



O BHEST – Brazilian Helicopter Safety Team - é um comitê composto por representantes dos PSAC - Provedor de. Serviços de Aviação Civil - e outras entidades com a capacidade de propor e promover melhorias na segurança operacional das atividades envolvendo helicópteros, composta por profissionais dedicados à melhoria da segurança operacional da aviação civil de helicópteros no BRASIL.

## BHEST – LESSONS LEARNED 003/2022

### Compartilhe!

O propósito deste documento é compartilhar informações e eventos de Segurança Operacional com o caráter preventivo.

#### LTE ou GUINADA IMPREVISTA?

<b>Tipo do Evento:</b>	Acidente	<b>Data do Evento:</b>	24/Fev/2021.
<b>Categoria:</b>	Perda de Eficiência do Rotor de Cauda.		
<b>Referência:</b>	<a href="https://data.nts.gov/Docket?ProjectID=102733">https://data.nts.gov/Docket?ProjectID=102733</a> / <a href="https://data.nts.gov/carol-repgeen/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/102733/pdf">https://data.nts.gov/carol-repgeen/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/102733/pdf</a>		

#### Resumo:

Após concluir uma missão noturna de transporte Inter hospitalar, a aeronave decolou do hospital Saint Francis em Tulsa (4OK3) e rumou para o aeroporto Richard Lloyd Jones JR (KRVS) distante aproximadamente 5 NM a sudoeste do hospital para reabastecimento.

Frente ao reporte de vento com intensidade inferior a 10 Kt, e não tendo nenhum outro tráfego no circuito, o piloto optou por uma aproximação direta para a interseção da taxiway A com A4, o que o colocou com vento no quadrante traseiro direito.

Próximo ao pairado, ao curvar à esquerda para alinhar-se com a taxiway A, ao passar pela condição de vento de cauda, a razão de giro aumentou e o piloto **permitiu que o giro continuasse** intencionando girar 180° e alinhar a aeronave com o vento. No entanto, com o aumento da razão de giro, o piloto não foi capaz de conter o movimento e a aeronave completou ao menos mais duas voltas antes de tocar o solo. O piloto baixou o coletivo e reduziu o motor para marcha lenta enquanto tentava manter o plano do rotor horizontal para evitar a ocorrência de um rolamento dinâmico.

De acordo com o METAR emitido 6 minutos antes do acidente, o vento era de 020 com 8 kt. Na hora seguinte, o vento manteve sua direção, mas aumentou sua intensidade para 11 kt com rajadas de 17 kt.

**METAR KRVS 250453Z AUTO 02008KT 10SM CLR 06/M01 A3029 RMK AO2 SLP263 T00611006=**

*Accident Occurred at 0459 UTC (2259 CST)*

#### Fator Contribuinte (entre outros):

- O NTSB - National Transportation Safety Board – conclui que a causa provável (Fator Contribuinte) foi a decisão inadequada do piloto de aproximar com vento de cauda com rajadas, o que resultou na perda da eficácia do rotor de cauda durante a curva para alinhar com a taxiway.

#### Recomendações (BHEST):

Observando o relato do piloto pode-se constatar que em nenhum momento ele tentou conter o giro por meio da aplicação dos pedais, o que nos leva a reforçar os procedimentos de recuperação de LTE, quais sejam:

- Tão logo detecte o fenômeno, aplique pedal a fundo contra o giro. E, mais importante, mantenha o pedal aplicado até que o giro cesse e, somente após, ajuste a posição dos pedais para estabilizar a aeronave.
- Como o efeito não é imediato (diferente de qualquer outra ação nos comandos), o piloto pode duvidar que esteja em uma condição de LTE e pensar que há uma falha mecânica. Mantenha sua ação nos pedais!
- Mantenha a posição do coletivo ou, se possível, reduza-o. Ainda que a redução seja pequena, seu efeito no torque e, conseqüentemente, na razão de giro é significativo.

