

Foco: Realização de operações aéreas por empresas sem processos de gerenciamento dos voos compatíveis com o nível de complexidade estrutural das mesmas.

Finalidade

Alertar proprietários, operadores e exploradores da aviação geral sobre os riscos de realizar operações aéreas de maior nível de complexidade, mormente por empresas que possuam grande número de aeronaves e pilotos, sem uma estrutura organizacional compatível, que permita a implantação de processos e mecanismos formais de gerenciamento dos voos e manutenções de forma a garantir um planejamento e uma supervisão adequados para as missões a serem realizadas.

Histórico/Análise

O helicóptero Bell 212 decolou com um piloto e dois passageiros da Locação 148 de uma empresa de exploração de petróleo localizada no município de Tefé – AM, com destino ao Heliponto de Porto Moura (SWTF), distante 26 NM.

No momento dessa decolagem, a aeronave já havia voado 01 hora e 50 minutos, restando cerca de 10 minutos de autonomia e antes do pouso na Locação 148, havia ocorrido o acendimento da Luz de Alarme FUEL LOW #2, indicando o baixo nível de combustível no tanque de alimentação do motor #2.

O piloto observou no liquidômetro da aeronave uma indicação de aproximadamente 250 libras remanescentes e julgou que havia uma falha de indicação, continuando sua aproximação e pouso. Em seguida, embarcou os dois passageiros e decolou para a base de operações em SWTF.

Quando estava na final para pouso em SWTF, houve o apagamento do motor 2 e, em seguida, o apagamento do motor 1. O piloto comandou autorrotação, realizando um pouso de emergência em uma roça abandonada, que estava a 0,6 NM do local de pouso pretendido. Após o pouso de emergência, a aeronave tombou e os três passageiros e o piloto foram auxiliados por pessoas que se encontravam no pátio, permanecendo ilesos. A aeronave sofreu danos nos esquis e no cone de cauda.

Os exames, testes e pesquisas efetuados na investigação realizada apontaram que havia uma pane no indicador de combustível, que indicava 60 libras a mais, e que o apagamento dos motores ocorreu em razão da falta de combustível.

Possivelmente um dos motivos que levaram o piloto a desconsiderar o acendimento a Luz de Alarme FUEL LOW foi o fato de ter mudado de equipamento naquela quinzena, pois desde seu ingresso na empresa só havia voado o mesmo helicóptero e já estava acostumado com o consumo médio de combustível daquela aeronave. Outro fato que pode ter contribuído para essa falha no julgamento do piloto é que ele desconhecia que havia uma pane no liquidômetro da aeronave.

A falta de planejamento prévio para os voos da empresa e o fato da aeronave Bell 212 estar sendo operada somente por um tripulante podem ter contribuído para a divisão do nível de atenção do piloto para várias tarefas em voo, prejudicando dentre outros fatores, o correto controle de combustível. O comandante da aeronave ficava sabendo da missão que teria que cumprir poucos instantes antes da decolagem e que ainda poderia sofrer várias alterações durante o voo.

Ações recomendadas

Proprietários, operadores e exploradores da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em seu âmbito de atuação.

O Relatório Final pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pr_hry_05_08_12

Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A-023/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.