



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito desta atividade não é 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

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

| DADOS DA OCORRÊNCIA | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------|-------------------|
| Nº DA OCORRÊNCIA | DATA - HORA | INVESTIGAÇÃO | SUMA Nº |
| 046/A/2015 | 26/MAR/2015 - 20:30 (UTC) | SERIPA II | A-046/CENIPA/2015 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA | COORDENADAS | |
| ACIDENTE | POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO | 04°09'51"S | 040°47'05"W |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | |
| ZONA RURAL | GUARACIABA DO NORTE | CE | |

1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-----------------------------------|----------------|------------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PR-FBJ | PIPER AIRCRAFT | PA-34-220T |
| OPERADOR | REGISTRO | OPERAÇÃO |
| AGROMAQUINAS EMP. AGRICOLAS LTDA. | TPP | PRIVADA |

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

| 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 | |

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Petrolina (SBPL), PE, para o aeródromo Walfrido Salmito de Almeida (SWBE), no município de São Benedito, CE, com um piloto e três passageiros a bordo, para um voo de transporte.

Durante o voo, o local de pouso foi alternado para uma pista localizada no município de Guaraciaba do Norte - CE. Sendo que, na corrida após o pouso, ocorreu a perda de controle da aeronave e a saída da pista à direita.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.



Figura 1- situação da aeronave após o acidente.



Figura 2 - situação da aeronave após o acidente. |

3. Comentários/Pesquisas

O piloto acumulava, aproximadamente, 25.000 horas de voo, das quais 100 horas no modelo da aeronave envolvida neste acidente.

O voo transcorreu sob a coordenação do ACC-RF.

Dentre os passageiros, encontrava-se a bordo o proprietário da aeronave.

O plano de voo apresentado pelo piloto contemplava como destino o aeródromo privado Walfrido Salmito de Almeida (SWBE), situado no município de São Benedito, CE. O piloto nunca havia operado em SWBE.

O piloto relatou que, durante o procedimento de descida para pouso no aeródromo de destino (SWBE), o motor esquerdo da aeronave apresentou falha após a redução de potência.

Após checar o sistema de combustível da aeronave, os parâmetros de funcionamento do motor esquerdo e a performance da aeronave, o piloto concluiu que não chegaria ao aeródromo de destino.

Segundo o seu relato, no momento em que houve a falha do motor esquerdo, a aeronave se encontrava à direita da rota em razão de desvios de formações meteorológicas.

Antes de ter avistado a pista de Guaraciaba do Norte, o piloto havia identificado outra pista no município de Ipu, CE, deixando de utilizá-la para a realização do pouso de emergência por não se tratar de aeródromo homologado/registrado.

A pista utilizada para a realização do pouso, localizada no município de Guaraciaba do Norte, também não era homologada ou registrada.

Houve o contato da vegetação existente nas laterais da pista de Guaraciaba do Norte com as pontas das asas da aeronave. Naquelas imediações, a largura da pista encontrava-se reduzida para aproximadamente 11 metros, sendo que a envergadura da aeronave era de 11,86 metros.



Figura 3 - Vista da pista utilizada para o pouso de emergência.



Figura 4 - Vista da pista utilizada para o pouso de emergência.



Figura 5 - Croqui do acidente.

Analisando-se os gráficos de performance, a Comissão de Investigação verificou que a altitude e o peso no momento da falha do motor, permitiriam que a aeronave chegasse ao destino previsto, que distava somente 9 NM.

A distância entre as pistas situadas nos municípios de Guaraciaba do Norte e de Ipu era de aproximadamente 10 NM, e a distância entre Guaraciaba do Norte e o destino relatado no plano de voo (SWBE) era de aproximadamente 09 NM.



Figura 6 - Rota aproximada da aeronave.

Exames realizados na aeronave na Ação Inicial não detectaram indícios de mau funcionamento no motor esquerdo antes do impacto contra a vegetação.

3.1 Fatores Contribuintes

- [Julgamento de pilotagem.]

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- e) segundo o piloto, houve falha do motor esquerdo na descida;
- f) o piloto decidiu realizar um pouso de emergência na pista de Guaraciaba do Norte;
- g) o gráfico de desempenho indicava que a performance esperada para a aeronave em condição de monomotor permitiria alcançar o destino previsto no plano de voo;
- h) a pista de Guaraciaba do Norte não era homologada/registrada;
- i) no momento do pouso, as condições meteorológicas eram favoráveis às operações VFR;
- j) na corrida após o pouso, houve o contato das pontas das asas da aeronave e a vegetação existente nas laterais da pista;
- k) houve a perda de controle do avião no solo e a sua saída da pista para a direita;
- l) nas imediações do local do acidente, a vegetação reduzia a largura da pista para aproximadamente 11 metros;
- m) a envergadura da aeronave era 11,86 metros;
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) os ocupantes da aeronave saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

[Não houve.]

6. **Recomendações de Segurança**

[Não há.]

Em, [23 de junho de 2016.]

