

**FABRICANTE DO EQUIPAMENTO:**

AEROMOB HELICOPTER PARTS INDUSTRY

Rua Carlos Willy Boehm, 990

89218-325

Costa e Silva

Joinville/SC – Brasil

**MANUAL DE INSTRUÇÕES DO USUÁRIO****NOME DO EQUIPAMENTO:**

HELIMOB 130

**MODELO:**

K02

**DESCRIÇÃO DO EQUIPAMENTO:**

RODAS PARA HELICÓPTEROS

**PART NUMBER DO EQUIPAMENTO:**

AM-RDM-130-K02

**IDIOMA:**

PORTUGUÊS

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

## 1 INTRODUÇÃO

Você está recebendo um equipamento desenvolvido sob o mais avançado conceito de engenharia. Parabéns pela escolha operacional!

Este manual contém o procedimento operacional aprovado para utilização do HELIMOB 130, o par de rodas para movimentação de helicópteros Airbus H130, nas versões B4 e T2.

É obrigatória a leitura deste Manual de Instruções do Usuário para qualquer pessoa que deseje operar o equipamento, a fim de garantir a qualidade e segurança na operação.

Além desse Manual do Usuário, seu equipamento possui os seguintes documentos: Flight Manual Supplement (FMS), Manual de Manutenção (MM), Catálogo Ilustrado de Peças (IPC). Para mais informações sobre esses documentos, assim como de Garantia e Suporte, confira os capítulos 8 e 9 deste manual.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

2 GENERALIDADES

As dimensões do HELIMOB 130, PART NUMBER AM-RDM-130-02, assim como a documentação que o acompanha, estão mostradas abaixo.

**PART NUMBER: AM-RDM-130-K02**

5

Document

6

Document

7

Document

8

Document

1

2

3

3

4

**ITEMS OF PART NUMBER: AM-RDM-130-K02**

ITEM NUMBER	DESCRIPTION	PART NUMBER	QTY
1	RIGHT GROUND HANDLING WHEELS	AM-RDM-130-MT2	1
2	LEFT GROUND HANDLING WHEELS	AM-RDM-130-MT1	1
3	LOCK PIN	AM-RDM-125-012	2
4	BI-PART LEVER BAR	AM-RDM-125-M06	1
5	USER MANUAL (PDF)	UM-AM-RDM-130-K02	1
6	ILLUSTRATED PARTS CATALOGUE - IPC	IPC-AM-RDM-130-K02	1
7	FLIGHT MANUAL SUPPLEMENT - FMS	FMS-AM-RDM-130-K02	1
8	MAINTENANCE MANUAL - MM	MM-AM-RDM-130-K02	1

A documentação que acompanha o produto pode ser acessada através do link <https://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02> ou scanando o QRCODE disponível neste Manual.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

Atualizado por   Data: MATEUS FREITAS   14/NOV/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   14/NOV/24
Redigido por   Data: MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   19/DEZ/24

Rev.02

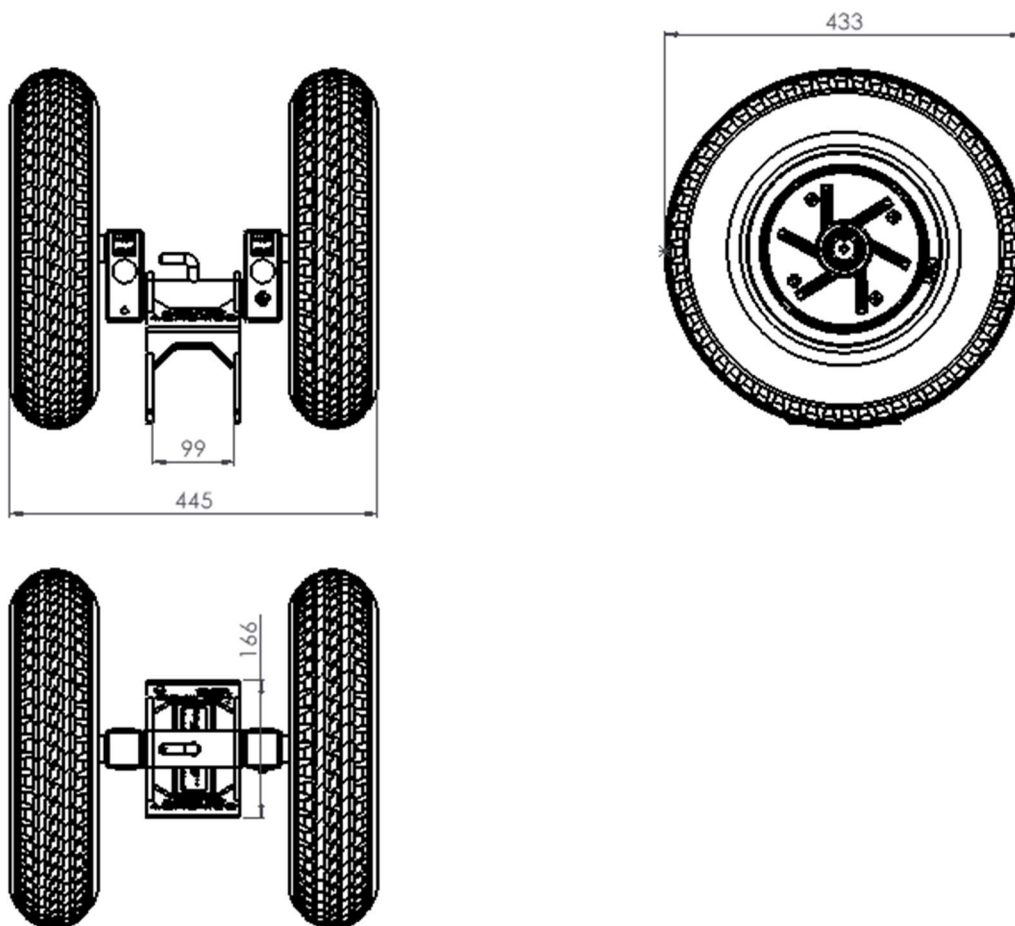
PÁGINA 3 DE 19

Estrutura principal: Aço Cromo Molibdênio

Peso de cada rodado duplo: 19,3 kg

Peso da Barra: 4,9 kg

Peso TOTAL CONJUNTO: 43,5 kg



### 3 USO APROVADO

O par de rodas PN AM-RDM-130-K02, é aprovado operacionalmente para suspender e manobrar helicópteros obrigatória modelos: Airbus H130 que estejam com o peso máximo de até 2.500kg.

É expressamente proibido a utilização deste equipamento em outros modelos de helicópteros, acima do peso aprovado e/ou para funções não aprovadas.

**AVISO:** É a leitura completa do FMS – FLIGHT MANUAL SUPPLEMENT e deste MANUAL DO USUÁRIO antes de operar este equipamento. Caso fique com alguma dúvida, contate o suporte técnico da AEROMOB.

Atualizado por   Data: MATEUS FREITAS   14/NOV/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   14/NOV/24
Redigido por   Data: MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   19/DEZ/24

#### 4 LIMITAÇÕES

Os pneus devem ser calibrados a 74 psi (5,1 bar). É obrigatório que todos os 4 pneus sejam calibrados antes de utilizar o equipamento. Caso haja variação na temperatura ambiente superior a 10 °C desde o dia da calibração até o momento de utilização do equipamento, os pneus poderão perder a calibragem e por isso devem ser recalibrados antes do uso.

### ATENÇÃO

**A CALIBRAÇÃO FORA DAS ESPECIFICAÇÕES PODE CAUSAR RISCO DE FERIMENTOS PESSOAIS E/OU DANOS AO EQUIPAMENTO! ALÉM DISSO, CALIBRAGEM ABAIXO DA ESPECIFICAÇÃO DEIXARÁ A MOVIMENTAÇÃO DO HELICÓPTERO PESADA E REDUZIRÁ A ALTURA DE AFASTAMENTO DO HELICÓPTERO EM RELAÇÃO AO SOLO DURANTE A MOVIMENTAÇÃO.**

É necessário no mínimo 2 pessoas para alavancar e levantar a aeronave, sendo uma pessoa responsável pela alavancagem e outra para segurar a cauda do helicóptero caso a cauda tenda a abaixar. A tendência de abaixar a cauda dependerá da posição de encaixe no esqui, do nivelamento do solo, bem como da posição do Centro de Gravidade da aeronave no momento, que irá variar dependendo da quantidade de equipamentos instalados na aeronave, combustível abastecido e do CG vazio básico do seu helicóptero. Para movimentar a aeronave com força humana são necessárias pelo menos 2 pessoas, sendo uma pessoa para segurar o helicóptero pela cauda e outra para empurrar a aeronave.

É proibido utilizar o equipamento com pessoas ou bagagens dentro da aeronave. O conjunto tem capacidade de carga de 2.500 kg distribuídos no PAR de rodados duplos.

Quanto ao tipo de superfície de rolagem, é aprovado o uso em piso pavimentado, grama firme ou solo firme batido, sendo permitida a instalação do equipamento e movimentação da aeronave em solo com inclinação de até 5%. Não é permitida a utilização em terrenos irregulares que provoquem

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

trepidações severas ou solavancos, pois isso pode representar risco de danos à aeronave e/ou a operadores próximos da aeronave.

A rolagem é limitada à velocidade de caminhada quando movido pela força humana, e até 6 km/h quando a aeronave está sendo rebocada por um veículo motorizado. Para rebocar o helicóptero com veículo automotor, é recomendado a utilização da barra de reboque original CARTMOB (PN AM-CRT-K02) da AEROMOB, em função de sua altura, que favorece CG dianteiro para aeronave durante o tratoramento.

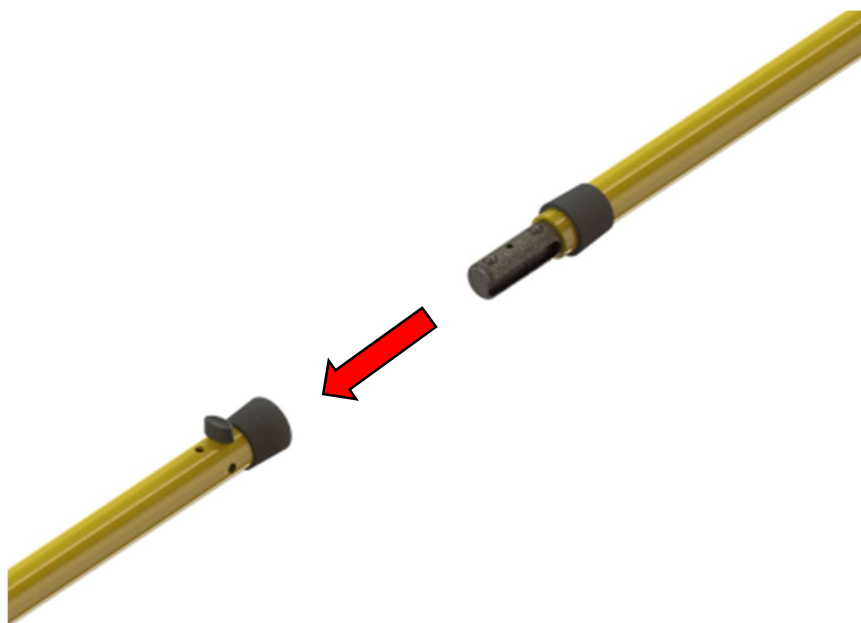
A utilização do equipamento só é permitida se o conjunto estiver completo e em perfeito estado de funcionamento. É expressamente proibido e perigoso utilizar o equipamento sem qualquer peça, placa informativa ou componente. Caso seja necessária a substituição de algum item ou componente, entre em contato com o fabricante.

É expressamente proibido e perigoso utilizar o equipamento com qualquer peça ou componente que não faça parte deste conjunto e/ou que não tenha sido fornecido pelo fabricante.

## 5 INSTRUÇÃO DE USO

### 5.1 ENCAIXE DA ALAVANCA

Para garantir a segurança no envio do HELIMOB 130 K02 até você, a alavanca bipartida é enviada desmontada. Para montá-la, simplesmente acople o mecanismo como mostrado abaixo.



**OBSERVAÇÃO:** As imagens computadorizadas usadas deste manual são meramente ilustrativas, e o modelo do helicóptero representado nas fotos pode não condizer com sua contraparte real.

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

## 5.2 OPERAÇÃO DE ALAVANCAGEM

Antes de iniciar, se certifique que os 4 pneus se encontram calibrados em conformidade com seção de limitações deste manual, e aproxime os equipamentos até próximo da aeronave. Certifique-se que o pino não esteja no FURO TRAVA, e sim armazenado no suporte. Confira que todas as portas da aeronave estão fechadas e travadas.

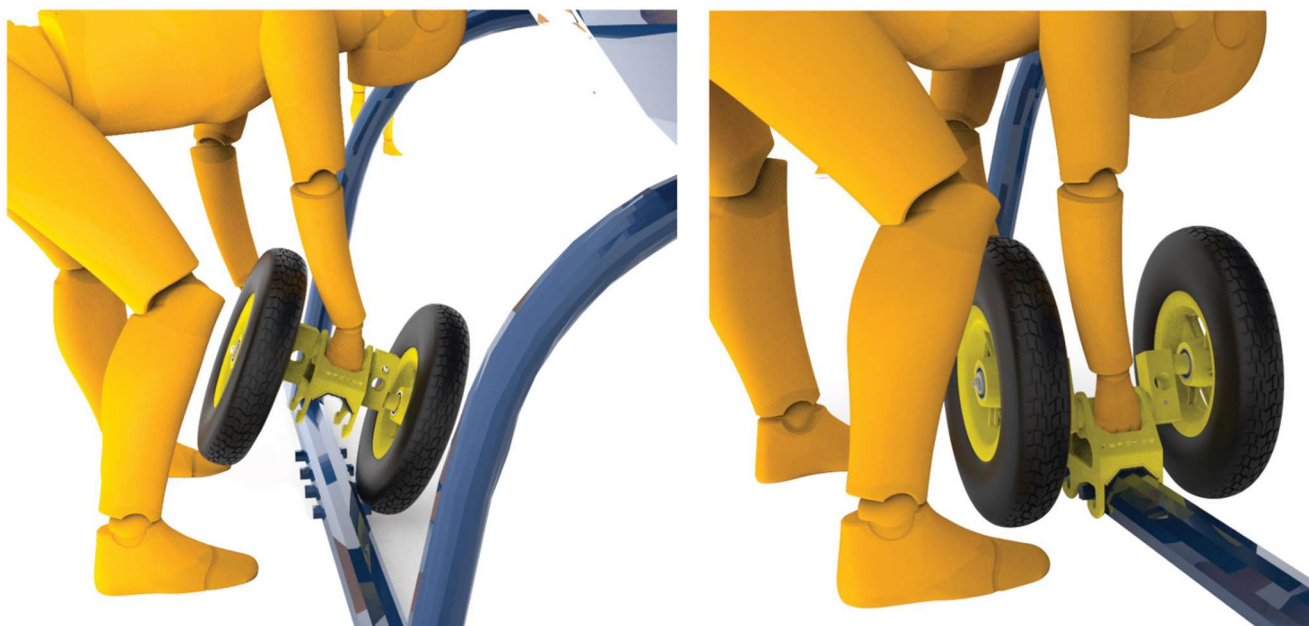


No caso da versão K02 do equipamento, é possível movimentar o HELIMOB até próximo do heliponto usando cada metade da alavanca para o empurrar os dois rodados ao mesmo tempo. Encaixe o HELIMOB no esqui do helicóptero conforme mostrado abaixo. Certifique-se que os encaixe da garra estão devidamente encaixados nos pinos de trava do esqui.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24





Em seguida, faça o encaixe da alavanca no HELIMOB 130, conforme o lado certo de encaixe, certificando-se que a barra entrou até o batente. Placas indicadoras no braço do HELIMOB mostram a posição correta de encaixe da barra.



Não é permitido que qualquer pessoa fique no alinhamento de giro da barra durante um processo de alavancagem, para garantir segurança na operação, na possibilidade de a alavanca vir a escapar. Segurando a barra na área recartilhada, se posicione de maneira a **PUXAR** a barra até você, ficando sempre atrás da barra e nunca na frente dela. Segure a barra apenas no ponto designado, para garantir um processo de alavancagem leve e seguro, e evitar que sua mão escorregue da alavanca. Nunca se posicione de maneira a empurrar a barra, pois caso a barra escape, há sério risco de lesão corporal.

Atualizado por   Data: MATEUS FREITAS   14/NOV/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   14/NOV/24
Redigido por   Data: MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   19/DEZ/24



**CUIDADO**

**ENCAIXAR A ALAVANCA PELO LADO ERRADO PODERÁ ACARRETAR O DESENCAIXE DO RODADO DURANTE A ALAVANCAGEM OU DURANTE A MOVIMENTAÇÃO DA AERONAVE, GERANDO RISCO DE LESÕES CORPORAIS E/OU DANOS À AERONAVE.**

Segurando a barra pela área recartilhada e estando atrás da barra, você poderá pisar em cima do pneu para facilitar a alavancagem, utilizando o peso do seu corpo para trazer a barra para trás.



<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

### 5.3 COLOCAÇÃO DO PINO TRAVA

Alinhando a barra com o esqui da aeronave, mantenha uma das mãos sobre a barra, para garantir que esta não retorne sozinha, gerando riscos de lesão corporal, e/ou danos materiais.

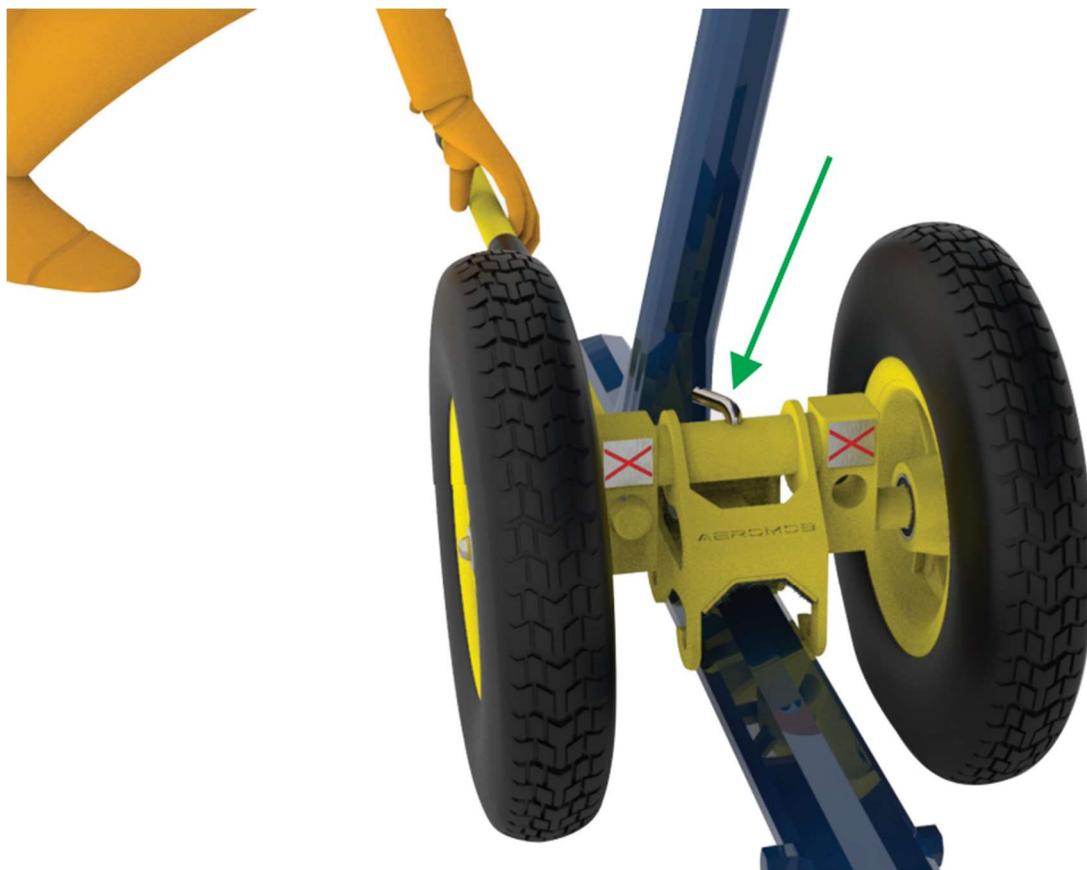


Segurando a barra com uma mão, retire o pino de suporte do encaixe com a outra mão e coloque-o no furo trava.



Antes de remover a barra de alavanca, certifique que o pino esteja **INSTALADO** no furo de trava até o batente, como mostrado abaixo. Remova a barra da alavanca apenas depois de o pino ser posicionado no furo trava.

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24



## CUIDADO

**CASO NÃO SEJA INSTALADO O PINO NO FURO TRAVA, O EQUIPAMENTO IRÁ DESARMAR SOZINHO, GERANDO SÉRIO RISCO DE LESÃO CORPORAL.**

**NUNCA DEIXE A BARRA INSTALADA NO EQUIPAMENTO COM ELE ALAVANCADO, POIS CASO ALGUÉM REMOVA O PINO DE TRAVA INADVERTIDAMENTE O EQUIPAMENTO IRÁ DESARMAR, GIRANDO A BARRA EM ALTA VELOCIDADE, TENDO TAMBÉM A POSSIBILIDADE DA BARRA SER ARREMESSADA, OCASIONANDO SÉRIOS RISCOS.**

Antes de iniciar o procedimento no outro lado da aeronave, certifique que um operador esteja na cauda da aeronave aplicando leve pressão para cima, com o intuito de auxiliar a aeronave a baixar no nariz, enquanto o segundo esqui está sendo alavancado. Isso tornará o processo de alavancagem muito mais leve e garantirá que aeronave não tombe com a cauda para trás durante a segunda operação. Esse operador deverá segurar apenas em pontos aprovados para esse propósito pelo fabricante da aeronave.



### 5.4 MOVIMENTAÇÃO

Antes de movimentar a aeronave, certifique-se que:

- As garras ficaram bem encaixadas tanto no esqui direito, quanto no esqui esquerdo;
- A barra de alavanca tenha sido removida;
- Toda área ao redor de encontra livre para movimentação do helicóptero. Tenha cuidado especial com as pás do helicóptero, para garantir que elas não colidam em nada durante a movimentação;

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

Para realizar a movimentação da aeronave, há duas opções: empurrando manualmente a aeronave suspensa, ou utilizando uma barra de reboque. No caso de empurrar manualmente o helicóptero, é necessário que um operador segure a cauda para que a aeronave fique suspensa, e outro operador empurre a aeronave, como mostrado abaixo.



Os operadores só poderão exercer a força de equilíbrio no cone de cauda em ponto aprovado pelo fabricante da aeronave, assim como a força exercida ao empurrar e puxar o helicóptero. Após a movimentação da aeronave até o local desejado, o operador da cauda deverá baixar o nariz do helicóptero lentamente até o contato com parte frontal dos esquis com o solo.

Para rebocar a aeronave com veículo automotor, é recomendado o uso da barra de reboque CARTMOB (PN AM-CRT-K02) ou E-MOB 1.0 (PN AM-EMOB1.0-K01) da AEROMOB. Para mais informações, consulte o site do fabricante: [www.aeromob-industry.com](http://www.aeromob-industry.com).

## 5.5 DESALAVANCAGEM

A desalavancagem deve ser feita com a parte frontal do esqui totalmente apoiado no solo, e com um operador na cauda atento para que a aeronave não tombe para trás. Escolha um dos lados para desalavancar primeiro, e certifique-se que a barra está inserida do lado correto, e que tenha entrado até o batente.

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24





Segurando a barra alinhada com os esquis, remove o pino do furo de trava e armazena o pino no suporte.



Atualizado por | Data: MATEUS FREITAS | 14/NOV/24

Aprovado por | Data: PHIL XAVIER | 14/NOV/24

Redigido por | Data: MATEUS FREITAS | 19/DEZ/24

Aprovado por | Data: PHIL XAVIER | 19/DEZ/24

## CUIDADO

**DURANTE ALAVANCAGEM E DESALAVANCAGEM, CERTIFIQUE-SE QUE NENHUM OBJETO OU MEMBRO DO CORPO SE ENCONTRA EMBAIXO DO ESQUI. TENHA ATENÇÃO REDOBRADA AOS PÉS DOS OPERADORES, PARA QUE EM MOMENTO ALGUM FIQUEM DE BAIXO DO ESQUI.**

Segurando a barra pelo recartilhado e ficando ATRÁS da barra, comece a desalavancar, colocando o seu pé mais próximo do esqui em cima do pneu do HELIMOB. Isso garantirá que seu pé não fique embaixo do esqui, e facilitará muito a desalavancagem, pois você utilizará o peso do seu corpo para segurar a barra, reduzindo o esforço físico necessário para desalavancagem.

Remova a barra de alavanca, remova o HELIMOB do esqui, e repita a operação do outro lado.



## 6 ARMAZENAMENTO DO EQUIPAMENTO

Para armazenar o HELIMOB 130, mantenha a alavanca encaixada no equipamento. Pode ser mantido encaixado na aeronave, desde que totalmente desalavancado, para que o próximo uso seja ainda mais prático, ou ainda armazenado dentro do hangar. Certifique-se que seu posicionamento não cria

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24



obstáculo para movimentação de pessoas ou aeronaves. A fim de garantir a preservação dos pneus dos equipamentos, mantenha o equipamento protegido das intempéries, do sol e do ambiente. De outro modo, o pneu ficará ressecado e com pequenas fissuras espalhadas, prejudicando a operação

Mantenha este equipamento fora do alcance de crianças. Caso deseje levar o equipamento a bordo, desacople a alavanca, e realize o transporte normalmente no bagageiro da aeronave. A versão K02 do equipamento conta com barra de alavanca bipartida, possibilitando a redução do tamanho da alavanca para transporte no bagageiro da aeronave.

## 7 PROIBIÇÕES

- **NUNCA** autorize alguém a utilizar este equipamento sem antes ler este manual de instruções;
- **NUNCA** opere o equipamento com pneu fora da calibragem. Operar com o pneu vazio gera fissuras circulares contínuas em sua superfície, danificando-o permanentemente.
- **NÃO** é permitido que qualquer pessoa fique no alinhamento de giro da barra durante o processo de alavancagem ou desalavancagem, pois caso a barra escape inadvertidamente da mão do operador, a força de retorno é extremamente forte e perigosa. Toda área deve estar sempre livre de pessoas, animais ou objetos;
- **NUNCA** se posicione de maneira a empurrar a barra, pois caso a barra escape, ela pode atingi-lo, gerando sério risco de lesão corporal;
- **NUNCA** movimente a aeronave sem que o pino de trava esteja colocado no furo trava ATÉ O BATENTE;
- **NUNCA** deixe a barra instalada no equipamento com ele alavancado, pois caso alguém remova o PINO DE TRAVA inadvertidamente, o equipamento irá desarmar, fazendo com que a barra gire em alta velocidade, causando risco de colisão; ou ainda, com a velocidade de giro, a barra poderá ser lançada, ocasionando sérios risco de lesão corporal.
- **NÃO** utilize este equipamento com pessoas ou bagagens dentro da aeronave;
- **NÃO** utilize este equipamento em terrenos irregulares que provoquem trepidações severas ou solavancos, pois isso pode representar risco de danos à aeronave e/ou operadores próximos da aeronave;
- **NÃO** utilize o equipamento em outros modelos de helicópteros, acima do peso aprovado, ou para funções não aprovadas.
- **NUNCA** abra ou destrave as portas da aeronave enquanto estiver alavancando, já suspensa, movimentando ou desalavancando;
- **NUNCA** acione a aeronave enquanto o HELIMOB 130 estiver acoplado;
- **NUNCA** utilize este equipamento se qualquer peça, proteção, componente, ou placa de identificação estiver faltando ou danificada;
- **NUNCA** utilize o equipamento com qualquer peça ou componente que não faça parte deste conjunto e/ou que não tenha sido fornecido pelo fabricante;

Atualizado por   Data: MATEUS FREITAS   14/NOV/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   14/NOV/24
Redigido por   Data: MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	Aprovado por   Data: PHIL XAVIER   19/DEZ/24

- **NÃO** permita que este equipamento seja operado ou manuseado por crianças;
- **NÃO** opere o equipamento, sob hipótese alguma, se houver algum objeto, pé, mão ou outro membro do corpo embaixo do esquí da aeronave;
- **NÃO** deixe o equipamento exposto às intempéries, ao sol e ao ambiente por longos períodos de tempo, para garantir a longevidade dos pneus, caso contrário irão surgir microfissuras espalhadas pela lateral do pneu, o danificando de forma permanente.

## 8 DOCUMENTOS DO PRODUTO

### 8.1 FLIGHT MANUAL SUPPLEMENT (FMS)

O Flight Manual Supplement (FMS), enviado impresso com o equipamento, e disponível para consulta digitalmente, deve inserido dentro do manual de voo (POH), dentro da seção de SUPLEMENTOS, para rápida consulta das informações básicas referentes a este equipamento. Para acessar a versão atualizada do Flight Manual Supplement (FMS), acesse o link: [www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02) ou apenas escaneie o QRCODE disponível neste Manual.

### 8.2 PROCEDIMENTO DE MANUTENÇÃO

O plano de revisão e qualquer procedimento de manutenção necessário deverá ser realizada de acordo com o manual de manutenção (MM-AM-RDM-130-K02). Para acessar a versão atualizada do Manual do Manutenção, acesse o link: [www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02) ou apenas escaneie o QRCODE disponível neste Manual.

### 8.3 PEÇAS DE REPOSIÇÃO (SPARE PARTS)

O Catálogo Ilustrado de Peças - IPC é o documento oficial de consulta para requisitar peças de reposição (IPC-AM-RDM-130-K02). Para acessar a versão atualizada do Catálogo Ilustrado de Peças, acesse o link: [www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02) ou apenas escaneie o QRCODE disponível neste Manual.

### 8.4 GARANTIA

Seu equipamento possui garantia de 5 anos contra defeitos de fabricação, não incluindo reposições por desgaste natural, mal uso e danos como furos, fissuras ou cortes nos pneus.

Você pode solicitar um pedido de suporte ou garantia diretamente à AEROMOB através do link: [www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02) ou escaneando o QRCODE disponível neste Manual.

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

**8.5 SUPORTE**

Caso tenha alguma dúvida operacional, não opere o equipamento, mas entre em contato com o nosso time de suporte. Ou ainda, se for observado qualquer avaria no equipamento, se componentes estiverem faltando, ou em qualquer outro caso em que suporte for necessário, favor entre em contato conosco através do site, que pode ser acessado pelo link: [www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02) ou escaneando o QRCODE disponível neste Manual.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24

**9 ACESSO A TODA DOCUMENTAÇÃO ATUALIZADA**

Segue relação dos arquivos e documentos disponíveis ao cliente deste equipamento e o QRCODE para acesso a versão sempre atualizada:

**(PN FMS-AM-RDM-130-K02)** SUPLEMENTO AO MANUAL DE VÔO

**(PN UM-AM-RDM-130-K02)** MANUAL DO USUÁRIO

**(PN MM-AM-RDM-130-K02)** MANUAL DE MANUTENÇÃO

**(PN IPC-AM-RDM-130-K02)** CATÁLOGO ILUSTRADO DE PEÇAS



[www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02](http://www.aeromob-industry.com/pt/support-am-rdm-130-k02)

<b>Atualizado por   Data:</b> MATEUS FREITAS   14/NOV/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   14/NOV/24
<b>Redigido por   Data:</b> MATEUS FREITAS   19/DEZ/24	<b>Aprovado por   Data:</b> PHIL XAVIER   19/DEZ/24