



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°	
11 DEZ 2014 - 14:00 (UTC)		SERIPA VI		IG-198/CENIPA/2014	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		[SCF-NP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DE SISTEMA / COMPONENTE		COM TREM DE POUSO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DA FAZENDA NOVA JERUSALÉM (SSAC)		SORRISO		MT	12°35'37"S 055°41'49"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PR-RSR		PIPER AIRCRAFT		PA-32R-301	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			TPP		PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo da Fazenda Anastácia I, Sorriso, MT (SSQI), com destino ao Aeródromo da Fazenda Nova Jerusalém, Sorriso, MT (SSAC), por volta das 10h55min (UTC), a fim de realizar o reabastecimento de combustível, com dois pilotos a bordo.

Às 14h00min (UTC), na corrida após o pouso, na pista 26 de SSAC, quando o piloto baixou o nariz da aeronave, houve a constatação de que o trem de pouso do nariz não estava travado embaixo. Ocorreram impactos das pontas das pás da hélice contra o solo.

Por meio do comando de arfagem, o piloto manteve o nariz da aeronave fora do solo por alguns metros.

Próximo ao final da pista, já com o nariz da aeronave em contato direto com o asfalto, houve tendência da aeronave de sair pela lateral esquerda da pista. O piloto fez uma correção de leme para manutenção do eixo central e, em seguida, ocorreu o recolhimento dos trens de pouso principais e a parada da aeronave na pista.

Os tripulantes saíram ilesos.

Houve danos leves à aeronave.



Figura 1 - Marcas das pás de hélice na pista 26 de SSAC.



Figura 2 - Aeronave após a remoção do local da ocorrência. Podem-se verificar os danos às pontas de pás da hélice.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía licença de Piloto Comercial - Avião (PCM), estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida e com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido.

O copiloto possuía licença de Piloto Comercial - Avião (PCM), estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida e com o CMA válido.

De acordo com as informações dos tripulantes, o piloto realizou a aproximação em condições normais para pouso na pista 26 de SSAC, comandou e confirmou o baixamento do trem de pouso e dos flapes.

Durante a corrida após o pouso, ao baixar o nariz da aeronave, houve o toque das pontas das pás da hélice no solo. O piloto reergueu o nariz da aeronave; porém, com a redução da velocidade, as pás voltaram a atritar com a pista.

Pouco antes da parada total da aeronave, ocorreu o recolhimento dos trens de pouso principais e a aeronave parou na pista, interditando-a.

O operador providenciou o levantamento da aeronave, ajustou o trem de pouso na posição em baixo e realizou o tratoramento até o pátio de manobras. Após, identificou que havia uma folga excessiva no amortecedor de *shimmy* do trem de pouso de nariz.

A ocorrência só foi comunicada ao órgão investigador, após as ações citadas por parte do Operador.

A descaracterização do cenário do incidente grave, antes da notificação da ocorrência ao órgão de investigação, inviabilizou uma pesquisa fidedigna a respeito da falha do amortecedor de *shimmy* do trem de pouso do nariz e, em especial, do fator que motivou o recolhimento dos trens principais, antes da parada total da aeronave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;
- c) o copiloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o copiloto estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual;
- g) a aeronave decolou com dois tripulantes de SSQI (Aeródromo Fazenda Anastácia I, Sorriso, MT) com destino a SSAC (Aeródromo Fazenda Nova Jerusalém, Sorriso, MT);
- h) durante a corrida, após o pouso em SSAC, constatou-se que o trem de pouso do nariz não estava travado embaixo;
- i) antes da parada total da aeronave, ocorreu o recolhimento dos trens de pouso principais;
- j) houve danos leves à aeronave; e

k) os tripulantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 17 de maio de 2018.

