



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, 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
09 ABR 2015 - 13:13 (UTC)		SERIPA VI		IG-058/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		COLISÃO DE VEÍCULO COM AERONAVE		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AEROPORTO DE ANÁPOLIS (SWNS)		ANÁPOLIS		GO	16°21'38"S 048°55'39"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-CVR		CESSNA AIRCRAFT		172S	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
ESCOLA DE AVIAÇÃO ASAS DE SOCORRO			PRI		INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave taxiou no Aeroporto Municipal de Anápolis, GO (SWNS), às 13h13min (UTC), para realizar voo de instrução no circuito de tráfego, com um instrutor e um piloto-aluno a bordo.

Ao passar próximo a um caminhão de abastecimento de combustível, estacionado na lateral da pista de táxi, ocorreu a colisão da ponta da asa esquerda da aeronave com o obstáculo. Houve danos ao bordo de ataque, ponta e raiz da asa, bem como ao flape.

A tripulação parou a aeronave após o impacto. Tanto esta quanto o caminhão de combustível foram movidos sem autorização, antes da chegada da equipe de ação inicial.

A aeronave teve danos leves. Os dois tripulantes saíram ilesos.



Figura 1 - Trajetória de táxi da aeronave até o impacto com caminhão de abastecimento.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de instrução no circuito de tráfego com treinamento de pousos no Aeroporto Municipal de Anápolis (SWNS).

Durante táxi para decolagem, o instrutor desviou sua atenção para dentro da nacele e não observou a proximidade com o caminhão de combustível. Ao perceber a iminência do impacto, o instrutor efetuou o corte do motor e aplicou os freios, mas não evitou a colisão com o obstáculo.



Figura 2 - Veículo de abastecimento em posição próxima à pista de táxi (foto de terceiros).

O piloto-aluno possuía 14 horas e 42 minutos de voo neste modelo de aeronave, não tendo percebido a iminência da colisão por interpretar que estava realizando táxi no centro da pista. Todavia, a ausência de faixa de táxi pode ter dificultado seu julgamento.



Figura 3 - Danos à ponta de asa da aeronave (foto de terceiros).

Após a ocorrência, aeronave e caminhão de abastecimento foram movidos sem autorização, antes da chegada da equipe de ação inicial.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) os pilotos estavam com seus Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) válida;
- c) o instrutor possuía experiência para o 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) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo visual;
- i) a pista de táxi não possuía marcações adequadas (faixa de táxi);
- j) o aeródromo era homologado à operação;
- k) o caminhão de combustível estava estacionado na lateral da pista táxi;
- l) houve impacto da ponta da asa esquerda da aeronave com o caminhão de abastecimento;
- m) a aeronave teve danos leves;
- n) os pilotos saíram ilesos; e
- o) aeronave e caminhão de abastecimento foram movidos sem conhecimento e antes da chegada da equipe de ação inicial.

3.2 Fatores Contribuintes

- Infraestrutura aeroportuária;
- Ilusões visuais; e
- Pouca experiência do piloto.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

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

IG-058/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 22/06/2017

Determinar aos operadores de aeródromos que realizem gerenciamento de risco durante obras e serviços, investindo na correta sinalização horizontal temporária a fim de minimizar a probabilidade de ocorrências desta natureza.

IG-058/CENIPA/2015 - 02

Emitida em: 22/06/2017

Atuar junto ao Operador do Aeródromo de Anápolis visando assegurar-se do posicionamento adequado dos caminhões de abastecimento e outros veículos durante as operações aéreas.

IG-058/CENIPA/2015 - 03

Emitida em: 22/06/2017

Atuar junto ao Operador do Aeródromo de Anápolis visando providenciar a pintura das pistas de táxi em conformidade com os requisitos aplicáveis.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Os tripulantes foram orientados a manter atenção constante durante a operação da aeronave.

Em, 22 de junho de 2017.