



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 dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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
166/IG/2013	16/SET/2013 - 17:02 (UTC)	SERIPA III	IG-166/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	20°44'19"S	043°47'53"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO CONSELHEIRO LAFAIETE - SNKF	CONSELHEIRO LAFAIETE	MG	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-EPA	NEIVA	EMB-810D
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
SECRETARIA DE ESTADO DE AGRICULTURA PECUÁRIA E ABASTECIMENTO DE MINAS GERAIS	ADE	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	2	2	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo da Pampulha, na cidade de Belo Horizonte, MG (SBBH), com destino ao Aeródromo de Conselheiro Lafaiete, MG (SNKF), para realizar um voo de translado, com dois pilotos a bordo.

Durante o pouso, a aeronave perdeu a reta para a direita e tocou a hélice esquerda na pista.

A aeronave teve avarias na hélice esquerda e os tripulantes saíram ilesos.

3. Comentários

A aproximação final estava sendo realizada pelo segundo piloto em comando.

A posição da biruta indicava um vento cruzado de esquerda, com intensidade de 8 a 12kt.

Durante o planeio, a ação do vento fez a aeronave derivar para a direita e levantar a asa esquerda. Isso fez com que a aeronave se aproximasse da lateral direita, quase saindo da pista.

O piloto tentou corrigir aplicando *aileron* e pedal para o lado esquerdo, porém, ao fazê-lo, deixou o nariz da aeronave descer.

A aeronave começou a voltar para o meio da pista, mas entrou em *porpoising* durante a manobra, o que provocou o choque da hélice contra o solo.

Nesse instante, o outro piloto assumiu os comandos e controlou a situação.



Figura 1 - Situação da hélice esquerda após a ocorrência.



Figura 2 - Marcas da hélice esquerda no lado direita da pista.

O incidente grave foi comunicado no dia 01OUT2013, 16 dias após a sua ocorrência, contrariando o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu artigo 88, que diz:

"Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido."

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos.

4. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médico Aeronáutico (CMA) válidos;
- b) os pilotos estavam com os Certificados de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- e) a aeronave estava com as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices desatualizadas;
- f) a aeronave realizava um voo de traslado;
- g) o segundo piloto em comando estava pilotando a aeronave;
- h) a biruta indicava vento cruzado de esquerda, de intensidade de 8 a 12kt;
- i) durante o planeio para o pouso, a aeronave começou a sair pela lateral direita;
- j) o piloto tentou corrigir a saída aplicando pedal e asa para a esquerda;
- k) a aeronave começou a voltar para o meio da pista, mas entrou em *porpoising* durante a manobra;
- l) a aeronave tocou a ponta das pás no solo;
- m) o outro piloto assumiu os comandos e controlou a aeronave;
- n) a aeronave teve avarias na hélice esquerda; e
- o) os pilotos saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

Os pilotos da ocorrência foram instruídos sobre a necessidade e a importância de se comunicar uma ocorrência o quanto antes ao CENIPA/SERIPA III, além de serem lembrados sobre o dever de comunicar um acidente/incidente, conforme o previsto no art. 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 9 de fevereiro de 2015.

