



**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
---	07/JUL/2012 - 14:30 UTC	SERIPA VI	A-127/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM SOLO	16°56'18"S	053°34'42"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA ARCO ÍRIS	ALTO GARÇAS	MT	

**1.1.2 Dados da Aeronave**

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-KGM	BEECH AIRCRAFT	V35A
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	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	2	2	-	-	-	-		Não
Total	3	3	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

**2. Histórico do voo**

A aeronave PT-KGM decolou de Uberaba-MG (SBUR) com destino a Rondonópolis-MT (SWRD), com um tripulante e dois passageiros a bordo, para a realização de um voo de traslado.

Devido às condições meteorológicas degradadas no destino SWRD e na alternativa (Cuiabá – SBCY), decidiu-se realizar um pouso na Fazenda Arco Íris (SWDC) situada no município de Alto Garças-MT.

Durante o pouso, foi perdido o controle direcional da aeronave, que saiu 5 metros a esquerda da pista, vindo a colidir contra um canalial.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e os dois passageiros saíram ilesos.



Figura - 1 Situação da aeronave após a ocorrência.

### 3. **Comentários**

Durante a Ação Inicial, não foi encontrado qualquer tipo de indício que apontasse para uma falha material.

Segundo o piloto, as condições meteorológicas, no momento da sua decolagem (09:45 UTC), eram favoráveis ao voo visual, sem restrições de teto ou de visibilidade.

Durante o voo, as condições meteorológicas foram degradando e o piloto decidiu prosseguir para o aeródromo de alternativa (Cuiabá – CBCY).

Todavia, ao entrar em contato com o Controle Cuiabá (APP-CY), o piloto foi informado que aquele aeródromo estava fechado para pouso devido aos parâmetros meteorológicos estarem abaixo dos mínimos necessários para operação por instrumento.

Com base na informação fornecida pelo controlador de tráfego aéreo, o comandante buscou em voo uma nova alternativa que possibilitasse o seu pouso em condições visuais. O aeródromo escolhido foi a Fazenda Arco Íris (SWDC), uma pista de terra de 1000 x 20m no município de Alto Garças-MT.

Na aproximação final, a aeronave ingressou numa rampa alta e com velocidade acima da prevista. A soma desses fatores contribuiu para que a aeronave tocasse a pista a aproximadamente 150m após a cabeceira.

Na corrida após o pouso, a aeronave começou a perder a reta para a esquerda e o piloto não foi capaz de contrariar a tendência que continuou até que a aeronave saísse totalmente pela lateral da pista.

Após a saída da pista pela esquerda, a aeronave tocou a respectiva ponta de asa no canal que ali existia, criando um momento de guinada que ocasionou um giro de aproximadamente 45°.



Figura 2: Croqui indicando o ponto de toque no pouso e o local onde parou o PT-KGM.

Não havia informação precisa de direção e intensidade do vento na localidade de pouso.

Ao ser questionado a respeito dos fatores que poderiam ter motivado o desvio de trajetória para a lateral esquerda da pista, o piloto reportou que, após o pouso, o passageiro que ocupava o assento do copiloto tocou inadvertidamente nos pedais da aeronave, ocasionando o momento de guinada à esquerda.

Apesar dos danos substanciais apresentados na aeronave - quebra do trem principal direito, do trem auxiliar, da ponta de asa direita, o toque da hélice no solo, além de diversas outras avarias na estrutura do avião - todos os ocupantes saíram ilesos.

#### 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 436:00 horas de voo totais, sendo 21:00 horas de voo no modelo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava com as cadernetas de hélice, motor e célula atualizadas;
- f) o aeródromo inicial para o pouso era homologado para este tipo de operação;
- g) o plano de voo passado pelo piloto previa regras de voo visual;
- h) a degradação das condições meteorológicas não permitiram que o voo prosseguisse até o destino previsto (SWRD);
- i) o APP-CY informou que o aeródromo selecionado como alternativa (SBCY) apresentava as condições meteorológicas abaixo das mínimos previstos para operação por instrumentos;

- j) o piloto prosseguiu para SWDC (Fazenda Arco Íris-MT) que, no momento, apresentava condições de voo visual;
- k) o ponto de toque da aeronave foi realizado a 150m do início da pista;
- l) a aeronave perdeu a reta para a esquerda e saiu da pista;
- m) a aeronave colidiu contra o canal que existia na lateral esquerda da pista;
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) o piloto e os dois passageiros saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

Não há.

Em, 27 de novembro de 2013.

