

ORIGINAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

**GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
(GPIAA)**

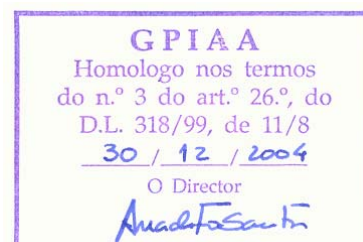
RELATÓRIO FINAL DE ACIDENTE

**AIR CRÉATION
RACER 503**

SEM MATRÍCULA

**CAMPO DE SALTOS
ARRIPIADO – CHAMUSCA**

3 DE JANEIRO DE 2004



RELATÓRIO N° 02/ACCID/2004



NOTA

O presente relatório exprime as conclusões técnicas apuradas pela Comissão de Inquérito às circunstâncias e às causas desta ocorrência.

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com a Directiva do C.E. n.º 94/56/CE, de 21 de Novembro de 1994 e com o n.º 3 do art.º 11º do Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de Agosto, a investigação, análise e conclusões deste relatório não têm por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a determinação de causas e a formulação de recomendações que evitem a sua repetição.



SINOPSE

Uma aeronave ultraleve motorizada, tipo pendular, sem matrícula, monolugar, de propriedade privada, descolou cerca das 09:00 horas UTC de 3 de Janeiro DE 2004, do Campo de Saltos do Arripiado. Depois de uma volta de pista o piloto, sem licença de pilotagem, ao tentar aterrar embateu no solo a cerca de dois metros à direita do limite lateral da faixa de aterragem.

A aeronave sofreu danos severos e o piloto foi evacuado pelos Bombeiros Voluntários da Chamusca para o Centro de Saúde da Chamusca onde recebeu assistência a ferimentos ligeiros.

O acidente foi notificado ao GPIAA no mesmo dia pela GNR do posto da Chamusca.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 História do voo

Uma aeronave ultraleve motorizada, tipo pendular, sem matrícula, monolugar, de propriedade privada, tripulada por um piloto de nacionalidade portuguesa, descolou cerca das 09:00 horas¹ de 3 de Janeiro do Campo de Saltos do Arripiado², utilizando como pista uma faixa de terreno alisada.

O piloto, ao tentar aterrar no sentido Sul/Norte, desviou-se do eixo da faixa e aterrou cerca de dois metros para a direita da sua berma, embatendo numa das pequenas elevações do terreno que a ladeia.



¹ Todas as horas referidas neste relatório são UTC.

² Campo de treino de saltos de pára-quedismo das tropas aerotransportadas de Tancos.

Na colisão com o solo a aeronave sofreu danos estruturais severos tendo-se mantido o motor a trabalhar até uma das testemunhas o ter parado através do corte de combustível.

Na altura do embate o piloto, preso por um cinto de segurança simples, de dois pontos, foi projectado para a frente tendo embatido com a cabeça na estrutura do ULM e sofrendo ferimentos ligeiros.

O piloto foi transportado pelo Bombeiros Voluntários da Chamusca para o Centro de Saúde desta vila onde recebeu assistência médica.

1.2 Danos na aeronave

Em consequência do embate, o ULM apresentava os seguintes danos:

- *Triciclo*: fractura da estrutura primária do trem principal; deformação da estrutura do trem de proa;
- *Asa*: danos no revestimento/estrutura da asa, lado esquerdo;
- *Hélice*: fractura das duas pás, em madeira.



1.3 Informação sobre o piloto

O piloto, do sexo masculino, com 54 anos e de nacionalidade portuguesa, não dispunha de qualquer licença aeronáutica, declarando estar matriculado na Escola de Pilotos de Ultraleves do Centro de Voo da Azambuja mas não exibiu qualquer cartão de aluno piloto, mostrando apenas uma cópia do recibo de pagamento da inspecção médica tipo II para piloto de ULM, datado de 16 de Janeiro de 2002.

1.4 Informação sobre a aeronave

A aeronave acidentada era um ultraleve motorizado tipo pendular de dois eixos, monolugar, sem documentos de registo, de identificação e de seguro, conforme declarações do piloto e actual proprietário.

O ULM foi construído pela fábrica francesa *Air Création* e era dotado de um motor de dois tempos da marca *Rotax*, modelo 503, sem chapa de identificação que permitisse identificar o seu número de série e ano de fabrico. Este motor accionava um hélice bi-pá em madeira, de passo fixo.

O triciclo tinha inscrita a palavra *Racer* que indicava ser este o seu modelo – possivelmente um *Racer 503*³. Não tinha a placa de número de série.

A asa Delta foi reconhecida como sendo uma *FUN*, provavelmente do modelo 14, por ser igual às que apetrecham os *Air Création* monolugares. Também não tinha a chapa de número de série.

O piloto declarou que tinha adquirido a aeronave em Junho/Julho de 2003 a outra pessoa e que ainda não registara o ULM em seu nome no INAC, facto confirmado por esta entidade.



1.5 Informação sobre a meteorologia

Bom tempo, sem nebulosidade, vento fraco, temperatura aproximada de 18° C.

1.6 Informação sobre o Campo de Saltos do Arripiado

Este campo é utilizado no treino de saltos de pára-quedismo das tropas aerotransportadas de Tancos e tem uma faixa alisada, com uma orientação magnética 150°/330°.

Esta pista não consta do cadastro INAC.

1.7 Sobrevivência

O sistema de cintos de segurança da aeronave era do tipo de fixação de dois pontos, segurando o piloto apenas pela cintura. Por este facto, na sequência do embate, o piloto foi projectado para a frente e embateu com a cabeça na estrutura do ULM, sofrendo ferimentos ligeiros sobre o sobrolho esquerdo. Foi conduzido pelos Bombeiros Voluntários da Chamusca ao Centro de Saúde desta localidade onde foi assistido.

³ Os modelos de triciclo deste fabricante recebem a mesma terminologia do motor que propulsiona a aeronave, neste caso um ROTAX 503.



1.8 Informação adicional

A Comissão de Investigação apurou junto da Escola de Aviação da Azambuja⁴ que o piloto se inscreveu, em Janeiro de 2002, para um Curso de Ultraleves do tipo axial, tendo sido pedido ao INAC os exames médicos necessários.

Não tendo entregue a documentação necessária para a instauração do processo, a escola esperou o seu contacto para regularização da situação, o que nunca veio a acontecer.

Assim, o piloto nunca foi inscrito em qualquer Curso de Pilotagem da Escola, nunca lhe foi passado o Cartão de Aluno, nem recebeu qualquer instrução teórica ou prática administrada pela Escola de Voo atrás referida.

2. ANÁLISE

A aeronave *AIR CRÉATION*, modelo *RACER 503*, sem documentação de registo nem matrícula, descolou de uma faixa de terreno de um campo utilizado por militares pára-quedistas, tripulada por um piloto que não tinha qualquer qualificação para pilotagem.

Para além das deformações resultantes da colisão com o solo, o ULM não apresentava qualquer deficiência estrutural ou falha na operacionalidade dos comandos. O piloto também referiu a boa funcionalidade dos comandos de voo.

O grupo moto-propulsor também não apresentava qualquer falha tendo sido necessária a interrupção voluntária, por parte de uma das testemunhas do acidente, do corte da alimentação de combustível ao motor para que este parasse de trabalhar. Foram encontrados no local todos os fragmentos das pás do hélice, o que permitiu a sua reconstituição.

O piloto aterrou fora da faixa mais lisa do campo, vindo a embater num dos pequenos montes que ladeavam a “pista”.

3. CONCLUSÕES

3.1 Factos estabelecidos

- I. O piloto não era possuidor de qualquer licença para pilotar aeronaves ultraleves motorizadas;
- II. A aeronave não estava legalizada;
- III. A pista não consta do cadastro do INAC;

⁴ ANEXO I.

- IV. O grupo moto-propulsor encontrava-se operativo, já que:
- a. O motor continuou a trabalhar sem falhas após a imobilização da aeronave tendo sido necessário proceder ao corte de combustível para que este parasse;
 - b. O facto de se terem encontrado no local todos os fragmentos das pás do hélice, e ter sido possível a sua reconstituição, permite concluir que este não se fracturou em voo mas sim em consequência da colisão com o solo;
- V. A aproximação à pista foi feita de forma deficiente não tendo o piloto conseguido aterrar na zona mais lisa do campo.

3.2 Causa

A causa do acidente deveu-se ao facto de o tripulante da aeronave não ter qualquer formação de piloto e não estar minimamente habilitado para voar este tipo de aeronave.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Nenhuma

Lisboa, 15 de Dezembro de 2004

O INVESTIGADOR RESPONSÁVEL



Artur Pereira

ÍNDICE

	Pág.
NOTA	2
SINOPSE	3
1. INFORMAÇÃO FACTUAL	4
1.1 História do voo	4
1.2 Danos na aeronave	5
1.3 Informação sobre o piloto	5
1.4 Informação sobre a aeronave	6
1.5 Informação sobre a meteorologia	6
1.8 Informação sobre o Campo de Saltos do Arripiado	6
1.7 Sobrevivência	6
1.8 Informação adicional	7
2. ANÁLISE	7
3. CONCLUSÕES	7
3.1 Factos estabelecidos	7
3.2 Causa do acidente	7
4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	8
ÍNDICE	
ABREVIATURAS	
ANEXO	



ABREVIATURAS

GPIAA	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
GNR	Guarda Nacional Republicana
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
UTC	<i>Universal Time Coordinated</i>
ULM	Ultra Leve Motorizado



ANEXO



José Manuel Rebelo da Costa
Fax n. 263 401667

Att: Sr. Com. Artur Pereira (GPIIA)

Fax n. 21 273 92 61

Nº págs.: 1

16 / 12 / 04

Assunto: Resposta ao Vosso fax Refº 523/GPIIA/2004

Exmº Senhor,

Na sequência dos esclarecimentos prestados telefonicamente cumpre-nos informar o seguinte:

O senhor Albino Carrinho Rosa contactou a Escola Campo de Voo de Azambuja em Janeiro de 2002, a fim de se inscrever num curso de ultraleve motorizado, na categoria axial, tendo para o efeito entregue fotografias e fotocópias do Bilhete de Identidade e do Certificado de Habilitações. Uma vez que a documentação a apresentar no I.N.A.C. estava incompleta – faltava preencher e assinar dois documentos oficiais: Registo de Elementos Biográficos e Requerimento Individual de Emissão de Autorização de Instrução – e porque não havia deixado contactos pessoais ou profissionais (telefone e / ou morada) o processo ficou pendente até que esses requisitos burocráticos fossem cumpridos, o que nunca chegou a suceder.

Deste modo, e tendo agora decorrido praticamente três anos, o senhor Albino Rosa nunca foi inserido pela nossa escola em nenhum curso de modo a que lhe fosse atribuído pelo I.N.A.C. a autorização de Aluno Piloto que lhe permitiria receber instrução teórica (60 horas) e prática (mínimo de 20 horas) e consequente aprovação nos respectivos exames, com vista à obtenção da licença de piloto de ULM, tipo axial. Mais salientamos que o referido senhor se pretendia formar na categoria axial e não pendular, já que estes dois tipos de aeronave têm comandos absolutamente distintos. Recordamos ainda que, mesmo detentor de autorização, e após haver sido 'largado', só é permitido ao aluno piloto realizar voos a solo com a autorização do Director de Instrução e estes voos só podem efectuar-se na aeronave da Escola.

Estaremos disponíveis para outros esclarecimentos que possam ser necessários.

Com os melhores cumprimentos,

Pp O Director da Escola,