



# 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 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 (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
114/IG/2014	23/JUN/2014 - 13:45 (UTC)	SERIPA V	IG-114/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	OUTROS	30°50'22"S	055°34'02"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA DA PAZ - SIXD	SANTANA DO LIVRAMENTO	RS	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-DUR	RAYTHEON AIRCRAFT	G58
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DURLICOUROS IND.COM. COUROS EXP.IMP.	TPP	PRIVADA

##### 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	3	3	-	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Erechim, RS (SSER), sob condições visuais, para o Aeródromo Fazenda da Paz, de Santana do Livramento, RS (SIXD), com um piloto e três passageiros a bordo.

Em SIXD, a aeronave colidiu contra um objeto, danificando uma pá da hélice direita e a fuselagem da aeronave.

Não foi possível determinar em que fase das manobras de solo que a aeronave colidiu e, se os passageiros estavam a bordo ou já haviam desembarcado.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.

## **3. Comentários/Pesquisas**

A notificação foi realizada 11 dias após a ocorrência.

As informações prestadas pelo piloto ao notificar a ocorrência foram desconsideradas, visto que não condizem com as informações apuradas durante a investigação.

A hipótese de que a aeronave colidiu contra os pneus que marcam os limites da pista de pouso foi considerada a mais provável, tendo em vista as condições do aeródromo e os danos causados à aeronave.

Além disso, foram consideradas as hipóteses de colisão durante a corrida de pouso e durante o táxi da aeronave.

No dia seguinte à ocorrência, a aeronave decolou de SIXD para Guarapuava, PR (SBGU) e, três dias após, decolou para Ponta Grossa (SSZW), onde estava situada a empresa de manutenção da aeronave. Nestes dois trechos, a aeronave voou com velocidade média de 135kt e 142kt, respectivamente, quando a velocidade média da aeronave em trechos anteriores ultrapassava os 200kt.

Desta forma, observa-se que a aeronave realizou dois trechos de voo em pane, possivelmente com o motor direito reduzido ou, até mesmo, cortado, para evitar a vibração que seria causada pelo dano da hélice direita.

Assim sendo, as condições de operação segura da aeronave ficaram comprometidas, colocando tal operação em risco.

Tendo em vista a falta de colaboração do piloto na elucidação dos fatos, tentando encobrir sua operação com a aeronave em pane, não foi possível determinar os fatores que contribuíram para a colisão da aeronave no solo.

Apesar disso, observa-se nos eventos posteriores à ocorrência, que a indisciplina de voo esteve presente nas ações do piloto, visto que o mesmo tinha ciência das condições da aeronave e decidiu operá-la, a despeito dos riscos assumidos em relação a sua integridade, a de outras pessoas e a da aeronave. Não foi possível determinar se a decisão do piloto foi influenciada pelos seus superiores dentro da empresa.

Foi realizado contato com um dos passageiros, o qual era diretor da empresa proprietária da aeronave, com o operador do aeródromo, e com um de seus funcionários. Todos informaram desconhecer a ocorrência em SIXD.

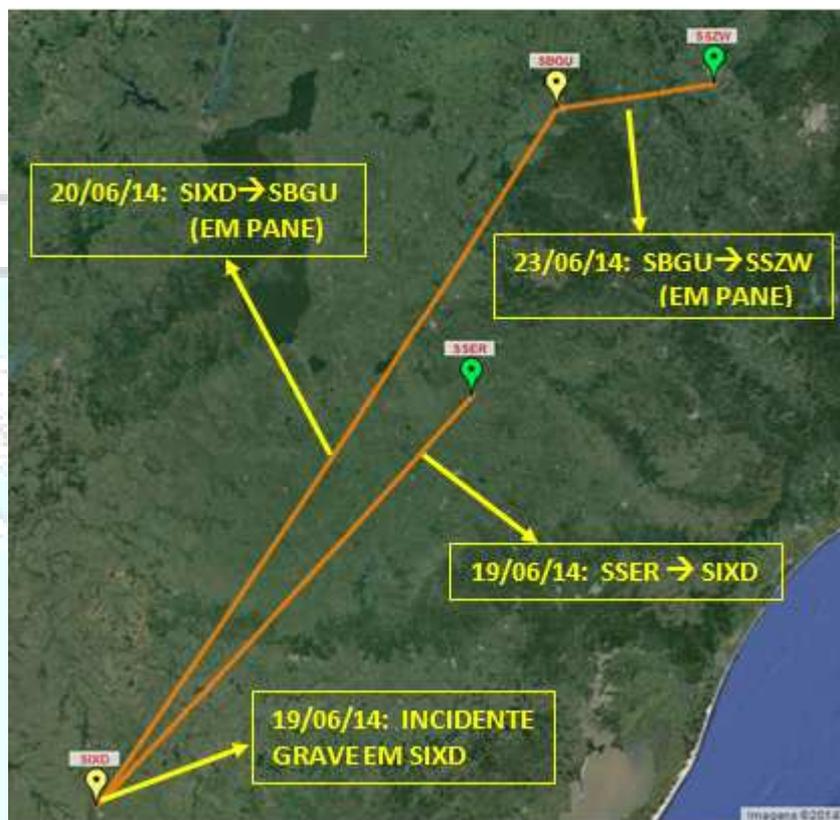


Figura 1 - Rota percorrida pela aeronave.



Figura 2 - Dano à hélice direta.



Figura 3 - Danos à fuselagem.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

### 4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto possuía 3.492 horas de voo totais, sendo 400 horas de voo no modelo de aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- g) a aeronave decolou do aeródromo de Erechim, RS (SSER), sob condições visuais, para o aeródromo Fazenda da Paz, de Santana do Livramento, RS (SIXD), com um piloto e três passageiros a bordo;
- h) em SIXD a aeronave colidiu com um objeto, danificando uma pá da hélice direita e a fuselagem da aeronave;
- i) não foi possível determinar em que fase das manobras de solo a aeronave colidiu e se os passageiros estavam a bordo ou já haviam desembarcado;
- j) a aeronave teve danos substanciais na hélice direita e na fuselagem; e
- k) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

### 5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 24 de abril de 2015.

