

# 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**  
Bauru-SP, 02/08/11

**AERONAVE:**  
Tipo: Monomotores e Planadores

Percebe-se, em aeroclubes que praticam o voo a vela, um aumento crescente nesta atividade, fazendo com que pilotos instrutores e pilotos rebocadores tenham um excesso de carga de trabalho, compreendendo por vezes várias missões duplo-comando e diversas missões de reboque, mormente nos fins de semana.

Em que pese não haver número máximo previsto de missões a serem realizadas diariamente, faz-se mister que os aeroclubes preocupem-se com a degradação da consciência situacional em tripulantes submetidos a uma carga excessiva e repetitiva da atividade aérea. A Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984) traz parâmetros de carga diária de trabalho das tripulações. Deve-se considerar que a citada degradação é um potencializador de incidentes e acidentes.

Numa ocorrência recente, em que o piloto executava várias decolagens e pousos num único dia, verificou-se que havia também, por parte deste tripulante (piloto-rebocador) uma prática desaconselhada, de dar rápidas “bombadas” de freio – chamadas no jargão do aeroclube de “beliscar o freio” – como forma de desacelerar a aeronave, ao mesmo tempo em que se busca uma correção de reta na corrida de pouso, no intuito de livrar a pista o quanto antes, para o subsequente pouso de planadores. Numa das freadas, imprimiu-se grande esforço ao avião, vindo este a pilonar.

Dessa forma, deve ser destacado que o controle direcional no solo deve ser obtido com aplicação dos pedais enquanto há efetividade no leme, seja para aeronaves de trem convencional ou triciclo, e que, durante o pouso, o uso do freio só é recomendável nas seguintes condições:

- após a perda de tal efetividade; ou
- em caso de premente necessidade; ou
- por ocasião do estacionamento da aeronave.

Diante do exposto, Diretores de Instrução, Coordenadores de Cursos e Responsáveis pelo SGSO de aeroclubes devem divulgar/reiterar corretas práticas de pilotagem, ao mesmo tempo em que deve ser reforçada a necessidade de descanso e preparo adequado dos tripulantes para as missões, com foco na percepção e no processo decisório.

**Nº DIVOP :**  
03 / 2012

**DATA DA EMISSÃO :**  
20/ 04/ 2012

**SERIPA IV**