



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	
17 DEZ 2015 - 21:30 (UTC)		SERIPA IV		A-170/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO			
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERoclube de Itápolis - SDIO		Itápolis		SP	21°36'13"S 048°49'54"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-HLH	NEIVA	56-C
OPERADOR		REGISTRO
AERoclube de Itápolis		PRI
		OPERAÇÃO
		INSTRUÇÃO

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo do Aeroclube de Itápolis (SDIO), SP, por volta das 21h00min (UTC), para realizar um voo de treinamento de toque e arremetida, com um piloto-aluno a bordo.

Durante o treinamento, houve a solicitação para que o piloto interrompesse a instrução devido à mudança das condições meteorológicas.

Ao executar o pouso final, ocorreu a perda de controle e a aeronave veio a sair da pista pela lateral direita.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O objetivo da instrução de voo solo era dar continuidade à formação do piloto-aluno. Um instrutor, responsável pela liberação do voo, acompanhava o voo em área descoberta na lateral da pista, com equipamento de comunicação VHF portátil e com visualização limitada da biruta instalada no aeródromo.

A aeronave estava abastecida de acordo com o previsto para a missão. O peso e balanceamento estava dentro dos limites estipulados pelo fabricante.

A pista de pouso, de 1.320m X 25m, era adequada para a operação proposta, contando com pavimentação de asfalto satisfatória.

O voo de instrução consistia em uma missão com realização de tráfegos com toques e arremetidas.

O início do voo transcorreu sem anormalidades, mas com a rápida degradação das condições climáticas, o instrutor solicitou, via VHF, que o piloto-aluno mantivesse posição no circuito de tráfego aguardando uma melhora dessas condições.

Após verificar que as condições estavam se degradando ainda mais, o instrutor encaminhou o piloto-aluno para o pouso final.

Durante o pouso do piloto-aluno, o vento proveniente da formação do tipo *Cumulonimbus* (CB) superou sua capacidade psicomotora de comandamento da aeronave, contribuindo para a perda de controle no solo e conseqüente saída de pista.



Figura 1 - Croqui do acidente.



Figura 2 - Posição final da aeronave.

Apesar da pouca experiência do aluno e das condições meteorológicas reinantes na vizinhança do aeródromo à hora da ocorrência, não foi possível identificar nenhum tipo de gerenciamento de risco para o voo solo de alunos do curso de pilotagem. Tampouco foi possível identificar a existência de um plano de contingenciamento para o caso de impraticabilidade do aeródromo, o que tornava o pouso na localidade obrigatório, não obstante o risco envolvido na operação da aeronave por piloto-aluno.

Embora o aeródromo não possuísse serviço de informação meteorológica, a presença de uma formação próxima ao aeroclube, do tipo *Cumulonimbus* (CB), em horário de recorrência conhecida, não foi levada em consideração no momento da liberação do voo solo do piloto-aluno.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto-aluno estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), válido;
- b) o piloto-aluno estava realizando treinamento para obtenção da Licença de Piloto Privado - Avião (PPR);
- c) o piloto-aluno possuía pouca 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) houve degradação das condições meteorológicas durante a realização do voo;
- h) durante o pouso final, ocorreu a perda de controle da aeronave no solo;
- i) a aeronave saiu da pista pela lateral direita;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos;

- Organização do trabalho;
- Pouca experiência do piloto;
- Processos organizacionais e
- Supervisão gerencial.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

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

A-170/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 26/05/2017

Realizar gestões junto ao Aeroclube de Itápolis, visando aperfeiçoar o processo de instrução de voo, a fim de garantir o acompanhamento adequado do desempenho dos alunos, bem como definir critérios mais claros de execução dos voos solo.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 26 de maio de 2017.

