



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE GRAVE COM AERONAVE

001/INCID-A/IPIAAM/2021

ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), é a prevenção de futuros acidentes. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual Cabo Verde é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Sumário, é elaborado com base na recolha de dados, conforme previsto no Anexo 13 e demais regulamentos aplicáveis.

Ocorrência

Separação da porta traseira de passageiros, durante a decolagem

Sumário

Classificação

Incidente grave

Tipo do evento				
Perda de componente durante a decolagem.				
Ocorrência				
Data	Hora	Local		
02/11/2021	14:30 CVT	FL400 RWY 19		
AERONAVE				
Tipo	Nº de serie	Matrícula		
DA42NG-VI	42.N180	OE-FUB		
Categoria		Operador		
Avião de asa fixa		Aerocália Lda		
Voo				
Origem		Destino		
SID (GVAC)		BVC (GVBA)		
Tipo de voo		Tripulação	Passageiros	
Transporte privado		01	01	
Consequências				
Lesões	Tripulação		Passageiros	Outros
Fatais	0		0	0
Grave	0		0	0
Ligeiras	0		0	0
Nenhuma	0		0	0
Total	0		0	0
Danos na Aeronave			Outros danos	
Durante a fase de recolha de evidências nenhum dano foi constatado			Nenhum	

DESCRIÇÃO FATUAL DA OCORRÊNCIA

História do voo

Uma aeronave DA42NG-VI, descolou do aeroporto internacional Amílcar Cabral, (GVAC) às 14:00 CVT no dia 02 de novembro de 2021, com um tripulante, o comandante, e 01 passageiro, com destino ao aeroporto Aristides Pereira na Ilha da Boa Vista, (GVBA).

A aeronave descolou às 14:30 da pista 19 de GVAC para GVBA, quando contatada pela Sal Control 128.3 às 14:43 para confirmar o nível de voo solicitado, 400 pés, respondeu ter necessidade de regressar à base porque apercebeu-se de que a porta traseira de passageiros não estava corretamente fechada, solicitando, a autorização para aterrar na pista 18 inexistente, tendo sido corrigida e autorizada a aterrar na pista 19 com instruções para reportar na final.

Autorizada pela torre às 14:45 a aterrar na pista 19, foi solicitada às 14:50 a informar sobre os motivos do seu regresso à base, tendo respondido que vai se dirigir às operações para fazer os esclarecimentos e reportar o incidente.

A tripulação não declarou emergência para o aeroporto do Sal (GVAC).

Apos aterragem, constatou que tinha perdido a porta traseira de passageiros e às 14:47 informou à torre que tinha que regressar, ficando de forma impercetível o motivo do regresso.

A perda da porta traseira de passageiros em voo, não provocou outras consequências quer para aeronave, quer para o público.

Como consequência da perda da porta traseira de passageiros, a aeronave ficou imobilizada, colocada no hangar do aeroporto do Sal.

O IPIAAM foi notificado da ocorrência pela Direção de Navegação Aérea da ASA do Aeroporto do Sal, fazendo deslocar, no dia 03 de novembro de 2021, uma equipa de investigadores para o local do incidente com o objetivo de iniciar um processo de investigação, visando a recolha de evidências, afim de apurar as causas e fatores contributivos que estiveram na origem da ocorrência.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O IPIAAM desencadeou um processo de investigação de acordo com as exigências do Anexo 13 da ICAO e demais regulamentos aplicáveis, visando identificar as causas e fatores contributivos que estiveram na origem do incidente.

CONSTATAÇÕES RELEVANTES

1. Tripulação

O piloto comandante de sexo masculino, de 57 anos de idade, de nacionalidade portuguesa / cabo-verdiana, à data do evento era portador duma licença (PPL) de Piloto Privado de avião e um certificado médico, ambos válidos.

2. Aeronave

O DA42NG-VI, fabricado pela DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES - GmbH Osterreich, é uma aeronave comercial bimotor não pressurizada, equipada com motores Austro Engine GmbH, Osterreich, E4(E4-C per DAI MSB E4-002) e hélices MTV-6-R-C-F/CF190-69, com asas baixas. Tem capacidade para transportar até 04 passageiros, incluindo o piloto, em voos privados.

Durante a observação de 360 graus realizada à aeronave, não se constatou outros danos causados pela perda em voo da porta traseira de passageiros.

3. Porta traseira de passageiros

a. Uma porta traseira de passageiros de vidro no lado esquerdo do avião dá acesso à parte traseira dos assentos. Esta porta é apoiada na posição aberta por um amortecedor de gás.

b. A porta tem janela de vidro acrílico sendo que a sua união à moldura é feita através de um adesivo especial flexível, selando o espaço entre a borda da janela e a moldura da fuselagem.

- c. Duas dobradiças prendem a porta à parte superior da fuselagem perto da linha central e são fixadas no quadrante da fuselagem.
Um aviso de porta desbloqueada no visor do ICS ativa quando a porta está desbloqueada.

4. Gestão da Aeronavegabilidade

De acordo com os registos de manutenção e certificado de aeronavegabilidade emitido em 29 de abril de 2021, constatamos que a aeronave não apresentava anomalias significativas ou relevantes antes do registo da ocorrência, com relação à porta traseira de passageiros.

CONCLUSÕES & COMENTARIOS

Este relatório preliminar é publicado para comunicar as informações obtidas durante a fase inicial da investigação em curso.

O objetivo é fornecer uma breve descrição preliminar da sequência de eventos e atualização sobre o progresso da investigação.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Os leitores são alertados de que novas evidências estarão disponíveis, à medida que a investigação avance, o que ampliará o entendimento da Autoridade de Investigação de Acidentes com Aeronaves (IPIAAM) sobre o incidente grave, como tal, nenhuma análise ou conclusão está incluída neste relatório.

Nota: Todas as horas referidas no presente relatório correspondem ao fuso horário UTC.