



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°	
27DEZ2008 - 20:00 (UTC)		SERIPA II		IG-577/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		[RE] EXCURSÃO DE PISTA		POUSO LONGO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		COORDENADAS	
AERÓDROMO DE LORENZO (SNCL)		CAIRU		UF	
				BA	
				13°23'22"S	038°54'36"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-EHG	EMBRAER	EMB-820C
OPERADOR		REGISTRO
ADDEY TÁXI AÉREO LTDA.		TPX
		OPERAÇÃO
		TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	8	8	-	-	-	-	X Leve
Total	9	9	-	-	-	-	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), Salvador, BA, com destino ao Aeródromo de Lorenzo (SNCL), Cairu, BA, por volta das 19h35min (UTC), a fim de realizar um voo de transporte de pessoal, com um piloto e oito passageiros a bordo.

Na corrida após o pouso em SNCL, a aeronave saiu pela lateral esquerda da pista.

Após a parada total da aeronave, os passageiros foram evacuados e houve um princípio de incêndio no conjunto de freios esquerdo.

A aeronave teve danos leves. O tripulante e os oito passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de transporte de passageiros entre as localidades de Salvador, BA e Morro de São Paulo, Cairu, BA. O operador era uma empresa de táxi aéreo, administradora do aeródromo SNCL.

Conforme relatos do piloto, os preparativos para a decolagem foram realizados sem anormalidades e o embarque dos passageiros ocorreu no pátio em frente ao hangar da empresa, na área da aviação geral em SBSV.

O comandante afirmou que estava descansado e não tinha impedimentos para realizar aquele voo.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. Seu Certificado de Capacidade Física (CCF) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

A decolagem foi às 19h35min (UTC) da pista 17 de SBSV. A distância entre os aeródromos era de 45 NM, no rumo sudoeste. O voo foi planejado e realizado sob regras de voo visual a 1.000ft sobre o terreno e durou cerca de 25 minutos.

O piloto informou que, logo após o pouso na pista 22 de SNCL, a aeronave não pôde ser desacelerada. Percebendo que iria ultrapassar os limites da pista, cortou os dois motores e continuou pressionando os freios. A aeronave perdeu a reta para a esquerda e saiu pela lateral da pista.

A pista onde ocorreu o incidente possuía 799m x 18m. Estava localizada a menos de um quilômetro da vila de Morro de São Paulo, onde existia uma infraestrutura voltada a atender o turismo.

Durante a investigação, verificou-se que o Manifesto de Carga desse voo foi elaborado com base em algumas informações que não eram precisas. Nesse documento, constava que a aeronave havia decolado com seu peso máximo, ou seja, 3.175kg, sendo 216kg de combustível.

Observou-se, entretanto, que somente o peso do combustível reabastecido foi computado, deixando de considerar o combustível remanescente na aeronave. Foram reabastecidos 300 litros e, havia 250 litros nos tanques. Destarte, havia 396kg de combustível a bordo, portanto, 180kg a mais do que o lançado no manifesto.

Como a aeronave voou aproximadamente 25 minutos e o consumo horário era de 150 litros, estimou-se que o peso no momento do pouso era 135kg acima do peso máximo de pouso (que era o mesmo limite para a decolagem).

Os Informes Meteorológicos Aeronáuticos Regulares de SBSV, distante 44 NM do local da ocorrência traziam as seguintes informações:

METAR SBSV 271900Z 08014KT 9999 FEW020 29/25 Q1009=

METAR SBSV 272000Z 08012KT 9999 FEW020 28/25 Q1010=

Como a pista utilizada foi a 22, possivelmente havia, por ocasião do pouso, uma componente de vento de cauda.

A hipótese é que a aeronave tenha saído da pista em função do peso acima do máximo previsto para o pouso, associado a uma componente de vento de cauda.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com a 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 fora do limite de peso;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo visual;
- h) a aeronave decolou de SBSV para SNCL;
- i) o pouso em SNCL foi realizado acima do peso máximo de aterragem;
- j) a aeronave saiu pela lateral esquerda da pista após o pouso em SNCL;
- k) após a saída da pista, houve um princípio de incêndio no conjunto de freios esquerdo da aeronave;
- l) a aeronave teve danos leves; e
- m) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Julgamento de pilotagem - contribuiu; e
- Planejamento do voo - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

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

IG-577/CENIPA/2016 - 01

Emitida em: 28/10/2019

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, a fim de alertar pilotos e operadores da aviação civil sobre a importância do fiel cumprimento das normas operacionais e dos manuais de voo das aeronaves, sobretudo no que diz respeito ao correto

planejamento de despacho operacional e observância dos limites estabelecidos pelo fabricante da aeronave.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 28 de outubro de 2019.

