



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
19 SET 2015 - 13:20 (UTC)		SERIPA VI		A-124/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO DE SANTA GENOVEVA (SBGO)		GOIÂNIA		GO	
				COORDENADAS	
				16°37'47"S 049°13'36"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WSV	PIPER AIRCRAFT	PA-34-220T
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PONTUAL INCORP. E EMPREEN. IMOB. LTD / OUTRO	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	4	4	-	-	-	-	Leve
Total	5	5	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Luiz Eduardo Magalhães, BA (SNJL), com destino ao Aeródromo de Goiânia, GO (SBGO), por volta das 10h15min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

Durante a corrida após pouso, a aeronave perdeu a reta à esquerda, vindo a sair da pista.

Nesse momento, o trem principal esquerdo colidiu contra uma estrutura de concreto e se quebrou. Posterior à quebra, a aeronave se deslocou, aproximadamente, cinco metros sobre a grama.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os quatro passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Vista da aeronave após a parada fora da pista.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A Equipe de Sobreaviso ao SERIPA VI foi informada da ocorrência por uma ligação do SALVAERO, por volta das 11h00min (local).

Às 16h30min (local), do mesmo dia, a equipe responsável pela condução da Ação Inicial chegou ao Aeródromo de Goiânia, Santa Genoveva, GO (SBGO).

A aeronave foi encontrada estacionada no pátio de manobras e com um conjunto de rodas substituído, sendo apresentado ao investigador um pneu principal rasgado, o qual foi alegado se tratar do pneu esquerdo, porém a informação não pôde ser confirmada.

Esses procedimentos foram realizados sem o conhecimento ou a autorização da autoridade de investigação.

O pessoal de serviço da Infraero relatou que tentou entrar em contato com o SERIPA VI, no intuito de informar sobre a ocorrência e de colher informações sobre as providências viáveis para agilizar a liberação da pista, porém sem êxito.

Ao verificar a lista de telefones úteis de posse do pessoal da Infraero de serviço, constatou-se que estavam desatualizados e que nenhum deles correspondiam ao do Oficial de Sobreaviso ao SERIPA VI.

Foi verificado que a aeronave estava com toda a documentação atualizada.

O piloto estava com o seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e possuía as habilitações necessárias à realização do voo. Relatou que, desde a decolagem em SNJL até o pouso em SBGO, o voo transcorreu normalmente, dentro do planejado, sem nenhum tipo de alteração na rota.

Comentou que as condições da pista em SNJL não estavam boas, principalmente no tocante à manutenção do piso, mas nada que pudesse torná-la impraticável.

Relatou, ainda, que imediatamente após o toque, percebeu que a asa esquerda estava mais baixa que a direita e que a aeronave apresentava uma tendência de deslocamento para aquele lado.

Tentou então trazer a aeronave para o eixo central da pista utilizando-se dos freios, porém não logrou êxito e a aeronave saiu da pista, já em baixa velocidade.

Ao sair da pista, a aeronave colidiu o trem de pouso esquerdo contra uma estrutura retangular de concreto e contra um aclave de, aproximadamente, cinco centímetros (Figura 2), vindo a quebrar o trem (Figura 3). A aeronave percorreu, aproximadamente, cinco metros antes da sua parada total.



Figura 2 - Estrutura de concreto localizada à lateral da pista.



Figura 3 - Vista da fratura no trem de pouso esquerdo.

Por meio do relato do superintendente da Infraero, constatou-se que o pneu direito também foi comprometido e precisou ser trocado no local da ocorrência para viabilizar o deslocamento da aeronave para o pátio de manobras.

Autorizados por funcionários da Infraero, os mecânicos realizaram a troca do conjunto direito de rodas da aeronave e realizaram seu translado para o pátio do aeroporto Santa Genoveva (Figura 4).



Figura 4 - Aeronave preparada para o translado.

Com base nos indícios observados na Ação Inicial, pode-se presumir duas hipóteses:

A primeira hipótese seria a possível perfuração do pneu esquerdo da aeronave na decolagem de SNJL, seguido do seu esvaziamento durante o translado até SBGO. Condição que justificaria a atitude apresentada, logo após o pouso, de asa esquerda baixa.

Outra hipótese seria a de estouro do pneu esquerdo após o pouso. Da mesma forma, reforçaria a afirmativa do piloto e do passageiro de que a aeronave, logo após o pouso, já apresentava a asa desnivelada à esquerda.

Tendo em vista as condições encontradas pela equipe SIPAER ao chegar ao local da ocorrência, bem como a manipulação prematura da aeronave e a substituição de elementos importantes para a investigação, tornou-se impraticável a ratificação ou, até mesmo, a eliminação de quaisquer dessas hipóteses.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;

- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) após o pouso, a aeronave derivou à esquerda e saiu da pista;
- i) houve a quebra do trem de pouso esquerdo;
- j) a aeronave foi removida do local da ocorrência sem a liberação por parte da equipe SIPAER encarregada da investigação;
- k) não foram preservados componentes da aeronave relevantes para a investigação;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Outro - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

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

A-124/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 25/06/2018

Atuar junto à Superintendência Regional da Infraero em Goiânia, a fim de enfatizar àquele operador de aeródromo a importância de se cumprir o constante no Art. 88-N do Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual, salvo nos casos excepcionais estabelecidos, proíbe a remoção de aeronaves acidentadas do local da ocorrência sem a devida autorização da autoridade de investigação SIPAER, como ferramenta de prevenção de ocorrências aeronáuticas.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

O operador do aeródromo de Santa Genoveva (SBGO) atualizou os contatos do SERIPA VI nos seus registros e foi orientado quanto aos procedimentos previstos para comunicação de ocorrências aeronáuticas junto à autoridade de investigação SIPAER.

Em, 25 de junho de 2018.