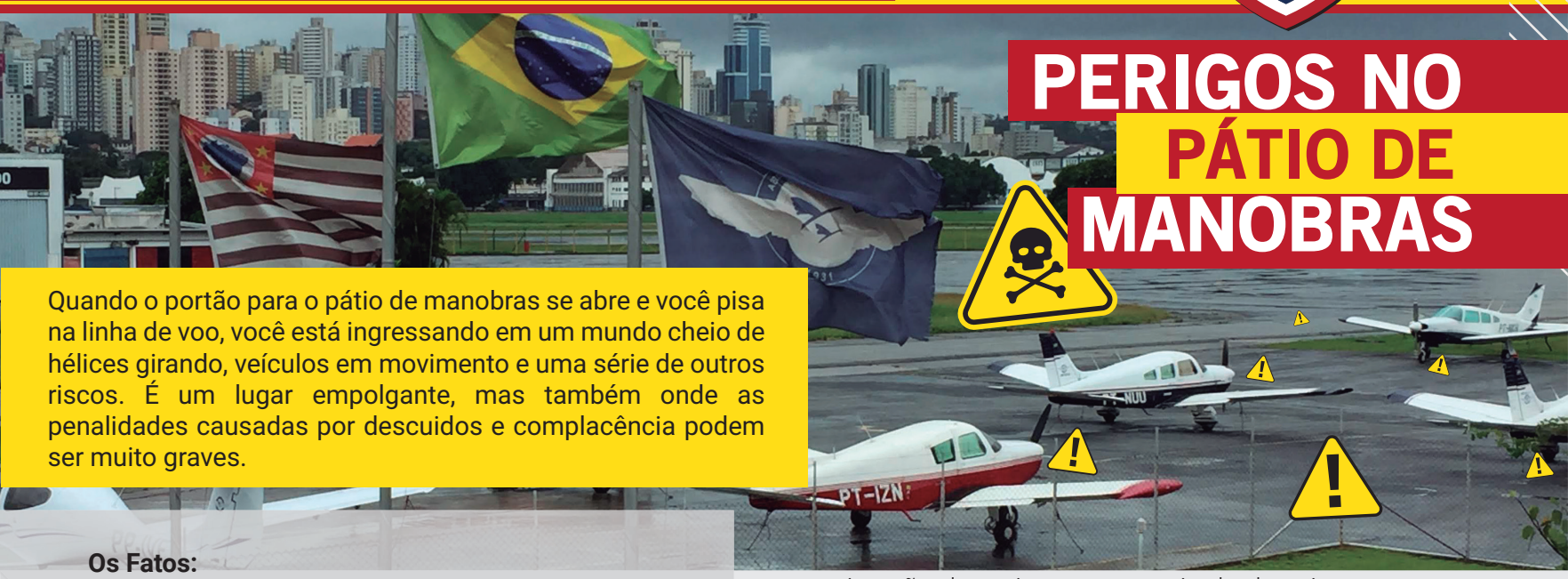
BIS
BOLETIM INFORMATIVO SAFETY
SGSO SAFETY AEROCLUBE DE SÃO PAULO
Publicação de Segurança Operacional do Aeroclube de São Paulo
19 de MARÇO de 2021
Edição 03/2021 #06

# PERIGOS NO PÁTIO DE MANOBRAS



Quando o portão para o pátio de manobras se abre e você pisa na linha de voo, você está ingressando em um mundo cheio de hélices girando, veículos em movimento e uma série de outros riscos. É um lugar empolgante, mas também onde as penalidades causadas por descuidos e complacência podem ser muito graves.

**Os Fatos:**
Em levantamento realizado nos EUA, em 10 anos (finalizando em 2008), 350 acidentes ocorreram na área de rampa. Somente uma pequena parcela se mostrou fatal, mais de 80% causaram danos substanciais a outras aeronaves ou bens (estruturas, veículos, outros). Em 18% desses acidentes, mortes ou ferimentos graves resultaram de pessoas que entraram em contato com hélices em movimento. 62% de todos acidentes nas áreas de manobra (rampa) ocorreram **durante o taxi**: a maioria envolvendo colisões com veículos ou estruturas. Ultimamente, a causa mais comum de acidentes nessa fase são a **falta de atenção** e **descuido** com atitudes simples.

**Perigos:**
Perigos na rampa vêm de muitas direções e as vezes de locais inesperados. Até mesmo atividades simples como a inspeção pré voo em uma aeronave de asa alta, oferece uma série de oportunidades de queda ou de batida com partes pontiagudas como tubo de pitot, ailerons, flaps, etc...). Situações de perigo potencial também nas aeronaves de asa baixa, onde o simples fato de subir ou descer da asa oferecem riscos muitas vezes ignorados. Aqui vão algumas dicas para você antecipar alguns perigos e gerenciar melhor os riscos nessa região.

**Tenha uma visão geral:** Entenda como o tráfego flui nas áreas de taxi e estacionamento. Atenção redobrada às aeronaves acionadas, tente compreender se a mesma está chegando ou prestes a sair, passe sempre por trás das aeronaves, elas não darão ré; projete os caminhos que a mesma poderá percorrer; observe com atenção o tráfego de veículos de abastecimento ou mesmo da INFRAERO (ou viaturas locais). Operando em aeródromos não familiares, o estacionamento da aeronave, assim como percurso de taxi devem fazer parte do planejamento do voo. Na dúvida, entre em contato via rádio. Na dúvida do local exato, corte o motor e faça as manobras que requerem maior precisão se utilizando do garfo, conduzindo gentilmente a aeronave até o local desejado. Tenha sempre um mapa metal da sua manobra antes de iniciar o movimento.

**Não confie nos seus ouvidos:** O som de motores acionados, aeronaves passando na taxiway, testes de motores na área de run-up, formam uma cortina que por vezes escondem alguns perigos. Diversos sons podem ser distrações que te impedem de ouvir gritos de avisos, ou mesmo alarmes sonoros de caminhões de abastecimento dando ré, avisos de perigos etc... Proteção nos ouvidos ajudam a prevenir perda auditiva, mas também podem bloquear sinais críticos.

**Lixo:** F.O.D. (Foreing Objects Damage) é qualquer objeto que possa causar danos ás aeronaves, hélices ou motores em geral. Sem contar ainda com a possibilidade de ter um desses F.O.D.'s arremessados contra pessoas ou estruturas, também causando danos. Sendo assim, é proibido o consumo de alimentos ou bebidas na linha de voo, bem como fumar ou mesmo falar ao telefone. Esteja sempre atento à pedras soltas, ou objetos deixados no caminho das aeronaves, como calços, drenos ou qualquer outro objeto. E em observando uma situação de perigo, tome a atitude de avisar quem esteja por perto, pedindo que se respeite as normas, ou ainda observando um F.O.D., retire-o dando o destino correto. Seja o responsável não só pela sua segurança, mas a de todos que dividem o mesmo espaço e atividade.

**Pré voo e Hélices:** Distrações nessa fase podem impactar na segurança. A menos que seja um instutor de voo que precisa passar informações sobre os procedimentos de inspeção, evite conversas e interrupções durante a realização do checklist de pré voo. No caso de passageiros, você poderá explicar tudo em outro momento e em outra área, após o voo. Evite passar embaixo das asas ou da hélice. A hélice mesmo parada deve sempre ser encarada como um perigo potencial. Há relatos de pilotos que ao observarem itens na parte inferior do motor, abaixados, ao se levantar, baterem a cabeça na ponta da hélice causando ferimentos consideráveis. Na inspeção da hélice e spinner, não gire a mesma, não se apoie nas pás. Como regra geral, trate toda hélice como se os magnetos do motor fossem QUENTES. Aproxime-se de uma hélice somente depois de verificar se a ignição está DESLIGADA e as chaves fora. Jamais tente acionar uma aeronave "dando hélice" manualmente. Os registros aeronáuticos então repletos de numerosas mortes e ferimentos graves decorrentes do uso inadequado dessa técnica.

**Pessoal não essencial ao voo:** Sempre esteja atento e acompanhando de perto os passageiros ou visitantes. Anualmente, em todo mundo, há uma série de acidentes envolvendo pessoas não familiarizadas ao voo e ao ambiente tema desse texto. Crianças demandam atenção especial pois as vezes são imprevisíveis. Adote sempre uma postura segura, brifando passageiros ou mesmo visitantes que só querem ver um avião de perto. Fale sobre a importância de estar atento, dos perigos da área e suas proibições. Sempre passar por trás das aeronaves, estar atentos às luzes que indicam acionamento iminente, antecipar comportamentos e manobras, evitar dar as costas para os perigos, e livrar a área o mais rápido possível, não prolongando a exposição aos fatores hora descritos.

Expanda seu horizonte de Segurança Operacional, entenda que ele vai muito além do voo, tendo componente e elos em todas pequenas ações que compõem a operação.

Siga no instagram
@aeroclubesp

Contribui nessa edição:
Cainnan Agostinho - Coordenador de Cursos Práticos ACSP