



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 |
| --- | 24/SET/2012 - 13:30 (UTC) | SERIPA VII | IG-085/CENIPA/2013 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA | COORDENADAS | |
| INCIDENTE GRAVE | POUSO SEM TREM | 05°07'03"S | 060°21'52"W |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | |
| AERÓDROMO DE NOVO ARIPUANÃ - SWNA | NOVO ARIPUANÃ | AM | |

1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-------------------|------------|----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PT-REI | NEIVA | EMB-721D |
| 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 | - | - | - | - | - | - | Leve | |
| Total | 1 | - | 1 | - | - | - | X Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Manicoré, AM (SBMY), com destino ao Aeródromo de Borba, AM (SWBR), para o cumprimento de um voo de traslado, tendo a bordo somente o piloto.

Segundo informações do piloto, após trinta minutos de voo e próximo às imediações do Aeródromo de Novo Aripuanã, AM (SWNA), ocorreu uma oscilação no *fuel flow*.

Por precaução, o piloto decidiu realizar um pouso de emergência em SWNA.

Durante a aproximação para pouso, preocupado com o início de uma forte vibração no motor da aeronave, o piloto efetuou o toque sem comandar o abaixamento do trem de pouso.

A aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice e amassamento da parte inferior da fuselagem.

O piloto saiu ileso.

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 desatualizadas.

O aeródromo era público, administrado pela prefeitura do município e operava VFR (voo visual) diurno.

A pista era de piçarra, com cabeceiras 07/25, dimensões de 1.200m X 27m, com elevação de 118ft.

Conforme o NOTAM G2112/2012, o aeródromo encontrava-se fechado à época da ocorrência, devido ao risco de operações aéreas na localidade.

O piloto envolvido na ocorrência, em entrevista, reportou ter escutado a buzina de alarme do trem de pouso tocando antes do pouso.

Conforme registrado no diário de bordo, a aeronave foi abastecida com 300 litros de gasolina de aviação para o cumprimento de uma hora de voo, do Aeródromo de Flores, AM (SWFN) até o Aeródromo de Manicoré, AM (SBMY).

O consumo médio de combustível da aeronave ficava em torno de 60 litros por hora.

O segundo trecho de voo no dia da ocorrência seria realizado de Manicoré, AM, até o Aeródromo de Borba, AM (SWBR), tendo a bordo apenas o comandante da aeronave.

Após a primeira etapa de voo, de aproximadamente 01 hora, a aeronave permaneceu com 240 litros de combustível remanescente, mais do que o suficiente para a realizar do trecho de voo de Manicoré até o Aeródromo de Borba, estimado em 55 minutos.

O piloto possuía cerca de 150 horas de voo no tipo de equipamento e já havia realizado a rota prevista em outras ocasiões.

Após a decolagem de SBMY, a 20NM de SWNA, o piloto reportou uma oscilação do *fuel flow*, e imediatamente dirigiu-se para a vertical do Rio Madeira, mantendo 3.500ft de altitude.

Durante a descida e aproximação final para o pouso na localidade de Novo Aripuanã, segundo relatado pelo piloto, o mesmo estava muito concentrado na oscilação

do motor e atento aos urubus nas vizinhanças do aeródromo, condições as quais contribuíram para o esquecimento no procedimento de abaixamento do trem de pouso.

O arredondamento foi realizado na altura normal e, após o toque, houve a parada repentina da aeronave.

Pesquisas efetuadas no motor da aeronave não apontaram qualquer discrepância técnica que pudesse ter contribuído para a ocorrência.

Durante a Ação Inicial foram efetuadas fotos dentro da cabine da aeronave, as quais indicaram que a alavanca de comando do trem de pouso estava na posição em cima, o manete de potência estava em mínimo e o manete de hélice estava abaixo do batente máximo.

O posicionamento do manete de potência em mínimo e o manete de hélice ligeiramente abaixo da posição máxima RPM confirma a não realização completa do cheque antes do pouso, no qual é previsto levar o manete de hélice para o batente máximo.

3.1 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto era qualificado para realizar o tipo de voo proposto;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava com as cadernetas de célula, hélices e motores desatualizadas;
- f) cerca de 20NM de Novo Aripuanã o piloto reportou ter observado uma oscilação no *fuel flow*;
- g) o piloto realizou uma aproximação para pouso no aeródromo de Novo Aripuanã (SWNA);
- h) o aeródromo de Novo Aripuanã (SWNA) estava fechado devido ao risco de operações aéreas, conforme NOTAM G2112/2012;
- i) o piloto confirmou que não realizou o cheque antes do pouso;
- j) o trem de pouso da aeronave não foi baixado;
- k) a buzina de alarme do trem de pouso tocou normalmente;
- l) a aeronave teve danos substanciais nas pás da hélice e amassamento da parte inferior da fuselagem; e
- m) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 2 de outubro de 2014.

