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 N°
30 JAN 2007 - 16:30 (UTC)	SERIPA II	A-591/CENIPA/2016

CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA	POUSO SEM TREM

LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AEROPORTO DE ARCOVERDE (SNAE)	ARCOVERDE	PE	08°25'02"S	037°05'01"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ICU	BEECH AIRCRAFT	BE58/L

OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
FRETAX TÁXI AÉREO LTDA.	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	1	1	-	-	-	-		Leve
Total	**2**	**2**	**-**	**-**	**-**	**-**	X	Substancial
								Destruída
Terceiros	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Arcoverde, PE (SNAE), para um voo local, por volta das 16h25min (UTC), a fim de realizar tomada de fotos aéreas, com um piloto e um passageiro a bordo.

Após cerca de cinco minutos de voo, ao regressar para pouso, a aeronave não baixou o trem de pouso.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e o passageiro saíram ilesos.

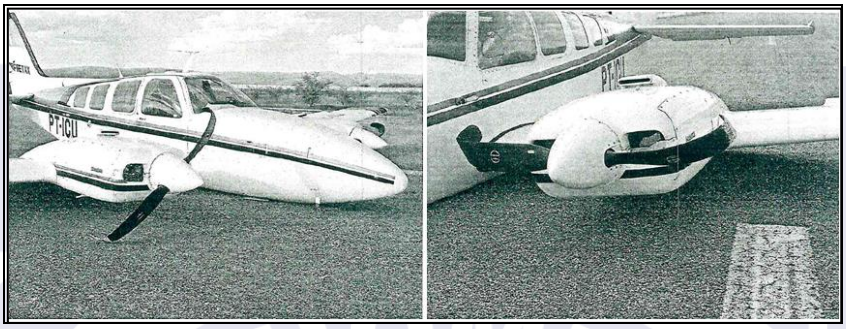

Figura 1 - Vista da aeronave após parada total.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de curta duração, aproximada dez minutos, a fim de permitir ao passageiro, que era mecânico de aeronaves e amigo do piloto, fotografar o município.

O piloto possuía experiência de voo e no modelo da aeronave. Entretanto, o planejamento do voo se limitou a análise do local que seria sobrevoado para tirar as fotos.

A curta duração, a presença de um amigo a bordo e o voo aparentemente simples, levaram o piloto a um clima de descontração e relaxamento quanto a preparação de todas as fases, evidenciando falha nesse aspecto.

O piloto teria se surpreendido ao perceber, na iminência do pouso, que a aeronave se encontrava com o trem de pouso recolhido. Tal situação, denota o esquecimento em acionar esse equipamento.

A reação de surpresa indica, ainda, que houve uma demora em perceber a situação, o que pode ter sido influenciado pelo clima de descontração existente durante o voo em virtude da relação de amizade existente entre piloto e passageiro, levando a condições que favoreceram um baixo nível de consciência situacional durante o voo.

Esse rebaixamento no nível de percepção contribuiu para que o piloto não realizasse os procedimentos previstos, deixando de acionar o trem de pouso no momento adequado.

Por outro lado, análises do sistema de alarme do trem de pouso indicaram a presença de um ajuste incorreto, o que impediu seu acionamento quando da redução dos manetes.

Essa regulagem, procedida pela oficina mantenedora da aeronave, visava atender à solicitação do piloto (para que o alarme só soasse com o manete muito reduzido). Na prática, tal regulagem, em desacordo com o manual de manutenção do fabricante, contribuiu para que ele não percebesse que a aeronave estava com o trem recolhido.

Constatou-se, também, que a tensão da mola do gancho da trava do trem de pouso esquerdo se encontrava abaixo do especificado pelo manual do fabricante.

O piloto deixou de observar a padronização prevista, pois não efetuou o cheque de aproximação e aterragem, previsto no *CHECKLIST* da aeronave, mais precisamente os itens 1,10 e 11. Tal fato lhe permitiria perceber a condição irregular do trem de pouso:

- buzina de alarme do trem de pouso - verifique;

- seletora do trem de pouso - embaixo;

- flapes - conforme necessário.

A não observância dos procedimentos previstos por parte do piloto corresponde a uma atitude que favorece condições inseguras, comprometendo o adequado gerenciamento do voo.

Constatou-se, ainda, que a falta de acompanhamento dos serviços de manutenção realizados na aeronave contribuiu para que o aparelho estivesse em operação com componente fora das especificações estabelecidas pelo Manual de Manutenção da aeronave, no que tange à regulagem do sistema de alarme do trem de pouso.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;

b) o piloto estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;

c) o piloto 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, motor e hélice estavam atualizadas;

g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

h) tratava-se de um voo local para a tomada de fotos;

i) o piloto esqueceu de comandar o trem de pouso;

j) o sistema de alarme de trem de pouso não travado, acionado pela redução dos manetes, estava desregulado;

k) o piloto não seguiu o *CHECKLIST*;

l) a aeronave pousou sem trem;

m) a aeronave teve danos substanciais; e

n) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atitude - Contribuiu;
- Indisciplina de voo - Contribuiu;
- Manutenção da aeronave - Contribuiu;
- Memória - Contribuiu;
- Percepção - Contribuiu; e
- Planejamento de voo - Contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Divulgado os ensinamentos colhidos na presente investigação, por ocasião da realização de seminários de Segurança de Voo realizados pelo SERIPA II, durante o ano de 2007.

Em, 10 de maio de 2018.