

Foco: Utilização de publicações técnicas não fornecidas pelos fabricantes de aeronaves e não aprovadas pelos órgãos certificadores.

Finalidade

Alertar os operadores e pilotos brasileiros para que não utilizem publicações técnicas não aprovadas pelos órgãos certificadores, em especial Manuais de Operações diferentes daqueles confeccionados pelos fabricantes das aeronaves.

Histórico/Análise

O helicóptero Robinson R-44 estava preparado para realizar um voo do Aeroclub de João Pessoa – PB (SNJO) com destino ao município de Cuitegi - PB, em condições de voo visuais, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Ao iniciar a operação de táxi, às 16h44min (local), em voo pairado, o piloto comandou um giro de 180° à direita, visando sair do pátio de manobras e ingressar na pista de pouso/decolagem. Quando o helicóptero completou os primeiros 90° de giro, a aeronave apresentou tendência de se deslocar à frente, o que provocou sua aproximação com a aeronave que permanecia estacionada.

Com a intenção de evitar a colisão com outra aeronave que se encontrava estacionada no pátio, o piloto tentou controlar o deslocamento à frente, levando o helicóptero para a direita e à frente, colidindo o esqui bruscamente contra o solo. Houve o seccionamento do cone de cauda pelas pás do rotor principal. Todos os três ocupantes saíram ilesos.



Croqui do acidente

O Aeroclube de João Pessoa (SNJO), um aeródromo público, é desprovido de Órgão de Controle de Tráfego Aéreo e não há serviço de informações meteorológicas, possuindo uma biruta aeronáutica para auxiliar os pilotos na identificação da direção do vento.

Os pilotos que operavam em SNJO utilizavam as condições meteorológicas do Aeroporto Internacional Castro Pinto (SBJP), também em João Pessoa e distante 13,66 km de SNJO para o planejamento do voo. Esses tripulantes relataram que as comunicações com a Torre de Controle de SBJP somente eram possíveis após a decolagem, por causa dos obstáculos existentes (prédios) entre SNJO e SBJP.

De acordo com as informações disponíveis no METAR de SBJP no dia do acidente, as condições meteorológicas eram favoráveis à realização de voos em condições visuais. No entanto, foi emitido um SPECI (informe meteorológico especial de aeródromo) em função do surgimento de rajadas de vento com intensidade de até 32 kt.

De acordo com a investigação realizada, o piloto do R-44 relatou estar ciente das condições meteorológicas das 18:00Z em SBJP, porém informou que não teve conhecimento da mudança de intensidade do vento na localidade (informado no SPECI das 19:00Z). Segundo o tripulante, esse fato ocorreu devido à impossibilidade de estabelecer comunicações bilaterais com a Torre de Controle de SBJP antes do acionamento e decolagem.

Ao tentar conduzir a aeronave para a pista, o piloto decidiu realizar um giro de 180° à direita, pois desejava manter contato visual com uma aeronave que estava estacionada do lado direito do helicóptero.

Ao realizar a manobra, a aeronave ficou com a cauda posicionada contra a direção do vento. Quando o helicóptero completou os primeiros 90º de giro, sofreu a interferência do vento de cauda, o que provocou sua aproximação com a aeronave que permanecia estacionada. Com a intenção de evitar a colisão com essa aeronave, o piloto tentou controlar o deslocamento à frente, levando o helicóptero para a direita e à frente, colidindo o esqui bruscamente contra o solo, culminando com o acidente.

Durante a ação inicial, foi verificado que o piloto possuía uma versão em Português do Manual de Operações do R-44. Na Seção 2 (Limites) do referido manual, constavam as seguintes informações:

- “1) Voar quando os ventos de superfície sejam superiores a 25 kt, incluindo rajadas, é proibido.
- 2) Voar quando as rajadas dos ventos de superfície forem superiores a 15 kt é proibido.
- 3) Continuar o voo com turbulência moderada, severa ou extrema, é proibido. ”

Na investigação do acidente, o fabricante da aeronave informou que não existia Manual de Operações certificado do R-44 traduzido para a língua portuguesa.

Na publicação existente na língua inglesa, não foram encontradas informações a respeito dos limites operacionais de intensidade e direção do vento. O fabricante também informou que o modelo R-44 não possuía limitações de vento no Manual de Operações. Porém, alertou que existiam Avisos de Segurança (Safety Tips) na Seção 10 no Pilot’s Operating Handbook sobre operação com vento de cauda.

No Manual de Operações utilizado pelo piloto, havia uma limitação de vento, porém o fabricante comunicou que a limitação existente no referido manual aplicava-se ao modelo R-22 (também fabricado pela Robinson Helicopter).

Cabe ressaltar que o Manual de Operações consiste em um importante recurso à tomada de decisão e adequada operação da aeronave. Se o piloto tivesse seguido o que estava escrito no manual, ele não teria decolado, pois as rajadas de superfície eram superiores a 15 kt.

Ações recomendadas

Operadores e pilotos de aeronaves Robinson R-44 devem obedecer, exclusivamente, aos Manuais de Operações confeccionados pelo fabricante da aeronave, evitando a utilização de publicações diferentes das aprovadas pelos órgãos certificadores.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

http://prevencao.potter.net.br/Public/media/media/pt/PT-HUC_29_01_2016-ACID.pdf

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/alerta-de-voo-tipos-de-operacoes> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional. Adicione o *link* Alerta de Voo a seus *sites* favoritos e fique sempre atualizado com as lições extraídas dos acidentes.