



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°			
23JUL2020 - 17:30 (UTC)		SERIPA VII		A-091/CENIPA/2020			
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL				
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS				
AERÓDROMO MATHEUS LOPES MAIA DA SILVA (SSSM)	ITAMARATI	AM	06°24'39"S	68°16'10"W			
DADOS DA AERONAVE							
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO			
PU-RKL		CONSTRUTOR AMADOR		FEELING			
OPERADOR		REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR		TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES				DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal		
Tripulantes	1	-	-	1	-	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	-	-	1	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Matheus Lopes Maia da Silva (SSSM), Itamarati, AM, com destino desconhecido e um condutor a bordo.

A aeronave caiu em área de mata fechada e foi localizada por pessoas que estavam nas proximidades.

A aeronave teve danos substanciais e o condutor sofreu ferimentos graves.



Figura 1 - Situação da aeronave após o acidente.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Não foi possível identificar qual era o destino do voo, bem como realizar entrevista com o condutor.

A aeronave colidiu contra o solo e foi encontrada em área de mata. A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de denúncia.

De acordo com relatos de pessoas que se encontravam próximas ao aeródromo, o tempo estava bom, o que permitiu considerar que as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O PU-RKL era uma aeronave leve experimental desportiva, monomotora convencional, com trem de pouso triciclo retrátil, biplano, anfíbio, fabricada em 2005 por construtor amador, com capacidade para um tripulante, um passageiro e peso máximo de decolagem de 500 kg.

Em relação à sua documentação, apenas o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) foi apresentado pelo proprietário.

O certificado, expedido em 06ABR2017, trazia a seguinte informação:

Observações (Remarks)

Limitações operacionais conforme estabelecido pelo fabricante.

A validade desse Certificado é de um (01) ano, a contar da data de sua emissão. Após este período, sua validade será a mesma da apólice de seguro ou do Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM), o que vencer primeiro.

Esta aeronave só pode ser operada por piloto devidamente habilitado pela ANAC e que esteja com certificado de capacidade física válido.

No item 5.11.1 da IS 21.191.001, Revisão A, Aeronaves de Construção Amadora, em vigor à época da ocorrência, constava que:

5.11.1 Durante a operação de uma aeronave de construção amadora, seu piloto deve portar os seguintes documentos originais ou suas cópias autenticadas em cartório (para o item f desta seção, só valem os originais):

- a) CME válido, de acordo com a seção 91.203 do RBHA 91 ou documento equivalente que venha a substituí-lo;
- b) CAVE válido, conforme requerido pela seção 91.203 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo;
- c) Apólice de Seguro válida ou Certificado de Seguro Aeronáutico, com comprovante de pagamento, de acordo com o art. 178 do CBAer;
- d) Conforme requerido pela seção 91.203 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo, o registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM, como por exemplo o RIAM ou Certificado de Conclusão de RIAM, a partir de 1 (um) ano da expedição do primeiro CAVE;
- e) Licença de Estação de Aeronave, quando equipada com rádio, de acordo com a seção 91.203 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo;

Tais documentações não foram apresentadas à Comissão de Investigação, inferindo-se que a aeronave não estava aeronavegável.

No momento da ocorrência, apenas o condutor estava a bordo. Verificou-se que ele não era detentor de nenhuma licença ou certificado expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de modo que ele não estava qualificado para operar a aeronave.

Essa situação contrariava a Seção 91.5 - Requisitos para tripulações do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, que dizia:

(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:

[...]

(3) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados/certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de certificados médicos aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67.

Adicionalmente, as letras (f) e (g) do item 5.11.1 da IS 21.191.001 também estabelecia:

5.11.1 Durante a operação de uma aeronave de construção amadora, seu piloto deve portar os seguintes documentos originais ou suas cópias autenticadas em cartório (para o item f desta seção, só valem os originais):

- f) Certificado de Habilitação Técnica válido e adequado à aeronave, conforme a seção 91.5 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo; e
- g) Certificado de Capacidade Física válido, de acordo com a seção 91.5 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo.

Por fim, deve-se considerar que as operações realizadas em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor podem 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 condutor não estava qualificado para operar a aeronave;
- b) a aeronave não estava aeronavegável;
- c) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- d) a aeronave decolou de SSSM com destino desconhecido;
- e) a aeronave colidiu contra o solo e foi encontrada em área de mata;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) o piloto sofreu lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 27 de maio de 2022.

