

Foco: Avaliação das condições meteorológicas na fase de planejamento de voo.

Finalidade

Alertar os pilotos de aeronaves da aviação geral e instrutores de aeroclubes sobre a importância da avaliação das condições meteorológicas durante o planejamento de voo.

Histórico/Análise

Em 05 de abril de 2015, a aeronave Aeroboero AB-115, decolou do Aeródromo de Bacacheri (SBBI) para um voo de instrução na área R595, com um instrutor e um aluno a bordo.

Com aproximadamente 20 minutos de voo, já na área prevista (R595), o instrutor relatou a presença de nebulosidade, chuva e restrição de visibilidade. Foi solicitado a autorização de retorno à Torre Bacacheri, porém, segundo os pilotos, com o aumento das nuvens e diminuição do teto, não foi possível prosseguir até Bacacheri, nem para o Aeroporto de Curitiba ou quaisquer outros aeródromos, que pudessem servir de alternativa (Aeroclube Graciosa, Pista da Fazenda Bonacin, etc.).

A aeronave estava próxima a um campo conhecido para treinamento de pane simulada. Sem a possibilidade de prosseguir no voo visual, o instrutor decidiu realizar o pouso nesse local, mesmo não sendo um campo preparado para pouso e mesmo desconhecendo as reais condições do terreno.

Por ser uma área de campo (grama alta) e apresentar diversas irregularidades no solo (inclusive com a presença de cercas próximo ao local do acidente), durante a corrida após pouso, as rodas do trem principal travaram na grama e a aeronave capotou. A aeronave teve danos substanciais. O instrutor e o aluno saíram ilesos.



Aeronave após a parada total

O aluno e o instrutor relataram que, no dia da ocorrência, chegaram por volta das 06h30min ao Aeroclube do Paraná, para iniciar os procedimentos para o voo. Ao verificarem a meteorologia, observaram por meio do METAR e TAF, que as condições para os Aeródromos de Bacacheri e de Afonso Pena eram visuais, sem previsão de piora e então prosseguiram para o voo.

No dia do acidente, apesar das mensagens METAR de SBBI e SBCT para os horários próximos ao voo reportarem condições visuais, outros pilotos que estavam escalados para voar no mesmo horário informaram que, na hora em que a aeronave PP-GAA estava iniciando os procedimentos pré-voo, chovia levemente em SBBI. Este fato ocasionou o cancelamento de todos os outros voos que estavam escalados. As aeronaves foram rapidamente recolhidas ao hangar para não tomarem chuva.

Pelas características da região, as demais tripulações julgaram que, se o aeródromo apresentava condições de nebulosidade e chuva, provavelmente a área de treinamento

estaria em condições semelhantes ou piores, devido à sua localização próxima a elevações o que, na realidade, acabou acontecendo.

Mesmo diante dessa condição, os pilotos da aeronave julgaram conveniente prosseguir no voo.

O relatório de investigação do CENIPA concluiu que não existiu uma supervisão que efetivamente pudesse controlar o desempenho das atividades operacionais, sobretudo no que se refere ao julgamento e avaliação da meteorologia, principalmente em se tratando de uma localidade cujas características climáticas inspiram atenção. Por haver, no dia da ocorrência, oito voos previstos, sete cancelamentos de voos programados e apenas uma decolagem, evidenciou-se uma falta de atuação eficaz da supervisão de instrução e/ou gerência de segurança operacional, de forma a oportunamente intervir para evitar a ocorrência. Em função das condições meteorológicas adversas, houve um lapso de planejamento e julgamento por parte da tripulação da aeronave.

Em reunião após a ação inicial realizada pelos investigadores do SERIPA V, foram enfatizados junto aos membros do Aeroclube do Paraná os principais aspectos relacionados à ocorrência, destacando a necessidade de realização de um planejamento meteorológico mais criterioso.

Ações recomendadas

Pilotos da aviação geral deverão estar conscientes sobre a necessidade de se fazer, na fase de planejamento de voo, um estudo minucioso das condições meteorológicas do local de origem, da rota, do local de destino e do local de alternativa, através da análise dos últimos boletins meteorológicos e da previsão do tempo.

O planejamento do voo deve ser realizado, de modo a evitar condições meteorológicas adversas ao longo da rota ou no aeródromo de destino.

Deve haver um efetivo acompanhamento das atividades de instrução por parte da direção da organização, principalmente no que tange à avaliação das condições meteorológicas antes dos voos.

O Relatório Final completo desta ocorrência pode ser acessado no link abaixo:

http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=SIGAER%2Fgia%2Fqvw%2Fpainel_sipaer.qvw&host=QVS%40cirros31-37&anonymous=true

Para obter orientações sobre como avaliar adequadamente as condições meteorológicas na fase de planejamento de voo, acesse a página de meteorologia aeronáutica da ANAC: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/meteorologia-aeronautica/veja-mais/meteorologia-e-o-planejamento-de-voo>

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.