



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
---	19/NOV/2006 – 15:00 (UTC)	SERAC VI	A-514/CENIPA/2016
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	GOIÂNIA	GO	16°36'49"S 049°20'57"W

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RST	EMBRAER	EMB-810D
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	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	6	5	1	-	-	-	Leve	
Total	7	6	1	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/> Substancial	
							<input type="checkbox"/> Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	<input type="checkbox"/> Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Vila Rica, MT (SWVC), localizada no município de Nova Ponte, MT, para o aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), localizada no município de Goiânia, GO, para realizar um voo de transporte, com um piloto e seis passageiros a bordo.

Durante o pouso na cabeceira 31 de SWNV, o piloto perdeu o controle da aeronave e tocou a hélice direita na pista.

O piloto decidiu por realizar uma arremetida para novo tráfego.

Após a arremetida, houve perda de controle, com a aeronave guinando à direita, a baixa altura e velocidade, até chocar-se contra duas casas aproximadamente, 1 km à esquerda da cabeceira 13.

3. Comentários/Pesquisas

A aeronave regressava de SWVC (Vila Rica, MT) para SWNV (Aeródromo Nacional de Aviação, GO).

O tempo de vôo foi estimado em três horas, com pouso previsto para as 09h00min (UTC).

No momento do pouso a aeronave estava fora dos limites de peso e balanceamento previsto pelo fabricante.

Ao realizar a aproximação para a cabeceira 31, o piloto perdeu o controle de arfagem durante o *palier*. A aeronave "flutuou" no momento do arredondamento e, após o toque, entrou numa situação similar ao *porpoising*.

A aeronave tocou a hélice direita na pista e o piloto optou por uma arremetida para novo tráfego. Ao aplicar potência, com o motor direito avariado, houve a perda da reta para esse lado. Após algumas centenas de metros, a aeronave tocou a asa direita na copa das árvores e foi projetada na direção de algumas casas. O piloto reduziu o motor esquerdo e a aeronave desceu entre duas casas, parando em cima do muro que as separava.



Figura 1 – Marcas do toque da hélice direita na pista de SWNV.



Figura 2 – Deformações nas pás da hélice direita.



Figura 3 – Hélice esquerda com poucas deformações.

A hipótese levantada pela Comissão de Investigação é a de que não houve um planejamento adequado do peso e balanceamento no momento do carregamento da aeronave na partida de SWVC e, com o consumo em rota, o CG da aeronave deslocou-se muito atrás do limite máximo permitido, tornando o controle da aeronave instável no momento do pouso.

No momento da queda, o trem de pouso, que ainda estava baixado, rasgou o telhado das casas e afundou sobre o forro que era do tipo “estruque” (uma espécie de gesso). Isso ajudou a desacelerar a aeronave de forma progressiva, evitando maiores lesões aos ocupantes.



Figura 4 – Parada final da aeronave.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Aplicação de comandos;
- Julgamento de pilotagem; e
- Planejamento de voo.

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) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava fora dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) tratava-se de um voo de transporte de SWVC para SWNV, com seis passageiros e um piloto a bordo;
- i) no momento do pouso a aeronave estava com o CG fora do limite máximo traseiro permitido;
- j) o piloto perdeu o controle da aeronave e tocou a hélice direita na pista;
- k) o piloto decidiu arremeter e perdeu a reta para a direita;
- l) a aeronave caiu entre duas casas numa região próxima à pista;
- m) a aeronave teve danos substanciais;
- n) o piloto e cinco passageiros saíram ilesos; e
- o) um passageiro sofreu lesões leves.

5. Ações Corretivas adotadas

[Nada a relatar.]

6. Recomendações de Segurança

[Não há.]

Em, [23 de junho de 2016.]

