



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 (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
071/A/2014	07/ABR/2014 - 14:35 (UTC)	SERIPA V	A-071/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	23°21'21"S	051°29'27"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
AERÓDROMO ARAPONGAS - SSOG		ARAPONGAS	PR

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-IHS	BEECH AIRCRAFT	95-B55
OPERADOR		REGISTRO
PARTICULAR		TPP
		OPERAÇÃO
		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	1	1	-	-	-	-	Leve
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Maringá, PR (SBMG), para o Aeródromo de Arapongas, PR (SSOG), com um piloto e um passageiro a bordo, a fim de realizar voo de traslado para oficina de manutenção (revisão 100h).

Durante o pouso na cabeceira 15 de SSOG, o piloto reportou que a aeronave sofreu influência de uma rajada de vento de través e veio a desestabilizar-se.

A aeronave tocou bruscamente contra pista e teve o trem de nariz quebrado.

Logo após, saiu da pista pela lateral direita, parando na área gramada.

A aeronave teve danos substanciais em ambas as hélices, motores, fuselagem e radome.

O piloto e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Trajetória da aeronave.



Figura 2 - Vista frontal da aeronave.



Figura 3 - Vista do ponto de impacto da hélice direita na pista.



Figura 4 - Trajetória da aeronave após saída da pista.

3. **Comentários/Pesquisas**

Durante a realização da Ação Inicial, o piloto informou que a aeronave havia sofrido influência de forte turbulência na final para pouso na cabeceira 15 de SSOG e que a direção e intensidade do vento eram de aproximadamente 060° e 16kt, respectivamente.

Não havia estação meteorológica na localidade, tampouco qualquer boletim meteorológico que pudesse fornecer dados meteorológicos mais precisos.

Não havia testemunhas no local da ocorrência que pudessem prestar maiores informações para auxiliar na elucidação dos fatos.

Não havia câmeras de vigilância, nem de monitoramento no Aeródromo.

Não foi detectada qualquer tentativa do piloto no sentido de arremeter na final para pouso, durante a influência da forte turbulência e vento reportados.

Portanto, é provável que o piloto tenha realizado uma aproximação não estabilizada.

No item 5.3 da Instrução Suplementar (IS) nº 91-003 Revisão A, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), fica definido que aproximação estabilizada é a aproximação efetuada de maneira controlada e apropriada em termos de configuração, energia e trajetória de voo a partir de uma altura pré-determinada até 50 pés acima da cabeceira ou o ponto onde a manobra do *flare* é iniciada.

Portanto, a influência da turbulência pode ter afetado a aproximação da aeronave. Contudo, o piloto não tentou arremeter ao perceber a desestabilização.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

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 570 horas de voo, sendo 400 horas no modelo de aeronave;
- 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, motores e hélices atualizadas;
- g) durante o pouso na cabeceira 15 de SSOG, a aeronave tocou bruscamente a pista e teve o trem de nariz quebrado, saindo da pista;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 30 de abril de 2015.