



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 N°				
30SET2019 - 20:00 (UTC)		SERIPA IV		A-136/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
IPAUSSU		IPAUSSU		SP	23°04'55"S	049°38'06"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PU-XIK		CONSTRUTOR AMADOR		ALTO HENKEL				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			PET		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	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 Andirá (SSAN), PR, a fim de realizar um sobrevoo em região próxima à cidade de Ipaussu, SP, com um piloto a bordo.

Durante o voo, a aeronave apresentou falha de motor. O piloto realizou o pouso de emergência em área descampada e, ao tocar o solo, a aeronave pilonou.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave após o pouso de emergência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía os Certificados de Piloto Aerodesportivo (CPA) e Piloto de Recreio (CPR). Estava com as habilitações de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) e Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Aquática ou Anfíbia (AAFA) válidas. Ele estava qualificado para a realização do voo e seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave, modelo Alto Henkel, foi fabricada em 2011 por um construtor amador, tinha peso máximo de decolagem de 600 kg, estava com os Certificados de Marca Experimental (CME) e Autorização de Voo Experimental (CAVE) válidos.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Segundo relato do piloto, próximo à cidade de Ipaussu, a aeronave apresentou queda da pressão de admissão do motor (*manifold*) e, em seguida, houve a interrupção do funcionamento do motor. O piloto realizou o pouso de emergência em área descampada e ao tocar o solo, a aeronave pilonou.

Não foram fornecidos à Comissão de Investigação os manuais de voo, o programa de manutenção e inspeções da aeronave, ou cadernetas de célula e do grupo motopropulsor, os quais eram registros previstos no item 5.8.7, da Instrução Suplementar Nº 21.191-001, Revisão A, da Agência Nacional da Aviação Civil (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.).

Em função da operação conduzida segundo um CAVE, diversos dados técnicos e de rastreabilidade dos serviços realizados não estavam disponíveis para avaliação da Comissão de Investigação. Uma vez que não havia obrigatoriedade de que tais registros fossem mantidos, essa condição inviabilizou a pesquisa da adequabilidade dos serviços executados na aeronave e para a determinação das razões que levaram à falha do motor.

A Comissão de Investigação constatou que a aeronave foi preparada para o pouso e que as marcas no solo indicavam um toque controlado com velocidade reduzida e com baixa razão de afundamento. Esse fato, associado à uma relativa baixa extensão dos danos estruturais na aeronave, sugere que os procedimentos foram realizados adequadamente, de modo que minimizaram a possibilidade de lesões ao tripulante.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) e Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Aquática ou Anfíbia (AAFA) válidas;
- c) a aeronave estava com os Certificados de Marca Experimental (CME) e Autorização de Voo Experimental (CAVE) válidos;
- d) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- e) durante um voo local, houve uma falha do motor em voo;
- f) o piloto realizou um pouso de emergência em área fora de aeródromo;
- g) as marcas no solo indicavam um toque controlado com velocidade reduzida e com baixa razão de afundamento;
- h) a aeronave pilonou durante o pouso;
- 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, 12 de abril de 2022.