



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
---	13/NOV/2012 18:30 (UTC)	SERIPA V	A-151/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	31°19'40"S	054°08'05"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERoclube de BAGÉ (SSCE)	BAGÉ	RS	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-HJQ	CIA AERONÁUTICA PAULISTA	CAP-4
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de BAGÉ	PRI	INSTRUÇÃO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	1	1	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave decolou às 16:30HBV da pista do Aeroclube de Bagé-RS (SSCE) com um instrutor a bordo, a fim de realizar circuito de tráfego visual para verificar as condições meteorológicas.

O piloto realizou a aproximação para a cabeceira 09 e, após o arredondamento, a aeronave tocou a pista e flutuou. A asa direita ganhou sustentação e a ponta da asa esquerda e o trem de pouso esquerdo tocaram na pista. A aeronave girou 90 (noventa) graus à esquerda, saiu da pista e pilonou em seguida.

A aeronave teve danos consideráveis na hélice, motor, fuselagem, empennagem vertical, asas e trem de pouso.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Danos sofridos pela asa esquerda da aeronave.

3. Comentários

A Ação Inicial foi realizada 15 (quinze) dias após a ocorrência devido o operador não ter comunicado, contrariando, à época, o previsto na NSCA 3-5 (Notificação e Confirmação de ocorrências no âmbito do SIPAER) e NSCA 3-7 (Responsabilidades dos operadores de aeronaves em caso de Acidente e de Incidente Aeronáutico e de Ocorrência de Solo);

O operador retirou a aeronave do local da ocorrência sem autorização do Comando Investigador, contrariando, à época, o previsto na NSCA 3-6 (Investigação de Acidente, e de Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo); e

Inicialmente, o piloto informou que o vento predominante era de 090° de direção com 10kt, isto é, alinhado. Todavia, o piloto relatou que no momento do pouso a aeronave sofreu influência de uma rajada lateral direita, ratificando as informações contidas no METAR de SBBG (Aeródromo de Bagé) localizado próximo à pista do Aero clube de Bagé (SSCE).

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 era qualificado e possuía 817:00 horas de voo totais, sendo 130:00 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) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- g) o vento predominante no momento do pouso da aeronave era de través direito;
- h) a aeronave decolou às 16:30HBV da pista do Aero clube de Bagé-RS (SSCE) com 01 (um) instrutor a bordo, a fim de realizar circuito de tráfego visual para verificar as condições meteorológicas;
- i) o piloto realizou a aproximação para a cabeceira 09 e, após o arredondamento, a aeronave tocou a pista e flutuou;

- j) a asa direita ganhou sustentação e a ponta da asa esquerda e o trem de pouso esquerdo tocaram na pista;
- k) a aeronave girou 90 (noventa) graus à esquerda, saiu da pista e pilonou em seguida;
- l) a aeronave teve danos consideráveis na hélice, motor, fuselagem, empenagem vertical, asas e trem de pouso; e
- m) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

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

A-151/CENIPA/2013 – RSV 001 Emitida em: 21/10/2013

Atuar junto ao Aeroclube de Bagé, a fim de reforçar a obrigatoriedade e a importância de comunicar imediatamente a ocorrência aeronáutica ao Comando Investigador (CENIPA/SERIPA) de acordo com as normas em vigor.

Em, 21 de outubro de 2013.

