



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº				
27MAR2016 - 16:30 (UTC)		SERIPA IV		057/CENIPA/2016				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[RE] EXCURSÃO DE PISTA		POUSO LONGO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO ASSOCIAÇÃO RECREATIVA FAZENDA BONANZA (SDBN)		SALTO DE PIRAPORA		SP	23°41'14"S	047°33'27"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PP-SIX		CESSNA AIRCRAFT		R182				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
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	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Birigui (SJWQ), SP, com destino ao Aeródromo Associação Recreativa Fazenda Bonanza (SDBN), Salto de Pirapora, SP, a fim de realizar um voo privado com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante a corrida após o pouso em SDBN, a aeronave percorreu a extensão da pista, saindo pela lateral esquerda (*veer off*), vindo a colidir contra a grade de proteção do aeródromo.



Figura 1 - Aeronave após a parada total.

A aeronave teve danos substanciais e os dois ocupantes sofreram lesões graves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido, segundo dados obtidos junto ao Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Não foi possível verificar se o piloto estava qualificado no modelo de aeronave, tendo em vista que não foram apresentados os registros de horas de voo previstos que pudessem atender aos requisitos de sua experiência recente para o voo pretendido.

A Instrução de Aviação Civil (IAC) 3203, da ANAC, definia a obrigatoriedade do preenchimento da Caderneta Individual de Voo (CIV) em papel e a Instrução Suplementar (IS) nº 61-001, também da ANAC, disciplinava a obrigatoriedade do registro na CIV Digital.

O último lançamento no SACI era datado de 12NOV2014, onde constava 41 horas e 11 minutos totais de voo. A falta desses registros impossibilitou a Comissão de Investigação (CI) avaliar a experiência de voo do piloto.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, segundo dados obtidos no SACI.

A aeronave foi movimentada, após a ação inicial, para um local desconhecido e sem autorização da Autoridade de Investigação SIPAER.

A Comissão de Investigação não teve acesso às cadernetas de célula, motor, hélice, diário de bordo e demais documentos da aeronave.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo visual. Não havia nebulosidade significativa ou restrições à visibilidade.

O Aeródromo Associação Recreativa Fazenda Bonanza (SDBN) era privado, administrado pelo próprio condomínio, operava sob Regras de Voo Visual (VFR) diurno e possuía uma pista de asfalto com dimensões de 610 x 20 m, cabeceiras 01/19 e elevação de 2.316 ft.

O referido aeródromo era conhecido pelo grupo de pilotos da aviação geral por concentrar diversos encontros e festas aeronáuticas. Por meio de informações levantadas, verificou-se que o piloto já havia pousado outras vezes em SDBN.

No dia do acidente, o relato de um piloto que tinha sua residência próxima à cabeceira da pista em uso naquele dia, em conjunto com evidências coletadas, mostrou que a aeronave cruzou a cabeceira em uso acima da rampa prevista. Esse observador afirmou que a aeronave efetuou dois toques sucessivos na pista, no sentido 19/01, antes de sair pela lateral esquerda.

Outro observador indicou as marcas dos pneus da aeronave no momento do toque, sendo que o primeiro toque ocorreu a 360 metros e o segundo a 242 metros, ambos no final da pista.

Os destroços da aeronave ficaram concentrados. A seção do conjunto motor-hélice e seção dianteira da fuselagem absorveram a maior quantidade de energia do impacto final, resultando em danos mais significativos.

Não foram encontrados indícios que sugerissem um mau funcionamento no sistema de freios ou das superfícies de comando de voo primárias e secundárias da aeronave. As linhas de alimentação hidráulica do sistema de freio normal e suas conexões aos conjuntos de freio direito e esquerdo não apresentavam indícios de vazamento.

O impacto também ocasionou a quebra do trem de pouso do nariz. Não foram encontradas marcas de frenagem da aeronave na pista. Havia apenas marcas sutis da passagem dos pneus na área gramada, à esquerda da pista em uso.

Após o término da pista, a aeronave percorreu, aproximadamente, 120 m em piso não pavimentado e com vegetação rasteira (Figuras 2 e 3).



Figura 2 - Marcas deixadas pelos pneus da aeronave.



Figura 2 - Marcas de pneu da aeronave.

A falta de informações e apresentação de documentos por parte do piloto, além da descaracterização do local da ocorrência em razão da remoção da aeronave sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER, impossibilitaram uma investigação mais aprofundada de fatores contribuintes deste acidente, inviabilizando a emissão de Recomendações de Segurança e prejudicando a prevenção de novas ocorrências.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) não foi possível verificar se o piloto estava qualificado e se possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) durante a corrida após um pouso longo em SDBN, a aeronave saiu pela lateral esquerda (*veer off*) da pista, vindo a colidir contra a grade de proteção do aeródromo;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto e o passageiro sofreram lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 12 de abril de 2022.

