

DIVULGAÇÃO OPERACIONAL



Esta ferramenta tem como finalidade divulgar as informações ou os conhecimentos de interesse da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos a toda comunidade da aviação brasileira visando à Segurança de Voo.

O uso desta divulgação para qualquer propósito diferente da Prevenção de Acidentes poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Incidente

Data e local
Assis, 02/08/11

AERONAVE:
Tipo:

1- Reporte

O SERIPA IV recebeu, no dia 08/08/11, o RELPREV abaixo, por e-mail.

SITUAÇÃO (SITUATION): CHEGANDO EM ASSIS-SP, FIZ TODO O TRÁFEGO PADRÃO PARA POUSO NA PISTA 30. QUANDO JÁ ESTAVA NA PISTA FINAL COM O AVIÃO TODO CONFIGURADO PARA O POUSO, AVISTEI 1 CARRO E MAIS 3 PESSOAS EM CIMA DAS FAIXAS BRANCAS NA CABECEIRA DA PISTA. COM ISSO TIVE QUE PROLONGAR MEU POUSO COMPROMETENDO A FREMAGEM DA AERONAVE E QUASE VARANDO A PISTA UMA VEZ QUE A ARRUMETIDA ERA IMPOSSÍVEL DEVIDO A CONFIGURAÇÃO DO AVIÃO.

ANTES DA DECOLAGEM VERIFIQUEI SE HAVIA ALGUM NOTAM E NADA CONSTA.

COMUNIQUEI A ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO DE ASSIS-SP (SNAX) POR PERMITIR 3 PESSOAS E 1 CARRO NA ÁREA DE POUSO SEM HAVER SEQUER 1 NOTAM. PEÇO PROVIDÊNCIAS PARA QUE SITUAÇÕES COMO ESTA NÃO SE REPITAM.

2- Estrutura Aeroportuária

O aeroporto de Assis tem a seguinte estrutura:
ASSIS / Assis, SP SNAX 22 38 24S/050 27 11W
PUB 4NW UTC-3 IFR L21, 26 DAESP 564 (1850)

12 – L12 – (1400 x 30 ASPH 25/F/C/Y/U L14, 15) – L12 – 30
RDONAV – NDB ASS (1) 275 22 38.69S/050 27.18W
RMK – (*)

a. OBS OBST (torre) não balizado, com ELEV 1890FT, DIST 1100M da THR 12, no AZM 298DEG.

b. OBS OBST (árvore e rede baixa tensão não balizada), com ELEV 1854FT DIST 347M da THR 30, no AZM 120DEG.

c. OBS TFC ultraleves no AD.

(1) MON TIL FRI 1045-1145. OPR DAESP.



3- Controle de aeródromo
Não existe.

4- Fatos:

- a) No dia 02/08/11 havia, no aeródromo de Assis, uma equipe do Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA) realizando levantamento de dados para a confecção da Carta de Aproximação Visual (CAV) do aeródromo;
- b) esses profissionais foram surpreendidos com o pouso de uma aeronave que "passou por cima" de suas cabeças e do automóvel estacionado na cabeceira, pousando logo à frente;
- c) o piloto da aeronave reportou no RELPREV que realizou o tráfego padrão, não avistou um carro e as pessoas na cabeceira da pista e, quando percebeu, optou por prosseguir no pouso em função da configuração de sua aeronave;
- d) o administrador do aeroporto informou que não foi emitido NOTAM para avisar os pilotos; e
- e) o ICA, responsável pelos trabalhos, informou que ASSIS é um aeródromo com pouco movimento e que opera, exclusivamente, em condições visuais. Nesses casos, não existe a necessidade de se emitir um NOTAM, principalmente porque a equipe tem condições de livrar a pista rapidamente assim que perceber a aproximação de uma aeronave para pouso ou para a decolagem.

5- Legislação pertinente (ICA 100-12):

CIRCUITO DE TRÁFEGO DE AERÓDROMO

Trajetórias especificadas que devem ser seguidas pelas aeronaves que evoluam nas

imediações de um aeródromo.

OPERAÇÕES EM AERÓDROMO OU EM SUAS IMEDIAÇÕES

As aeronaves que operarem em um aeródromo ou nas suas imediações, quer estejam ou não em uma ATZ, deverão:

- a) observar o tráfego do aeródromo a fim de evitar colisões;
- b) ajustar-se ao circuito de tráfego do aeródromo efetuado por outras aeronaves ou evitá-lo;
- c) efetuar todas as curvas à esquerda ao aproximarem-se para pouso e após a decolagem, a não ser que haja instrução que indique de outra forma; e
- d) pousar e decolar contra o vento, a menos que razões de segurança, configuração da pista ou de tráfego aéreo determinem que outra direção seja recomendável.

CIRCUITO DE TRÁFEGO PADRÃO

Os elementos básicos do circuito de tráfego são:

- a) perna contra o vento – trajetória de voo paralela à pista em uso, no sentido do pouso;
- b) perna de través - trajetória de voo perpendicular à pista em uso, compreendida entre a perna contra o vento e perna do vento;
- c) perna do vento – trajetória de voo paralela à pista em uso, no sentido contrário ao do pouso;
- d) perna base - trajetória de voo perpendicular à pista em uso, compreendida entre a perna do vento e a reta final; e
- e) reta final – trajetória de voo no sentido do pouso e no prolongamento do eixo da pista compreendida entre a perna base e a cabeceira da pista em uso.

NOTAM

Aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo pronto conhecimento seja indispensável para o pessoal encarregado das operações de voo.

OBSTÁCULO

Todo objeto fixo ou móvel (temporário ou permanente), ou parte dele, localizado em uma

área destinada ao movimento de aeronaves na superfície ou que se estenda sobre uma superfície definida destinada à proteção das aeronaves em voo.

6- Análise:

Os procedimentos para aproximação e pouso em aeródromo não controlado estão descritos de forma sucinta na ICA 100-12, no RBHA 91 e no AIP Brasil. Além desses documentos, as boas práticas sugerem que, um piloto em aproximação para pouso em um aeródromo não controlado deve entrar na perna do vento e realizar um circuito de tráfego, com arremetida no ar. Este procedimento tem por finalidade garantir a verificação das condições da pista em termos do seu estado de conservação, ausência de obstáculos e direção / intensidade do vento.

Por outro lado, a emissão de NOTAM, quando uma pista está com algum tipo de obstrução, deve ser incentivado pois, além de avisar os pilotos a respeito da situação, pode, ainda, estabelecer um procedimento para garantir que pilotos e pessoal de solo se comuniquem, verbalmente ou não, de forma a manter os níveis de segurança de voo em patamares aceitáveis.

Entende-se que, em hipótese alguma, um pouso pode ser realizado se for constatado a presença de pessoas, animais, automóveis, ou qualquer outro tipo de obstrução na pista. Nesses casos, o piloto DEVE arremeter no ar e aguardar a desobstrução da pista ou prosseguir para a alternativa.

A informação do piloto que a arremetida no ar não era possível só é pertinente se

considerarmos que a aeronave está em emergência. É preciso ter em mente que a arremetida deve sempre ser a primeira opção de um piloto durante uma aproximação para pouso e a aeronave deve, SEMPRE, estar configurada da maneira mais adequada para permitir que essa manobra seja realizada em segurança.

7- Recomendações de Segurança de Voo

Os pilotos:

a- Deverão, em aproximações visuais para pouso em aeródromos não controlados, entrar no circuito de tráfego na perna do vento e realizar uma passagem sobre a pista, a 200 pés de altura, para verificar as condições de operação e a direção / intensidade do vento. Após esta, voltar ao circuito de tráfego adequado e realizar o pouso.

b- Deverão estar aptos a realizar uma arremetida em qualquer fase de uma aproximação de pouso.

Os Aeroclubes e Escolas de Aviação:

c- Deverão estudar este caso com seus alunos e instrutores, verificar todos os aspectos legais e de segurança pertinentes, padronizar a conduta de seus pilotos e, principalmente, aumentar o treinamento de arremetidas no ar e no solo.

8- Proposta de Recomendação de segurança de Voo

Ao DAESP

a- Deverá solicitar a emissão de um NOTAM ao DECEA sempre que houver necessidade de se trabalhar na área de movimento de um aeródromo. Esta notificação deverá possuir as informações pertinentes, o prazo de execução e, principalmente para aeródromos que não disponham de comunicação rádio, os procedimentos esperados para pilotos e trabalhadores no solo.

Ao DECEA

b- Deverá exigir que um NOTAM seja emitido sempre que houver necessidade de um trabalho da área de movimento de um aeródromo, independente da quantidade de tráfego esperado.

Nº DIVOP :

01 15P1611

DATA DA EMISSÃO :

11 10/1 2011

Tcel Luiz Rogério da Nave e Castro