



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 Nº	
09 OUT 2011 - 19:10 (UTC)		SERIPA VI		A-563/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA		POUSO SEM TREM	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO (SWNV)		GOIÂNIA		GO	16°37'41"S 049°20'44"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-RKL		NEIVA		EMB-711ST	
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	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), em Goiânia, GO, a fim de realizar um voo local, com um piloto a bordo.

Durante a realização dos procedimentos antes do pouso, o piloto esqueceu de comandar o abaixamento do trem de pouso.

O pouso sem o trem em SWNV provocou o toque das pás da hélice no solo e a parada brusca do motor.

A aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice e no motor, além de avarias na fuselagem. O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave no local da ocorrência.



Figura 2 - Vista lateral da aeronave.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A aeronave decolou de SWNV e realizou um voo local sem apresentar problemas técnicos.

Ao regressar para o tráfego, com o objetivo de realizar pouso final no mesmo local de origem, o piloto executou os procedimentos previstos pelo *checklist* da aeronave, porém decidiu esperar para baixar os flapes e o trem de pouso apenas quando o avião estivesse mais próximo da pista.

Ao ingressar na aproximação final da cabeceira 13 de SWNV, o piloto aplicou somente um dente nos flapes, o que correspondia a 10°, e se esqueceu de baixar o trem de pouso. Ao reduzir a potência para o toque, o piloto escutou o alarme de condição insegura do trem de pouso, porém não houve tempo hábil para efetuar a correção.

Segundo o piloto, os alarmes sonoros e visuais do sistema do trem de pouso funcionaram de acordo com o esperado, pois só avisaram ao piloto da situação insegura do trem de pouso quando a potência foi reduzida para menos de 14 polegadas, já que os flapes não foram estendidos além dos 10°, conforme previa seu Manual de Operação.

O Manual da Aeronave estabelecia o abaixamento do trem de pouso no item de aproximação e aterragem, quando o avião estivesse no circuito de tráfego para pouso.

Foram realizados testes no sistema do trem de pouso após o incidente, o qual apresentou resultado satisfatório de funcionalidade, não sendo constatadas anormalidades nos componentes. Os alarmes sonoros e visuais do sistema de segurança do trem de pouso foram examinados e tiveram desempenho de acordo com o que prevê o Manual da Aeronave.

O piloto não relatou carga de trabalho excessiva durante o voo. As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual; a aeronave apresentava desempenho operacional normal; e o tráfego aéreo em SWNV não estava congestionado.

Tais fatos apontam para um esquecimento do procedimento de baixar o trem de pouso, relacionado à decisão de baixar os flapes e o trem de pouso apenas quando o avião estivesse mais próximo da pista.

Assim, essa decisão, além de mostrar-se em desacordo com a ordem dos procedimentos previstos no *checklist*, favoreceu a falha no processo de evocação dos conteúdos mnêmicos necessários à realização adequada do pouso.

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) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) no tráfego para pouso em SWNV, o piloto realizou os procedimentos previstos pelo manual, menos o abaixamento dos flapes e do trem de pouso;
- i) na aproximação final, o piloto baixou 10° de flape e não baixou o trem de pouso;
- j) a aeronave fez o pouso sem o trem de pouso;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Memória - contribuiu; e

- Processo decisório - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 04 de dezembro de 2018.

