



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
011/A/2013	22/JAN/2013 - 15:00 (UTC)	SERIPA VI	A-011/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	POUSO SEM TREM	13°34'28"S	052°16'14"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE CANARANA (SWEK)	CANARANA	MT	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-VQO	EMBRAER	EMB-810D
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
FERRARI AGROINDUSTRIA LTDA	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	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	1	1	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da Fazenda Araribá (SJWE), Canarana-MT, às 11h35min, em condições visuais e com uma pessoa a bordo para o aeródromo de Canarana-MT (SWEK), a fim de realizar reabastecimento de combustível.

Estando na perna do vento do circuito de tráfego para a pista 18 do aeródromo de destino, o piloto foi notificado sobre uma segunda aeronave que enquadrava a longa final para pouso na pista 36.

Ao tomar ciência da aeronave que se aproximava para a pista contrária, o piloto decidiu realizar um pouso curto com intenção de livrar a pista rapidamente. Próximo do toque, ao reduzir os manetes de potência, ele percebeu que o trem de pouso estava em cima e prosseguiu para pouso naquela condição.

O toque ocorreu sem que o trem de pouso estivesse na posição embaixo e travado. A aeronave parou sobre a pista, com danos no intradorso e nas hélices. O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Vista frontal da aeronave após a parada total.

3. **Comentários**

O aeródromo de Canarana (SWEK) não possui controle de tráfego aéreo. Dessa forma, a coordenação de tráfego é realizada, bilateralmente, entre as aeronaves.

A ICA 100-12/2009, item 4.2.6, alínea b, estabelece que “As aeronaves que operarem em um aeródromo ou nas suas imediações, quer estejam ou não em uma ATZ, deverão ajustar-se ao circuito de tráfego do aeródromo efetuado por outras aeronaves ou evitá-lo”.

4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave possuía 5h30min de voo, após Inspeção Anual de Manutenção (IAM);
- d) o piloto possuía experiência na rota;
- e) o piloto relatou que se encontrava na perna do vento para a pista 18, quando outra aeronave reportou que ingressaria em longa final para a cabeceira 36;
- f) o piloto relatou que acelerou os procedimentos e que optou por realizar um pouso curto para evitar uma arremetida da outra aeronave;
- g) a verificação da condição de travamento do trem de pouso, contida no checklist da aeronave, não foi realizada no procedimento de aproximação final;
- h) o piloto constatou que o trem de pouso não estava baixado, porém optou por prosseguir para o pouso;
- i) o piloto saiu ileso;

- j) a aeronave teve danos nas hélices, intradorso e nos flapes; e
- k) o SERIPA VI foi notificado da ocorrência após a aeronave ter sido submetida a ações de manutenção, inviabilizando uma análise fidedigna da funcionalidade do sistema de trem de pouso.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

Não há.

Em, 26 de agosto de 2013.

