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, não é propósito desta atividade 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°
05MAR2011 - 14:30 (UTC)	SERIPA VI	IG-524/CENIPA/2018

CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)
INCIDENTE GRAVE	[SCF-NP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DE SISTEMA/COMPONENTE	COM TREM DE POUSO

LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO ESTÂNCIA SANTA RITA (SJCY)	CUIABÁ	MT	15°40'46"S	055°57'20"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-VAE	EMBRAER	EMB-810D

OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AMERICA DO SUL TÁXI AEREO LTDA.	TPX	TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE									
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE		
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido			
Tripulantes	2	2	-	-	-	-		Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	-	X	Leve	
Total	**5**	**5**	-	-	-	-		Substancial	
								Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Internacional Marechal Rondon (SBCY), Cuiabá, MT, com destino ao Aeródromo Estância Santa Rita (SJCY), MT, a fim de realizar um voo de cheque, com dois pilotos e três passageiros a bordo.

Durante a realização do quarto pouso com arremetida no solo, após o toque na pista 30, houve o recolhimento do trem de pouso do nariz.

A aeronave derivou para a esquerda da trajetória de pouso e parou na pista.

O avião teve danos no trem de pouso auxiliar e nas pás das hélices.

Todos os ocupantes saíram ilesos.

Figura 1 - Vista geral da aeronave.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA) e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

O copiloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Ambos os tripulantes estavam com seus Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento e as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

Durante a ação inicial de investigação, foi observada uma fratura na articulação da trava do trem de pouso auxiliar.

Esse componente foi enviado ao Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA) para exames laboratoriais.

O relatório elaborado pelos técnicos da Divisão de Materiais (AMR) do DCTA informou que o componente não apresentava indícios de fadiga ou corrosão e que ele havia fraturado devido à sobrecarga em dobramento.

Em 10DEZ2010, essa aeronave esteve envolvida em uma ocorrência, classificada como um incidente aeronáutico, na qual o trem de pouso auxiliar recolheu durante a corrida após o pouso no Aeródromo Presidente João Batista Figueiredo (SWSI), Sinop, MT.

A organização de manutenção Oliveira Táxi Aéreo - CHE0201-01/ANAC executou os reparos no trem de pouso auxiliar e reinstalou o componente na aeronave. Após esse serviço, o avião realizou apenas um voo com três pousos e 5 horas e 35 minutos de duração e teve um novo incidente.

O Manual de Serviços M.S. - 810D/554 (Trem de Pouso do Nariz - Instalação e Regulagem), emitido pela Neiva Indústria Aeronáutica Ltda., endereçado às aeronaves modelo EMB-810D, determinava, na seção 32-20-10, procedimentos específicos para o alinhamento do trem de pouso do nariz.

No decorrer da investigação da ocorrência, foi constatado que a oficina responsável pela manutenção do trem de pouso desconhecia os procedimentos previstos no manual de serviços da aeronave e não realizou o alinhamento do trem de pouso do nariz.

Dessa forma, concluiu-se que a inadequação dos serviços realizados na aeronave pode ter contribuído para a ocorrência em tela.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

a) os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos;

b) os pilotos estavam com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;

c) os pilotos estavam qualificados e possuíam experiência para a realização do voo;

d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;

f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;

g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

h) durante a realização do quarto pouso com arremetida no solo, após o toque na pista 30 de SJCY, houve o recolhimento do trem de pouso do nariz;

i) durante a ação inicial de investigação, foi observada uma fratura na articulação da trava do trem de pouso auxiliar;

j) o relatório elaborado pelos técnicos da Divisão de Materiais (AMR) do DCTA informou que o componente não apresentava indícios de fadiga ou corrosão e que ele havia fraturado devido à sobrecarga em dobramento;

k) em 10DEZ2010, essa aeronave esteve envolvida em uma ocorrência, classificada como um incidente aeronáutico, na qual o trem de pouso auxiliar recolheu durante a corrida após o pouso no Aeródromo Presidente João Batista Figueiredo (SWSI);

l) a organização de manutenção que realizou os reparos no trem de pouso auxiliar e reinstalou o componente na aeronave após o incidente de 10DEZ2010 desconhecia os procedimentos previstos no manual de serviços da aeronave e não realizou o alinhamento do trem de pouso do nariz;

m)a aeronave teve danos limitados ao trem de pouso auxiliar e às pás das hélices; e

n) os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

IG-524/CENIPA/2018 - 01 Emitida em: 28/06/2019

Realizar uma auditoria na Oliveira Táxi Aéreo - CHE0201-01/ANAC, a fim de garantir que aquela organização de manutenção possua e utilize os manuais aplicáveis para a execução dos serviços de manutenção, particularmente em relação ao modelo EMB-810D.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 28 de junho de 2019.