



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°		
17MAI2020 - 18:30 (UTC)	SERIPA IV	A-068/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	MACATUBA	SP	22°26'38"S	048°42'27"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-ACR	FÊNIX	FEN-U-201
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	
Total	2	-	-	1	1	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de um local não registrado (posto de gasolina), na cidade de Lençóis Paulista, SP, com destino a Pederneiras, SP, por volta das 18h05min (UTC), para um voo privado com um condutor e um passageiro a bordo.

Durante a rota, a aeronave colidiu contra o solo, enquanto realizava um voo a baixa altura.

A aeronave foi totalmente consumida pelo fogo, que se seguiu após o impacto, ficando completamente destruída.

O condutor sofreu lesões graves e o passageiro faleceu no dia seguinte à ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

De acordo com os dados colhidos, o condutor não possuía licença e tampouco habilitação para realizar o voo. Não havia qualquer registro, junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que especificasse sua condição de piloto.

O operador da aeronave não possuía controles de manutenção e inspeções, manual de voo, cadernetas de célula e grupo-motopropulsor, conforme previa o item 5.8.1 e 5.8.7 da Instrução Suplementar nº 21.191-001 da ANAC, que tratava acerca de aeronaves de construção amadora.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil de nº 61 (RBAC 61) estabelecia que o condutor deveria possuir, além do Certificado Médico Aeronáutico (CMA), uma licença de piloto privado (PPR) ou, no mínimo, um Certificado de Piloto Aerodesportivo (CPA) para realizar a operação com aeronaves.

RBAC 61, seção 61.2 - Abreviaturas e definições:

Para os propósitos deste Regulamento, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01, os termos, expressões e siglas apresentadas a seguir têm os seguintes significados:

...

Cerificado de Piloto Aerodesportivo - CPA significa o documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satisfaz os requisitos para operar uma aeronave aerodesportiva, conforme definição do RBAC nº 1, com peso máximo de decolagem de até 750 kg, exceto balões e planadores, com as limitações e prerrogativas estabelecidas para o referido certificado (Redação dada pela resolução nº 475, de 07.06.2018).

RBAC 61, seção 61.289 - Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPA:

(a) ...

(b) O candidato a uma habilitação de aeronave aerodesportiva, que já seja titular de uma licença de piloto ou CPA, com pelo menos uma habilitação válida, fica dispensado do requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção, devendo, contudo, realizar instrução de voo para a adaptação ao modelo de aeronave aerodesportiva a ser operada.

Verificou-se que o voo foi realizado por pessoa não habilitada, sem a qualificação e a experiência necessárias para conduzir a operação, o que contribuiu para o desfecho da ocorrência em tela.

Desse modo, deve-se considerar que 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 da 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 aeronave era experimental de construção amadora;
- b) a aeronave decolou de local não registrado;
- c) o condutor não possuía licença ou certificado para a operação de aeronaves;
- d) o condutor não estava qualificado e não possuía experiência no tipo de voo;
- e) o operador não possuía controles de manutenção e inspeções, manual de voo, cadernetas de célula e grupo-motopropulsor;
- f) a aeronave chocou-se contra o solo enquanto realizava um voo a baixa altura em rota;
- g) após o impacto a aeronave incendiou-se;
- h) a aeronave ficou destruída; e
- i) o condutor sofreu lesões graves e o passageiro faleceu em decorrência dos ferimentos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Instrução - contribuiu; e
- Julgamento de pilotagem - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

A-068/CENIPA/2020 - 01

Emitida em: 08/07/2021

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, com a finalidade de alertar os operadores de Aeronaves Leves Esportivas quanto aos riscos da operação sem a fiel observância das normas operacionais, regulamentos ou regras de tráfego aéreo.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 08 de julho de 2021.