



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 N°	
24 MAR 2017 - 13:15 (UTC)		SERIPA IV		A-051/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE ATIBAIA (SDTB)		ATIBAIA		SP	23°07'40"S 046°34'29"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-HPA	NEIVA	56-C-1
OPERADOR		REGISTRO
AERoclube de BRAGANÇA PAULISTA		PRI
		OPERAÇÃO
		INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Estadual Arthur Siqueira (SBBP), localizado no município de Bragança Paulista, SP, para um voo local de treinamento de toque e arremetida, com um instrutor no assento traseiro e um piloto-aluno no assento dianteiro. Para esse treinamento, decidiram utilizar o Aeródromo de Atibaia, SP (SDTB).

Em SDTB, na corrida após o pouso, antes de iniciar o procedimento de arremetida, houve uma tendência de guinada para a direita. Ato contínuo, a aeronave derivou à direita da pista, vindo a chocar-se contra a cerca lateral a mesma.

A aeronave teve danos substanciais nas duas pás da hélice, parada brusca do motor, danos generalizados à carenagem do motor, trem de pouso, intradorso da fuselagem e asa direita.

Os pilotos saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O instrutor era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo. O aluno realizava o curso de Piloto Privado - Avião.

O instrutor estava com as habilitações técnicas necessárias para o voo válidas.

Tanto o instrutor como o piloto-aluno estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos válidos.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido e as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas. A aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento previstos pelo fabricante.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao tipo de voo. O vento estava calmo e era utilizada a pista 02 do aeródromo de Atibaia (SDTB). Já haviam sido realizados alguns pousos, e seriam feitos mais alguns, completando assim a missão de toque e arremetida com pouso final no aeroporto de origem.

Durante um dos pousos, o piloto-aluno percebeu que a aeronave guinava para a direita e tentou corrigir. O instrutor, ao perceber a proximidade com a lateral direita da pista, assumiu os comandos, porém o aluno manteve o pedal esquerdo pressionado, fazendo com que a aeronave mudasse bruscamente a proa.

À época da ocorrência, o instrutor possuía 381 horas de voo. Segundo relato do próprio instrutor, o aluno se manteve nos comandos mesmo após ter sido alertado pelo comando “está comigo”.



Figura 1 - Vista lateral da aeronave após o acidente.



Figura 2 - Vista frontal da aeronave após o acidente.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o instrutor e o aluno estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor estava com as habilitações técnicas de monomotor terrestre (MNTE) e Instrutor de Voo (INVA) válidas;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido e as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas;
- d) tratava-se de um voo local de instrução do curso de piloto privado;
- e) a aeronave decolou do Aeródromo Estadual Arthur Siqueira (SBBP) e realizou os treinamentos de pousos e decolagens no Aeródromo de Atibaia, SP (SDTB);

- f) durante a realização de uma das aproximações, após o toque, na corrida após o pouso, antes de iniciar arremetida, houve uma tendência de a aeronave guinar para a direita;
- g) a aeronave saiu da pista, parando a cerca de 460 metros do ponto de toque;
- h) houve a colisão das pás da hélice e conseqüente parada brusca no motor, danos substanciais na fuselagem, trem de pouso e asa direita; e
- i) os tripulantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos; e
- Coordenação de cabine.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-051/CENIPA/2017 - 01

Emitida em: 22/06/2016

Intensificar a fiscalização no Aeroclube de Bragança Paulista com ênfase na qualidade da instrução ministrada, tendo em vista a recorrência atípica de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves desse operador.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

A Comissão de Investigação abordou os seguintes temas com o instrutor:

- 1) atuação do instrutor nos momentos críticos das missões;
- 2) acompanhamento da evolução dos alunos por meio das fichas de avaliação; e
- 3) importância do *debriefing*.

Em, 22 de junho de 2017.