



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
087/A/2013	03/MAI/2013 – 13:20 (UTC)	SERIPA IV	A-087/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	POUSO BRUSCO	24°09'53"S	046°47'08"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AEROPORTO DE ITANHAÉM - SDIM	ITANHAÉM	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GDO	NEIVA	CAP-4
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de ITANHAÉM	PRI	INSTRUÇÃO

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	2	2	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	2	2	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave realizava um voo de treinamento, com instrutor e aluno a bordo, em condições visuais e vento calmo.

Ao realizar o quinto toque, para pouso final na pista 15 do Aeródromo de Itanhaém (SDIM), o piloto efetuou pouso do tipo "pouso de pista" e, após o toque dos trens principais, levou o manche à frente em demasia.

A hélice colidiu contra a superfície da pista, sem que houvesse tempo hábil para a interferência do instrutor. O motor, já em marcha lenta, teve rápida desaceleração e a aeronave completou a corrida de pouso normalmente.

A aeronave teve avarias na hélice e os tripulantes saíram ilesos.

3. Comentários

Nada a relatar.

4. Fatos

- a) o instrutor e o aluno estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor e o aluno estavam com os Certificados de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) os pilotos estavam qualificados e possuíam experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) foram observadas incorreções nos registros de manutenção;
- g) o voo consistia de treinamento de exercícios em voo e de pouso com toque e arremetida;
- h) no último pouso, o aluno avançou o manche em excesso, após o toque dos trens principais na pista;
- i) a aeronave colidiu a hélice contra o solo, sem que o instrutor conseguisse interferir, de forma eficaz, nos comandos de voo;
- j) a aeronave danos na hélice e desaceleração brusca do motor; e
- k) os ocupantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

Os instrutores foram alertados quanto à importância da interferência tempestiva na pilotagem em situações críticas.

O aluno foi orientado quanto à necessidade de se observar a correta técnica de pouso do tipo "pouso de pista" de aeronaves convencionais, nas quais a referência de atitude de nariz é mantida no "paliê" e após o toque, de forma que a hélice esteja a uma altura segura em relação ao solo, enquanto a aeronave é desacelerada.

O SERIPA IV forneceu, ao aeroclube, arquivos acerca de técnicas de instrução em aproximações de aeronaves com trem de pouso convencional, bem como, uma Divulgação Operacional (DIVOP) sobre o assunto.

O Aeroclube de Itanhaém foi orientado quanto à importância da precisão e do correto registro das intervenções de manutenção.

6. Recomendações de Segurança de Voo

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

A-087/CENIPA/2013 - RSV 001

Emitida em: 16 / 07 / 2013

1) Enfatizar, nas atividades educativas e nas vistorias em aeroclubes e centros de treinamento de aviação civil, a importância do adequado preparo teórico e prático dos instrutores e alunos, no que se refere ao controle e às reações das aeronaves convencionais, sobretudo quanto ao risco de toque da hélice no solo.

Em, 16 de julho de 2013

