

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Novo Hamburgo (SSNH), RS, por volta das 20h15min (UTC), para realizar um voo de instrução local, com um instrutor e um aluno em formação a bordo.

Durante a aproximação final para a pista 20, o planador colidiu contra um moirão de cerca do aeródromo próximo à cabeceira da pista.



Figura 1 - Moirão da cerca localizado próximo à cabeceira da pista 20.

A aeronave teve danos substanciais. Os tripulantes saíram ilesos.

3. Comentários/Pesquisas

Tratava-se de um voo de instrução local. Após realizarem os exercícios na área, os pilotos regressaram para pouso.

Durante a realização do tráfego, na reta final para pouso, o instrutor, ao julgar que a aeronave se encontrava em uma rampa alta, comandou a abertura do freio aerodinâmico (*spoiler*). Instantes após, percebeu que estava ficando baixo demais e recolheu o *spoiler*. No entanto, já não havia energia suficiente para aeronave chegar à pista com segurança.

Sob a influência de uma corrente de ar descendente, o planador continuou perdendo altura e velocidade, vindo a colidir contra um moirão próximo à cabeceira da pista. A aeronave parou no início da pista para pouso, em um ângulo de 90° com o eixo (Figura 2).



Figura 2 - Croqui da pista com a trajetória final do PP-FJS.

A aeronave teve danos substanciais (Figura 3).



Figura 3 - Danos à asa esquerda.

Analisando as circunstâncias que concorreram para o evento, foi constatado que o Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II) elaborou o Relatório de Vistoria nº11/OTA/2005, identificando a existência de obstáculos que violavam o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) de Novo Hamburgo-RS (SSNH).

Neste sentido, foi expedido o NOTAM E1584/2005, válido a partir de 05OUT2005, que apresentava uma série de restrições para as operações de pousos e decolagens, dentre as quais a impraticabilidade da pista 20 para pouso.

No entanto, foi observado que os pilotos do Aeroclube de Novo Hamburgo não cumpriam tal restrição e pousavam normalmente na pista 20, interdita para pouso. Foi apurado também que os pilotos tentavam pousar o mais curto possível para agilizar a saída subsequente.

Outro aspecto examinado está relacionado com a instrução ministrada na formação do instrutor. Foi verificado que, dos quarenta e quatro voos realizados em seu curso, apenas dez fichas de voo foram corretamente preenchidas.

Não houve, dessa forma, uma adequada supervisão por parte da direção do Aeroclube no processo de instrução, avaliação e formação do piloto instrutor.

O instrutor possuía um total aproximado de 153 horas de voo, sendo 54 horas neste modelo de aeronave.

Houve um inadequado julgamento de pilotagem e aplicação dos comandos, por parte do instrutor, na avaliação da rampa de aproximação e no emprego do freio aerodinâmico na reta final para pouso.

A existência de uma cerca, contendo moirões, próxima à cabeceira da pista indica que a infraestrutura aeroportuária teve contribuição para o acidente. Da mesma forma, a supervisão gerencial influenciou, pois permitiu-se que os pilotos operassem em uma pista interdita para pouso.

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos - contribuiu;
- Indisciplina de voo - contribuiu;
- Infraestrutura aeroportuária - contribuiu;
- Instrução - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Pouca experiência do piloto - indeterminado; e
- Supervisão gerencial - contribuiu.

4. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos;
- b) o instrutor estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o instrutor possuía cerca de 54 horas de voo no modelo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) as escriturações das cadernetas de célula estavam atualizadas;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) o instrutor abriu o freio aerodinâmico (*spoiler*) na reta final para pouso;
- h) na curta final, o instrutor recolheu o *spoiler*;
- i) a aeronave colidiu contra um moirão de cerca próximo à cabeceira da pista 20;
- j) de acordo com o NOTAM E1584/2005, a pista 20 estava interdita para pouso;
- k) dentre os quarenta e quatro voos realizados no curso de formação do instrutor, apenas dez possuíam fichas de voo foram corretamente preenchidas;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) os pilotos saíram ilesos.

5. Ações Corretivas ou preventivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Recomendações emitidas anteriormente à data de publicação deste relatório.

Ao Aeroclube de Novo Hamburgo, recomendou-se:

10/A/2008 – SERIPA V

Emitida em: 10/10/2008

O Diretor de Instrução deverá, de imediato, cobrar dos instrutores o correto preenchimento das fichas de instrução de voo, conforme preconiza o MCA 58-3.

11/A/2008 – SERIPA V

Emitida em: 10/10/2008

O Diretor de Operações deverá, de imediato, determinar que os tripulantes cumpram as restrições para operações de pouso e decolagem em SSNH, conforme NOTAM.

12/A/2008 – SERIPA V**Emitida em: 10/10/2008**

O Presidente do Aeroclube de Novo Hamburgo deverá, de imediato, cobrar de seus Diretores a supervisão constante tanto do setor de instrução como de operações de voo.

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

Em, 08 de abril de 2019.

