

### **Foco: Pressa em decolar.**

#### **Finalidade**

Alertar os operadores da aviação geral para a importância de seguir os procedimentos padronizados para a realização, do voo e dos riscos advindos da pressão para decolar rapidamente, deixando de cumprir todas as etapas previstas.

#### **Histórico/Análise**

Durante a decolagem da aeronave de HB-350B do Heliponto Helicidade (SIBH), às 21h45min local, com destino ao Heliponto Quadra Hungria (SJGM), ambos em São Paulo – SP, com notificação de voo visual (VFR), houve uma repentina perda de potência do motor da aeronave. A aeronave estava atingindo, aproximadamente, 15 metros de altura e acabou retornando ao solo em atitude nivelada. O piloto conseguiu utilizar o procedimento de rotação do rotor principal para amenizar a queda, porém a aeronave sofreu danos graves nos esquis, na cabine de passageiros, no cone e no rotor de cauda. O piloto, única pessoa a bordo, sofreu ferimentos leves.

De acordo com a investigação realizada, o piloto havia acabado de pousar com uma aeronave e rapidamente embarcou no HB-350B para realizar outro voo. Segundo o piloto, ele recebeu a informação do preposto do proprietário da aeronave de que deveria realizar outro voo e estava atrasado, os passageiros já o esperavam em outro heliponto. Durante esse contato bilateral, foi possível observar a solicitação expressa do operador da aeronave quanto à necessidade de acelerar a saída.

O procedimento operacional adotado pelo heliponto Helicidade consistia em decolar do spot nº8, taxiar até o spot central, e ascender para o heliponto localizado, aproximadamente, a 15 metros de altura do solo.

De acordo com as imagens geradas pelo sistema de câmeras de vigilância da empresa operadora do heliponto, foi possível observar que a aeronave, ao sair do solo, iniciou um deslocamento vertical acentuado, sobrevoou o spot central a aproximadamente 10 metros de altura em curva para a direita.

Ao atingir uma altura aproximada de 15 metros, a uma distância lateral de 02 metros do heliponto elevado, ocorreu uma súbita guinada à direita e foi observada uma grande e anormal saída de fumaça branca pelo escapamento do motor.

O piloto afirmou que a aeronave apresentou uma queda repentina de potência a qual foi percebida pela guinada à direita e pela diminuição do ruído produzido pelo motor,

sem, contudo, ter apagado completamente. Ao perceber a possível falha do motor, o piloto instantaneamente levou o manete de potência (vazão de combustível) para a posição “máxima – emergência”.

A investigação concluiu que, em razão da ansiedade e da pressão para decolar o mais rápido possível, uma hipótese provável é que o piloto não tenha posicionado corretamente o manete de vazão de combustível para a posição voo, fazendo com que o motor deixasse de operar adequadamente.

Como o piloto não realizou o procedimento de táxi e iniciou a subida a partir do spot nº 8, o problema apareceu assim que o helicóptero atingiu a altura do heliponto. É possível que, se o piloto tivesse realizado o procedimento padrão, a falta de potência fosse percebida ainda durante o procedimento de táxi.

Para ganhar tempo, o piloto avaliou que seria possível decolar direto do spot 8 para o heliponto, deixando de respeitar os procedimentos operacionais previstos para o heliponto Helicidade, o que não possibilitou perceber a falta de potência durante o taxi.

A conclusão da investigação foi que, considerando a exiguidade do tempo entre o último pouso e a nova decolagem, houve um planejamento inadequado por parte do piloto ao aceitar a realização de um voo muito próximo ao final do outro, o que pode ter prejudicado a realização de todos os procedimentos previstos.

### **Ações recomendadas**

Proprietários, operadores e pilotos da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em sua comunidade aeronáutica.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

[http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt\\_hnl\\_01\\_07\\_08](http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt_hnl_01_07_08)

**Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A-162/CENIPA/2013-RSV 001, emitida pelo CENIPA.**

**Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www2.anac.gov.br/alertavoo/> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional. Adicione o *link* Alerta de Voo a seus *sítes* favoritos e fique sempre atualizado com as lições extraídas dos acidentes.**