

Foco: Importância de seguir as regras de voo compatíveis com as habilitações dos tripulantes.

Finalidade

Alertar operadores e pilotos da aviação geral sobre os riscos de voar sob condições diferentes daquelas para as quais os tripulantes estão habilitados, desprezando os procedimentos operacionais de segurança homologados para cada tipo de situação.

Histórico/Análise

A aeronave Cessna 310 R decolou do Aeródromo de Leopoldina, MG (SDPN), com destino ao Aeródromo da Pampulha, MG (SBBH), às 07h19min, com um piloto e um passageiro a bordo, sob condições de regras de voo visuais (VFR). O passageiro era o pai do piloto e exercia a profissão de piloto há cerca de 50 anos; entretanto, estava com sua licença suspensa há oito anos e não era habilitado em voo por instrumentos (IFR).

Ao iniciar a descida e ingressar no corredor visual, o piloto informou ao controle de aproximação que estava efetuando um desvio à esquerda da rota, em razão das condições meteorológicas desfavoráveis no setor. A aeronave continuou a descida, vindo a colidir contra a Serra do Curral, localizada nas proximidades da cidade de Belo Horizonte. Com o impacto, a aeronave explodiu, ficando completamente e destruída. Seus dois ocupantes faleceram no acidente.

Os corpos foram projetados para fora da aeronave, indicando que o piloto habilitado estava sentado no assento da direita, no momento do impacto, e o outro ocupante estava no assento esquerdo, normalmente utilizado para pilotagem da aeronave. De acordo com a investigação realizada, uma das pessoas entrevistadas afirmou que o pai do piloto costumava impor seu “estilo de pilotagem” a quem voava com ele, tendo sido descrito como “insistente”, favorável à realização de voo do tipo VFR.

Segundo relato de pessoas que conviviam no setor aeronáutico da região, o pai do piloto, apesar de estar com o CHT suspenso ainda continuava atuando como piloto. Como forma de evitar a fiscalização, ele costumava voar com seus filhos – incluindo o que estava com ele no momento do acidente – ou amigos, os quais elaboravam e assinavam o plano de voo e os formulários aeronáuticos necessários.

A investigação levanta a possibilidade de que os pilotos identificaram que as condições meteorológicas não eram favoráveis, próximas às elevações, todavia insistiram em manter-se no voo visual. Suspeita-se, neste caso, de um excesso de

autoconfiança, por parte de um ou dos dois pilotos, levando-os a desprezar procedimentos operacionais de segurança homologados para este tipo de situação.

Os pilotos, provavelmente, realizaram um misto entre o voo visual e por instrumentos, (IFR) penetrando nas nuvens esparsas que deveriam estar localizadas na rota, entre 6000 pés e 4000 pés de altitude e, de acordo com as informações da REDEMET, não observaram a altitude mínima de segurança do setor, agindo como se estivessem em condições visuais, voando alguns trechos por instrumentos.

A investigação concluiu que o piloto descumpriu as regras de tráfego aéreo e não modificou o voo para IFR, uma vez que identificou condições meteorológicas não favoráveis na rota, mantendo o voo em condições visuais à baixa altura.

Ações recomendadas

Proprietários, operadores e pilotos da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em sua comunidade aviatória.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt_oid_26_02_10

Obs.: Este Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A- 032/CENIPA/2013-RSV 001, 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. Adicione o *link* Alerta de Voo a seus *sítes* favoritos e fique sempre atualizado com as lições extraídas dos acidentes.