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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°	
14 AGO 2011 - 11:45 (UTC)		SERIPA V		IG-518/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS		
AEROPORTO GOVERNADOR JOSÉ RICHA (SBLO)	LONDRINA	PR	23°19'49"S	051°08'12"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GMR	AEROBOERO	AB-115
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROCLUBE DE LONDRINA	PRI	INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE									
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-		Leve
Total	**1**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**		Substancial
								Destruída
Terceiros	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeroporto Governador José Richa, PR (SBLO), por volta das 11h40min (UTC), a fim de realizar um voo de treinamento local, com um piloto a bordo.

Durante a execução do primeiro pouso, ocorreu a perda de controle da aeronave no solo.

O avião saiu pela lateral esquerda da pista e retornou a ela sem danos.

O piloto saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se do primeiro voo solo do piloto-aluno, que realizava o curso de Piloto Privado - Avião (PPR), no Aeroclube de Londrina.

Na data da ocorrência, o piloto havia realizado 30 minutos de voo com um instrutor (IN). Nesse voo foram realizados três pousos.

O instrutor relatou que o aluno (AL) demonstrou tranquilidade e segurança. Ele apresentou alguma dificuldade somente no segundo pouso, porém a interferência do IN nos comandos não foi necessária.

Dessa forma, o AL foi liberado para continuar a missão PS-18 e realizar o seu voo solo.

De acordo com as declarações colhidas, já no primeiro pouso, o piloto permitiu que a aeronave tocasse a pista e voltasse a voar algumas vezes. Com dificuldades para manter a reta, ele não conseguiu evitar que o avião saísse da pista pela lateral esquerda.

Posteriormente, o controle da aeronave foi restabelecido, a aeronave foi conduzida de volta à área pavimentada e taxiada para o pátio do aeroclube, com orientação da Torre de Controle do aeroporto de Londrina (TWR-LO).

Figura 1 – Imagem da lateral esquerda da aeronave.

Figura 2 – Imagem parcial da lateral direita da aeronave.

As condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo proposto. A pista em uso era a 13. O vento era calmo, com direção 090° e intensidade de 4 nós.

Não havia registro de qualquer anormalidade com a aeronave que pudesse ter contribuído para a ocorrência do incidente.

Dessa forma, concluiu-se que a perda do controle, que levou à saída de pista, deveu-se à aplicação inadequada dos comandos de voo.

A análise das fichas de avaliação da instrução de voo do piloto, dos trinta dias que antecederam o incidente, revelou que ele tinha um histórico de dificuldades na execução do pouso com a aeronave AB-115.

De acordo com esses registros, no dia 17JUL2011, ele realizou a missão PS-15, com grau final deficiente.

Seguiram-se cinco voos de revisão dessa missão, nos dias 18, 22, 26, 27 e 28JUL2011, nos quais os graus finais foram, respectivamente, deficiente, satisfatório, deficiente, deficiente, deficiente.

Em todas as fichas de avaliação desses voos havia registros de algum grau de dificuldade na execução do pouso.

Na sequência, ele realizou as PS 16 e 17 e dois voos de revisão da PS-17, nos dias 7, 8, 11 e 13AGO2011, com graus finais satisfatório, deficiente e deficiente.

Como nos voos anteriores, as fichas dessas missões registravam alguma dificuldade relacionada ao pouso.

Embora o chefe da instrução do aeroclube exercesse a função de coordenador da instrução prática, não havia, em nenhuma das fichas de avaliação, qualquer observação indicando que ele estivesse acompanhando efetivamente esse aluno.

Nas fichas de voo do piloto-aluno, o campo destinado à análise e comentários do coordenador da instrução estava em branco, o que levou à conclusão de que não havia acompanhamento do processo ensino-aprendizagem na instrução prática do aeroclube.

Da mesma forma, não foi encontrado qualquer registro de que o piloto tenha sido submetido a Conselho de Voo devido ao número de graus deficiente que lhe foram aplicados durante o curso prático.

Assim, a ausência de supervisão gerencial, em relação ao desenvolvimento da instrução desse piloto, permitiu que ele fosse conduzido até o voo solo, apesar das evidentes dificuldades que apresentava, contribuindo para a ocorrência do incidente.

Aparentemente, os próprios instrutores definiam se o aluno iria ou não prosseguir na instrução de voo, sem que uma supervisão efetiva ocorresse.

Essa vulnerabilidade nos processos organizacionais relativos ao acompanhamento do aluno e à supervisão gerencial denotou, também, que a escola possuía uma cultura organizacional frágil, no que concerne à importância do acompanhamento da instrução para a manutenção da segurança de voo.

Finalmente, a dificuldade que o piloto-aluno apresentava em realizar o pouso com segurança era uma característica evidente, que não teve nenhuma medida corretiva eficaz.

Assim, o treinamento previamente recebido por ele não lhe conferiu a plenitude das habilidades necessárias para a realização do voo solo, caracterizando a instrução como outro fator contribuinte nessa ocorrência.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;

b) o piloto estava realizando o curso de PPR e não possuía habilitação técnica;

c) o piloto não possuía experiência de voo;

d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;

f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;

g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

h) o piloto-aluno recebeu grau deficiente em sete das dez missões de instrução que antecederam o voo do incidente;

i) em todas as fichas de avaliação dos dez voos que antecederam o incidente, havia algum registro de dificuldades na execução do pouso;

j) não havia, nas fichas de avaliação de voo do piloto-aluno, registro de que a coordenação da instrução prática tivesse exercido uma supervisão adequada da instrução;

k) o piloto-aluno realizou o cheque para voo solo no dia do incidente;

l) o piloto-aluno estava realizando o seu primeiro voo solo;

m) durante o primeiro pouso do voo solo, a aeronave saiu pela lateral esquerda da pista;

n) a aeronave não teve danos; e

o) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos - contribuiu;
- Cultura organizacional - contribuiu;
- Instrução - contribuiu;
- Processos organizacionais - contribuiu; e

- Supervisão gerencial - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

IG-518/CENIPA/2017 - 01 Emitida em: 30/11/2017

Atuar junto ao operador da aeronave, o Aeroclube de Londrina, a fim de que este cumpra rigorosamente o Programa de Instrução previsto no Manual do Comando da Aeronáutica (MCA) 58-3, sobretudo no que diz respeito às atribuições do Coordenador da Instrução Prática e do Conselho de Voo.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de novembro de 2017.