

Recomendações de Segurança de Voo

Formulário 01/2021

Aeroclube do Planalto Central

RECOMENDAÇÃO DE SEG DE VOO 01/2021 (RELPREV 01/2021- Falha no freio da roda do Nhapecan: 1- A Diretoria Técnica deverá envidar esforços para divulgar as panes encontradas nas aeronaves, bem como registrar um histórico dos serviços realizados, de modo que todos os pilotos que voem a referida aeronave também registrem a ciência da pane em questão, aceitando ou não voar a aeronave; 2- Quando uma aeronave estiver com pane de freio constatada, e se o piloto aceitar a voar na mesma, o pouso, obrigatoriamente, deverá ser realizado na pista em uso, evitando que faça uma aproximação em direção à equipe de pista. *

07:34       94% 

  webmail-seguro.com.br/?_task:  

O relprev está relacionado com o não funcionamento do freio de roda do planador.

Relato:

A ocorrência está relacionada com a fase final do voo (pouso). Nesse dia as condições meteorológicas apresentavam turbulência moderada e vento de través pela direita da pista de pouso (pousamos 05) moderado também. Durante a fase da perna do vento, base e final precisei auxiliar o aluno Brum, uma vez que esse foi seu primeiro voo no nhapecan. Durante a fase final do pouso, já em solo, e por volta de uns 30 km/h já não era possível efetuar correções de trajetória com o leme e ailerons. Pelo fato da aeronave estar com o freio de roda inoperante, nesse espaço de tempo (de 30km/h até parada completa), a aeronave guinou para a direita e adentrou a lateral da pista atravessando o barranquinho um pouco mais forte do que eu acho apropriado. Nesse caso, como pousamos 05, fomos para a área lateral. Se esse pouso tivesse sido feito na 23 o planador poderia ter guinado para a alça da pista e colidido com alguma aeronave que estivesse ali uma vez que eu não tinha o freio de roda operante.

Nome

Renato "sushman" medeiros

  



RECOMENDAÇÃO DE SEG DE VOO 01/2021 (RELPREV 02/2021- Pouso longo do L-23: 1- O pouso longo não é proibido, mas deverá ser realizado com cautela, desde que o piloto tenha controle da situação e informe ao coordenador de pista a intenção de se pousar longo e qual o objetivo; 2- A Diretoria de Instrução, em conjunto com a Diretoria de Segurança de Voo disponibilizará um vídeo tutorial que mostre as velocidades e alturas corretas para todos os pontos do tráfego, a partir da curva de espera. *

Local

RWY 23 SWFR

Data

30/01/2021

Hora

20:30 Z

PESSOAL ENVOLVIDO E/OU AERONAVE

Mangrich / PP-CVA

Descrição do Fato

Ao retornar para o circuito de tráfego, coordenei para realizar pouso longo na RWY 23. Na intenção de livrar com brevidade a utilização da pista para as demais aeronaves no circuito, acabei executando o toque ligeiramente embalado, apesar do pouso suave e corrida "pós" sem problemas. A parada total da aeronave foi feita "a comando" na cabeceira oposta (RWY 05), dentro da normalidade. Entretanto, há de se destacar que toques com sobrevelocidade diminuem sobremaneira a margem de erro do piloto, bem como aumentam os riscos de eventos indesejáveis ao trem de pouso.

Nome

Mangrich

Email

jaguar198@gmail.com

Data / Hora

01/31/2021 12:30



coordenador de pista e pouco longo : 1- A Diretoria de Segurança de voo deverá envidar esforços para disponibilizar um rádio VHF de maior potência na barraca de pista; 2- A função de coordenador de pista é primordial para o desenvolvimento de uma operação segura, desta forma, todos os envolvidos deverão atentar para executar de maneira mais efetiva possível, sendo que a referida atividade tem de ser bastante orientada no briefim inicial da Operação; 3- A Diretoria de Instrução deverá avaliar a necessidade de se criar uma escala de Coordenador de Pista, com o objetivo de se especializar mais esta função, caso venha a ocorrer mais alterações durante as coördenações.

Local

Cabeceira RWY 05 SWFR

Data

23/01/2021

Hora

16:37 Z

PESSOAL ENVOLVIDO E/OU AERONAVE

PP-FTC, PP-CVA, PT-PPF e equipe de terra.

Descrição do Fato

Durante todo o voo realizado com o PP-CVA, tentamos vários cheque-rádios com a "coordenação" de pista, porém sem sucesso de retorno. Realizamos cheque-rádio com o PT-PPF, bem como coordenações com o rebocador. Estavam recebendo clareza e intensidade 5. Nesse sentido, deduzimos que a "coordenação" estava no mínimo com pane de transmissão, o que posteriormente foi constatado. Apesar disso, todas as informações necessárias no retorno para coordenação de tráfego (curva de espera, perna do vento, base, etc) e pouso foram transmitidas por nós via fonia, tendo sido recebidas pelo próprio PT-PPF que realizara o pouso aproximadamente 5 minutos antes, em voo de instrução, livrando na lateral esquerda da RWY 05 e permanecendo fora da pista, porém necessitando de apoio de reboque para retorno à cabeceira. Ao informarmos que estávamos na perna do vento para pouso na RWY 05, observamos que o PP-FTC (52) começou a ser alinhado naquela cabeceira, felizmente sem ser acompanhado pelo alinhamento à frente do rebocador. Acusamos ingresso na perna base e solicitamos via fonia que a aeronave fosse removida para a lateral e acusamos ingressando na base. Uma vez que não houve a remoção, e nem haveria mais tempo para tal, alternamos para pouso longo, passando sobre o PT-FTC (e a equipe de terra) em altitude segura (aprox. 50 metros) e tocando adiante sem maiores intercorrências. Entretanto, ao nos reunirmos com a tripulação do PT-PPF (que ainda estava na lateral esquerda, mas fora da pista), constatamos que ali também estava o coordenador de pista (que saiu da cabeceira para prestar-lhes o apoio de reboque). Nesse contexto e, salvo melhor juízo, a ausência do coordenador na cabeceira da RWY 05, bem como o funcionamento ruim do seu rádio, contribuíram sobremaneira para a perda momentânea da consciência situacional da equipe de terra e tripulante do PT-FTC.

Nome

Leo Mangrich

Email

jaguar198@gmail.com

