



Notícias da AOPA Portugal

SEGURANCA AERONAUTICA

Nº 126

2008-04-11

Meu Caro,

Hoje vamos continuar a analisar o Sistema de Self-Briefing Meteorológico disponibilizado pelo Instituto de Meteorologia. Vamos ainda perceber como pode ser vital o apoio de um Controlador em situações de emergência.

O SELF BRIEFING METEOROLÓGICO – Parte I

Como te lembrei na minha última crónica, o conhecimento da informação meteorológica antes de cada voo é da máxima relevância para que possamos descolar e realizar a nossa viagem com segurança. Ao longo do tempo temos analisado diversos acidentes cuja origem esteve no deficiente conhecimento da situação meteorológica. Dos acidentes analisados não podemos deixar de lembrar o que vitimou Scott Crossfield, o veterano piloto de ensaios dos X-15, que acabou por falecer sem honra nem glória, aos 85 anos, num acidente com o seu monomotor Cessna que se partiu em três partes ao entrar num cumulo nimbus.

Durante muito tempo, nós, pilotos de Aviação Geral, estávamos muito mal servidos de informação meteorológica. Ou iniciávamos o nosso voo a partir de um dos aeroportos internacionais (o que é cada vez mais complicado) onde efectivamente tínhamos um posto de informação ou recorriamos a sites internacionais que, por não serem oficiais, não nos davam garantia de qualidade.

Porém, a situação mudou radicalmente no início de 2007, altura em que o Instituto de Meteorologia de Portugal passou a disponibilizar o Sistema de Self Briefing Meteorológico que te está disponível a partir de qualquer ponto de acesso à internet.

Como te disse (ou lembrei) na semana passada, para se aceder a esta informação é necessário criar um perfil de utilizador composto por um “User Name” e “Password”. Expliquei-te como deverias proceder para obteres este teu perfil de utilizador. Partindo do princípio que já te registaste, entremos – através de <http://brief.meteo.pt/> - no site específico do IM para realizarmos uma volta completa aos procedimentos que temos de realizar para obter toda a documentação disponibilizada por aquele Instituto.



Informação Meteorológica de Voo

SELF BRIEFING

Vejamos como se preenche a primeira parte do formulário: a informação básica da viagem.

The screenshot shows a web interface for flight information. At the top, there is a navigation bar with links: 'Início', 'Pesquisa', 'Browse', 'Ajuda', and 'Sair'. Below this, the title 'Informação Meteorológica de Voo' is displayed with an information icon. The form is divided into sections. The first section, 'Voo:', contains a text input field and a dropdown menu labeled 'Lista de Voos:' with the option 'Escolha um voo'. Below the dropdown is a button labeled 'Apagar formulário'. The second section, 'Definição do Voo', contains several input fields and checkboxes. It includes fields for 'Partida:', 'Em rota:', and 'Destino:', each with a small orange dot next to it. There are also checkboxes for 'Largura do Corredor:' (radio buttons for 'Estreito' and 'Largo'), 'HEP (UTC) (hhmm):', 'DPV (duração) (hhmm):', 'VFR', and 'Incluir Perfil Vertical'.

Os dois primeiros campos do formulário – campo “Voo” e campo “Lista de Voos” – são de preenchimento facultativo e destinam-se essencialmente aos operadores que praticam voos regulares.

Campo “Voo”

Este campo “Voo” – de preenchimento facultativo - destina-se a carregar rotas para utilização posterior ou a indicar a utilização de uma rota pré-definida, carregada num ficheiro próprio de cada utilizador e que poderão ser escolhidas a partir do campo “Lista de Voos”.

Campo “Lista de Voos”


Escolhendo um voo a partir da lista que nos é apresentada, o formulário fica completamente preenchido e pronto a ser submetido para obtenção da informação meteorológica que, como já te informei na nossa charla da semana passada, é informação certificada segundo o Anexo III da ICAO igual àquela que te fornecem nos aeroportos internacionais.

Para uma mais fácil compreensão das instruções vou deixar o pormenor destes dois campos para mais tarde, passando de seguida aos restantes campos referentes à “Definição do Voo”.

Campo “Partida”

No campo “Partida” insere-se o designador ICAO do aeródromo de onde se vai iniciar o voo, por exemplo, Cascais.

Definição do Voo

Partida: 

Em rota:

HEP (UTC) (hhmm):


DPV (duração) (hhmm):

VFR

Incluir Perfil Vertical

Suponhamos que o piloto não se lembra do Código ICAO do aeródromo. Como ultrapassa a situação? Basta “clickar” com o botão esquerdo do rato em cima do pequeno círculo amarelo junto ao campo. Se realizar este procedimento vai aparecer-lhe um quadro em que é solicitado que introduza o nome vulgar pelo qual é conhecido o aeródromo.

Definição do Voo

Partida: 

Em rota:

HEP (UTC) (hhmm):

DPV (du) (hhmm):


Type to search (Alt+q to quit):

[Press enter or click here to search](#)

Preenchido o nome vulgar do aeródromo basta pressionar “Enter” para que o sistema, automaticamente preencha o campo “Partida” com o designador ICAO do aeródromo de partida.

Suponhamos, porém, que existem diversos aeródromos para o mesmo nome vulgar. Quando realizarmos a operação anterior, o sistema vai expandir a sua janela de apoio para solicitar ao piloto que escolha uma opção das várias que se encontram carregadas no ficheiro de aeródromos.

Definição do Voo

Partida: 

Em rota:

HEP (UTC) (hhmm):

DPV (du) (hhmm):

Type to search (Alt+q to quit):

[Press enter or click here to search](#)

2 results found.

Choose an item to be added to the DEPARTURE field.

Select a station

- Select a station
- ALICANTE (LEAL)
- Muchamiel (LEMU)

Mais uma vez, escolhida a opção, o sistema preencherá o designador ICAO do aeródromo de partida.

Campo “Em rota”

Este campo destina-se a indicar os pontos de rota intermédios entre os aeródromos de partida e de chegada. Neste campo dever-se-ão indicar os designadores ICAO dos pontos de rota. Se pretender definir mais do que um ponto de rota deverá deixar um espaço em branco entre cada designador.

Se o piloto pretender que os seus pontos de rota sejam, p.ex., os aeródromos de Badajoz e

Córdoba, irá introduzir no campo "Em rota" os designadores ICAO desses aeródromos. Suponhamos, porém, que não conhece o designador do segundo aeródromo – Córdoba. Nesta situação, depois de preenchido o primeiro designador, "clicka" no botão amarelo e introduz o nome vulgar do aeródromo, escolhendo a hipótese que lhe interessa a partir da lista de opções que lhe é apresentada pelo sistema.

The screenshot shows a form titled "Definição do Voo". It has several input fields: "Partida:" with "LPCS", "Em rota:" with "LEBZ", "HEP (UTC) (hhmm):" (empty), and "DPV (du) (hhmm)" (empty). A search box contains "Cordoba" and a button "Press enter or click here to search". A dropdown menu is open, showing "2 results found. Choose an item to be added to the ENROUTE field." The results are "CORDOBA (SACO)" and "CORDOBA AIRPORT (LEBA)".

Campo "Destino"

O campo "Destino" é preenchido com o designador ICAO do aeródromo de chegada.

The screenshot shows the "Definição do Voo" form with "Partida:" as "LPCS", "Em rota:" as "LEBZ LEBA", and "Destino:" as "LEMG". There are also checkboxes for "VFR" and "Incluir Perfil Vertical".

As regras que se aplicam no preenchimento deste campo são em tudo semelhantes às regras utilizadas no campo "Partida".

Preenchidos estes campos o piloto já indicou ao sistema que pretende a informação meteorológica para uma viagem que parte de um aeródromo e chega a outro, passando por diversos pontos de rota.

Na próxima semana continuaremos a analisar o preenchimento do formulário para requisitar ao Instituto de Meteorologia um briefing meteorológico a partir do local que mais convenha ao piloto. →

O TRIÂNGULO DA CONFIANÇA – VÉRTICE: CONTROLADOR

Já te referi por diversas vezes que para haver Segurança Aeronáutica os três vértices do Triângulo da Confiança – Manutenção, Pilotagem, Controlo – têm de funcionar perfeitamente e com confiança mútua. Não acontecendo tal, o risco de acidente é grande. O que é interessante é que estes três vértices, a maior parte das vezes, não se conhecem. Contudo, a confiança mútua tem de ser total!

Hoje gostaria de falar um pouco, contigo, sobre o vértice Controlador. Porém, não quero falar daquelas funções mais típicas, mas não menos importantes, de regulação específica do tráfego. Gostaria de falar sobre o papel que o controlador pode desempenhar em situações em que o piloto, por si só, já não é capaz de resolver o seu problema.

Lembras-te do acidente ocorrido em 24 de Agosto de 2001, próximo dos Açores, com um avião da Air Transat? Provavelmente lembras-te que este avião ficou com os motores

parados por falta de combustível a cerca de 65 NM das Lages, na ilha Terceira. Pesquisando na internet, encontram-se muitas referências citando o Cmd. Robert Piché como o grande „herói“ da jornada.

Contudo, se leres o Relatório do Acidente 22/ACCID/GPIAA/2001 podes ler, entre outras, as seguintes conclusões:

“The crew did not correctly evaluate the situation before taking action.

The flight crew did not recognize that a fuel leak situation existed and carried out the fuel imbalance procedure from memory, which resulted in the fuel from the left tanks being feed to the leak in the right engine.”

Por outras palavras, a tripulação teve culpas no acidente e que, em meu entendimento, parecem graves. No entanto surgem como heróis porque a parte final tempestuosa do voo correu bem. Ninguém lhes tira esse mérito.

Pergunto-te: por acaso se já ouviste falar no Primeiro-Sargento José Carlos Amaro Barata Ramos? Muito provavelmente, nunca. Este Supervisor Controlador da FAP foi o verdadeiro herói da jornada. Quando o Cmd. Robert Piché percebeu que tinha os motores parados e tinha tomado a decisão de amarrar o A330 no mar dos Açores, o Primeiro-Sargento José Ramos, fazendo alarde de toda a sua preparação técnica de controlador, convenceu o Cmd. Piché a tentar aterrar nas Lages, tendo conseguido como as suas instruções técnicas fazer o Airbus chegar à Terceira. Não tivesse sido a actuação de enorme nível profissional deste controlador e, muito provavelmente, 206 pessoas teriam perecido no mar. Como reconhecimento por tão competente desempenho, o Primeiro-Sargento José Ramos foi agraciado pelo Governo dos USA com a “Lt Gen Gordon A. Blake Aircraft Save Award”.

Foram momentos em que o piloto e os seus passageiros acabaram por depender do Controlador. Se isto aconteceu com um avião comercial, amanhã pode acontecer com um avião de Aviação Geral, como no relato seguinte:

CONTROLLERS HONORED FOR SAVING PILOTS' BACON (Salvar a pele)

By Nathan A. Ferguson

Those disembodied voices you hear over the radio take on a new life during emergencies. Suddenly they become comforting, if not your immediate best friends.

All it takes is some chilling words from a pilot, “I’m not having a good day,” for a controller to step up the game.

Often their heroic feats go unrecognized, even by the FAA. For the past four years, the standouts, divided by geographic region, have been honored with the Archie League Medal of Safety Awards, named after the nation’s first controller, and presented at a National Air Traffic Controllers Association safety conference. The 2008 awards ceremony took place on April 1.

One of the more dramatic stories this year involved controller Paul Hiel at the Oklahoma City Tracon. On April 10, 2007, he heard several microphone clicks on his frequency, but no voice modulation. Hiel asked if there was an aircraft out there trying to contact approach, and he received more clicks. He knew the weather wasn’t good with ceilings between 400 feet and 800 feet.

“If you need IFR services, click your mike twice,” Heil said.

Two clicks.

Heil asked the pilot to squawk 0303 for radar identification. Once his position was known, Heil initiated a series of questions to determine where the pilot wanted to land and whether he needed IFR services. Over the next 15 minutes, Heil provided weather information for Norman, Okla., issued an IFR clearance, and coordinated with other personnel for vectors to

the ILS.

Click, click. And so it went on.

The airplane, which turned out to be a Beechcraft Bonanza 36, made a safe landing, all without any verbal communication with the controller. The pilot had gotten stuck on top of the cloud deck and had a malfunctioning radio.

“It was an honor to be selected as one of the three judges for this year’s awards. In reviewing all the submissions, it was wonderful to see how the controllers worked with pilots who had gotten themselves into life-threatening situations,” said Bruce Landsberg, executive director of the AOPA Air Safety Foundation. “We also had some very tough choices to make. Every controller likely prevented an accident through their efforts.”

Por isso meu Caro, se te sentires em dificuldades e perceberes que já não estás a controlar a 100% a situação, pede o apoio do “teu” Controlador. Afinal, ele poderá ajudar-te a resolver a situação. Um conselho do Fernando. →

Deixa-me terminar recomendando-te mais uma vez que te associes à AOPA Portugal. Perguntarás, de imediato, como o poderás fazer. Visita o site da AOPA Portugal em www.aopa.pt e manda as tuas perguntas para o Presidente da AOPA Portugal através do seguinte e-mail address: robin.andrade@aopa.pt. Gostaria de contar com a tua presença na nossa AOPA. →

Como sempre, um abraço do

Fernando