



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
02DEZ2018 - 12:31 (UTC)		SERIPA VI		IG-183/CENIPA/2018				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
INCIDENTE GRAVE		[OTHR] OUTROS		POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO SANTA GENOVEVA (SBGO))		GOIÂNIA		GO	16°37'57"S	049°13'16"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PP-JFB		HAWKER BEECHCRAFT		C90GTI				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Nenhum
Passageiros	3	3	-	-	-	-		Leve
Total	4	4	-	-	-	-		Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda Cristal 2 (SSKD), Nova Crixás, GO, com destino ao Aeródromo Santa Genoveva (SBGO), Goiânia, GO, por volta das 09h30min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Na chegada a SBGO, o aeródromo operava sob Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos (IMC).

O piloto realizou um procedimento de aproximação por instrumentos VOR/DME para a pista 32 e executou o pouso na *taxiway* J, paralela à pista 32.

A aeronave não teve danos.

O piloto e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA) e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As escriturações das suas cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas.

No momento da chegada do PP-JFB a SBGO, o aeródromo operava sob condições IMC. O *Meteorological Aerodrome Report* (METAR - reporte meteorológico de aeródromo) de Santa Genoveva das 12h00min (UTC) trazia as seguintes informações:

SBGO METAR 021200Z 33007KT 9999 BKN014 BKN100 23/20 Q1013=

Havia também um Informe Meteorológico Aeronáutico Especial Seleccionado (SPECI) das 12h15min (UTC) que reportava as seguintes condições:

SBGO SPECI 021215Z 35009KT 8000 4000NW -RA BKN011 BKN100 22/20 Q1013=

O PIC relatou que estava ciente das informações meteorológicas relativas ao Aeródromo Santa Genoveva.

As comunicações entre a torre de controle e a aeronave foram realizadas normalmente e, com base no que foi apurado durante o processo de investigação, não tiveram influência na ocorrência.

O balizamento da pista estava ligado, com brilho 5, e funcionando normalmente no momento do pouso. No entanto, o *Precision Approach Path Indicator* (PAPI - indicador de rampa de aproximação de precisão) da cabeceira 32 não estava operando.

De acordo com o piloto, o procedimento de aproximação por instrumentos VOR/DME para a cabeceira 32 foi executado com uma aproximação estabilizada e ele reportou para a torre de controle estar visual com a pista antes da *Minimum Descent Altitude* (MDA - altitude mínima de descida), aproximadamente 500 pés acima do terreno.

No entanto, ao atingir condições de voo visuais, ele presumiu que a faixa asfaltada avistada era a pista 32, quando na realidade tratava-se da *taxiway* J, e prosseguiu com o pouso, só percebendo seu engano quando a aeronave já estava no solo.

Assim, considerando o fato de que em nenhum momento o tripulante percebeu que realizaria o pouso na *taxiway* J e não na pista 32, localizada ao lado da pista de táxi, mais larga e sinalizada de forma característica, concluiu-se que, ao concentrar-se na realização da aproximação por instrumentos, ele experimentou uma redução em sua capacidade de resposta aos estímulos visuais externos, o que gerou como consequência a desatenção e/ou fixação, prejuízo na atenção dividida, disfunção no sistema de alerta e prejuízo na atenção seletiva, o que contribuiu para o incidente em tela.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência para a realização do 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, motores e hélices estavam atualizadas;
- g) no momento da chegada do PP-JFB a SBGO, o aeródromo operava sob condições IMC;
- h) o PIC relatou que estava ciente das informações meteorológicas relativas ao Aeródromo Santa Genoveva;
- i) o balizamento da pista estava ligado, com brilho 5, e funcionando normalmente no momento do pouso;
- j) o *Precision Approach Path Indicator* (PAPI) da cabeceira 32 não estava operando;
- k) o piloto realizou um procedimento de aproximação por instrumentos VOR/DME para a pista 32;
- l) ao atingir condições de voo visuais, o PIC presumiu que a faixa asfaltada avistada era a pista 32, quando na realidade tratava-se da *taxiway* J;
- m) o PIC prosseguiu com o pouso, só percebendo seu engano quando a aeronave já estava no solo;
- n) a aeronave não teve danos;
- o) todos os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atenção - contribuiu; e
- Desvio de navegação - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 8 de julho de 2022.

