



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 N°		
15 MAIO 2017 - 15:50 (UTC)		SERIPA I		IG-130/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
INCIDENTE GRAVE		[RE] EXCURSÃO DE PISTA		NIL		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DA FAZENDA GESSO INTEGRAL (SJAH)		GRAJAÚ		MA	05°46'26"S	046°09'53"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PR-LFF		CIRRUS DESIGN		SR22	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			TPP		PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	2	2	-	-	-	-	X Leve
Total	3	3	-	-	-	-	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Aba (SNDH), município de Barreiras, BA, com destino ao Aeródromo da Fazenda Gesso Integral (SJAH), a fim de transportar pessoal, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Durante a corrida de desaceleração após o pouso, o piloto perdeu o controle da aeronave que, ao guinar para a esquerda, ultrapassou os limites laterais da pista.

A aeronave teve danos leves nos trens de pouso.

Os ocupantes saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Após a ocorrência, os ocupantes colocaram a aeronave de volta na pista e realizaram o seu deslocamento para um hangar por meios próprios.

A movimentação da aeronave foi realizada sem autorização da autoridade de investigação SIPAER.

O piloto realizou uma inspeção visual e constatou danos nas polainas (carenagens) dos trens de pouso do avião. No entanto, posteriormente verificou-se que houve empeno no trem de pouso de nariz (Figura 1).



Figura 1 - Aeronave no hangar da organização de manutenção com detalhe do empeno do trem de pouso do nariz.

A aeronave decolou de SJAH para SNDH, onde permaneceu por doze dias, até 27MAIO2017, quando decolou para o Aeródromo Mario Ribeiro (SBMK), município de Montes Claros, MG.

O equipamento continuou em operação até o seu ingresso em uma organização de manutenção para a realização de Inspeção Anual de Manutenção (IAM), a qual havia vencido em 18OUT2017.

A empresa de manutenção solicitou ao operador da aeronave informações sobre a comunicação aos órgãos SIPAER e, visto que tal comunicado não existia, solicitou ao operador que o fizesse conforme previsto na legislação.

A ocorrência não foi comunicada à autoridade de investigação SIPAER na data do evento, sendo realizada em 01NOV2017, 171 dias após a ocorrência.

A não comunicação na data do evento e a descaracterização do local da ocorrência, em razão da remoção da aeronave, sem aquiescência do Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA I), impossibilitou a investigação fidedigna dos fatores contribuintes neste Incidente Grave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) válida;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) não foram recebidas informações sobre as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice;
- e) durante a corrida de desaceleração após o pouso, o piloto perdeu o controle da aeronave;
- f) a aeronave ultrapassou os limites laterais da pista;
- g) a aeronave foi movimentada do local da ocorrência sem autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- h) a ocorrência não foi comunicada à autoridade de investigação SIPAER na data do evento;
- i) a aeronave continuou em operação até o seu ingresso em uma organização de manutenção para a realização de uma IAM;
- j) a comunicação da ocorrência ao SIPAER foi realizada somente em 01NOV2017;
- k) a aeronave teve danos leves; e
- l) o piloto e os dois passageiros saíram ilesos

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 25 de junho de 2018.