



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. Esta SUMA, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso desta SUMA para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER. Esta SUMA é elaborada 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).

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		
165/A/2013	15/SET/2013 - 18:00 (UTC)	SERIPA VI	A-165/CENIPA/2013		
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS		
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO		15°53'57''S	052°14'30''W	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF		
SJVO - AERÓDROMO DE ARAGARÇAS		ARAGARÇAS	GO		

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA	FABRICANTE			MODELO	
PT-IGA	CESNNA AIRCRAFT			180 C	
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	1	1	-	-	-	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	3	2	1	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	4	3	1	-	-	-	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/> Substancial
										Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou de SJVO (Aeródromo de Aragarças - GO) com um piloto e três passageiros, a fim de realizar um voo panorâmico.

Por volta das 18h30min UTC (Universal Time Coordinated), a aeronave regressou para pouso em Aragarças e, durante a aterrissagem, na pista 10, o piloto perdeu o controle da aeronave, que derivou para esquerda, derrapou e capotou. Houve um princípio de incêndio que foi debelado.

Um passageiro sofreu lesões leves e os demais ocupantes saíram ilesos. A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Estado geral da aeronave após o acidente.

3. Comentários

O piloto da aeronave não era habilitado e não tinha experiência para pilotar o tipo de equipamento. Ele possuía apenas a certificação de piloto desportivo (CPR - piloto de recreio), descumprindo o previsto no item 91.5 (a) (3) do RBHA 91 que diz:

"91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos."

A aeronave, que era de propriedade do pai do piloto, estava com a documentação em dia (Certificado de Aeronavegabilidade - CA, Inspeção Anual de Manutenção - IAM, cadernetas de célula, hélice e motor).

O aeródromo era homologado e as condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo visual.

O piloto decolou para realização de um voo panorâmico sobre a cidade vizinha (Barra do Garças - MT), transportando três passageiros. Após um rápido sobrevoo (estimado em cerca de 15 minutos), a aeronave regressou para o pouso final no Aeródromo de Aragarças - GO, de onde havia decolado.

A aproximação final foi realizada numa rampa excessivamente alta, o que contribuiu para o toque da aeronave num ponto distante, aproximadamente, 350m do início da cabeceira. A aeronave tocou e saiu do solo algumas vezes antes de estabilizar-se na pista. Foi percorrida uma distância retilínea de cerca de 140m desde o primeiro toque até o ponto em que a aeronave começou a perder a reta para a esquerda.



Figura 2 - Croqui da trajetória da aeronave.

Na tentativa de contrariar a perda de reta para esquerda, o piloto comandou o freio diferencial direito. Este comando, somado à concentração do peso da aeronave sobre a perna do trem de pouso, provocou o estouro do pneu direito que se desprendeu da roda. Por consequência, a tração da roda diretamente no asfalto provocou uma força que arrancou a estrutura do trem direito, fazendo com que asa daquele lado tocasse o solo, ocasionando o capotamento da aeronave.



Figura 3 - Marca deixada pelo contato do metal da roda no asfalto.

Todos os ocupantes conseguiram abandonar os destroços por meios próprios. Houve um princípio de incêndio, que foi rapidamente combatido.

Após o acidente, o operador não realizou, prontamente, a notificação da ocorrência para o SERIPA VI e ainda removeu a aeronave da posição original, colocando-a sobre um caminhão para ser transportado, sem a prévia autorização do SERIPA VI, desconfigurando, desta forma, todo o cenário dos destroços.

A movimentação inicial dos destroços ocorreu em desacordo com o Artigo 89 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986) que prevê:

"Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica."



Figura 4 - Situação em que a aeronave foi encontrada durante a Ação Inicial.]

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indisciplina de voo.]

4. **Fatos**

- a) o piloto não era habilitado para o tipo de aeronave;
- b) a aeronave estava com a documentação em dia;
- c) o Aeródromo de Aragarças (SJVO) era homologado e registrado;
- d) as condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo visual;
- e) durante o pouso, a aeronave tocou o solo a, aproximadamente 350m à frente da cabeceira em uso (cabeceira 10);
- f) a aeronave perdeu a reta para esquerda, após percorrer 140m alinhado com o eixo da pista;
- g) o trem de pouso principal direito foi arrancado por sobrecarga;
- h) a aeronave capotou por sobre a asa direita;
- i) houve um princípio de incêndio após o capotamento;
- j) um passageiro sofreu ferimento leves e os demais ocupantes saíram ilesos;
- k) o SERIPA VI não foi comunicado pelo operador acerca do acidente; e

- l) o operador retirou a aeronave do sítio do acidente antes de ser realizada a Ação Inicial por parte da autoridade aeronáutica.

5. Ações Corretivas

Previamente estabelecidas no RBHA 91.5 (a) (3) e no Art. 83 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 27 de março de 2014.

