



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº		
05SET2015 - 14:00 (UTC)	SERIPA VI	A-123/CENIPA/2015		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO (SWNV)	GOIANIA	GO	16°37'37"S	049°20'44"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NNZ	NEIVA INDÚSTRIA AERONÁUTICA	EMB-711C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), Goiânia, GO, por volta das 13h30min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto e três passageiros a bordo.

O voo transcorreu normalmente, entretanto, logo após o pouso, a aeronave saiu da pista pela direita, colidindo contra obstáculos.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os três passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Vista da aeronave após a parada total.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo local com três passageiros e duração prevista de 30 minutos.

O Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VI) tomou conhecimento do acidente por meio de denúncia anônima. A aeronave foi retirada do local da ocorrência sem a autorização da Comissão de Investigação (CI), sendo levada para um hangar no Aeródromo de Anápolis (SWNS), GO.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) expedida em 20AGO2015 e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Além disso, encontrava-se qualificado e possuía 90 horas totais de voo e 5 horas de voo no modelo da aeronave.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento e as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O aeródromo era público, administrado pelo Governo do Estado de Goiás e operava sob Regras de Voo Visual (VFR), em período diurno.

A pista era de asfalto, com cabeceiras 13/31, dimensões de 1.100m x 20m, com elevação de 2.707 pés. No momento da ocorrência, a pista encontrava-se desobstruída e seca.

Segundo relato do piloto, a aproximação para pouso na cabeceira 13 foi desestabilizada, ou seja, com velocidade e altura acima do previsto.

O toque foi realizado após a interseção que dava acesso ao pátio de estacionamento. De acordo com as marcações identificadas na pista, o monomotor realizou o primeiro toque cerca de 630m após a cabeceira 13 (Figura 2).

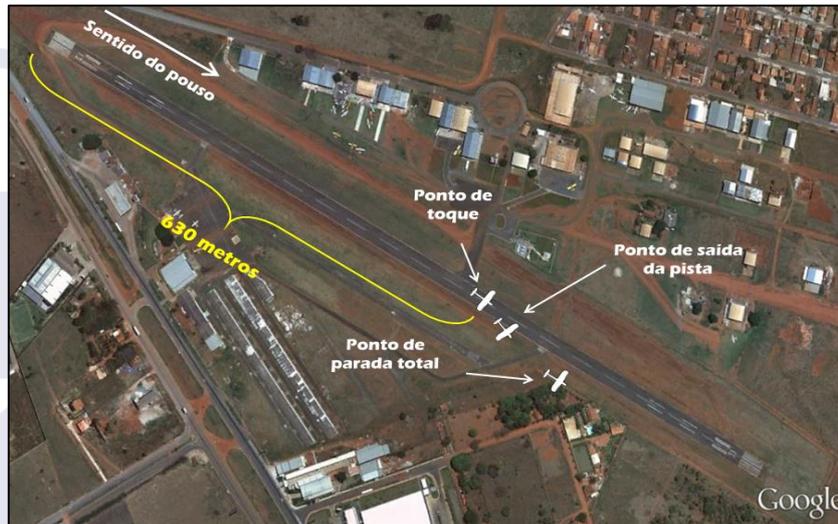


Figura 2 - Croqui com os pontos de toque, de saída da pista e de parada total da aeronave.

Imediatamente após o toque, a aeronave perdeu a reta para a direita e ingressou na grama, deixando marcas bem evidentes no solo (Figuras 3 e 4).



Figura 3 - Marcas deixadas pela aeronave após o pouso.



Figura 4 - Marcas deixadas pela aeronave após a saída da pista.

O monomotor colidiu contra uma estrutura de concreto localizada a 20m do limite lateral direito da pista (Figura 5). Em seguida, colidiu contra uma pedra e uma cerca patrimonial do aeródromo (Figura 6).



Figura 5 - Obstáculos nos quais a aeronave colidiu após a saída da pista.



Figura 6 - Cerca danificada pela aeronave após a saída da pista.

Nas ações posteriores ao acidente, verificou-se que as rodas do trem de pouso principal estavam girando livremente e que seus respectivos freios apresentavam coloração normal, denotando não ter havido problema com esse sistema.

É possível que, com pouca experiência na aeronave, o tripulante tenha pressionado involuntariamente o pedal direito no momento do toque na pista, vindo a perder a reta imediatamente após o pouso. Em função da pouca largura da pista e da grande velocidade do monomotor, não houve tempo hábil para a correção.

Em função das pesquisas realizadas, constatou-se que a aproximação desestabilizada, relatada pelo piloto, bem como a pouca experiência no equipamento foram, possivelmente, fatores contribuintes para a perda de controle no solo. Ademais, uma área de escape adequada (sem obstáculos) permitiria menores danos ao monomotor.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto possuía 90 horas totais de voo e 5 horas de voo no modelo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) segundo relato do piloto, a aproximação para a pista 13 de SWNV foi desestabilizada;
- i) durante o pouso, a aeronave perdeu a reta para a direita e saiu da pista, colidindo contra obstáculos;
- j) o SERIPA VI tomou conhecimento do acidente por meio de denúncia anônima;

- k) a aeronave foi retirada do local da ocorrência sem a autorização da CI, sendo levada para um hangar em SWNS;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) todos saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos - indeterminado;
- Infraestrutura aeroportuária - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - indeterminado; e
- Pouca experiência do piloto - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-123/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 28/06/2019

Atuar junto ao operador do Aeródromo Nacional de Aviação (SBNV), a fim de que sejam implementadas melhorias na infraestrutura daquele aeródromo, de modo a evitar que as estruturas que circundam o campo tornem-se obstáculos às aeronaves que venham a experimentar uma excursão de pista.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 28 de junho de 2019.