

Foco: Formação de pilotos sem a adequada instrução quanto aos equipamentos tecnológicos instalados nas aeronaves.

Finalidade

Alertar proprietários, pilotos e operadores da aviação geral sobre os riscos de realizar operações aéreas sem que os pilotos estejam efetivamente atualizados sobre os conhecimentos técnicos das aeronaves.

Histórico/Análise

A aeronave Hawker Beechcraft G-58 decolou, com um piloto e dois passageiros, do Aeródromo de Maringá – PR (SBMG) com destino à Fazenda Fortaleza do Guaporé (SSDP), localizada no município de Vila Bela da Santíssima Trindade - MT.

Após a decolagem foi realizado o procedimento de subida sob condições visuais. Às 11h47min (UTC), o APP-LO tentou contato com a aeronave, todavia não obteve sucesso. Por volta das 12h10min (UTC), a sala AIS do aeródromo de Londrina recebeu informação, via telefone, que a aeronave havia se acidentado. Os três ocupantes faleceram no acidente e a aeronave sofreu danos graves.

A investigação realizada verificou que ambos os motores da aeronave estavam operacionais, mas não desenvolviam potência no instante em que a aeronave colidiu contra o solo.

De acordo com testemunhas, a aeronave veio girando no próprio eixo em atitude horizontal. Havia o vazamento de algum tipo de líquido pelas pontas das asas até a colisão contra o solo. As testemunhas relataram, também, que escutaram ruídos estranhos provenientes dos motores da aeronave, parecendo que os motores ou um dos motores estavam com potência e em outras vezes estavam perdendo potência.

Após a análise dos danos causados nas pontas das asas da aeronave e as declarações das testemunhas, foi possível constatar que a aeronave perdeu sustentação em uma das asas, e após entrou em uma situação chamada de parafuso chato. Durante o giro do parafuso chato, a força centrífuga foi responsável pelos rompimentos dos rebites das pontas das asas, onde se localizavam os tanques de pontas de asa “wing tip fuel tank”. Foi verificado que não havia combustível nos tanques das asas e não houve fogo após o impacto da aeronave contra o solo.

A aeronave decolou com peso máximo de decolagem (PMD) acima do previsto nos manuais do fabricante, contribuindo para a perda mais rápida da velocidade durante a subida e também para o aumento da força centrífuga exercida no giro do parafuso chato. É provável que o piloto não tenha conseguido mais controlar a aeronave.

Quanto à formação do piloto, foi possível identificar que não houve um processo normal de instrução, de acordo com os padrões adotados e aceitos nas escolas de formação e aeroclubes. De acordo com os fatos relatados sobre a sua formação operacional é possível que ele não possuísse experiência suficiente para a utilização do sistema do Global Positioning System (GPS) Garmin G1000 instalado na aeronave.

A pouca experiência de voo do piloto associada à complexidade tecnológica dos equipamentos da aeronave, da qual ainda não possuía curso, podem ter contribuído para a não percepção do piloto da condição anormal em que a aeronave se encontrava.

Ações recomendadas

Operadores e pilotos da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em seu âmbito de atuação.

O Relatório Final pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pp_kst_13_09_11

Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A -022/CENIPA/2013-RSV 002, emitida pelo CENIPA.

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www2.anac.gov.br/alertavoo/> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional.