



# 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            |
| 599/IG/2014                 | 23/MAI/2012 - 11:35 (UTC) | SERIPA VI    | IG-599/CENIPA/2014 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA        | COORDENADAS  |                    |
| INCIDENTE GRAVE             | COM TREM DE POUSO         | 24°41'07"S   | 053°41'48"W        |
| LOCALIDADE                  |                           | MUNICÍPIO    | UF                 |
| AERÓDROMO DE TOLEDO - SBTB  |                           | TOLEDO       | PR                 |

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE         |            |           |
|---------------------------|------------|-----------|
| MATRÍCULA                 | FABRICANTE | MODELO    |
| PT-VLU                    | NEIVA      | EMB 810-D |
| OPERADOR                  | REGISTRO   | OPERAÇÃO  |
| LDI EMPREENDIMENTOS 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      | -    | -     | -     | -            |                  |  | Nenhum       |
| Passageiros              | 4 | 4      | -    | -     | -     | -            |                  |  | Leve         |
| Total                    | 5 | 5      | -    | -     | -     | -            | X                |  | Substancial  |
|                          |   |        |      |       |       |              |                  |  | Destruída    |
| Terceiros                | - | -      | -    | -     | -     | -            |                  |  | Desconhecido |

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Toledo, PR (SBTD), com destino ao Aeródromo da Fazenda Borereo, MT, (SIVV), às 09h52min (UTC), com um piloto e quatro passageiros a bordo.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual.

Após a decolagem, o piloto observou que a bequilha não havia travado em cima.

O piloto comandou a alavanca do trem de pouso para baixo, havendo o travamento dos trens principais embaixo, porém não houve o travamento da bequilha. Diante da situação, foi tentado o abaixamento por emergência, todavia não houve sucesso no procedimento.

O piloto decidiu retornar e realizar o pouso em SBTD com a bequilha recolhida e realizou o pouso com sucesso após 1 hora e 20 minutos de voo.

A aeronave teve danos substanciais nos motores, hélices e fuselagem.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.

## **3. Comentários**

Não constava nas cadernetas de motor, de hélice e de célula a última inspeção de 1.000 horas, correspondente a maior inspeção prevista para o modelo de aeronave. Havia somente o registro da inspeção de 500 horas que era a imediatamente inferior.

As cadernetas deixaram de ser atualizadas em 2010. Os registros de manutenção estavam sendo lançados de forma incompleta no Diário de Bordo. Nas cadernetas estava sendo colada apenas a cópia da etiqueta de serviço.

O pouso foi realizado com 2.129kg, ou seja, acima do Peso Máximo de Pouso previsto pelo EA-7501-04p que era de 2.047kg.

A aeronave foi removida da pista antes da realização da Ação Inicial em virtude de haver outra aeronave no tráfego para pouso.

### **3.1 Fatores Contribuintes**

- Manutenção da aeronave;
- Supervisão gerencial.

## **4. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- b) a aeronave não estava com os registros de manutenção atualizados;
- c) o Diário de Bordo estava incompleto;
- d) houve danos substanciais na fuselagem da aeronave;
- e) o piloto e os quatro passageiros saíram ilesos.

## **5. Ações Corretivas**

Nada a relatar.

## **6. Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 3 de junho de 2016,

