



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
024/IG/2014	04/FEV/2014 - 20:20 (UTC)	SERIPA IV	IG-024/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	POUSO SEM TREM	20°52'38"S	047°35'08"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE BATATAIS	BATATAIS	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-CVP	CESSNA AIRCRAFT	150J
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DUMONT ESCOLA DE AVIAÇÃO	PRI	INSTRUÇÃO

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	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

Tratava-se de um voo local no Aeródromo de Batatais, SP (SDBA), somente com um piloto a bordo.

Durante a aproximação final para realizar um pouso sem *flapes*, na cabeceira 12, o piloto esqueceu-se de baixar o trem de pouso.

A falha só foi percebida durante o arredondamento, quando a aeronave tocou o solo com a ponta das pás das hélices e com o intradorso da fuselagem, a cerca de 400 metros da cabeceira.

A aeronave percorreu cerca de 100 metros e parou sobre a pista.

A aeronave teve danos substanciais no motor, nas hélices e no intradorso da fuselagem.

O piloto saiu ileso.

A aeronave foi movimentada antes da realização da Ação Inicial. Os responsáveis pelo Aeroclube de Batatais foram notificados do descumprimento da NSCA 3-13, itens 5.3 e 5.4.



Figuras 1 e 2 - Vistas da aeronave após a ocorrência.]

3. Comentários

Após a ocorrência foi realizado teste funcional do trem de pouso, com vários ciclos de abaixamento e recolhimento e chegou-se a conclusão do funcionamento normal do sistema.

Com a ausência de indícios de falha do sistema, foi confirmada a afirmação do tripulante do esquecimento de baixar o trem de pouso.

O piloto não esteve atento aos alarmes visuais de não travamento do trem de pouso.

A aeronave foi fabricada em 1966, sendo essa a mesma data de emissão do manual de operação.

O projeto apresentava as seguintes características:

- a) Uma única luz verde de aviso de trem baixado, cuja linha de visada fica próxima ao manche da aeronave;

- b) Uma luz âmbar, de trânsito do trem ciclando (dependendo da posição do manche, esta lâmpada tem visão comprometida; e
- c) um alarme sonoro, quando o trem não está travado e o manete de potência é reduzido abaixo de 12 polegadas de pressão de admissão no motor.

Nessa ocorrência, a redução de potência passando por tal faixa deu-se muito próxima ao solo, sendo que tal alarme soou já com a aeronave tocando a pista.



Figura 3 - Aspecto da visada do piloto em relação aos alarmes luz âmbar e trem em trânsito.

3.1 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto.

4. Fatos

- d) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- e) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- f) o piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- h) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- i) a aeronave realizava voo local, no Aeródromo de Batatais, SP (SDBA);
- j) durante a aproximação final para realizar um pouso sem *flapes*, ocorreu o pouso sem trem;
- k) a aeronave teve danos substanciais na hélice, no motor, no intradorso da fuselagem; e
- l) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

- [Nada a relatar.]

6. Recomendações de Segurança

| Não há. |

Em, 01 de outubro de 2014.

