

### **Foco: Operação de aeronaves não homologadas para voos por instrumentos por pilotos sem habilitação IFR sob condições meteorológicas adversas**

#### **Finalidade**

Alertar proprietários, pilotos e operadores da aviação geral sobre a importância de uma adequada doutrina de segurança de voo, especialmente no tocante à análise meteorológica e ao planejamento de voo, salientando ainda que a realização de voos IMC por pilotos não habilitados IFR e/ou em aeronaves não homologadas para este tipo de operação trazem sérios riscos à segurança de voo.

#### **Histórico/Análise**

A aeronave decolou do aeródromo de Teruel - MS (SSIE), às 08h14min (HBV), com destino ao aeródromo de Ponta Porã - MS (SBPP), com plano de voo visual (VFR), tendo proposto a altitude de 4.500 pés (FL045), com um piloto e um passageiro a bordo.

Após cerca de 20 minutos de voo, o Centro de Controle Curitiba (ACC-CT) perdeu o contato radar com a aeronave. Aproximadamente as 08h45min (HBV), a aeronave foi avistada por testemunhas voando à baixa altitude em uma área com formações pesadas de chuva e, em seguida, ouviu-se um estrondo e após cessou o ruído do motor.

Os destroços da aeronave foram encontrados em uma fazenda vizinha. Piloto e passageiro faleceram no acidente e aeronave ficou completamente destruída.

De acordo com a investigação realizada, no dia do voo chovia muito em toda a região, inclusive com diversos aeródromos operando em condições de voo por instrumentos (IFR). As condições meteorológicas não permitiam o voo em condições visuais. De acordo com o METAR de SBCG e de SBPP, a base da camada das nuvens, no local de saída e de destino, era de 1.200 pés a 1.500 pés.

O piloto não era qualificado para o voo em condições IFR, e a aeronave era homologada apenas para voo VFR. Mesmo assim, o piloto decidiu realizar o voo, sabendo das condições meteorológicas dos locais de decolagem e de destino.

A aeronave foi avistada por testemunhas sobrevoando, em círculos, a Fazenda São Martinho, à baixa altura. Como chovia muito nesse momento, e considerando que o impacto da aeronave contra o solo ocorreu na proa 40 graus, 180 graus defasada com a rota a ser voada, é provável que, em razão das condições meteorológicas, o piloto estivesse tentando regressar para o aeródromo de partida, ou estivesse realizando desvios, tentando manter condições visuais com o terreno.

É provável que o piloto tenha tentado manter o voo em condições visuais, abaixo do nível solicitado, quando encontrou formações pesadas com chuva, restringindo sua visibilidade horizontal e vertical. É possível que, na tentativa de regresso, com a visibilidade restrita, o piloto tenha baixado mais ainda até colidir contra o solo, sem condições de manter o voo visual.

O voo por instrumento (IFR) requer do piloto um treinamento específico e necessita que a aeronave seja homologada para este tipo de voo, equipada com instrumentos que permitam a orientação do piloto sem o auxílio de referências visuais externas.

### **Ação Recomendada**

Operadores e pilotos da aviação geral deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em seu âmbito de atuação.

O Relatório Final pode ser acessado no link abaixo:

[http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt\\_obj\\_22\\_12\\_04](http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt_obj_22_12_04)

**Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo RSV (A) 026/2007, emitida pelo CENIPA.**

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www2.anac.gov.br/alertavoo/> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional.