

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

A eminente tragédia em Lisboa, evitada pela capacidade técnica e gestão emocional dos pilotos envolvidos

HUMBERTO
PEREIRINHA

03 DE DEZEMBRO DE 2018



Aviação: Dos céus de Portugal veio uma ameaça para toda a Região de Lisboa que se converteu em pânico, com a incerteza do desfecho da emergência aérea, declarada por uma avião que tinha acabado de descolar de Alverca.

No dia 11 de Novembro de 2018, um ERJ-190LR da Air Astana (P4-KCJ), companhia aérea do Cazaquistão, descolou de Alverca com seis pessoas a bordo, três navegantes técnicos e três técnicos de manutenção, tendo como destino Almaty (Cazaquistão), com escala técnica para reabastecimento em Minsk (Bielorrússia), após seis semanas em manutenção, nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, OGMA – Indústria Aeronáutica de Portugal S.A.

Imediatamente após descolagem, feita debaixo de condições meteorológicas adversas, a tripulação técnica lutou para conseguir controlar a aeronave devido a *outputs* das superfícies de controlo diferentes dos *inputs* dos pilotos, que levou a declarar emergência “MAYDAY MAYDAY MAYDAY”. Assustador para quem ouve.

Numa fase inicial, a preocupação principal dos pilotos foi contrariar as atitudes anormais em que a aeronave se colocava. Numa segunda fase foi interpretar, sem sucesso, a razão pela qual a aeronave não correspondia aos seus *inputs* e sem o recurso do piloto automático, por este, apesar da enúmeras tentativas dos pilotos, não assumir as ordens dos pilotos. Foram minutos angustiantes vividos a bordo da aeronave onde a trajetória assumida pela aeronave, conforme mostra a figura 1., aterrorizou aqueles que, através do radar *online*, acompanhavam o desenvolvimento do voo.

As variações de altitude e velocidade foram contínuas, como demonstra a figura 2., algumas com elevadas força G, que levaram os pilotos a perder, por enúmeras vezes, o controlo da aeronave. Sendo a situação tão crítica, levou os pilotos a solicitarem, várias vezes, rumos para o mar para amarem, mas, mesmo assim, nem o rumo a aeronave conseguia manter. De louvar a sua atitude, no sentido de evitar despenhar-se sobre a região de Lisboa.

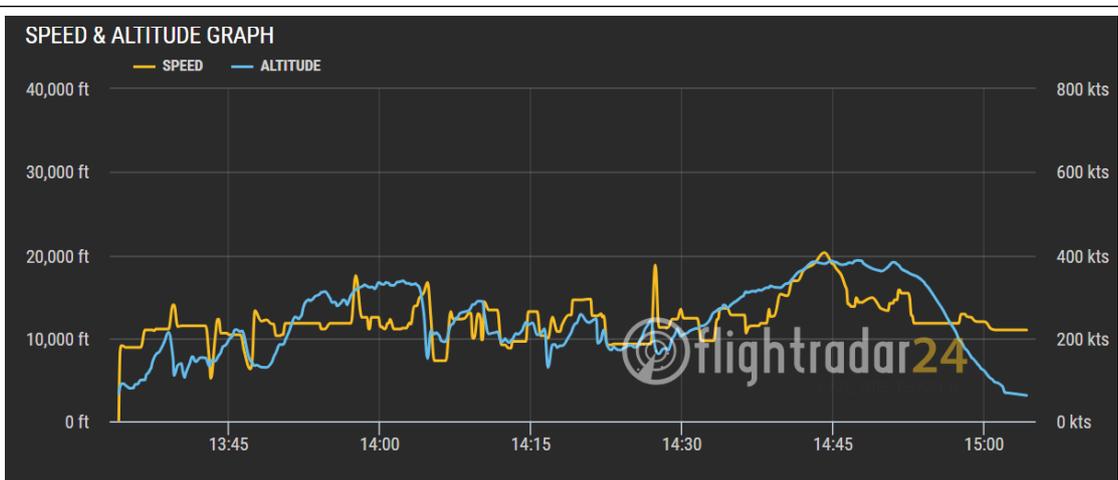


Figura 2 – Gráfico de velocidade e altitude da aeronave em emergência ERJ-190LR da Air Astana

A situação melhorou quando a tripulação técnica e os técnicos de manutenção, em estrita colaboração e espírito de equipa, tentaram uma aproximação diferente ao problema detetado, relacionado com Controlos de Voo, conforme demonstra a figura 3. Decidiram, então, desligar o *Flight Control Module* (FCM) e retirar as proteções da aeronave, permitindo, assim, tornar a aeronave numa aeronave convencional, em que os *outputs* são diretamente relacionados com os *inputs* dos pilotos através do *yoke*. Contudo, os comandos continuavam cruzados – *yoke* para o lado direito e o *aileron* direito em baixo e o esquerdo em cima, *yoke* para o lado esquerdo e o *aileron* esquerdo em baixo e o direito em cima. Por este motivo, de comandos cruzados, a sua utilização foi considerada a mínima indispensável.



Figura 3 – Posição do yoke versus posição dos *ailerons* da aeronave em emergência ERJ-190LR da Air Astana

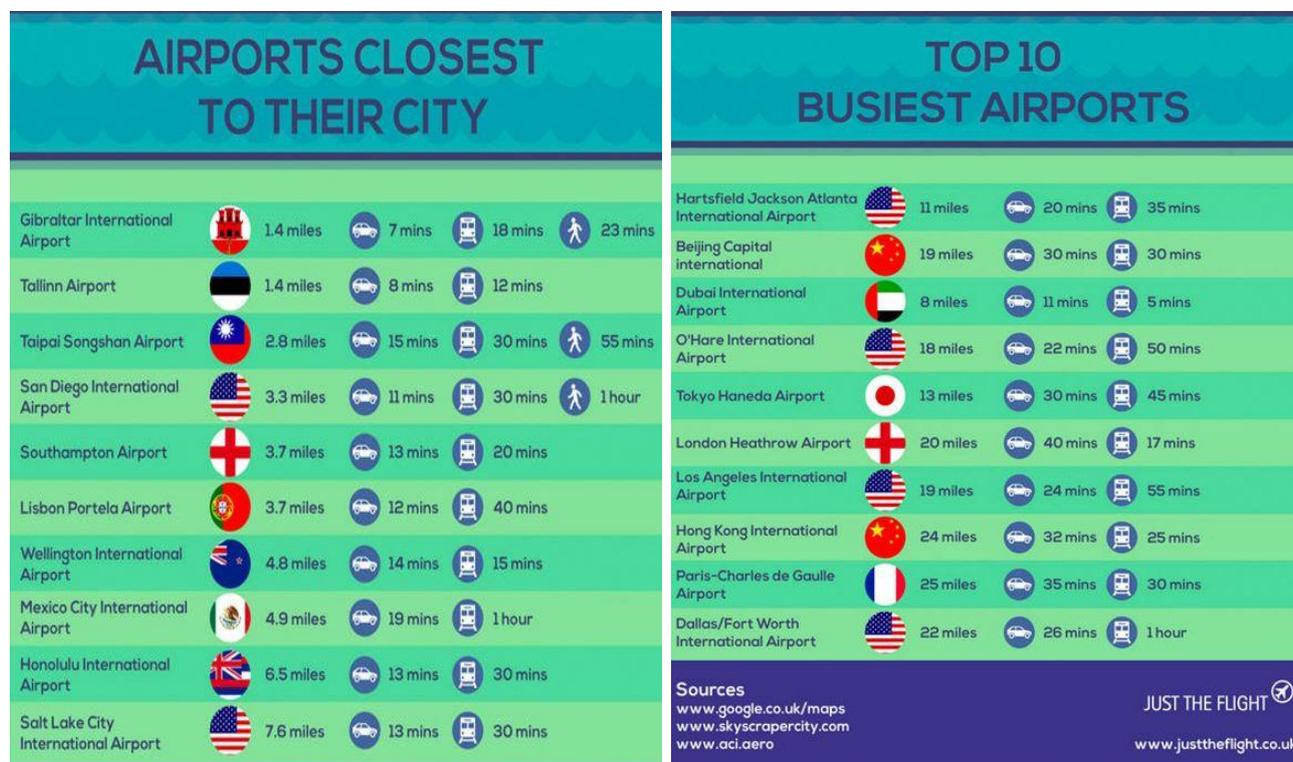
Quando os pilotos recuperaram algum controlo da aeronave optaram por voar para Este, onde a meteorologia era mais favorável e, em coordenação com Controlo de Tráfego Aéreo (CTA), seguiram um plano de voo de emergência para aeroporto de Beja que, para além das condições meteorológicas favoráveis, tinha as condições físicas que permitia acomodar uma emergência como a que se tratou, o que o Aeroporto Humberto Delgado não tinha.

A aeronave foi escoltada e assessorada por dois F-16 da Força Aérea Portuguesa, que em muito contribuíram para o final que todos ansiavam e que se verificou, apenas à terceira tentativa. Apesar de duas tentativas falhadas de aproximação à pista e na última ter feito a aproximação à pista 19R e aterrado na 19L, finalmente todos os que acompanhavam de perto a situação puderam respirar de alívio.

De salientar que apesar da situação gravíssima vivida apenas houve um ferido ligeiro a considerar, para além das questões emocionais dos seis ocupantes da aeronave.

A situação deverá servir para analisar o contexto aeroportuário da região de Lisboa, onde se insere o principal aeroporto de Lisboa e do país. Quando outros países estão a deslocalizar os principais aeroportos para áreas despovoadas, retirando-os das cidades, como forma de mitigar o risco, Portugal, para além de manter o AHD, ainda equaciona um aeroporto complementar na BA6.

Devem os decisores reavaliar as questões de segurança e, em unísono, convergirem para uma solução definitiva e segura. A segurança é o pilar fundamental da aviação.



Relatório do voo disponível em: <http://avherald.com/h?article=4c04438e&opt=2048>

(Humberto Pereirinha – Piloto TAP e membro da Plataforma Cívica Aeroporto BA6 NÃO!)