



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	
---		13/ABR/2012 - 20:30 (UTC)		SERIPA IV	
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		SUMA Nº	
ACIDENTE		POUSO SEM TREM		A-102/CENIPA/2013	
				COORDENADAS	
				20°30'20"S	054°21'39"W
LOCALIDADE			MUNICÍPIO		UF
AERÓDROMO ESTÂNCIA DE SANTA MARIA			CAMPO GRANDE		MS

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DRR	BEECH AIRCRAFT	V35B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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	1	1	-	-	-	-			Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X		Leve
Total	1	1	-	-	-	-			Substancial
									Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-			Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Estância de Santa Maria (SSKG), somente com um piloto a bordo, a fim de realizar voo de treinamento local de toque e arremetida.

Prevaleciam as condições favoráveis ao voo visual (VFR).

Às 20h30min (UTC), durante a segunda aproximação, ao efetuar a coordenação de tráfego, via rádio, com uma aeronave que havia decolado do Aeródromo de Campo Grande (SBCG), o piloto esqueceu de comandar a alavanca do trem de pouso para a posição embaixo e pousou com o trem recolhido.

A aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice, no motor, na fuselagem ventral e nos *flaps*.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

O piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo, mas possuía pouca experiência no tipo de aeronave.

A aeronave estava com as escriturações relativas à Parte I - registros mensais de utilização - desatualizadas. Faltavam, em cada uma delas, o código ANAC e a rubrica dos responsáveis pelos lançamentos mensais, em desacordo com a legislação em vigor.

O aeródromo era público, administrado pela Prefeitura Municipal de Campo Grande, MS, e operava VFR (voo visual) em período diurno somente.

Em linha reta, SSKG distava 8,7NM do centro da pista de SBCG.

O circuito de tráfego no aeródromo era compulsoriamente realizado pelo setor NW, devido à interferência com o tráfego aéreo destinado ao Sítio Pouso do Aviador (SSAY).

O primeiro toque da fuselagem da aeronave contra o pavimento asfáltico foi registrado a cerca de 600 metros da cabeceira 24 de SSKG. Em seguida, arrastou por mais 140 metros até a parada total, no limite lateral direito da pista.

A aeronave foi suspensa por macacos hidráulicos, com o objetivo de se averiguar a funcionalidade do sistema de trem de pouso.

Todos os ciclos de abaixamento e recolhimento das três pernas do trem de pouso foram efetuados perfeitamente. As indicações luminosas da condição do trem (recolhido, em trânsito ou baixado) estavam de acordo com as respectivas posições.

O alarme sonoro estava corretamente regulado, acusando, com os *flaps* acionados para pouso, a redução do manete de potência, sem que o trem estivesse baixado.

Em entrevista, o piloto relatou que estava no segundo tráfego para a pista 24 de SSKG, quando uma aeronave cumprindo um perfil de tráfego em SBCG questionou-o a respeito de sua posição.

O piloto havia acabado de comandar os *flaps*, cumprindo os procedimentos pré-pouso, e, em seguida, acionaria o interruptor do trem de pouso, quando foi interpelado pela outra aeronave.

Após responder, continuou a realizar o enquadramento da pista 24 de SSKG – um aeródromo não controlado, crendo que o cheque pré-pouso estava completo. Vale ressaltar que a aeronave acidentada era o único tráfego no momento do acidente em SSKG.

3.1 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto;
- Pouca experiência do piloto.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos;
- b) o piloto possuía pouca experiência no tipo de aeronave acidentada;
- c) a aeronave decolou de SSKG, às 20h15min (UTC), somente com um piloto a bordo, a fim de realizar voo de treinamento local de toque e arremetida;
- d) durante a segunda aproximação, ao efetuar a coordenação de tráfego, via rádio, com uma aeronave que havia decolado de SBCG, o piloto esqueceu de comandar a alavanca do trem de pouso para a posição embaixo e pousou com o trem recolhido;
- e) a aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice, no motor, na fuselagem ventral e nos *flaps*; e.
- f) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.]

Em, 21 de julho de 2014.

