



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
120/A/2014	05/JUL/2014 - 14:00 (UTC)	SERIPA IV	A-120/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	CAUSADO POR FENÔMENO METEOROLÓGICO EM VOO	21°26'36"S	050°43'24"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA JAGUARETÊ - SIJG	GUARARAPES	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-OAI	BEECH AIRCRAFT	A36
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	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Presidente Prudente (SBDN) com um tripulante a bordo, a fim de realizar voo de traslado.

Segundo declarações do piloto, na segunda tentativa de pouso, na curta final, a aeronave sofreu influência de um vento de rajada, não sendo possível evitar o pouso brusco.

Após o toque, a aeronave guinou bruscamente para a esquerda, tendo sua posição final de parada a 90° com o eixo da pista.

A aeronave teve danos substanciais no trem de nariz, trem de pouso principal direito, asa direita, estabilizador horizontal direito, hélices e motor.

O tripulante saiu ileso.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

3. Comentários/Pesquisas

O piloto era o proprietário da aeronave.

Segundo declarações do tripulante, após cruzar a cabeceira da pista em uso, a aeronave foi atingida por um forte vento, fazendo-o tocar o solo violentamente.

É possível que a aeronave tenha sofrido a influência de uma corrente de ar descendente e que o comandante não tenha identificado a situação a tempo de recuperar as condições adequadas para o pouso.

Segundo testemunhas que acompanhavam o pouso da aeronave, houve mudança repentina das condições presentes momentos antes do pouso.

As variações meteorológicas podem ocorrer repentinamente. O comum, é que as tripulações sejam alertadas sobre as tendências favoráveis a esse tipo de ocorrência. O piloto informou que foi alertado pela Rádio Presidente Prudente sobre a possibilidade de "windshear" na região.

Windshear, cortante do vento, gradiente de vento, tesoura de vento ou cisalhamento do vento, é um fenômeno meteorológico que pode ser definido como uma rápida variação de corrente no vento, ou seja, uma rápida variação na direção e/ou na velocidade do vento ao longo de uma dada distância.

O fenômeno pode ocorrer em todos os níveis de voo, entretanto é particularmente perigoso em baixos níveis, nas fases de aproximação, pousos e subidas iniciais, em face da limitação de altitude e de tempo para manobra das aeronaves.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Aplicação de comandos;
- Planejamento de voo; e
- Condições Meteorológicas adversas.

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) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava com as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave realizava voo de traslado;
- g) o piloto declarou que foi surpreendido por uma corrente descendente próximo ao solo;
- h) a aeronave atingiu o solo de forma violenta, vindo a fraturar o trem de pouso dianteiro;
- i) a aeronave teve danos substanciais no trem de nariz, trem de pouso principal direito, asa direita, estabilizador horizontal direito, hélices e motor; e
- j) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 15 de maio de 2015.