



**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°				
04SET2019 - 18:30 (UTC)		SERIPA IV		A-124/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[FUEL] COMBUSTÍVEL		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
ÁREA RURAL		PIEDADE		SP	23°46'09"S	047°29'53"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PU-MSM		CONSTRUTOR AMADOR		CT-U				
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	1	1	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Associação Recreativa Fazenda Bonanza (SDBN), Piedade, SP, por volta das 18h00min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto e um passageiro a bordo.

No regresso, o piloto cortou o motor em voo e realizou pouso em um local não preparado, devido às condições meteorológicas e à pouca quantidade de combustível remanescente.

Durante o pouso, o avião capotou.



Figura 1 - Posição da aeronave após a ocorrência.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e o passageiro saíram ilesos.

### 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto de Linha Aérea (PLA), estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas.

A Comissão de Investigação não teve acesso à Caderneta Individual de Voo (CIV) do piloto. Contudo, conforme registros de voos contidos em sua CIV digital no Sistema Integrado de Informação da Aviação Civil (SACI), o piloto possuía em torno de 718 horas totais de voo, distribuídas em aeronaves de asa fixa monomotor e multimotor terrestre.

O Certificado Médico Aeronáutico (CMA) do piloto estava válido e ele foi considerado qualificado para a realização do voo.

Verificou-se que a aeronave experimental (PET), modelo CT-U, número de série JMMSN-001, fabricada em 1999, possuía Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE). Contudo, não foi possível verificar a validade da RIAM.

Segundo relatos, as condições meteorológicas se tornaram desfavoráveis à realização do voo e, por acreditar que o combustível não seria suficiente para efetuar o regresso, o piloto decidiu realizar o corte do motor e executar um pouso fora de aeródromo. Durante a corrida de pouso em um terreno arado, a aeronave capotou.

Dessa forma, concluiu-se que houve inadequada avaliação das condições meteorológicas, bem como falhas no planejamento e execução do voo em relação à quantidade mínima de combustível necessária.

Adicionalmente, evidenciou-se que a escolha do terreno e os procedimentos de preparação para o pouso se mostraram insuficientes para que se evitassem os danos à aeronave.

Em razão de a Autoridade de Investigação SIPAER não ter sido comunicada pelo operador e a aeronave ter sido removida do local sem autorização, a Comissão de Investigação não pôde realizar uma investigação mais aprofundada sobre o acidente em tela.

### **3. CONCLUSÕES**

#### **3.1. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave possuía o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE);
- e) não foi possível verificar a validade da RIAM;
- f) segundo relatado, as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo;
- g) o piloto cortou o motor e realizou o pouso em um campo arado;
- h) durante o pouso, o avião capotou;
- i) a aeronave foi retirada do local sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Atitude - contribuiu;
- Condições meteorológicas adversas - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Planejamento de voo - contribuiu; e
- Processo decisório - contribuiu.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

### **5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 8 de julho de 2022.