

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA ● PORTUGAL

TELEFONE 8423500
AFTN - LPPTYAYI
TELEX 12120 - AERCIV P
FAX 8473585

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA
AEROPORTO DA PORTELA
1749-034 LISBOA

10/99
17 de MAIO

OPERADORES NACIONAIS EM MISSÕES DE ATAQUE A INCÊNDIOS FLORESTAIS

UTILIZAÇÃO DO BALDE

1. Os baldes que são enchidos pelo cimo, têm normalmente um lastro em um dos lados que lhes permite inclinar-se naturalmente, permitindo assim o seu enchimento sem dificuldade.
2. Seleção do local de enchimento: Evite o meio de grandes massas de água porque poderá haver desorientação quando em estacionário originando inclusivamente uma perda de controlo do helicóptero. Mantenha-se a cerca de 15 – 30 metros da margem para manter uma boa referência. Evite ribeiros ou rios com muita corrente, a não ser que tenha espaço suficiente para se deslocar à mesma velocidade da corrente enquanto se procede ao enchimento do balde. Com frequência é possível utilizar um charco ou um remoinho.
3. Enchimento do balde: Grande percentagem de baldes têm maior capacidade do que aquela que é possível “levantar” quando utilizados em altitude e com temperaturas elevadas. É possível variar a capacidade dos baldes e esta faculdade deve ser utilizada quando as condições assim o exigem. Com a proficiência e experiência, os pilotos aprendem a conjugar o tempo e a profundidade de enchimento com a capacidade de carga do helicóptero e de acordo com as condicionantes da missão a executar.
4. Em voo: O balde cheio, não tem tendência a oscilar. Vazio, dependendo do tipo de balde, tende a oscilar lateralmente a velocidades acima de 60 Kts. Esta oscilação não é perigosa mas, inicialmente, é desconfortável. Se houver ventos de rajada, uma velocidade menor é aconselhável, para eliminar a possibilidade de colisão do balde com a cauda da aeronave. Quando voa a velocidades elevadas, o piloto deve iniciar as manobras de desaceleração gradualmente para prevenir que o mesmo aconteça.

Largada: Velocidade e altura acima do solo afectam directamente o comprimento e concentração de água na área a “combater”. As largadas devem ser feitas na linha defogo, na cabeça do fogo se com chamas não muito elevadas ou nos flancos trabalhando para a cabeça do fogo se as chamas aí forem grandes. Largadas com velocidades de translação inferiores a 15 – 20 Kts nunca devem ser feitas em fogos activos. Durante o rescaldo, largadas em estacionário poderão ser efectuadas sobre toros, cepos ou similares. Em fogos nascentes, as largadas são muito mais eficientes se executadas em suporte aos bombeiros no chão; coordenação com o chefe da brigada é absolutamente essencial.

Largadas com velocidade e a uma altura superior à normal podem também ser efectuadas para diminuição de poeira em locais de aterragem não preparados e em que a citada poeira possa ser um obstáculo (ex. campo de futebol sem relva, estradas de terra batida).

5. Notas importantes para o piloto:

(i) – Técnica de enchimento:

- a) Ascensão lenta até estacionário – aprox. 15% menos água.
- b) Ascensão rápida até estacionário – aprox. 15% mais água.

(ii) – Não arraste o balde para o encher mais; pode danificá-lo ou mesmo prendê-lo em pedras, galhos, etc.

(iii) – Mantenha-se à vertical do balde quando este imerge.

(iv) – O coordenador tentará colocar helicópteros do mesmo tipo no mesmo local de enchimento. Não tente ultrapassar helicópteros mais lentos sem contacto rádio positivo.

(v) – Esteja atento aos fios. As sombras escondem-nos.

(vi) – As condições atmosféricas durante a manhã (inversões) tendem a manter o fumo na zona do fogo, reduzindo a visibilidade. Reduza a velocidade e aumente a separação.

(vii) – Faça compensação ao vento, durante as largadas.

(viii) – Não dependa da abertura do balde para ultrapassar um obstáculo. Tenha **sempre** uma escapatória para o caso de o balde não abrir.

(ix) - Quando descer abaixo da linha de alturas com o sol baixo no horizonte, esteja atento às sombras e perdas de visibilidade. Mantenha limpos os vidros da aeronave.

(x) – Ao descer com o balde vazio, evite manobras bruscas em condições de turbulência – o balde pode subir e atingir a cauda (tailboom). Os cabos do balde são suficientemente curtos para evitar que o rotor de cauda seja atingido. Porém, certifique-se no solo que isso é verdade...

(xi) – Quando utilizar tanques de água no meio de árvores ou encher o balde em gargantas profundas, antecipe a potência necessária para sair do “buraco” com o balde cheio. **Esteja atento a torneiras nos tanques, galhos ou outros objectos submersos em represas e albufeiras; podem prender o balde.**

(xii) – Antes de efectuar uma largada antecipe com que dedo vai pressionar o interruptor de abertura do balde. Não pressione o interruptor de ejeção a não ser em emergência...

(xiii) – Quem apaga os fogos, são os bombeiros. Os helicópteros apenas os ajudam a executar com proficiência o seu trabalho. Colabore com o melhor que sabe mas sempre em SEGURANÇA.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Cte. Luís Jorge Lopes