

DIVULGAÇÃO OPERACIONAL

Nº 04/2012

PRIMEIRO SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS

DATA: 21/08/2012



Esta ferramenta tem como finalidade divulgar as informações ou os conhecimentos de interesse da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos a toda comunidade da aviação brasileira visando à Segurança de Voo.

O uso desta divulgação para qualquer propósito diferente da Prevenção de Acidentes poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

OCORRÊNCIA/SITUAÇÃO

DATA: 08/08/2012

LOCAL: Belém – PA

AERONAVE: Cessna 208B – Grand Caravan

ASSUNTO: Esvaziamento de Pneu.

HISTÓRICO

O piloto informou que durante o pouso em Belém (SBBE) percebeu que o pneu esquerdo do trem de pouso principal da aeronave estava vazio. Segundo o comandante, o mesmo efetuou o corte do motor da aeronave para prevenir danos maiores. A aeronave parou na primeira metade da pista 06/24.

Durante a ação inicial ficou constatado que a válvula da câmara de ar do pneu estava danificada em função do deslizamento do conjunto do pneu na roda do trem de pouso.

AÇÕES RECOMENDADAS

Enfatizar aos Diretores e aos Inspetores de Manutenção, quando da liberação da aeronave para o retorno ao serviço, que verifiquem se foram executadas as técnicas e práticas de manutenção recomendadas pelas Autoridades de Aviação Civil.

No mesmo sentido, quando da utilização de pneus com câmara de ar, adotar a marcação radial na cor vermelha entre a roda e o pneu do trem, conforme a *Advisory Circular* nº 43.13-1B, do FAA (*Federal Aviation Administration*).

Estabelecer procedimentos operacionais padronizados (SOP), para cumprimento do método disposto na *Advisory Circular* nº 43.13-1B, do FAA (*Federal Aviation Administration*), no item 9-19, que apresenta uma metodologia aceitável. Assim como, técnicas e práticas recomendáveis para reduzir a possibilidade de deslizamento do conjunto pneu e câmara de ar na roda do trem de pouso, e para a verificação da pressão dos pneus antes da decolagem.

Uma marcação pintada com uma cor de destaque (branca, vermelha ou laranja) deverá ser realizada para que o piloto durante a realização do prévio da aeronave possa identificar se há um alinhamento ou não entre o pneu e a roda do trem de pouso da aeronave. Segue abaixo o texto da *Advisory Circular* (AC):

...

9-19. *SLIPPAGE*. To reduce the possibility of tire and tube failure due to slippage, and to provide a means of detecting tire slippage, tires should be marked and indexed with the wheel rim. Paint a mark one inch wide and two inches long across the tire side wall and wheel rim. Use a permanent type paint in a contrasting color, such as white, red, or orange. Pre-flight inspection must include a check of slippage marks for alignment. If the slippage marks are not in alignment, a detailed inspection must be made, the reason determined, and if necessary, the condition corrected before the next flight.

...

A *Advisory Circular* nº 43.13-1B não é considerada como legislação mandatória no Brasil, mas recomenda-se que seja considerado o item 9-19 dessa AC como prática de manutenção aplicável às aeronaves brasileiras.

**DIVULGAÇÃO**

CENIPA, SERIPA II, SERIPA III, SERIPA IV, SERIPA V, SERIPA VI e SERIPA VII; e Empresas de Táxi Aéreo, Oficinas de Manutenção e Aviação Geral.

APROVO

MAURÍCIO TEIXEIRA LEITE Ten Cel Av
Chefe do SERIPA I