

Foco: Importância de respeitar os mínimos meteorológicos para pouso.

Finalidade

Alertar os operadores da aviação geral, principalmente de aeronaves de categoria privada (TPP), quanto à importância de procederem a uma criteriosa análise das condições meteorológicas a serem observadas em seus voos, tanto no aeródromo de origem, quanto na rota a ser voada, aeródromo de destino e alternativas, devendo observar rigorosamente o tipo de regra de voo a ser utilizada, e respeitando os mínimos meteorológicos para pouso, conforme previsto na legislação aeronáutica.

Histórico/Análise

A aeronave Beechcraft A-36 decolou do Aeródromo de São José do Rio Preto - SP (SBSR), para o Aeródromo de Londrina - PR (SBLO), com plano de voo visual (VFR), no nível de voo 065, com o piloto e um passageiro a bordo.

Na Terminal Londrina (TMA-LO), a tripulação foi informada pelo Controle de Aproximação Londrina (APP-LO) que o aeródromo operava por instrumentos (IFR) e foi questionada se mudaria as regras do voo para IFR.

O piloto respondeu afirmativamente e foi orientado a voar no nível 060 (FL060) e, posteriormente, a realizar o procedimento de descida por instrumentos VOR/DME para a pista 31. No último contato realizado com o APP-LO, o piloto informou ter atingido a altitude mínima de descida (MDA). Os destroços da aeronave foram encontrados a 3,2 milhas da cabeceira 31 do aeródromo. Os dois ocupantes faleceram no acidente.

De acordo com a investigação realizada, foi apresentado um plano de voo visual (VFR) às 07h15min (UTC), com decolagem prevista para as 08h (UTC). Às 08h20min (UTC), o piloto chamou a Rádio Rio Preto (RDO-SR), via fonia, solicitando novo METAR de Londrina.

O operador da estação rádio informou o METAR das 08:00 (UTC), com vento de 340 graus e 03 nós, visibilidade horizontal de 5.000 metros, névoa úmida, céu nublado com o teto a 400 pés, encoberto, condições abaixo dos mínimos requeridos para o voo por instrumentos.

O passageiro, proprietário da aeronave, ligou às 09h10min (UTC) para um empresário de Londrina e diretor jurídico de sua empresa, com quem tinha marcado a chegada em Londrina para às 09h30min (UTC). Disse que, apesar de as condições meteorológicas não estarem boas em Londrina, eles iriam decolar assim mesmo, pois até chegarem ao destino o tempo já teria melhorado.

A decolagem de SBSR ocorreu às 09h18min (UTC), mantendo o plano VFR, embora as condições meteorológicas de SBLO, naquele momento, permanecessem como informado anteriormente. Às 10h30min (UTC), o piloto informou estar a 07NM, livrando 4.000 pés. O APP-LO solicitou, então, que ele informasse quando estivesse visual com a pista. Às 10h32min (UTC), o piloto informou textualmente “atinge e mantém o crítico”.

O APP-LO, por sua vez, às 10h33min (UTC), informou que estava entrando um nevoeiro no setor de aproximação da pista 31, restringindo a visibilidade, informando também que as condições para a RWY13 estavam mais favoráveis naquele momento e que o piloto reportasse quando estivesse “visual” ou iniciando o procedimento de aproximação perdida. Decorridos 07 minutos, às 10h40min (UTC), o APP-LO começou a fazer várias chamadas para a aeronave, sem obter nenhuma resposta.

A investigação verificou que o piloto era qualificado e possuía 2.869 horas totais de voo IFR, registradas em sua caderneta e, segundo depoimento de entrevistados, não gostava de voar sob regras de voo IFR.

A investigação aponta que a restrição de visibilidade e de teto no setor de aproximação da pista 31, agravada pela entrada de um nevoeiro, quando a aeronave deveria estar na aproximação final do procedimento de descida, contribuíram para a ocorrência do acidente, na medida em que diminuíram as condições de o piloto obter contato visual com a pista. A conclusão foi de que é provável que o piloto tenha, intencionalmente, descido abaixo da MDA do procedimento de descida VOR/DME RWY 31 de SBLO, com o intuito de obter contato visual com a pista, contrariando a

legislação em vigor.

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 aeronáutica.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pr_jcr_19_01_07

Obs.: Este Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A-169/CENIPA/2013-RSV 001, emitida pelo CENIPA.

Para obter informações sobre o processo de formação e evolução dos principais fenômenos meteorológicos que afetam a aviação e sobre as ações a serem adotadas pelos pilotos, quando esses fenômenos tornam-se adversos para o voo, consulte a página de Meteorologia Aeronáutica no Portal da ANAC. (Clique no link para acessar.)
<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/meteorologia-aeronautica>

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 *sites* favoritos e fique sempre atualizado com as lições extraídas dos acidentes.

