



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

| DADOS DA OCORRÊNCIA            |                           |              |                    |
|--------------------------------|---------------------------|--------------|--------------------|
| Nº DA OCORRÊNCIA               | DATA - HORA               | INVESTIGAÇÃO | SUMA Nº            |
| 178/IG/2014                    | 26/OUT/2014 - 17:45 (UTC) | SERIPA III   | IG-178/CENIPA/2014 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA    | TIPO DA OCORRÊNCIA        | COORDENADAS  |                    |
| INCIDENTE GRAVE                | PERDA DE CONTROLE NO SOLO | 19°54'33"S   | 043°59'21"W        |
| LOCALIDADE                     | MUNICÍPIO                 | UF           |                    |
| AERÓDROMO CARLOS PRATES - SBPR | BELO HORIZONTE            | MG           |                    |

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE |                |            |
|-------------------|----------------|------------|
| MATRÍCULA         | FABRICANTE     | MODELO     |
| PT-SUN            | PIPER AIRCRAFT | PA-34-220T |
| OPERADOR          | REGISTRO       | OPERAÇÃO   |
| PARTICULAR        | TPP            | PRIVADA    |

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

| PESSOAS A BORDO / LESÕES |          |          |      |       |       |              |                  |              |
|--------------------------|----------|----------|------|-------|-------|--------------|------------------|--------------|
| A BORDO                  |          | LESÕES   |      |       |       |              | DANOS À AERONAVE |              |
|                          |          | Ileso    | Leve | Grave | Fatal | Desconhecido |                  |              |
| Tripulantes              | 1        | 1        | -    | -     | -     | -            | X                | Nenhum       |
| Passageiros              | 5        | 5        | -    | -     | -     | -            | -                | Leve         |
| <b>Total</b>             | <b>6</b> | <b>6</b> | -    | -     | -     | -            | -                | Substancial  |
|                          |          |          |      |       |       |              | -                | Destruída    |
| Terceiros                | -        | -        | -    | -     | -     | -            | -                | Desconhecido |

## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou de Caratinga, MG (SNCT), para o Aeródromo da Pampulha, MG (SBBH), com plano visual.

Em razão das condições meteorológicas, o piloto alternou o pouso para o Aeródromo de Carlos Prates (SBPR), que operava VFR especial no momento da ocorrência.

Durante a corrida de pouso, a aeronave saiu da pista, parando em sentido contrário ao de pouso.

O piloto realizou o táxi até o pátio sem solicitar auxílio.

A aeronave não teve danos.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.



Figura 01 - Situação da aeronave após a ocorrência.

## 3. Comentários/Pesquisas

O SERIPA III foi informado da ocorrência 2 (dois) dias após o evento, por um funcionário da INFRAERO que realizou a notificação.

Dessa forma, o investigador entrou em contato com o piloto (piloto A) para coletar as informações necessárias sobre a ocorrência.

Por se tratar de uma saída de pista, a ocorrência foi classificada como Incidente Grave e, após comentar com o piloto A sobre a suspensão do seu Certificado Médico Aeronáutico, a ligação caiu e não foi mais possível contato.

Após várias tentativas de contato, um segundo piloto (piloto B) se apresentou ao investigador, assumindo que estava nos comandos da aeronave no momento da ocorrência (único tripulante).

Após verificação de imagens do circuito interno de TV de um dos aeródromos foi possível confirmar que o piloto envolvido na ocorrência era o piloto B.

Entretanto, o piloto B informou que, por considerar irrelevante comunicar a ocorrência ao SERIPA III, solicitou a presença de um mecânico de aeronave para verificar se havia alguma avaria aparente na aeronave.

Após essa inspeção, decolou para o Aeródromo da Pampulha (SBBH), onde realizou uma revisão de 50h.

Cabe ressaltar, que esse procedimento foi realizado antes que o SERIPA III fosse informado da ocorrência.

Sendo assim, a análise da aeronave não trouxe nenhum fato relevante para a investigação da ocorrência, pois não foi possível verificar se havia alguma evidência que contribuísse para a ocorrência.

Durante a Ação Inicial, foram observadas marcas nos pneus de superaquecimento que reforçaram a possibilidade de aquaplanagem da aeronave.



Figura 2 - Marcas de superaquecimento no pneu.

Analisando-se as imagens das câmeras de SBPR, que apontavam para a pista, foi possível verificar grandes concentrações de água em determinados trechos da pista de pouso, que podem ter contribuído para que o contato entre o pneu e a pista fosse perdido e, assim, o piloto não pudesse controlar a aeronave.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

### 4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave encontrava-se com os Certificados de Aeronavegabilidade (CA) e de Matrícula (CM) atualizados;
- d) o piloto decolou de SNCT, para realizar o transporte de passageiros, com destino SBBH;

- e) em virtude das condições meteorológicas, o piloto alternou o Aeródromo de Carlos Prates (SBPR);
- f) próximo ao final da pista, a aeronave escapou da área limite da pista e realizou um giro, parando em sentido contrário ao do pouso;
- g) O piloto realizou o táxi até o pátio;
- h) a aeronave não teve danos; e
- i) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

**5. Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

**6. Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 27 de julho de 2015.

