOPTER EC225 LP (GAA-EC225) para avaliar a operação desta aeronave no Brasil. O Relatório de Avaliação Operacional da aeronave EC225 LP sintetiza o resultado das avaliações realizadas e foi elaborado por inspetores que compõe o GAA-225 por meio de diversas atividades de avaliação operacional em conjunto com fabricante, instituições de treinamento e operadores, valendo-se de informações contidas em documentos emitidos tanto pelas entidades citadas, quanto por outras autoridades de aviação civil que realizaram processos similares de avaliação operacional da aeronave EC225.

A versão em língua inglesa do presente relatório pode ser encontrada, em formato digital, no endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/aeronaves/avaliacaoOperacional.asp>

1. Habilitação de Tipo

Recomenda-se a averbação EC25 com treinamento de diferenças entre a variante AS 332L2 da família Super Puma e o EC 225LP.

Recomenda-se atualizar a tabela de habilitações de tipo da ANAC com as seguintes linhas:

XV – Habilitação de Tipo (Helicóptero) – Operação Multi Engine (Motores Turbo-Eixo)				
FABRICANTE (1)	AERONAVE (2)		OBS (3)	HABILITAÇÃO (4)
	MODELO	NOME		ANAC
EUROCOPTER (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est – Sud Est/ Sud Aviation/ Aerospatiale)	AS 332C	Super Puma/Cougar	D*	S332
	AS 332 C1			
	AS 332L			
	AS 332L1			
	AS 332L2			
	EC 225LP			EC25

(* O treinamento de diferenças avaliado e aprovado para a aeronave EC225 LP destina-se a pilotos detentores da habilitação S332, com experiência recente na aeronave AS332 L2. Nenhuma outra variante da Família Super Puma tem treinamento de diferenças aprovado para migrar para o EC225 LP. Para pilotos formados no EC225 LP não há treinamento de diferenças aprovado para migrar para as demais variantes da família Super Puma, sendo requerido um curso completo de Habilitação de Tipo (*Initial Type Rating Training*).

2. Treinamento

Atualmente, as análises realizadas apontaram que dentre os currículos constantes no Manual de Treinamento (versão F) apenas os segmentos TR1 e D2 devem ser considerados como adequados para a qualificação dos pilotos brasileiros na aeronave EC225 LP. Qualquer outro currículo que futuramente venha a ser proposto visando à obtenção da habilitação de tipo, incluindo as solicitações de operadores aéreos regidos pelos RBHA 91 e RBAC 135 para ministrarem *Ground School*, deve ser analisado tendo como referência o Manual de Treinamento (versão F).

Até o presente momento, todos os treinamentos que foram objetos de avaliação pelo GAA-EC225 foram ministrados pela ETS (*EUROCOPTER Training Services*).

Tendo em vista a complexidade dos aviônicos e das emergências associadas a este helicóptero, recomenda-se que o dispositivo primário a ser utilizado para a execução do PTHT seja o simulador de voo FFS nível D ou FFS B / FTD 3 (dupla qualificação). O GAA-225 não recomenda a aprovação de Programas de Treinamento Operacional que utilizem unicamente a aeronave como dispositivo para o cumprimento do currículo de voo.

3. Conformidade com o RBHA 91 e RBAC 135

a. Declaração de Conformidade

Não foram apresentadas Declarações de Conformidade por parte da EUROCOPTER com o RBAC 135, RBHA 91 ou qualquer outro regulamento. Ante tal situação, a EUROCOPTER foi orientada a buscar apoio do primeiro operador brasileiro para o preenchimento desta declaração de conformidade, fato que também não se concretizou.

De tal forma, a responsabilidade pela exigência das declarações de conformidade da aeronave tipo EC225 frente aos RBHA 91 e RBAC 135 fica por conta da gerência encarregada da supervisão das operações dos operadores aéreos que pretenderem incorporar a aeronave à sua frota.

b. Operações Especiais

De acordo com as avaliações realizadas e com as informações contidas nos Programas de Treinamento, os cursos, tanto iniciais quanto de diferenças não trazem informações sobre operações especiais específicas, tais como SAR, MEDEVAC e OFFSHORE. A EUROCOPTER declarou ainda não ter interesse em demonstrar cumprimento aos requisitos para operações PBN.

Demais operações especiais não previstas ou a utilização de equipamentos opcionais não foram avaliadas. Havendo interesse, tais operações e equipamentos devem ser aprovados diretamente junto ao primeiro operador nacional interessado, quando solicitado por este, e o presente Relatório de Avaliação Operacional EC225 deverá ser atualizado.

c. Quantidade máxima de passageiros

De acordo com o *Type Certificate Data Sheet* N° ER-7902, emitido pela Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC, recomenda-se autorizar configuração de operação no Brasil com o máximo de 19 (dezenove) passageiros.

4. Documentação Operacional

a. MMEL

O GAA-EC225 não avaliou a MMEL aprovada pelo DGAC Francês ou a MMEL aprovada pelo FAA americano. Recomenda-se a utilização da MMEL analisada pela equipe de validação de certificação de tipo e aprovada pela Superintendência de Aeronavegabilidade.

b. Manual de Operação da Aeronave

A EUROCOPTER não apresentou nenhuma proposta de Manual de Operação de Aeronave para utilização dos operadores.

5. Simulador de Voo

Recomenda-se que o dispositivo primário a ser utilizado para a execução do PTHT seja o simulador de voo FFS nível D ou FFS B / FTD 3 (dupla qualificação). Caso este último seja utilizado, deve ser respeitada a condição constante na sessão 8 do programa de treinamento ETS EI025 EC 225 A, que aponta que a manobra *take-off with OEI before TDP* deva ser repetida em aeronave, no voo de número 14.

Para uma lista completa e atualizada sobre os simuladores validados e qualificados pela Agência e a vigência de seus respectivos certificados consulte a página de Simuladores da ANAC: <http://www.anac.gov.br/simulador>.

6. Operação no Brasil

O GAA recomenda que, para operação no Brasil do helicóptero EC225 LP com marcas brasileiras, sejam seguidas as orientações constantes deste relatório de avaliação operacional.

