

Foco: Obstáculos e objetos estranhos instalados em aeródromos, que possam constituir risco à circulação de aeronaves.

Finalidade

Alertar operadores de aeródromos sobre a importância da fiscalização periódica dos pátios e áreas de manobras, de forma a detectar e/ou remover, oportunamente, obstáculos e objetos estranhos que possam constituir risco à circulação de aeronaves. Adicionalmente, alertar os operadores de aeronaves e pilotos sobre a necessidade da comunicação de acidentes/incidentes à autoridade aeronáutica, bem como do gerenciamento da aeronavegabilidade de suas aeronaves, mormente aquelas envolvidas em impactos durante as operações.

Histórico/Análise

O helicóptero EC-120 (Colibri) decolou do Heliponto América Business (SDKD), em São Paulo - SP, às 21h30min (UTC), tendo a bordo piloto e dois passageiros a bordo, com destino ao Aeroporto de Guarulhos - SP (SBGR). Um dos passageiros ocupava o assento dianteiro esquerdo.

Por volta das 22h (UTC), durante a aproximação para pouso no *spot* "C" do pátio 6 de SBGR, foi sentido um impacto na parte inferior da aeronave, sem maiores consequências para o controle da mesma. Após o desembarque dos passageiros, o piloto, sem efetuar o corte do motor, prosseguiu para o Heliponto Helicidade (SIBH), em São Paulo - SP, onde, com os rotores parados, constatou avarias no cone de cauda da aeronave. Os três ocupantes permaneceram ilesos.

O impacto ocorrido em SBGR se deu contra uma torre de prospecção de 6 metros de altura, posicionada a aproximadamente 20 metros do centro do *spot* de pouso. Não houve desprendimento de peças da aeronave.

Na investigação realizada, a Helibras - Helicópteros do Brasil S/A, auxiliada pela *Eurocopter Company* – França, analisou a área afetada e concluiu que, em razão da força do impacto da aeronave contra a torre de prospecção, todo o conjunto de cauda - *tailboom* - deveria ser substituído, pois a colisão causou torção da estrutura na junção do *tailboom* com a estrutura central.

De acordo com a investigação, a Torre de Controle de Guarulhos (TWR-GR) autorizou a aproximação direta para o pátio 6 do aeroporto, procedimento usual naquela localidade. No momento da aproximação e pouso, apesar de haver um balizador da INFRAERO (empresa que administrava SBGR à época), este não fez o atendimento da aeronave, uma vez que estava providenciando o estacionamento de um avião no mesmo pátio. Não havia NOTAM informando da presença de obstáculos próximos ao referido *spot*.



Modelo exato da torre de prospecção atingida pela aeronave.

Após o pouso no Aeroporto de Guarulhos, o piloto não cortou o motor do helicóptero para o desembarque dos passageiros e também não realizou nenhum tipo de inspeção visual, a fim de verificar possíveis danos decorrentes do impacto. Após o desembarque dos passageiros, prosseguiu o voo sem anormalidades até o pouso no Heliponto Helicidade (SIBH).

O piloto não comunicou à Autoridade Aeronáutica sobre o ocorrido, contrariando o Art. 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA 3-5), sendo este último documento de porte obrigatório a bordo. A

situação também não foi registrada no Diário de Bordo do helicóptero, conforme previsto na IAC 3151.

A investigação indicou que o posicionamento do obstáculo (torre de prospecção) era incompatível com o local onde se encontrava – pátio / *spot* ativo – à operação de aeronaves. Se realmente havia um motivo para a permanência do obstáculo no local, este deveria ter sido corretamente sinalizado, bem como ter sido expedido previamente um NOTAM sobre o assunto.

Se o piloto houvesse realizado uma inspeção da aeronave após o pouso em SBGR, muito provavelmente identificaria os danos no helicóptero e o obstáculo abalroado (torre de prospecção). Dessa forma, além de comunicar o problema à INFRAERO para evitar outras ocorrências, permitiria a tomada de providências administrativas cabíveis. Oportunamente, poderia ser procedida uma análise técnica da situação de aeronavegabilidade do helicóptero, antes do retorno ao voo.

Ações recomendadas

1. Os operadores de aeródromos brasileiros deverão adotar procedimentos para a fiscalização periódica dos pátios e áreas de manobras, de forma a detectar e/ou remover, oportunamente, obstáculos e objetos estranhos que possam constituir risco à circulação de aeronaves.
2. Operadores de aeronaves e pilotos devem estar cientes da importância da comunicação de acidentes/incidentes à autoridade aeronáutica, bem como do gerenciamento da aeronavegabilidade de cada aeronave, mormente após a ocorrência de impactos de qualquer tipo.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

http://prevencao.potter.net.br/Public/media/media/rf/pt/pr_jmm_03_09_09.pdf

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-daseguranca-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.