



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 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à 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 N° | | | | |
| 17ABR2020 - 14:30 (UTC) | | SERIPA III | | A-051/CENIPA/2020 | | | | |
| CLASSIFICAÇÃO | | TIPO(S) | | | | | | |
| ACIDENTE | | [SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR | | | | | | |
| LOCALIDADE | | MUNICÍPIO | | UF | COORDENADAS | | | |
| GUARATIBA | | RIO DE JANEIRO | | RJ | 22°58'04"S | 043°39'30"W | | |
| DADOS DA AERONAVE | | | | | | | | |
| MATRÍCULA | | FABRICANTE | | | MODELO | | | |
| PU-VDV | | CONSTRUTOR AMADOR | | | T-51 MUSTANG | | | |
| 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 Clube CEU (SIAN), Rio de Janeiro, RJ, por volta das 14h30min (UTC), a fim de realizar um circuito de tráfego no aeródromo, com um piloto a bordo.

Após a decolagem, ocorreu a falha do motor e o piloto realizou um pouso de emergência em área não preparada.



Figura 1 - Croqui da ocorrência. Fonte: Adaptado Google Earth.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O Piloto em Comando (PIC) possuía a Licença de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido. Não foi possível verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As condições meteorológicas estavam acima dos mínimos para a realização do voo.

O modelo possuía semelhança visual com a aeronave P-51, amplamente utilizada na segunda guerra mundial. Entretanto, a parte mecânica era de construção amadora e não possuía paridade com o modelo tradicional.

Sobre as aeronaves de construção amadora, a Instrução Suplementar (IS) nº 21.191-001, Revisão A, letra (g) - "Aeronaves de Construção Amadora", da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), definia que:

É uma aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoa(s) que realizou(aram) a construção unicamente para sua própria educação ou recreação. As aeronaves de construção amadora podem ser fabricadas a partir de projetos próprios ou adquiridos de terceiros, bem como montadas a partir de conjuntos (kits).

Dessa forma, a aeronave de construção amadora não era certificada pela Autoridade de Aviação Civil, não existindo o estabelecimento de requisitos de manutenção específicos,

ficando a cargo dos operadores realizarem o próprio controle de manutenção, conforme a IS nº 21.191-001, Revisão A, item 5.8.7 - "Aeronaves de Construção Amadora", da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que definia:

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.).

Nesse sentido, o operador realizou uma inspeção geral na aeronave, incluindo a revisão do motor, hélice e sistema de combustível, bem como a substituição de diversos itens desses sistemas.

Entretanto, as aeronaves experimentais não possuem critérios técnicos certificados que estabeleçam parâmetros que viabilizem uma análise quanto à adequabilidade das ações de manutenção previstas nem da sua periodicidade.

Face ao exposto, não foi possível verificar se os procedimentos de manutenção foram efetivos ou se contribuíram para a cadeia de eventos que culminou no acidente aeronáutico.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto possuía a Licença de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de ultraleve avançado terrestre (UATE) válida;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as condições meteorológicas estavam acima dos mínimos para a realização do voo;
- g) após a decolagem de SIAN, ocorreu a falha do motor e o piloto realizou um pouso de emergência em área não preparada;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 15 de agosto de 2023.

