



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
155/IG/2013	31/AGO/2013 - 13:00 (UTC)	SERIPA III	IG-155/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	COM TREM DE POUSO	20°49'56"S	041°11'01"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM - (SNLN)		CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	ES

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WBZ	EMBRAER	EMB-810C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
BRASIL VIDA TÁXI AÉREO LTDA	TPX	TÁXI AÉREO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES									
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE		
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido			
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	-		Nenhum
Passageiros	1	1	-	-	-	-	-		Leve
Total	2	2	-	-	-	-	-	X	Substancial
									Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

2. Histórico do voo

Segundo o relato do piloto, após o pouso em SNLN, ocorreu o recolhimento do trem de pouso e, logo em seguida, a colisão das hélices contra o solo.

A aeronave perdeu a reta para esquerda e saiu da pista, ficando somente a empenagem vertical dentro da pista.

O piloto afirmou que, após o abaixamento do trem de pouso pelo sistema normal, confirmou as luzes de indicação de posição embaixo acesas e que o trem recolheu após o toque no solo.

O piloto e passageiro saíram ilesos

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Croqui da ocorrência.



Figura 2- Aeronave após sair da pista.

3. Comentários

No local de toque na pista não havia marcas de pneus, somente marcas do assoalho da aeronave.

As pestanas das pernas do trem de pouso encontravam-se sem nenhum dano.

As torções das pás das hélices estavam no nível da fuselagem.

A equipe do SERIPA 3 realizou testes na aeronave após o acidente e obteve os seguintes resultados:

- a) nenhum vazamento hidráulico foi detectado;
- b) o fluido hidráulico estava limpo e no nível previsto;
- c) a bomba hidráulica tinha o funcionamento normal;
- d) o sistema hidráulico não apresentava vazamento interno e não havia perda de pressão;
- e) as travas mecânicas do trem de pouso estavam íntegras e funcionais;
- f) nenhum empenamento das pernas do trem de pouso foi detectado;
- g) as luzes indicativas de trem embaixo ou em curso estavam funcionais e disponíveis;
- h) a buzina de alarme foi testada e funcionou normalmente.

Apesar de todas as evidências de que houve o esquecimento de baixar o trem de pouso, o piloto afirmou que o trem de pouso foi comandado e confirmado embaixo e travado.

3.1 Fatores Contribuintes

- Indeterminado.

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 estava qualificado para o tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) durante o pouso, o piloto informou que o trem de pouso recolheu;
- g) as hélices de ambos os motores tocaram contra o solo;
- h) a aeronave perdeu a reta para a esquerda;
- i) o piloto informou ter confirmado as luzes indicadoras de trem embaixo;
- i) todos os testes realizados verificaram o perfeito funcionamento do sistema hidráulico;
- j) o piloto e passageiro saíram ilesos; e
- k) a aeronave teve danos substanciais.

5. Ações Corretivas

[Nada a relatar.]

6. **Recomendações de Segurança**

[Não há.]

Em, [16 de junho de 2014.]

