



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		
---	12/AGO/2012 - 12:20 (UTC)	SERIPA VII	IG-134/CENIPA/2013		
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE		POUSO SEM TREM		04°08'02"S	063°07'52"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO DE COARI		COARI		AM	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA	FABRICANTE			MODELO	
PT-EIR	EMBRAER			EMB-810C	
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 Eirunepé, AM (SWEI), com destino ao Aeródromo de Coari (SWKO), a fim de realizar transporte aéreo de pessoal, tendo a bordo o piloto e três passageiros.

Durante a aproximação para pouso em SWKO, após cerca de duas horas de voo, o piloto reportou que deixou de baixar o trem de pouso.

A aeronave colidiu as hélices contra o solo e em seguida arrastou a parte inferior da fuselagem até a parada total, a qual ocorreu próximo à intersecção da pista de táxi.

A aeronave teve danos substanciais nas hélices e na parte inferior da fuselagem.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.



Figura 1- Croqui da ocorrência, com evidencia do ponto de toque e parada total da aeronave.

3. Comentários

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

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

O aeródromo era público, administrado pela Prefeitura Municipal de Coari, operava VFR (voo visual) em período diurno.

A pista era de asfalto, cabeceiras 10/28, com 1600 metros de comprimento por 36 metros de largura, elevação de 131ft e era desprovido de órgãos de controle de tráfego aéreo.

A aeronave foi colocada sobre macacos e foi executado o abaixamento do trem de pouso pelo sistema de emergência.

O ciclo completou sem nenhuma anormalidade, não sendo encontrados vazamentos no sistema hidráulico e panes nas pernas do trem de pouso. O sistema de trem de pouso funcionava normalmente.

Na cabine da aeronave foi observado que a alavanca do trem de pouso estava na posição embaixo.

Conforme registrado no diário de bordo, a aeronave pousou em SWEI no dia 11AGO2012, por volta das 17h30min, permanecendo nesta localidade até o dia seguinte.

No dia 12AGO2012, a aeronave decolou de SWEI, com destino ao Aeródromo de Coari (SWKO), tendo a bordo 03 passageiros.

A etapa de voo do trecho de Eirunepé - Coari foi realizada em aproximadamente duas horas.

Ao chegar a SWKO, o piloto reportou que executou uma passagem baixa sobre a pista, a fim de verificar a possível existência de obstáculos.

Segundo o piloto, após a passagem baixa, o mesmo realizou o procedimento de aproximação e aterragem previsto em *checklist*.

No entanto, o piloto foi enfático em afirmar que não se recordava de ter comandado o trem de pouso para a posição embaixo, bem como não se recordava de ter ouvido a buzina de alarme, pelo fato de o mesmo ter desarmado o disjuntor referente à buzina.

Após o arrendondamento, o piloto percebeu que a aeronave estava muito afundada e percebeu que estava sem o trem de pouso.

A aeronave percorreu cerca de 400 metros antes de parar completamente.

Segundo o piloto, durante a saída da aeronave, o mesmo pode ter esbarrado na alavanca de comando do trem de pouso, fazendo com que a mesma ficasse na posição embaixo.

Os manetes de hélices estavam em uma posição inferior ao batente de máxima rotação e não havia indícios de danos nas portas e pernas do trem de pouso.

Diante das circunstancias observadas, o posicionamento dos manetes de hélice fora da posição Máxima RPM e a comprovação do funcionamento normal do trem de pouso, é possível inferir que o piloto não realizou o procedimento de aproximação e aterragem previsto no *checklist*, bem como não conferiu a condição do trem de pouso no *check* da curta final.

O fato de o piloto ter desarmado o disjuntor da buzina de alarme, evidencia a falta de conhecimento dos sistemas da aeronave, eliminando uma importante barreira de proteção, para evitar o esquecimento de baixar o trem de pouso.

3.1 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto.

4. Fatos

- a) o piloto estava com os Certificados Médico Aeronáutico (CMA) 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 reportou que desarmou o disjuntor da buzina de alarme do trem de pouso;
- f) o piloto realizou uma passagem baixa sobre a pista de Coari para verificar as condições do campo;
- g) o piloto não realizou o procedimento de colocar os manetes de hélice em MAX RPM;

- h) o piloto foi enfático em afirmar que não se recordava de ter comandado o trem de pouso para a posição embaixo;
- i) na curta final, o piloto não verificou a situação do trem e dos manetes de hélice;
- j) o pouso foi realizado com o trem de pouso recolhido;
- k) houve danos substanciais na fuselagem inferior da aeronave e nas hélices;
- l) o piloto informou que pode ter esbarrado no comando do trem de pouso, ao sair da aeronave após o pouso sem trem; e
- m) os ocupantes saíram ilesos da aeronave.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 2 de outubro de 2014.

