



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº				
13OUT2019 - 12:40 (UTC)		SERIPA IV		A-141/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)			SUBTIPO(S)				
ACIDENTE	(SCF-NP) FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DE SISTEMA/COMPONENTE			COM TREM DE POUSO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO BASE DE AVIAÇÃO DE TAUBATÉ (SBTA)		TAUBATÉ		SP	23°02'20"S	045°30'57"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE			MODELO			
PU-UMG		CONSTRUTOR AMADOR			CONQUEST 180			
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			PET		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
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	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Base de Aviação de Taubaté (SBTA), Taubaté, SP, a fim de realizar um voo privado, com um piloto a bordo.

Durante o pouso final, houve quebra do trem de pouso auxiliar.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto saiu ileso.



Figura 1 - Vista traseira da aeronave com o trem auxiliar quebrado.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía o Certificado de Piloto Aerodesportivo (CPA) e estava com a habilitação de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) e seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

O piloto estava qualificado e possuía cerca de 66 horas totais de voo, distribuídas em aeronaves experimentais, conforme os registros em sua Caderneta Individual de Voo Digital (CIV Digital), no Sistema Integrado de Informação da Aviação Civil (SACI).

A Comissão de Investigação (CI) não teve acesso às Cadernetas de Voo Individuais (CIV) físicas do piloto.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave experimental, modelo CONQUEST 180, número de série C18-087, categoria Privada Experimental (PET), possuía os Certificados de Marca Experimental (CME) e de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válidos.

Não foi possível determinar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Segundo o relato do piloto, durante o pouso, houve a quebra do trem de pouso auxiliar. A aeronave percorreu alguns metros na pista até parar totalmente. Não foi reportado nenhum tipo de anormalidade durante o voo ou pouso que pudessem ter contribuído para o colapso do trem auxiliar.



Figura 2 - Detalhe do trem de pouso auxiliar.

Não foram fornecidos à Comissão de Investigação os manuais de voo, o programa de manutenção e inspeções da aeronave, nem mesmo as cadernetas de célula, que eram registros previstos no item 5.8.7, da Instrução Suplementar Nº 21.191-001, Revisão A, da ANAC:

5.8.7 O construtor amador deve:

- a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave, e
- b) Abrir cadernetas de célula e do grupo motopropulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas etc.).

Dessa forma, não foi possível verificar se tais documentos existiam, se estavam sendo cumpridos e se estavam de acordo com os pré-requisitos determinados pelo fabricante quanto à manutenção e operação do trem de pouso da aeronave.

A falta de rastreabilidade das manutenções e de base de certificação inviabilizaram as pesquisas para determinação dos fatores contribuintes para o colapso do trem de pouso de nariz da aeronave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Aeronaves Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) e de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía cerca de 66 horas totais de experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com os Certificados de Marca Experimental (CME) e de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válidos;
- e) não foi possível determinar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foram fornecidos à Comissão de Investigação os manuais de voo, o programa de manutenção e inspeções da aeronave e nem as cadernetas de célula;

- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) durante o pouso, houve o colapso do trem de pouso auxiliar;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 11 de março de 2022.

