



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).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA N°		
22JUN2019 - 12:45 (UTC)	SERIPA III	A-150/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAL FUNCIONAMENTO DO MOTOR [LOC- I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	ITABORAÍ	RJ	22°42'34"S	042°50'39"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-RMR	VECTOR ULTRALIGHT IND. COM. LTDA	FOX V5 ADVANCED
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 Itaboraí (SDUR), RJ, às 12h45min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto a bordo.

De acordo com observadores, após a decolagem da cabeceira 36, ocorreu uma falha do motor da aeronave. Em seguida, houve a tentativa de retorno à pista, porém, durante a manobra, a aeronave colidiu contra o solo, em um sítio distante cerca de 200 m da cabeceira oposta.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto sofreu lesões fatais.



Figura 1 - Visão geral da aeronave após o impacto.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Os destroços da aeronave foram removidos por membros do clube de voo logo após o evento, antes da chegada dos bombeiros, e sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER, a qual tomou conhecimento do acidente seis dias após.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado Avião (PPR), o Certificado de Piloto Aerodesportivo (CPA), e as suas habilitações de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) e de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) estavam válidas. Não foi possível obter informações a respeito de sua experiência recente.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave era um ultraleve básico de construção amadora e operava com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE). Não foi possível verificar se a aeronave estava sendo operada dentro dos limites de peso e balanceamento.

Por se tratar de aeronave não certificada e, por conseguinte, não haver obrigatoriedade em possuir cadernetas de célula, hélice e motor, não foi possível verificar os registros de manutenção, bem como a rastreabilidade dos seus componentes.

A despeito das poucas informações a respeito desse acidente, e tendo por base o relato de observadores presentes no local da ocorrência, a comissão de investigação concluiu que pode ter havido uma inadequada aplicação dos comandos na tentativa de retorno à pista, acarretando a perda de controle 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 Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) e de Aeronave Aerodesportiva de Asa Fixa Terrestre (AAFT) válidas;
- c) não foi possível obter informações a respeito da experiência recente do piloto;
- d) a aeronave era um ultraleve básico de construção amadora e operava com Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE);
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar as escriturações técnicas;
- g) de acordo com observadores, após a decolagem da cabeceira 36, ocorreu uma falha do motor da aeronave;
- h) de acordo com observadores, houve a tentativa de retorno à pista, porém, durante a manobra, a aeronave colidiu contra o solo, em um sítio distante cerca de 200 m da cabeceira oposta;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação de comandos - indeterminado; e
- Julgamento de pilotagem - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 16 de novembro de 2021.