



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, o propósito desta atividade não é 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 N°	
10 MAR 2010 - 17:20 (UTC)		SERIPA V		IG-524/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		COM TREM DE POUSO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE SANTA MARIA (SBSM)		SANTA MARIA		RS	29°42'39"S 053°41'32"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-JXO		BEECH AIRCRAFT		A-36	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
GRUPAMENTO DE POLÍCIA MILITAR AÉREO - RS			ADE		POLICIAL

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve
Total	2	2	-	-	-	-	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Porto Alegre, RS (SBPA), com destino ao Aeródromo de Itaqui, RS (SSIQ), por volta das 12h40min (UTC), a fim de efetuar o traslado para embarcar passageiros naquela localidade, com dois pilotos a bordo.

Ao realizar os procedimentos para pouso em SSIQ, a tripulação constatou que não houve o acendimento da luz de travamento da perna esquerda do trem de pouso.

A aeronave prosseguiu para Santa Maria, RS (SBSM), onde ocorreu uma passagem sobre a pista e a confirmação pela torre de controle de que o trem de pouso encontrava-se recolhido.

Foi efetuado o pouso de emergência em SBSM com o trem recolhido.

A aeronave teve danos leves. Os dois tripulantes saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Após a não confirmação do baixamento do trem de pouso, a tripulação decidiu por medida de precaução efetuar o pouso em SBSM, por se tratar de um local dotado dos recursos necessários para o apoio.

Foi efetuado voo de 1 hora e 40 minutos para consumo de combustível, quando foram realizadas várias tentativas para o baixamento manual do trem de pouso.

Sem lograr êxito, foi, então, realizado o pouso de emergência com o trem recolhido.

A aterragem foi realizada na pista 29. Na aproximação final, o piloto efetuou o corte do motor e pouso com trem recolhido. Não houve toque brusco contra o solo, o que minimizou os danos na aeronave, conforme mostrado na Figura 1.



Figura 1 - Vista lateral da aeronave após o pouso sem trem.

Verificou-se que o cabo de acionamento da trava superior do trem de pouso havia se partido, impedindo o destravamento do trem na posição em cima e o seu respectivo baixamento.

Não foi possível verificar o mecanismo pelo qual o cabo de acionamento se rompeu. Segundo o fabricante da aeronave, o processo primário de manutenção do cabo de acionamento era “*on condition*”, o qual demandava verificações periódicas quanto ao seu estado geral e funcionamento.

Não foram identificados registros de substituição do referido cabo de acionamento na documentação da aeronave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos;
- b) o piloto possuía licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Voo por Instrumento - Avião (IFRA) válidas;
- c) o copiloto possuía licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- d) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- i) ao realizar os procedimentos para pouso em Itaqui, RS (SSIQ) não houve o acendimento da luz de travamento da perna esquerda do trem de pouso;
- j) a tripulação prosseguiu para Santa Maria, RS (SBSM), onde ocorreu o pouso de emergência com o trem recolhido;
- k) foi constatada a falha no cabo de acionamento da trava superior da perna esquerda do trem de pouso;
- l) a aeronave teve danos leves; e
- m) os pilotos saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de novembro de 2017.