



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
126/IG/2013	06/JUL/2013 - 15:25 (UTC)	SERIPA VI	IG-126/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	COM TREM DE POUSO	16°37'41"S	049°20'44"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO (SWNV)	GOIÂNIA	GO	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ITQ	PIPER AIRCRAFT	PA-28R-200
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	1	1	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/> Substancial	
						<input type="checkbox"/> Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	<input type="checkbox"/> Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Nacional de Aviação (SWNV) para um sobrevoo na cidade de Itaboraí, GO, com um piloto e um passageiro a bordo, em condições visuais.

No retorno para o pouso em SWNV, a aeronave tocou o solo com o trem de pouso recolhido.

Houve danos substanciais à estrutura inferior da fuselagem. A parada do motor ocorreu de forma brusca, ocasionando danos às pás da hélice.

O piloto e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave na pista após a parada total.



Figura 2 - Vista traseira da aeronave após a parada. |

3. Comentários

A aeronave modelo PA-28R-200, número de série 28R-7335282, foi fabricada pela Piper Aircraft, em 1973.

O sistema de indicação de posição do trem de pouso, situado na parte esquerda do painel de instrumentos, possui três luzes verdes que indicam trem de pouso baixado e travado, quando iluminadas.



Figura 3 - Luzes verdes indicadoras de posição do trem de pouso.

A aeronave possui uma luz vermelha que se ilumina, na parte superior do painel esquerdo, indicando que o trem de pouso não está travado na posição embaixo, quando o manete de potência é reduzido abaixo de 14 polegadas (figura 4). Nessa aeronave não havia alarme sonoro no sistema de indicação de posição do trem de pouso, conforme constatado na avaliação do esquema elétrico.



Figura 4 - Luz vermelha indicadora de trem de pouso fora da posição embaixo e travado.

O piloto informou que o voo transcorreu normalmente, sem problemas técnicos.

O Aeródromo Nacional de Aviação não possuía torre de controle, cabendo aos pilotos que lá operavam a coordenação de tráfego por meio da frequência livre (123,4Mhz).

O piloto informou que, durante a aproximação final, ficou com sua atenção dividida entre a execução dos procedimentos de preparação da aeronave para o pouso e a expectativa de que a aeronave que pousara um pouco antes livrasse a pista.

O comando de abaixamento do trem de pouso não foi executado e não houve a percepção da luz vermelha acesa na parte superior do painel esquerdo, indicando que o trem de pouso não estava embaixo e travado.

O toque no solo foi realizado com o trem de pouso recolhido. A aeronave percorreu aproximadamente 65 metros e parou na pista.

Após a ocorrência, o sistema de abaixamento e recolhimento do trem de pouso foi checado, apresentando resultados normais de operação.

O piloto não relatou carga de trabalho excessiva durante o voo.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Esquecimento do piloto - contribuiu.

4. **Fatos**

- o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- o piloto era qualificado e possuía experiência para realizar o voo;
- a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas;
- a aeronave decolou de SWNV para um sobrevoo de Itaboraí, GO;
- após o sobrevoo, o piloto regressou para o pouso em SWNV;
- no momento em que a aeronave estava na aproximação final, havia outra aeronave na pista, concluindo a corrida após o pouso;
- não houve o comandamento do trem de pouso para posição embaixo;
- o toque da aeronave no solo ocorreu com o trem de pouso recolhido;
- a aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice e no motor;
- após a ocorrência, os testes executados no sistema de trem de pouso indicaram funcionamento normal; e
- o piloto e o passageiro saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas**

Não há.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 28 de abril de 2014.

