



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 dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

| DADOS DA OCORRÊNCIA | | | |
|---|---------------------------|--------------|-------------------|
| Nº DA OCORRÊNCIA | DATA - HORA | INVESTIGAÇÃO | SUMA Nº |
| 189/A/2013 | 20/OUT/2013 - 18:40 (UTC) | SERIPA VI | A-189/CENIPA/2013 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA | COORDENADAS | |
| ACIDENTE | PERDA DE CONTROLE NO SOLO | 20°29'28"S | 054°28'23"W |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | |
| AERÓDROMO SÍTIO POUSO DO AVIADOR (SSAY) | CAMPO GRANDE | MS | |

1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-------------------|----------------|----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PT-BXE | BEECH AIRCRAFT | 23 |
| OPERADOR | REGISTRO | OPERAÇÃO |
| PARTICULAR | TPP | PRIVADA |

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 | 2 | 2 | - | - | - | - | Nenhum | |
| Passageiros | - | - | - | - | - | - | Leve | |
| Total | 2 | 2 | - | - | - | - | X Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Sítio Pouso do Aviador (SSAY), no Município de Campo Grande, MS, para realização de um voo de treinamento local de toque e arremetida, às 18h40min (UTC), com dois tripulantes a bordo.

Durante o terceiro pouso, a aeronave ultrapassou o limite lateral esquerdo da pista, colidindo contra uma cerca.

A aeronave teve danos substanciais.

Os dois ocupantes saíram ilesos.

3. Comentários

Apesar de ambos os tripulantes estarem com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e Habilitações Técnicas válidas, as funções a bordo não foram bem definidas.

O proprietário da aeronave declarou que estava realizando um voo de treinamento como aluno e que o outro piloto estaria ministrando a instrução.

Além disso, afirmou que foi realizada um *briefing*, definindo os detalhes do voo, entretanto, a posição por ele adotada na aeronave foi a cadeira da direita, apesar de os alunos normalmente ocuparem a cadeira da esquerda em missões de instrução.

Essa declaração não foi corroborada pelo outro piloto, o qual relatou que não exercia qualquer função a bordo e estava apenas acompanhando o voo, apesar de possuir a habilitação de Instrutor de Voo de Aeronaves (INVA).

O proprietário da aeronave, que seria o piloto em comando, informou que possuía cerca de 12 horas naquele modelo, o qual havia adquirido recentemente. Quanto ao suposto instrutor, este estava realizando o seu primeiro voo naquele modelo de aeronave no momento do acidente.

O aeródromo operava sem restrições e a meteorologia era favorável à realização do voo visual (VFR), com vento calmo, com intensidade abaixo de 6kt, segundo o relato dos tripulantes.

A aeronave decolou de SSAY, por volta das 18h40min (UTC) e voou cerca de 50 minutos. Durante o voo, foram realizados dois toques e arremetidas, intercalados por sobrevoos do setor leste do aeródromo.

Segundo o piloto em comando, nesses sobrevoos, o outro tripulante, aproveitou para fazer considerações didáticas sobre a pilotagem.

O terceiro pouso seria o último da instrução. Entretanto, após o toque, a aeronave perdeu o controle direcional, saindo da pista pela lateral esquerda e, em seguida, colidiu contra uma cerca de arame.

Os tripulantes reportaram que a aeronave não respondeu aos comandos de pedal que foram aplicados na tentativa de contrariar a tendência de perda de reta para esquerda.

Mesmo tendo declarado que não exercia qualquer função a bordo, no momento em que a aeronave começou a perder a reta, o tripulante da cadeira da esquerda disse que assumiu o comando dos pedais, na tentativa de retornar ao centro da pista.

Este mesmo piloto reportou que teve a sensação de que o pedal direito estava travado. Contudo, os exames realizados na aeronave durante a Ação Inicial não apontaram para qualquer indício de falha material, bem como não foi identificado nenhum travamento de comando.

Não foi possível determinar quem estava atuando efetivamente nos comandos no momento do acidente, pois não havia uma clara definição das funções a bordo.

A aeronave sofreu danos substanciais, principalmente nas asas e no trem de pouso direito.

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos;
- Coordenação de cabine;
- Planejamento de voo.

4. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médico Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) os pilotos eram qualificados e estavam com os respectivos Certificados de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) o piloto em comando possuía 12 horas de voo naquele modelo de avião;
- d) o tripulante que sentou-se na cadeira da esquerda nunca havia voado aquele modelo de aeronave;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual, com vento calmo;
- i) o aeródromo era adequado para o tipo de operação;
- j) tratava-se de um voo de instrução de toque e arremetida;
- k) no terceiro pouso a aeronave perdeu a reta para a esquerda, vindo a sair da pista e a colidir contra uma cerca de arame;
- l) não foi possível identificar quem efetivamente atuou nos comandos durante o acidente;
- m) não foi identificado qualquer indício de falha material;
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) os ocupantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 14 de outubro de 2014.