



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
---	16/JUL/2012-12:00(UTC)	SERIPA IV	A-178/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	20°13'40"S	050°58'06"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AEROPORTO DA FAZENDA TRÊS IRMÃOS(SILT)	SANTA FÉ DO SUL	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GLS	AERO BOERO	AB-115
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclUBE DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	PRI	INSTRUÇÃO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	1	1	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de São José do Rio Preto (SBSR) com plano de voo visual (VFR) para Santa Fé do Sul (SILT), com um instrutor e um aluno a bordo, a fim de cumprir o programa de instrução da fase de navegação.

Próximo ao destino, o motor da aeronave começou a apresentar oscilações de RPM e o instrutor decidiu pelo pouso final.

Ato contínuo, o instrutor entrou em contato com o Aeroclube, informando da pane.

Um mecânico foi enviado à localidade, onde foi realizada a manutenção corretiva.

No dia seguinte, somente o instrutor realizaria o traslado da aeronave para São José do Rio Preto. Segundo declarado pelo piloto, após percorrer 300 metros da pista 07 de SILT, a aeronave veio a derivar para direita, chocando-se com uma curva de nível e quebrando o trem de pouso principal direito, parando a 100 metros do eixo.

Após a ocorrência, o instrutor realizou novo contato com o aeroclube, o trem de pouso foi trocado e a aeronave foi transladada para Penápolis-SP (SDPN), sem notificação ao SERIPA IV.

A aeronave teve danos substanciais no trem de pouso principal direito, nas asas e no montante da asa direita.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Croqui da ocorrência.



Figura 2 - Danos na ponta da asa direita.



Figura 3 - Danos na extensão do bordo de ataque da asa direita.



Figura 4 - Danos na ponta da asa esquerda.

3. Comentários

A ausência da comunicação da ocorrência por parte do piloto e do aeroclube, bem como a realização de serviços na aeronave sem a devida autorização da agência reguladora foram ações que contrariaram a NSCA 3-5 Notificação e Confirmação de Ocorrências no Âmbito do SIPAER (vigente à época) e o CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica).

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;

- c) o piloto era qualificado e possuía 289:00 horas de voo totais, sendo 113:00 horas de voo no modelo da aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave estava com as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- g) a aeronave, após percorrer 300m na pista 07 de SILT, derivou para a direita, chocou-se com uma curva de nível, quebrou o trem de pouso principal direito, e parou a 100m do eixo;
- h) a aeronave teve danos substanciais no trem de pouso principal direito, nas asas e no montante da asa direita; e
- i) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas**

Após a Ação Inicial, foi realizada uma reunião com o instrutor e o novo Diretor Técnico do Aeroclube, sendo abordados os seguintes assuntos:

- a) Código Brasileiro de Aeronáutica; e
- b) NSCA 3-5 Notificação e confirmação de ocorrências no âmbito do SIPAER.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

Não há.

Em, 18 de dezembro de 2013.

