



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
19 JUN 2014 - 14:02 (UTC)		SERIPA VII		IG-111/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)
INCIDENTE GRAVE		POUSO LONGO		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AEROCULUBE DE FLORES (SWFN)		MANAUS	AM	03°04'22"S 060°01'16"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RUB	NEIVA	EMB-810D
OPERADOR		REGISTRO
TASP - TÁXI AÉREO SUL DO PARÁ LTDA.		TPX
		OPERAÇÃO
		TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	3	3	-	-	-	-	X Leve
Total	4	4	-	-	-	-	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Boa Vista, RR (SBBV), às 07h45min (hora local) com destino ao aeródromo de Flores (SWFN), localizado no município de Manaus, AM, a fim de realizar transporte de pessoal, com um tripulante e três passageiros a bordo.

O plano de voo utilizado era visual, apesar de informações meteorológicas adversas na Terminal de Manaus. O voo transcorreu normalmente até a descida, quando o piloto prosseguiu para o setor oeste com intuito de visualizar o aeródromo de pouso.

Segundo relatos do piloto, o contato visual foi obtido próximo à pista, tendo sido necessária a realização de perna do vento no setor norte para pouso na pista 29. O vento predominante na região era de 060º com 14kt.

Às 10h02min (hora local), o piloto realizou toque na pista 29. Ao perceber que a aeronave iria sair da área da pista em uso, o piloto comandou freio e pedal direitos a fim de realizar um “cavalo de pau”.

A aeronave teve danos limitados ao lado esquerdo, incluindo o trem de pouso, colisão da hélice contra o solo, parada brusca do motor e danos no intradorso da asa.

O piloto e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto efetuou o planejamento do voo e tinha conhecimento das condições meteorológicas na rota e no destino, mas ainda assim preencheu plano de voo visual. Durante a descida, as condições meteorológicas não eram favoráveis a este tipo de voo, fato comprovado pela realização de aproximação perdida no aeródromo de Eduardo Gomes (SBEG), distante 4,5nm do SWFN.

A informação meteorológica mais próxima do horário do pouso no SBEG era:

SPECI SBEG 191405Z 06014KT 5000 – TSRA BKN004 FEW020CB OVC070 22/21 Q 1018

Segundo informações levantadas na investigação, oriundas de gravação de comunicação entre piloto e órgãos de controle de tráfego aéreo, o piloto realizou voo sob condições instrumento e não cumpriu as instruções de tráfego aéreo, tendo sobrevoado o aeródromo de SBEG em direção à vertical do Rio Negro (setor oeste do SWFN), para tentar obter condições visuais com o local de pouso.

Segundo declaração do piloto, ao obter contato visual, já muito próximo ao SWFN, foi necessário realizar perna do vento para tráfego visual pelo setor norte do aeródromo, com pouso na pista 29. Ao curvar para enquadramento da aproximação final, a aeronave sofreu influência do vento, sendo deslocada para cima do aeródromo.



Figura 1 – Croqui baseado na declaração do piloto.

Esta condição colocou a aeronave mais próxima ao local de pouso que o pretendido pelo piloto, levando-o a realizar o toque no segundo terço da pista 29, em condição molhada e componente de vento de cauda de 09kt. Quando o piloto percebeu que a aeronave estava com velocidade acima da ideal para frenagem, comandou um “cavalo de pau” na tentativa de manter a aeronave sobre a pista.

A aeronave parou sobre a pista 29, mas ocorreu danos ao trem de pouso esquerdo. Houve ainda impacto da hélice com o solo, causando a parada brusca do motor e pequenas avarias na parte inferior da asa esquerda da aeronave.

Durante a investigação, foram identificados indícios de excesso de autoconfiança do piloto em suas habilidades e experiência de voo. Além disso, o tripulante era proprietário da empresa e vinha tentando realizar a revalidação das licenças de dois tripulantes que se encontravam a bordo da aeronave há algum tempo. Os voos de verificação estavam agendados para serem realizados após o pouso em SWFN.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Monomotor Terrestre (MNTE) e Multimotor Terrestre (MLTE) válidas;
- c) o piloto não possuía habilitação para voo por instrumentos;
- d) o piloto não possuía experiência em voo por instrumentos;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) o plano de voo apresentado pelo piloto previa voo sob condições visuais;
- i) as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo visual na Terminal de Manaus no momento desta ocorrência;
- j) a informação meteorológica disponível se referia ao SBEG, que dista 4,5nm do SWFN, e mostrava vento de 060° com intensidade de 14kt quando desta ocorrência;

- k) chovia em SWFN no momento do pouso, o qual foi realizado com componente de vento de cauda de 09kt;
- l) o toque para pouso se deu além do 1º terço de pista e o piloto comandou um "cavalo de pau" para parar a aeronave;
- m) a aeronave teve danos limitados ao lado esquerdo da aeronave, incluindo o trem de pouso, colisão da hélice com o solo, parada brusca do motor e danos no intradorso da asa;
- n) todos os ocupantes da aeronave saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Motivação;
- Aplicação de comandos;
- Indisciplina de voo;
- Condições meteorológicas adversas;
- Processo decisório; e
- Julgamento de pilotagem

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 26 de maio de 2017.