



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
---	18/DEZ/2010 - 20:00 (UTC)	SERIPA VI	A-503/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	15°33'22"S	047°20'43"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO FORMOSA - SWFR	FORMOSA	GO	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-PKD	IPE AERONAVES	KW-1
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROCLUBE DE BRASÍLIA	PRI	INSTRUÇÃO

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 Formosa, GO (SWFR), às 17h00min (UTC), para um voo local, com um piloto a bordo.

Após o pouso o piloto perdeu o controle da aeronave, a qual saiu da pista pela lateral esquerda, colidindo contra obstáculos naturais.

A aeronave teve danos substanciais no trem de pouso e fuselagem.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

Tratava-se de um voo local de planador no Aeródromo de Formosa (SWFR). Após ter se distanciado cerca de 40km do local de decolagem e com aproximadamente três horas de voo, o piloto retornou para pouso. Nesse momento percebeu que as condições meteorológicas em SWFR haviam piorado em relação às encontradas no momento da decolagem.

Devido ao tempo de voo e à distância alcançada de SWFR, o piloto não havia acompanhado as mudanças dessas condições, entretanto, mesmo com a degradação, o aeródromo ainda operava VFR no momento da ocorrência.

Com a intenção de realizar o pouso antes que as condições meteorológicas fechassem o aeródromo, o piloto apressou-se para realizar o pouso e, devido à presença de outra aeronave efetuando uma decolagem na pista 05 de SWFR, decidiu pousar na pista de grama localizada na lateral da pista principal, na qual já havia pousado outras vezes.

O piloto realizou a aproximação para a lateral esquerda da pista de grama, pois, segundo relatado por ele, havia poças d'água no centro dessa pista.

Ao não utilizar a pista principal para realizar o pouso e decidir pousar na lateral esquerda da pista de grama, piloto não considerou que essa decisão diminuiria sua margem de manobra caso ocorressem dificuldades na realização do procedimento devido à degradação das condições meteorológicas.

Após o toque na lateral esquerda da pista, durante a corrida de pouso, o piloto relatou a ocorrência de uma rajada de vento que provocou a perda da reta para a esquerda, acarretando no impacto do planador contra obstáculos naturais.

Segundo o relato do próprio piloto, a intensidade da rajada de vento no momento do pouso não ultrapassou o limite máximo de pouso com vento de través permitido para a aeronave. Além disso, foi verificado que o peso de pouso e o centro de gravidade da aeronave estavam dentro dos limites previstos pelo fabricante.

Assim, mesmo com a atuação do vento lateral, o uso dos comandos da aeronave por parte do piloto deveria ser suficiente para manter a aeronave na pista durante a corrida após o pouso.

A Investigação verificou que a caderneta de célula da aeronave estava atualizada e os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados. O piloto não relatou qualquer anormalidade na aeronave no momento do acidente. Todos os sistemas, incluindo os comandos direcionais, mostravam-se atuantes no momento da ocorrência. Tais fatos descartam a hipótese de um funcionamento incorreto em algum componente da aeronave que tenha contribuído para a ocorrência aeronáutica.

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física vencido, contrariando o previsto no item "m" do capítulo 61.5 do Regulamento Brasileiro de Homologação

Aeronáutica (RBHA) 061. Apesar disso, o tripulante não relatou qualquer problema de saúde que possa ter influenciado na capacidade de controle da aeronave, não sendo possível determinar se houve a contribuição desse fator para a ocorrência aeronáutica.

O Aeroclube de Brasília não acompanhava as condições do CCF e CHT dos tripulantes, possibilitando que os voos fossem realizados por pilotos com habilitação e inspeção de saúde vencidas. Assim, no caso deste acidente, além de o piloto ter descumprido a legislação em vigor, o aeroclube não possuía medidas de supervisão para coibir essas situações..

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos; e
- Julgamento de pilotagem.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido desde 28FEV2010;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía 100 horas de voo totais;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a caderneta de célula estava com as escriturações atualizadas;
- f) a aeronave encontrava-se dentro dos limites previstos de peso e balanceamento;
- g) o planador decolou de SWFR para a realização de um voo local;
- h) após aproximadamente três horas de voo, o piloto retornou para pouso em SWFR;
- i) o aeródromo operava VFR;
- j) as condições meteorológicas haviam degradado;
- k) havia uma aeronave decolando da pista de asfalto;
- l) o piloto do planador decidiu realizar o pouso na lateral esquerda da pista de grama localizada ao lado da pista de asfalto;
- m) durante a corrida após o pouso a aeronave perdeu a reta para a esquerda;
- n) o planador colidiu contra obstáculos naturais na lateral esquerda da pista de grama;
- o) a aeronave teve danos substanciais; e
- p) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 15 de abril de 2015.