



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
---	01/DEZ/2012 - 20:30 (UTC)	SERIPA IV	A-616/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	22°16'28"S	048°36'15"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO FAZENDA MORRO VERMELHO - SDMV	JAÚ	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-BMG	CESSNA AIRCRAFT	180D
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Batatais, SP (SDBA), para o Aeródromo da Fazenda Morro Vermelho, no município de Jaú, SP (SDMV), às 17h00min (UTC) com um piloto, para um voo de manutenção operacional.

Na corrida de pouso, houve o colapso do trem de pouso principal direito da aeronave com o conseqüente toque das pás da hélice no pavimento, seguido da parada total do motor.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo por referências visuais (VFR) em rota.

A aeronave teve danos nas pás da hélice, na perna direita do trem pouso principal e na asa direita.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

Tratava-se de um voo de manutenção operacional. O piloto havia realizado um toque e arremetida na pista do Aeródromo de Ibitinga, SP (SDIG), e prosseguia para SDMV, onde tencionava realizar um pouso completo.

Durante a Ação Inicial, foram encontrados partes do conjunto de freio e da estrutura de fixação do trem de pouso principal direito no local do acidente, os quais foram encaminhados para análise na Divisão de Materiais do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA).

O parecer emitido no Relatório 30AMR/2013 do DCTA foi o de que uma barra cilíndrica da estrutura do trem rompeu por ação de fadiga. Os demais componentes sofreram fraturas por mecanismo de sobrecarga, como conseqüência do colapso da barra.

Não foi observada a presença de corrosão ou outros aspectos que pudessem ter facilitado a iniciação do processo de fadiga. Os outros componentes apresentaram fratura por sobrecarga em conseqüência do acidente, após o rompimento da barra.



Figura 1 - Detalhe da posição da aeronave após parada final.



Figura 2 - Detalhes dos danos na asa direita e hélice.



Figura 3 - Detalhes da perna direita do trem de pouso principal.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Manutenção da aeronave.

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) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava com as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) o piloto era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- g) durante a corrida após o pouso, houve o colapso do rem de pouso direito;
- h) a aeronave teve danos na asa direita, perna do trem de pouso direito e hélice; e

i) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 20 de março de 2015.

