



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 Nº | |
| 16 SET 2016 - 09:55 (UTC) | | SERIPA I | | A-119/CENIPA/2016 | |
| CLASSIFICAÇÃO | | TIPO(S) | | SUBTIPO(S) | |
| ACIDENTE | | COLISÃO COM OBSTÁCULO NO SOLO | | NIL | |
| LOCALIDADE | | MUNICÍPIO | | UF | COORDENADAS |
| AERÓDROMO DE NOVO PROGRESSO (SJNP) | | NOVO PROGRESSO | | PA | 07°07'33"S 055°24'03"W |

| DADOS DA AERONAVE | | | | | |
|----------------------------------|--|----------------|----------|------------|----------|
| MATRÍCULA | | FABRICANTE | | MODELO | |
| PR-CAC | | PIPER AIRCRAFT | | PA-46-350P | |
| OPERADOR | | | REGISTRO | | OPERAÇÃO |
| EXSA DESENVOLVIMENTO URBANO S.A. | | | TPP | | PRIVADA |

| PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE | | | | | | | | |
|---|----------|----------|------|-------|-------|--------------|------------------|--|
| A BORDO | | LESÕES | | | | | DANOS À AERONAVE | |
| | | Ileso | Leve | Grave | Fatal | Desconhecido | | |
| Tripulantes | 1 | 1 | - | - | - | - | Nenhum | |
| Passageiros | 1 | 1 | - | - | - | - | Leve | |
| Total | 2 | 2 | - | - | - | - | X Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

1.1.Histórico do voo

A aeronave decolou do aeroporto do município de Itaituba, PA (SBIH), com destino ao aeródromo do município de Novo Progresso (SJNP), PA, às 09h05min (UTC), a fim de realizar um voo VFR de transporte de pessoal, com um piloto e um passageiro a bordo.

Às 09h55min (UTC), a aeronave efetuou o pouso no limite lateral direito da pista de SJNP, vindo a tocar a asa direita na vegetação ao lado da pista. A aeronave saiu da pista para a direita, colidiu o trem de pouso principal direito contra um pequeno monte de terra e girou em torno do seu eixo vertical, parando com proa oposta ao sentido do pouso.

A aeronave teve danos substanciais.

O tripulante e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Vista da Pista (SJNP).



Figura 2 - Vista da aeronave após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários/Pesquisas)

No dia da ocorrência, a operação teve início no aeródromo de Itaituba, PA, onde a aeronave havia pernoitado. A aeronave estava em condições aeronavegáveis e com os tanques totalmente abastecidos para realizar o voo para o aeródromo Novo Progresso, PA.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante, de acordo com os relatos do tripulante.

Não houve relato de discrepância na decolagem e no voo. Entretanto, ao se aproximar da pista de Novo Progresso, havia um pequeno nevoeiro, que também não interferiu na operação, segundo o piloto.

O piloto operava na pista de Novo Progresso, semanalmente, e tinha conhecimento das condições de infraestrutura desse aeródromo. A pista era de piçarra, com cabeceiras 17/35, possuía as dimensões de 1.050m de comprimento, 28m de largura e elevação de 242 pés.

No momento da ocorrência, a pista estava seca. O piloto tinha conhecimento de que, quando chovia, a cabeceira da pista ficava escorregadia por várias horas. Nesse sentido, por não ter informações meteorológicas precisas da localidade, optou por realizar o toque na segunda metade da pista por precaução.



Figura 3 - Croqui da Ocorrência.

No planejamento do voo, não foram consideradas as condições precárias de infraestrutura do aeródromo, apesar de o piloto já ter operado anteriormente naquela pista.

Durante o pouso, o piloto acelerou o motor próximo ao toque. Tendo em vista o sentido de rotação das pás da hélice, isso contribuiu para que a aeronave guinasse para a direita, vindo a tocar o solo próximo ao limite lateral da pista.

Esta guinada para a direita foi o suficiente para que a ponta da asa direita tocasse a vegetação e, em seguida, a roda do trem de pouso principal direito se chocasse contra um monte de terra que a freiou.

O choque da roda direita com o monte de areia fez com que a aeronave girasse 180° sobre o trem principal direito, provocando o recolhimento das pernas do trem e danos substanciais à aeronave.

Mesmo com o conhecimento sobre as condições da pista, o piloto realizou o pouso em uma área onde havia vegetação em ambas as laterais. Essa vegetação agravou os danos à aeronave.

As condições operacionais adversas da pista de Novo Progresso, que estava com a lateral obstruída, e por não possuir faixa de pista para operação de aeronaves, tiveram influência nesta ocorrência aeronáutica.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) a pista de SJNP não possuía faixa de pista e a vegetação era alta na lateral da pista;
- i) pouco antes do toque da aeronave com o solo, o piloto acelerou o motor da aeronave, vindo a guinar para a direita;
- j) a aeronave tocou a ponta da asa direita com a vegetação e, em seguida, a roda do trem principal direito colidiu com um monte de terra;
- k) a aeronave girou 180° entorno do seu eixo vertical, quebrando o trem de pouso;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Infraestrutura Aeroportuária;
- Julgamento de Pilotagem;
- Planejamento de Voo; e
- Processo Decisório.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

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

A-119/CENIPA/2016 - 01

Emitida em: 01/08/2017

Verificar se as condições de infraestrutura do aeródromo de Novo Progresso (SJNP), PA, atendem aos requisitos de modo a permitir a operação segura das aeronaves.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 01 de agosto de 2017.

