



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
29NOV2018 - 18:00 (UTC)		SERIPA IV		A-178/CENIPA/2018				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
PARQUE ESTADUAL VÁRZEA DO RIO IVINHEMA		JATEÍ		MS	22°56'39''S	053°41'55''W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PP-ZDS		CONSTRUTOR AMADOR		RV-10				
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 de uma pista não registrada conhecida como Clube das Águias, Trindade, GO, com destino ao Aeródromo de Guaíra (SSGY), PR, por volta das 14h45min (UTC), a fim de realizar um voo privado, com um piloto a bordo.

Os destroços da aeronave foram localizados por particulares em área alagada, parcialmente submersos, um dia após a data da decolagem.



Figura 1 - Vista da aeronave no local do acidente.

A aeronave teve danos substanciais e o tripulante faleceu no local.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde novembro de 2016.

Ele possuía um total de 192 horas e 54 minutos registrados no Sistema de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O último registro lançado estava datado de 15JAN2015, de modo que o piloto não estava qualificado para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

A aeronave, de número de série FVE-1638, foi montada a partir de um Kit comercializado pelo fabricante norte-americano *Vans Aircraft*, em 2010, e estava registrada na categoria Privada Experimental (PET).

Tratava-se de um voo privado, conduzido sob o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91.

Segundo o relato do proprietário do avião, assim que o contato com o piloto foi perdido, outra aeronave foi utilizada para refazer a rota que o PP-ZDS deveria ter percorrido e ele foi localizado, em 30DEZ2018, em uma área alagada, no Parque Estadual Várzea do Rio Ivinhema, Jateí, MS, distante 519 NM da pista de decolagem e, aproximadamente, 84 NM do aeródromo de destino.

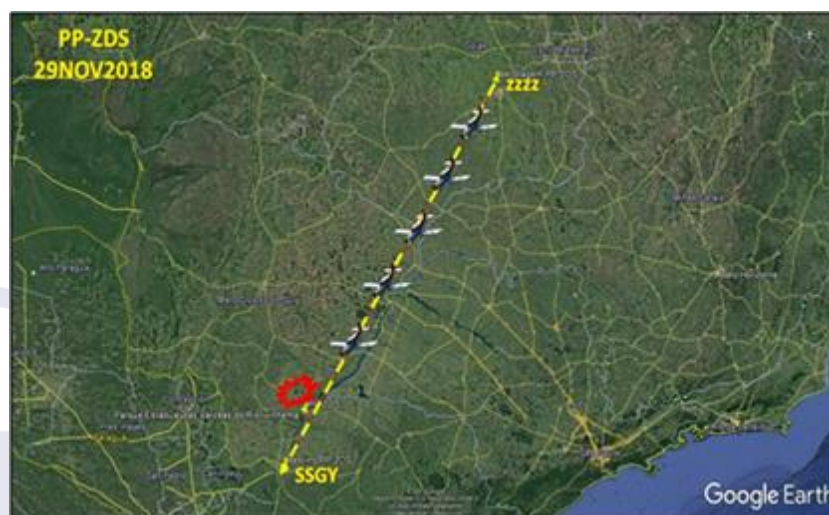


Figura 2 - Croqui da provável rota percorrida até o local do acidente.

O proprietário declarou que não conseguiu chegar até o avião devido à dificuldade de acesso ao local do acidente. Ele não comunicou a ocorrência às autoridades competentes de imediato.

A Polícia Civil de Naviraí, MS, foi informada do acidente em 01DEZ2018 por terceiros.

O Corpo de Bombeiros local esteve no sítio da ocorrência em 02DEZ2018 e resgatou o corpo do piloto do interior da aeronave, sem vida.

A documentação da aeronave encontrava-se em seu interior e foi destruída pela água.

Os investigadores não tiveram acesso às informações relativas à quantidade de combustível a bordo, bagagens e carga embarcada na decolagem do Clube das Águias. Dessa forma, não foi possível determinar se o combustível a bordo, no momento da partida, era suficiente para completar o voo pretendido, assim como quais eram as condições de peso e balanceamento do avião.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, Emenda 08, válido à época do acidente, trazia, em sua seção 61.3 “Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações”, o seguinte requisito:

61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações

(a) Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

Além disso, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, que tratava das “Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis”, estabelecia, em sua seção 91.102 - Regras Gerais, letra (d), o seguinte:

91.102 - REGRAS GERAIS

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

Assim, constata-se que a condução do voo em que ocorreu este acidente, por um piloto com a habilitação vencida, a partir de um aeródromo não registrado, estava em desacordo com requisitos estabelecidos no RBAC 61 e no RBHA 91.

Ressalta-se que a operação em desacordo com as regulamentações 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) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde novembro de 2016;
- c) o piloto não estava qualificado para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- e) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave decolou de uma pista não registrada conhecida como Clube das Águias;
- g) os destroços foram localizados em área alagada, parcialmente submersos, um dia após a data de decolagem;
- h) os investigadores não tiveram acesso a informações relativas à quantidade de combustível a bordo, bagagens e carga embarcada na decolagem do Clube das Águias;
- i) não foi possível determinar se o combustível a bordo no momento da decolagem era suficiente para completar o voo pretendido;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 11 de março de 2022.

