



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA					
Nº DA OCORRÊNCIA		DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
059/IG/2013		23/MAR/2013 – 14:45 (UTC)		SERIPA VII	IG-059/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE		COM TREM DE POUSO		02°32'01"S	066°04'02"W
LOCALIDADE			MUNICÍPIO		UF
AERÓDROMO DE FONTE BOA (SWOB)			FONTE BOA		AM

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-KIL	BEECH AIRCRAFT	95-B55
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
TIO TÁXI AÉREO LTDA.	TPX	TÁXI AÉREO

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	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	2	2	-	-	-	-		Não
Total	4	4	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave decolou de Tefé - AM (SBTF) com destino ao aeródromo de Fonte Boa (SWOB), tendo a bordo dois tripulantes e dois passageiros.

O comandante reportou que não conseguiu efetuar o abaixamento completo do trem pouso, tanto pelo sistema normal quanto pelo sistema de emergência e teve que realizar o toque na pista com a perna do trem direito recolhido.

A aeronave teve danos no intradorso da asa direita e amassamento nas pás da hélice direita.

Os ocupantes saíram ilesos.

3. Comentários

Durante a Ação Inicial, foi constatada a quebra do *Main Gear Retracts Rods*, responsável pelo acionamento do trem direito, o que impossibilitou o abaixamento completo do trem pouso da aeronave.

O SERIPA VII realizou um levantamento sobre ocorrências semelhantes, envolvendo o mesmo modelo de aeronave e problemas de acionamento do trem de pouso, sendo encontrado um acidente com a aeronave PT-CMT, no dia 15 de dezembro de 2010, no qual o Relatório Preliminar foi confeccionado pelo SERIPA II e enviado ao CENIPA.

No referido Relatório, constam todas as Recomendações pertinentes aos operadores do modelo de aeronave no Brasil, bem como uma análise detalhada sobre os fatores contribuintes responsáveis pela quebra do componente do trem pouso.



Figura 1 - Dano ocorrido no *Main Gear Retracts Rods*.

4. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) os pilotos estavam com os Certificados de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) os pilotos eram qualificados e possuíam experiência para realizar o tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) e o Certificado de Matrícula (CM) válidos;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento estipulados pelo fabricante;
- f) durante o procedimento de aproximação para pouso, não houve o abaixamento total do trem de pouso pelo sistema normal ou de emergência;
- g) o comandante permaneceu voando próximo ao aeródromo por 40 minutos, tentando efetuar o abaixamento completo do trem de pouso;

- h) a tripulação certificou-se do abaixamento do trem de pouso de maneira parcial, apenas com indicação de travamento do trem principal esquerdo e do trem do nariz da aeronave;
- i) antes do toque, o piloto realizou o corte do motor direito;
- j) a aeronave teve danos na parte inferior da asa e das pontas de pá da hélice direita e;
- k) os ocupantes saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas**

Foi realizada uma Vistoria de Segurança Voo Especial na empresa de Táxi Aéreo.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

Não há.

Em, 26 de agosto de 2013.

