



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°		
28ABR2018 - 18:40 (UTC)	SERIPA VI	A-076/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	PRIMAVERA DO LESTE	MT	15°34'24"S	054°19'37"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-JYZ	STORM AIRCRAFT	STORM 300 BRG
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	-	-	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	2	-	-	-	2	-	Leve	
Total	2	-	-	-	2	-	Substantial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Primavera do Leste (SWPY), MT, com destino ao Aeródromo de Querência (SDLN), MT, por volta das 18h40min (UTC), a fim de seguir para um encontro de Ultraleves, com o condutor e um passageiro a bordo.

Ao realizar a decolagem da cabeceira 19 do aeródromo de Primavera do Leste, a partir do meio da pista, a aeronave saiu do chão. Segundo testemunhas, no final desta, o avião apresentou uma razão de subida insuficiente para desviar da rede de alta tensão à frente, executando curva à esquerda, perdendo o controle e, logo após, colidindo contra o solo.

Segundo informações colhidas no site da Agência Nacional de Aviação Civil e da Associação Brasileira de Ultraleves, o condutor da aeronave sinistrada não possuía, à época da ocorrência, habilitação para pilotar o equipamento.

A aeronave ficou destruída. Os dois ocupantes sofreram lesões fatais.

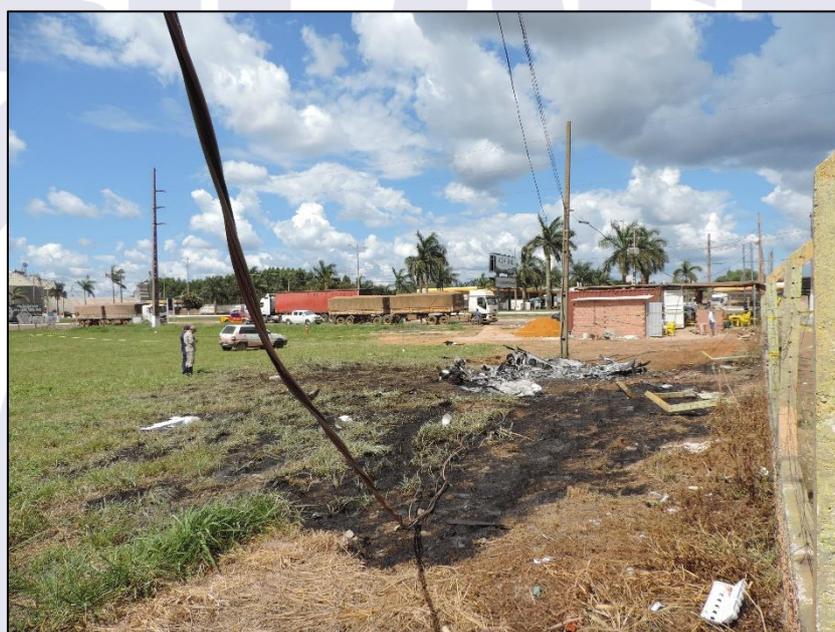


Figura 1 - Aeronave sendo removida sem autorização da autoridade SIPAER.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

De acordo com os dados colhidos, o condutor não possuía licença de piloto ou qualquer habilitação para conduzir aeronaves, apenas um Certificado Médico Aeronáutico (CMA), de segunda classe, válido até 03MAIO2018.

Não foi possível verificar a validade do Certificado de Autorização de Voo, uma vez que toda a documentação da aeronave ficou destruída, tampouco foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Não foi possível obter informações confiáveis sobre as condições meteorológicas no momento da ocorrência.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da Polícia Militar local, imediatamente depois do acidente.

O proprietário da aeronave constante no Registro Aeronáutico Brasileiro não era o proprietário de fato, tendo este vendido o equipamento e não efetuado a devida transferência.

Portanto, a operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da Polícia Militar local, imediatamente depois do acidente;
- b) o condutor não possuía Licença de Piloto ou qualquer tipo de habilitação;
- c) o condutor possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA), de segunda classe, válido;
- d) não foi possível verificar a validade do Certificado de Autorização de Voo;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) toda a documentação da aeronave foi destruída no acidente, não sendo possível verificá-la;
- h) a venda/aquisição do equipamento não foi devidamente registrada no RAB;
- i) a aeronave iniciou a decolagem do meio da pista, saindo do solo próximo ao seu final;
- j) a aeronave colidiu contra fios da rede elétrica;
- k) a aeronave foi destruída pelo fogo após o impacto; e
- l) os ocupantes sofreram lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indisciplina de voo – contribuiu; e
- Julgamento de pilotagem – contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-076/CENIPA/2018 - 01

Emitida em: 12/02/2021

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, com a finalidade de alertar os operadores e proprietários de aeronaves, quanto aos riscos associados à execução da atividade aérea sem a fiel observância das normas operacionais, regulamentos ou regras de tráfego aéreo, notadamente na operação sem habilitação para tal.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 12 de fevereiro de 2021.

