



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
217/A/2013	10/DEZ/2013 - 12:05 (UTC)	SERIPA VI	A-217/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	POUSO SEM TREM	15°56'30"S	047°43'13"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
BOTELHO	BRASÍLIA	DF	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RPS	NEIVA	EMB-711ST
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
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/> Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Posse, GO (SWPZ), com destino ao Aeródromo de Botelho, Brasília, DF (SQIE), com um piloto e três passageiros a bordo.

Durante o circuito de tráfego para pouso na pista 14 de SQIE, o piloto esqueceu-se de comandar o trem de pouso embaixo, vindo a realizar uma aterrissagem de barriga.

Todos os ocupantes saíram ilesos.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Estado geral da aeronave após o acidente.

3. Comentários

O piloto possuía cerca de 250 horas de voo e estava habilitado para o tipo de voo que executava.

A aeronave estava com as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas.

O voo consistia de um traslado da cidade de Posse, GO para Brasília, DF, com um piloto e três passageiros.

A aeronave decolou de SWPZ às 10h40min (UTC), totalmente abastecida, com 272 litros de gasolina de aviação, para cumprir a etapa de 01 hora até SQIE, sem plano de voo.

Ao chegar à vertical do aeródromo de destino, o piloto cruzou a pista com a intenção de ingressar na perna do vento da pista 14 e realizar o circuito de tráfego, com curva base pela direita.

Durante o circuito de tráfego, o piloto realizou as coordenações de pouso na frequência livre com um helicóptero que se encontrava no aeródromo.

Ao focar a atenção nas coordenações de pouso com o helicóptero, o piloto distraiu-se e esqueceu-se de baixar o trem de pouso, executando um pouso de barriga.

A primeira superfície a tocar o solo foi a alça do ponto de amarra situada na parte inferior da cauda do avião.



Figura 2 - Ponto de amarra próximo ao leme direcional.

Após o impacto da cauda contra o solo, a aeronave tocou a hélice e percorreu uma distância de aproximadamente 245 metros desde o primeiro toque até a parada total.



Figura 3 - Primeira marca na pista deixada pela aeronave.



Figura 4 - Marcas da hélice no asfalto.

Logo após o acidente, foram realizados testes com a aeronave sobre um macaco hidráulico. Nesses testes, o trem de pouso respondeu satisfatoriamente aos comandos de abaixamento e recolhimento pelo sistema normal, vindo a travar, normalmente, na posição baixado e recolhido, havendo a confirmação por meio das luzes de indicação do painel.

Além disso, foi verificado o funcionamento normal da buzina de alerta da redução do manete de potência quando o trem não está travado na posição embaixo.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Esquecimento do piloto.

4. **Fatos**

- a) o piloto era habilitado para o tipo de voo;
- b) a aeronave estava com as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- c) durante o circuito de tráfego, o piloto não comandou o abaixamento do trem de pouso;
- d) a aeronave tocou a pista com a parte inferior da cauda;
- e) houve o toque da hélice no solo com o motor em funcionamento;
- f) a aeronave deslizou com a fuselagem sobre a pista cerca de 245 metros;
- g) todos os ocupantes da aeronave saíram ilesos;
- h) a aeronave teve danos substanciais;
- i) o trem de pouso funcionou normalmente ao ser comandado durante os testes realizados logo após o acidente;
- j) a buzina de alerta, relacionada à redução do manete de potência, sem o travamento do trem embaixo, funcionou satisfatoriamente em teste realizado logo após o acidente; e

k) o piloto confirmou que se esqueceu de baixar o trem de pouso no circuito de tráfego.

5. Ações Corretivas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 16 de junho de 2014.

