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
---	26/JAN/2010 - 16:50 (UTC)	SERIPA VI	IG-575/CENIPA/2014

CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	POUSO SEM TREM	10°17'24"S	048°21'28"W

LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF
AERÓDROMO DE PALMAS	PALMAS	TO

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-SAM	BEECH AIRCRAFT CORPORATION	F33A

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	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-		Nenhum
Passageiros	3	3	-	-	-	-		Leve
Total	**4**	**4**	**-**	**-**	**-**	**-**	X	Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

2. **Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Goiânia, GO, (SBGO), com destino ao Aeródromo de Palmas, TO (SBPJ), com um piloto e três passageiros a bordo.

Ao chegar ao destino realizou uma perna base pela direita para pouso na pista 32.

Durante o tráfego, o piloto realizou o pouso com os trens de pouso recolhidos.

Após o toque no solo, a aeronave arrastou-se por 150 metros e parou no centro da pista.

A aeronave teve danos substanciais na hélice e no motor.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.

Figura 1 - Situação da aeronave após o pouso.

3. **Comentários**

O piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas.

As comunicações bilaterais entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo foram realizadas normalmente.

O aeródromo era público, administrado pela INFRAERO e operava VFR e IFR diurno e noturno.

A pista era de asfalto, com cabeceiras 14/32, dimensões de 2.500 metros de comprimento por 45 metros de largura e elevação de 774 pés.

No momento da ocorrência, não havia limitações operacionais no aeródromo e a pista estava seca.

Durante o voo, o piloto realizou vários desvios em rota devido às condições meteorológicas, o que acrescentou mais 30 minutos de voo na etapa.

As condições meteorológicas no destino eram favoráveis ao pouso em condições visuais.

Próximo a SBPJ, o piloto foi autorizado pela torre de controle do aeródromo a ingressar no circuito de tráfego, sendo solicitado que reportasse na perna base da pista 32, com o trem baixado e checado.

Dois minutos após, o piloto solicitou a execução da perna base pela direta para a pista 32 e foi autorizado.

O controlador da torre questionou o estimado para o pouso, sendo respondido: "*mais 04 minutos*".

Foi, então, solicitado ao piloto reportar na final da pista 32, "*com o trem de pouso checado".*

O piloto acusou "*girando base para a final*" da pista 32. A torre autorizou o pouso e informou o vento. O piloto respondeu que estava ciente da autorização para pouso.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e do centro de gravidade (CG) especificados pelo fabricante.

A entrada no tráfego do aeródromo, diretamente na perna base, pela direita, diferentemente do que era previsto, apesar de ter sido autorizada pela toore, pode ter ocasionado uma alteração na ordem e nas posições de realização dos preparativos para o pouso, provavelmente, contribuindo para o piloto não lembrar de baixar os trens de pouso.

A sequência e a padronização auxiliam a realização dos cheques, evitando que procedimentos sejam esquecidos ou pulados.

A realização de um tráfego padrão propicia o tempo necessário para a realização da preparação da aeronave para o pouso.

Pode-se concluir que o piloto não realizou todos os itens de verificação antes do pouso, nem a leitura do *checklist* previsto.

O piloto não informou a situação do trem de pouso baixado e travado na perna base, nem na reta final, conforme solicitado pela TWR, contrariando o que estabelecia a ICA 100-12 (Regras de Tráfego Aéreo).

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Esquecimento do piloto.

4. **Fatos**

a) o piloto estava com os Certificados de Capacidade Física (CCF) e de Habilitação Técnica (CHT) válidos;

b) o piloto era qualificado e possuía experiência no tipo de voo;

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

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

e) o piloto realizou o pouso da aeronave com os trens de pouso recolhidos;

f) o piloto não comandou o abaixamento dos trens de pouso durante a preparação da aeronave para a aterrissagem;

g) o piloto não informou à torre de controle a posição dos trens de pouso, conforme tinha sido instruído;

h) a torre de controle não solicitou a informação da posição dos trens de pouso;

i) a aeronave teve danos substanciais na hélice e no motor; e

j) os ocupantes saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 13 de outubro de 2014.