



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA					
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº		
075/IG/2013	21/ABR/2013 - 14:55 (UTC)	SERIPA IV	IG-075/CENIPA/2013		
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO		23°10'54"S	046°56'37"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO DE JUNDIAÍ (SBJD)		JUNDIAÍ		SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ETJ	CIRRUS	SR20
OPERADOR		REGISTRO
EJ ESCOLA DE AERONÁUTICA CIVIL LTDA		PRI
		OPERAÇÃO
		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	2	2	-	-	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	2	2	-	-	-	-	-	-	X Substancial
									Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou, em condições visuais (VFR), com um instrutor e um aluno a bordo, a fim de cumprir o programa de instrução para formação de piloto privado.

Após o pouso, o piloto utilizou o freio esquerdo para mudar a direção da aeronave e ingressar na *taxiway*.

Ao ingressar na *taxiway*, comandou ambos os freios para redução da velocidade da aeronave, a fim de cumprir os itens previstos em *checklist*.

Em razão da frenagem excessiva, a aeronave guinou bruscamente para a esquerda, colidindo as pás da hélice contra o balizamento, ultrapassando o limite lateral da *taxiway*, parando na área gramada.

O aluno e o instrutor saíram ilesos.

A aeronave teve danos substanciais no conjunto de hélice, no motor e na carenagem do trem de pouso dianteiro.

3. Comentários

Um dia após a comunicação da ocorrência, um mecânico credenciado do operador, junto com a equipe de investigação do SERIPA IV, realizaram testes funcionais na aeronave.

Verificou-se que o reservatório de óleo do conjunto de freio encontrava-se com o nível ideal previsto pelo fabricante, e que não havia nenhum rompimento de tubulações ou quaisquer discrepâncias em toda a sua extensão, com exceção de um pequeno vazamento no conjunto de freio da roda esquerda, que não ocasionou a perda da sua efetividade. O nível do fluido hidráulico não chegou a baixar no reservatório.

O instrutor de voo possuía cerca de duas horas de voo no equipamento e acompanhava o primeiro voo do aluno.

Houve a intervenção repentina do instrutor, que ocupava o assento da direita, atuando nos freios em curva, a qual fora motivada pela possibilidade de utilização da pista de táxi próxima ao seu hangar de operação.

Neste tipo de aeronave a frenagem diferencial é o único recurso para a realização de curvas no táxi.

3.1 Fatores Contribuintes

- Pouca experiência do piloto - contribuiu; e
- Julgamento de pilotagem – contribuiu.

4. Fatos

- a) o instrutor e o aluno piloto estavam com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o instrutor estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) as escriturações das cadernetas estavam atualizadas;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo VFR;

- g) tratava-se de um voo de instrução de Piloto Privado- Avião (PPR);
- h) após o pouso, durante o ingresso na *taxiway*, a aeronave ultrapassou os limites laterais, em razão da atuação brusca dos freios;
- i) a aeronave parou na área gramada, na lateral esquerda da *taxiway*;
- j) a aeronave teve danos no motor, no conjunto de hélices e na carenagem do trem de pouso dianteiro; e
- k) o instrutor e o aluno saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

Por meio do SGSO da escola, os instrutores foram orientados sobre os cuidados nas operações de táxi, sobretudo nos casos em que a experiência do instrutor no equipamento é recente.

Foi enfatizada a necessidade da manutenção da consciência situacional após o pouso, evitando-se a pressa na operação de táxi, destacando o risco de ocorrência de "*runway excursion*", sobretudo em voos de instrução.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 28 de abril de 2014.

