

## **Foco: Risco de hidroplanagem operando em pistas contaminadas.**

### **Finalidade**

Alertar os pilotos da aviação geral sobre os riscos de hidroplanagem decorrente da operação em pistas contaminadas (molhadas e com a presença de poças d'água).

### **Histórico/Análise**

A aeronave Beech Aircraft modelo C90 decolou do Aeródromo de Teresina - PI (SBTE), com destino ao Aeródromo de Floriano - PI (SNQG), por volta das 18h45min (UTC), com um piloto e sete passageiros a bordo.

Em rota, segundo o piloto, as condições meteorológicas ficaram desfavoráveis para a continuação do voo até o destino desejado. O tripulante decidiu pousar em uma pista não homologada (SNOE) na cidade de Oeiras - PI. A pista de piçarra, com cabeceiras 11/29, dimensões de 1.100m x 30m, encontrava-se escorregadia, pois havia ocorrido uma precipitação pesada no local, deixando o terreno úmido.

Após o toque no solo na pista 11 de SNOE, o piloto perdeu o controle direcional da aeronave, saindo para a esquerda dos limites laterais da pista. A aeronave teve a parada total a, aproximadamente, dez metros do limite lateral esquerdo da pista, vindo a colidir contra arbustos existentes no local. A aeronave teve danos substanciais nos dois motores, nas duas hélices, no trem de pouso, nas asas, nos ailerons e nos flaps direito e esquerdo. O piloto e seis passageiros saíram ilesos e uma passageira sofreu lesões leves.



Trajetória da aeronave até a parada total

De acordo com a investigação realizada, a aeronave foi abastecida de combustível e preparada em Teresina, PI (SBTE), para realizar um voo transportando passageiros. Dentre os passageiros, havia uma autoridade governamental do estado do Piauí.

O plano de voo apresentado na Sala AIS de SBTE tinha como destino o aeródromo de Floriano (SNQG) e, como alternativa, a Fazenda Progresso (SWUV), na cidade de Sebastião Leão, PI.

Durante o voo, após ser liberado pelo Órgão de Controle de Tráfego Aéreo para prosseguir na descida e pouso, o piloto avaliou que a meteorologia não estava favorável para o pouso no destino previsto no plano de voo (SNQG). O tripulante não prosseguiu para a alternativa declarada no plano de voo (SWUV), decidindo pelo pouso em Oeiras (SNOE), embora a aeronave possuísse combustível suficiente para retornar para chegar em SWUV ou mesmo retornar a SBTE.

Segundo o relato do piloto, era de seu conhecimento que o aeródromo de Oeiras (SNOE) não estava homologado para operações de pousos e decolagens. O tripulante já havia operado em SNOE anteriormente, e conhecia as condições da pista (dimensões, coordenadas, tipo de piso, direções da pista, etc.).

Ao ingressar no tráfego de SNOE e durante a aproximação final para o pouso, o piloto verificou que a pista estava molhada, com a presença de poças d'água, pois tinha ocorrido uma chuva pesada no local.

O piloto relatou que, após o toque no solo, utilizou os reversores dos motores normalmente e, no momento em que retirou o reverso e começou a usar os freios, a aeronave perdeu a reta. Informou ainda que, devido à existência de algumas poças

d'água na pista, o avião teria hidroplanado. Sem efetividade nos freios e nos pedais, o piloto não conseguiu evitar a saída da pista.



Vista lateral da aeronave após o acidente

Observou-se que o planejamento do voo não foi eficiente, pois não foram considerados os prejuízos que a meteorologia poderia provocar à navegação aérea, impossibilitando o pouso no aeródromo declarado no plano de voo.

O piloto era habilitado a voar sob regras de voo por instrumentos (IFR) e a aeronave contava com um radar meteorológico, possuindo equipamentos que poderiam auxiliar o piloto a prosseguir para o destino (SNQG) ou para o aeródromo alternativo inserido no plano de voo (SWUV) ou, ainda, retornar para SBTE.

Em princípio, não havia motivos que justificassem o pouso em um aeródromo não homologado. Contudo, a existência de uma equipe de policiais militares do estado do Piauí indicou a possibilidade de que o destino real da aeronave era o aeródromo de SNOE. Testemunhas informaram que os policiais chegaram ao local antes do pouso da aeronave envolvida na ocorrência, com o objetivo de isolar a pista e recepcionar a autoridade governamental.

A decisão de realizar um pouso em um aeródromo não homologado, bem como haver utilizado uma pista molhada e com a presença de poças d'água denotaram uma inadequada avaliação dos riscos presentes no contexto. As falhas relativas às decisões assumidas pelo piloto contribuíram para a ocorrência na medida que resultaram no ingresso da aeronave em uma condição crítica, afetando o seu controle.

### **Ações recomendadas**

Operadores e pilotos da aviação geral deverão conscientizar-se da importância de avaliar corretamente os riscos de hidroplanagem decorrente da operação em pistas contaminadas.

O Relatório Final completo pode ser acessado no link abaixo:

[http://prevencao.potter.net.br/Public/media/media/pt/PP-JBL\\_18\\_03\\_2016\\_-\\_ACID..pdf](http://prevencao.potter.net.br/Public/media/media/pt/PP-JBL_18_03_2016_-_ACID..pdf)

**Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/alerta-de-voo-tipos-de-operacoes> 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.**