



**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, não é propósito desta atividade 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°		
15 SET 2017 - 16:00 (UTC)	SERIPA VI	IG-116/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
INCIDENTE GRAVE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA	POUSO BRUSCO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE CATALÃO (SWKT)	CATALÃO	GO	18°13'01"S	047°54'05"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WXX	CESSNA AIRCRAFT	T206H
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
SCHENBERK INCORPORADORA DE IMÓVEIS LTDA.	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	4	4	-	-	-	-	X Leve	
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

Este relatório substitui o RFS IG-116/CENIPA/2017, de 19 de dezembro de 2018, anteriormente publicado no site do CENIPA.

## 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Santa Geneveva (SBGO), Goiânia, GO, com destino ao Aeródromo de Catalão (SWKT), GO, por volta das 15h00min (UTC) a fim de transportar pessoal, com um tripulante e quatro passageiros a bordo.

Por ocasião do pouso, às 16h00min (UTC), houve a quebra do trem de pouso de nariz, com o conseqüente toque das pás da hélice contra o solo. A aeronave perdeu o controle e saiu da pista pela direita.

A aeronave teve danos leves.

O piloto e os quatro passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave após a parada.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de transporte de pessoal.

Relatos indicaram que, por ocasião do pouso, havia um componente de vento de través em SWKT, e que, na aproximação da cabeceira 17, existia um vale entre plantações de eucalipto, que facilitava a formação de um fluxo de ar que incidia nas aeronaves na curta final (Figura 2).



Figura 2 - Trajetória de aproximação, fluxo de vento identificado e local de parada.

Em uma situação como essa, seria normal que houvesse uma perda de sustentação próximo ao toque na pista, impossibilitando a recuperação antes que ocorresse um toque brusco.

O piloto possuía 800 horas totais de voo e 51 horas no modelo, das quais 22,8 horas nos últimos 90 dias e 5,5 horas nos últimos 30 dias.

No momento do pouso, a aeronave estava 38kg acima do peso máximo de decolagem. Os flapes estavam recolhidos, o que significava uma velocidade maior na aproximação e no pouso em relação à configuração com flapes baixados.

A decolagem da aeronave acima do peso máximo permitido, bem como a condução da aeronave para o pouso ainda com excesso de peso, denotaram uma avaliação errônea dos parâmetros de voo exigidos para a manutenção da segurança operacional, bem como falhas no planejamento do voo a ser realizado.

Tal falha pode ter afetado o gerenciamento voo, levando ao aumento dos riscos presentes naquele contexto operacional.

A hipótese mais provável é que a aeronave tenha aproximado acima do peso, com os flapes recolhidos e velocidade acima do previsto. O piloto não recordou qual velocidade mantinha e não tinha conhecimento das velocidades previstas para cada flape selecionado.

Ambos os fatores podem ter aumentado a razão de descida, situação que foi agravada com o vento de través na curta final e a pouca experiência do piloto neste tipo de aeronave, levando o avião a efetuar um pouso brusco.

### **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 pouca experiência no modelo de aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava acima dos limites de peso;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo visual;
- h) relatos indicam que a aeronave realizou um pouso brusco;
- i) após o pouso ocorreu a quebra do trem principal direito e do trem de pouso de nariz;
- j) a aeronave saiu da pista pela lateral direita;
- k) a aeronave teve danos leves; e
- l) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Condições meteorológicas adversas - indeterminado;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Planejamento de voo - contribuiu;
- Pouca experiência do piloto - contribuiu; e

- Processo decisório - contribuiu.

#### 4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

**Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.**

Não há.

#### 5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 12 de fevereiro de 2021.

