

Foco: Procedimentos pré-decolagem e Inspeções em peças e equipamentos eletrônicos.

Finalidade

Alertar pilotos e operadores da aviação geral sobre os riscos decorrentes de inspeções inadequadas em peças e equipamentos eletrônicos das aeronaves e de tarefas de responsabilidade da tripulação sendo executadas por terceiros, em desacordo com o previsto nos manuais de operações das aeronaves operadas.

Histórico/Análise

A aeronave Beechcraft C300 decolou do aeródromo de Marechal Rondon, em Cuiabá - MT (SBCY) para a Fazenda Simarelli (SWSG), com o piloto e cinco passageiros a bordo. Era o primeiro voo do dia e o cheque do item *AIRSTAIR DOOR CHECK* foi realizado pelo piloto, de acordo com o que previa o Manual de Voo, e nenhuma discrepância foi identificada.

O táxi e a decolagem foram realizados normalmente. Quando a aeronave estava a aproximadamente 300 pés de altura e com 120 nós de velocidade, ouviu-se um forte barulho e logo se percebeu que a porta havia saído em voo.

Assim que a porta se soltou, a respectiva luz de porta destravada acendeu no painel múltiplo de alarmes. O piloto manteve o controle da aeronave e decidiu regressar para pouso imediato em Cuiabá, declarando emergência. O pouso, o táxi e o estacionamento foram realizados sem problemas. A aeronave teve danos leves na fuselagem e todos os ocupantes permaneceram ilesos.

De acordo com a investigação realizada, havia entre os passageiros um piloto que embarcou por último e fechou a porta. Apesar de não estar habilitado na aeronave, esse piloto/passageiro declarou que já havia realizado essa operação algumas vezes e que realizou os cheques previstos (verificação dos visores de inspeção e cheque da trava) que confirmaram o travamento.

Em inspeção realizada na porta, verificou-se que os mecanismos de fechamento e travamento não apresentavam anormalidades.

A investigação verificou que um dos *microswitches* responsáveis por enviar informação para o painel múltiplo de alarmes da aeronave, indicando se a porta estava travada ou não, apresentava um pequeno amassamento no local onde havia o contato com a trava.

A última inspeção, do tipo “Inspeção Anual de manutenção (IAM)”, foi realizada em 02 de dezembro de 2009, tendo a aeronave voado 03 horas e 05 minutos após a inspeção.

O pequeno amassamento encontrado no *microswitch* responsável por enviar a informação de travamento do sistema de indicação da porta (luz *UNLOCKED DOOR*) permitiu que a investigação considerasse a hipótese de que ela estivesse mal regulada, ficando mais próximo do que o previsto dos ganchos de travamento da porta. Isso possibilitou que fosse enviada a informação de travamento em uma situação em que mesmo a luz *UNLOCKED DOOR* mantendo-se apagada, a porta não estivesse travada,

Apesar de o passageiro, que também era piloto, ter declarado que realizara todos os cheques previstos após o fechamento da porta, é provável que ela não tenha sido fechada corretamente e que a luz anunciadora da condição da porta tenha se apagado pela incorreta posição da *microswitch*.

Ações recomendadas

Operadores e pilotos da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse incidente grave, difundindo-os em suas organizações.

O Relatório Final pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt_wsi_12_12_09

Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo IG-069/CENIPA/2013-RSV 001, emitida pelo CENIPA.

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www2.anac.gov.br/alertavoo/> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional.