



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
058/IG/2014	17/MAR/2014 - 15:36 (UTC)	SERIPA V	IG-058/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	23°19'49"S	051°08'12"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO LONDRINA - SBLO	LONDRINA	PR	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GMR	AERO BOERO	AB-115
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de Londrina	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	2	2	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Londrina, PR (SBLO), para um voo de navegação visual, com um toque e arremetida em Telêmaco Borba (SSVL) e retorno para SBLO, com um instrutor e um piloto-aluno a bordo.

Foi realizado o pouso final na cabeceira 31 em SBLO e, durante a corrida após o pouso, a aeronave começou a apresentar tendência de sair para a direita.

O piloto-aluno tentou corrigir, aplicando freio esquerdo e, simultaneamente, o instrutor também aplicou o freio esquerdo. Como consequência, a aeronave ergueu a cauda e veio a colidir a hélice com o solo.

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

Os tripulantes saíram ilesos.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

3. Comentários/Pesquisas

Antes do pouso, a aeronave recebeu três informações sobre as características do vento da Torre de Londrina, com algumas variações de direção e intensidade entre elas. A última informação indicava vento de 020° com 06kt, estando, portanto, incidindo no través direito da aeronave. O pouso foi realizado dois minutos após a última informação de vento.

Adicionalmente, o METAR das 15:00 (UTC) informava vento de 040° com 08kt e o METAR das 16:00 (UTC) informava vento de 330° com 11kt.

Desta forma, é possível que as variações de direção e intensidade do vento tenham contribuído para que o piloto-aluno tivesse a tendência de desviar-se da reta de pouso.

É possível, também, que a pouca efetividade na aplicação dos comandos para evitar a tendência de desvio, decorra da pouca experiência do piloto-aluno naquelas condições de variação de vento.

Ambos os tripulantes utilizaram o freio esquerdo na tentativa de manter a aeronave sobre a pista. Ao verificar que a aeronave não correspondia ao comando e sairia da pista, o instrutor aplicou todo o freio esquerdo.

Assim, observa-se que a coordenação de cabine não foi efetiva, uma vez que ambos os pilotos utilizaram os comandos ao mesmo tempo.

3.1 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos;
- Coordenação de cabine; e
- Pouca experiência do piloto.

4. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) os pilotos estavam com os Certificados de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) o instrutor possuía 450 horas de voo totais, sendo 300 horas de voo no modelo da aeronave;
- d) o piloto-aluno possuía 93 horas de voo totais, sendo 80 horas no modelo da aeronave;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- h) a aeronave decolou do Aeródromo de Londrina, PR (SBLO), para um voo de navegação visual, com um toque e arremetida em Telêmaco Borba (SSVL) e retorno para SBLO, com um instrutor e um piloto-aluno a bordo;
- i) foi realizado o pouso final na cabeceira 31 em SBLO e, durante a corrida após o pouso, a aeronave começou a apresentar tendência de sair para a direita;
- j) o piloto-aluno tentou corrigir, aplicando freio esquerdo e, simultaneamente, o instrutor também aplicou o freio esquerdo.
- k) como consequência, a aeronave ergueu a cauda e veio a colidir a hélice com o solo;
- l) a aeronave teve danos substanciais no motor, na hélice e na bequilha; e
- m) os tripulantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 15 de maio de 2015.