



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
---	27/NOV/2011 – 11:00 (UTC)	SERIPA V	A-501/CENIPA/2016
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	23°49'58"S	051°08'12"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
AERÓDROMO DE LONDRINA - SBLO		LONDRINA	PR

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GMG	AERO BOERO	AB115
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROCLUBE DE LONDRINA	PRI	INSTRUÇÃO

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	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Londrina (SBLO), PR, para realizar o primeiro voo solo do piloto-aluno, com um piloto a bordo.

Ao fazer o arredondamento para o pouso, a aeronave tocou desestabilizada e ainda, com sustentação, subiu e tocou o solo algumas vezes. Após isso, girou 140° sobre o eixo da pista e tocou a ponta da asa direita no pavimento.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários/Pesquisas

Tratava-se do primeiro voo solo do piloto-aluno para a obtenção da Licença de Piloto Privado.

A aeronave estava em condições de aeronavegabilidade e com todos os seus componentes e sistemas funcionando normalmente. Encontrava-se também dentro dos limites de peso e balanceamento.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo proposto, porém, a operação com um vento acima de 6kt de intensidade excedia a limitação para toque e arremetida (TGL), imposta pela Norma Interna do Aeroclube de Londrina (NISAL-05/08), emitida pela Diretoria de Segurança de Voo e, no momento do acidente, o vento estava com 10kt de intensidade.

O piloto-aluno realizou, no dia do acidente, voo com instrutor e foi liberado para a realização do seu voo solo. Porém, foi verificado que nos treze voos que antecederam o acidente ele obteve grau final deficiente em nove. A deficiência apontada foi em pouso, no qual o piloto-aluno não apresentava o desempenho adequado para dar prosseguimento nas missões práticas.

O grau deficiente na missão de voo é aplicado pelo instrutor quando o piloto-aluno apresenta dificuldade na execução dos exercícios, demonstrando não ter assimilado os conhecimentos no nível exigido pela missão.

O Conselho de Instrução do aeroclube reúne-se quando há a necessidade de definir soluções ou estabelecer ações mitigadoras para sanar as dificuldades ou insucessos de pilotos-alunos no decorrer da parte prática do curso.

Apesar de os instrutores terem relatado a dificuldade que o piloto-aluno apresentava na realização dos pousos, não houve reunião do Conselho de Instrução para avaliar o caso.

As fichas de instrução prática do piloto-aluno estavam com o campo destinado à análise e comentários do Coordenador da Instrução Prática em branco. Isso demonstra que não havia um acompanhamento do processo ensino-aprendizagem por parte do Coordenador da Instrução Prática do aeroclube.

De acordo com o MCA 58-3/2004 – Manual do Curso do Piloto Privado Avião, o Coordenador da Instrução Prática tem como atribuição orientar, coordenar, planejar, controlar e fiscalizar a execução das atividades concernentes à parte prática, mantendo o nível de qualidade dessa instrução.

Os próprios instrutores eram os responsáveis por definir se o aluno iria ou não prosseguir na instrução de voo, sem que uma supervisão efetiva ocorresse.

A dificuldade que o piloto-aluno possuía em realizar o pouso com segurança era uma característica evidente e não sofreu nenhuma medida corretiva por parte da Coordenação de Instrução Prática. Com isso, ele foi conduzido até o voo solo sem que a sua deficiência fosse sanada e, devido à sua pouca experiência de pilotagem, não soube discernir se estava ou não pronto para realizar o voo solo.

Pelo que se levantou nas pesquisas e análise desse acidente, provavelmente a pouca experiência do aluno, aliada ao uso inadequado dos comandos do pedal da aeronave levou à perda de controle no solo. Há que considerar ainda que, a perda de controle no solo, especialmente no pouso, é uma ocorrência bem comum nesse modelo de aeronave, devido às suas características de pilotagem.

A questão do vento, apesar de não ser um limitador, só tende a agravar a situação, ainda mais em se tratando de pilotos com pouca experiência.

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação de comandos;
- Instrução;
- Pouca experiência do piloto; e
- Supervisão gerencial.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF), válido;
- b) o aluno estava realizando o curso para obtenção da Licença de Piloto Privado;
- c) o piloto-aluno estava realizando seu primeiro voo solo;
- 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 a realização do voo;
- h) não foi observado o limite de vento imposto pela Norma Interna do Aeroclube de Londrina (NISAL-05/08), emitida pela Diretoria de Segurança de Voo;
- i) durante o primeiro pouso, houve perda do controle direcional no solo;
- j) após o pouso, a aeronave girou 140 graus, tocando a asa direita no solo;
- k) o piloto-aluno havia realizado o voo de cheque para voo solo no dia do acidente;
- l) o piloto-aluno havia recebido grau deficiente em pouso em nove das treze missões de instrução que antecederam o voo solo;
- m) não havia, nas fichas de instrução, observações da Coordenação da Instrução Prática nas fichas do piloto-aluno;
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

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

A-501/CENIPA/2016 – 01

Emitida em: 14/07/2016

Realizar gestões junto ao Aeroclube de Londrina, a fim de que sejam adotados mecanismos para assegurar a efetiva supervisão da instrução aérea por parte do Coordenador da Instrução Prática do aeroclube.

A-501/CENIPA/2016 – 02

Emitida em: 14/07/2016

Realizar gestões junto ao Aeroclube de Londrina, a fim de que os seus instrutores sejam orientados quanto à importância de se verificar a ficha de instrução prática anterior, para que as observações e orientações do Coordenador da Instrução Prática sejam seguidas.

Em, 14 de julho de 2016.

