



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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, 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 para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA						
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº		
02 NOV 2017 - 19:30 (UTC)		SERIPA VII		A-137/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[SCF-NP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DE SISTEMA/COMPONENTE		ESTOURO DE PNEU		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE CANUTAMA (SDKH)		CANUTAMA		AM	06°31'45"S	064°23'02"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-EVH		EMBRAER		EMB-810C	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
RIO PURUS TÁXI AÉREO LTDA - EPP			TPX		TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	4	4	-	-	-	-	Leve
Total	5	5	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave iniciou a decolagem do Aeródromo de Canutama, AM (SDKH), com destino ao Aeródromo de Tapauá, AM, por volta das 19h25min (UTC), a fim de realizar operação de transporte de pessoal, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

Durante a corrida utilizando a cabeceira 35, houve um esvaziamento do pneu do trem de pouso principal direito. A aeronave saiu da pista pelo lado direito, invadindo área de vegetação no entorno.

A aeronave teve danos substanciais. Os ocupantes saíram ilesos.



Figura 1 - Croqui da trajetória da aeronave até o ponto de parada.



Figura 2 - Posição da aeronave após a parada completa.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Durante o deslocamento do pátio de estacionamento do Aeródromo de Canutama até a cabeceira 35, o piloto relatou que não havia percebido nada de anormal com a aeronave, porém, poucos segundos após iniciar a corrida de decolagem notou que esta

tendia a perder a reta para a direita, mesmo com a aplicação de pedal e freio diferencial para a esquerda.

Ao perceber o aumento dessa tendência, o comandante reduziu toda a potência. A aeronave saiu da pista para a direita, parando 135° defasados em relação ao eixo da cabeceira 35.

A ação inicial foi realizada no dia 04NOV2017, tendo a equipe percorrido toda a extensão da pista e observado muitas partes irregulares com buracos, rachaduras, pedras e outros detritos, bem como grande número de transeuntes no local.



Figura 3 - Condições físicas e de segurança do aeródromo.

Também durante a ação inicial, constatou-se a presença de um prego alojado no pneu do trem de pouso principal direito, o que provavelmente causou o seu esvaziamento. Em decorrência dos impactos e derrapagem da aeronave após sair da pista, houve empenamento da perna do trem de pouso principal esquerdo e consequente quebra de sua trava. A porta do referido trem de pouso foi retirada pelo piloto e não foi apresentada à equipe de ação inicial.



Figura 4 - Situação do pneu do trem de pouso direito, com destaque para o prego alojado.



Figura 5 - Observa-se na foto a Perna do trem de pouso esquerdo empennada, bem como a haste de fixação da porta solta.

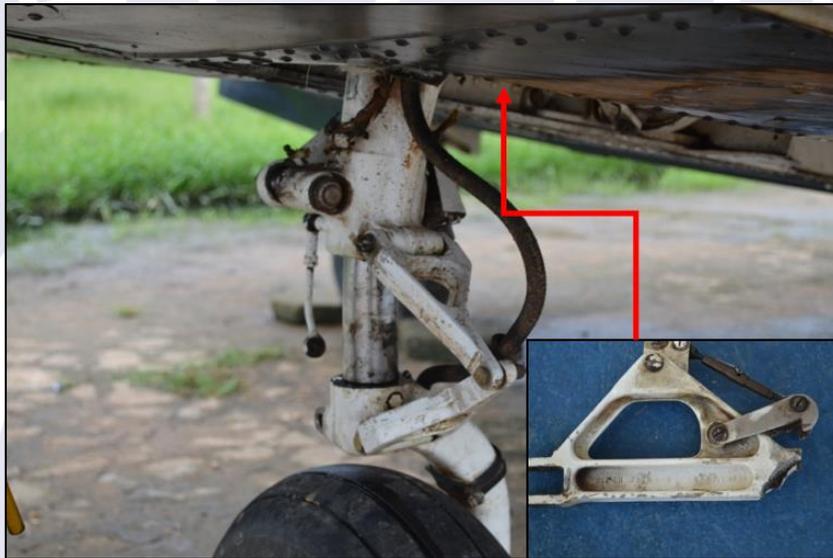


Figura 6 - Trava da perna do trem de pouso esquerdo quebrada.

Foi constatado que o piloto havia retirado a aeronave do ponto de parada após a saída de pista e movimentado até o pátio de estacionamento, sem solicitar à Comissão de Investigação, o que pode ter acarretado em perda de evidências importantes para a elucidação dos fatos.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no 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) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) durante a corrida de decolagem houve o esvaziamento do pneu direito;

- i) a aeronave saiu da pista pelo lado direito e parou 135° defasados em relação ao eixo da cabeceira 35;
- j) as condições físicas e de segurança da pista estavam precárias;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Infraestrutura aeroportuária - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-137/CENIPA/2014 - 01

Emitida em: 27/07/2018

Atuar, junto ao operador do aeródromo de SDKH, para que este adote as medidas necessárias para a recuperação das condições da pista de pouso e decolagem, principalmente no que se refere à instalação de uma cerca patrimonial e melhoramento da cobertura asfáltica.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 27 de julho de 2018.