



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
156/IG/2013	31/AGO/2013 - 15:10 (UTC)	SERIPA V	IG-156/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	28°19'16"S	052°49'15"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE CARAZINHO - (SSKZ)	CARAZINHO	RS	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GFN	AERO BOERO	AB-180
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de Carazinho	PRI	INSTRUÇÃO

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	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Carazinho, RS (SSKZ), às 14h40min (UTC), com um piloto a bordo, a fim de realizar o voo solo de instrução do curso de piloto agrícola.

Após o pouso, a aeronave perdeu a reta para a esquerda.

No intuito de manter o controle direcional, o piloto aplicou pedal direito e, de forma inadvertida, acionou bruscamente o freio da aeronave do lado direito.

Com esta ação, o nariz da aeronave baixou e a hélice tocou na pista.

A aeronave teve danos substanciais na hélice, no motor e na fuselagem.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Croqui da ocorrência.



Figura 2 - Situação da aeronave após a parada total.

3. Comentários

O piloto possuía 383 horas totais de voo e 30 horas de voo no modelo de aeronave. Houve demora na comunicação da ocorrência ao SERIPA V (48 horas após). A aeronave foi removida do local da ocorrência sem a autorização do SERIPA V.

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos.

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 era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) o piloto possuía 383 horas totais e 30 horas de voo no modelo de aeronave;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) a aeronave decolou de SSKZ, às 14h40min (UTC), com um piloto para realizar o voo solo de instrução do curso de piloto agrícola;
- i) após o pouso, a aeronave perdeu a reta para a esquerda;
- j) no intuito de manter o controle direcional, o piloto aplicou pedal direito e, de forma inadvertida, acionou bruscamente o freio do lado direito da aeronave;
- k) com esta ação, o nariz da aeronave baixou e a hélice tocou a pista, parando com 45º de atitude (picado).
- l) a aeronave teve danos substanciais na hélice, no motor e na fuselagem; e
- m) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

Foi realizado um *briefing* para o Presidente do Aeroclube de Carazinho, a fim de ressaltar a necessidade e a importância da comunicação de ocorrência aeronáutica ser realizada pelo meio mais rápido possível.

Foi frisado, também, sobre a obrigatoriedade da não remoção da aeronave/destróços do local da ocorrência sem a autorização do SERIPA V.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 16 de junho de 2014.

