



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(V) Nº	
11FEV2018 - 13:30 (UTC)	SERIPA VII	A-024/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	RIO BRANCO	AC	10°01'02"S 067°42'45"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-ADD	TRIKE ÍCAROS	ADVENTURE
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES				DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal		Desconhecido
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	None
Passageiros	1	-	-	-	1	-	Leve
Total	2	-	-	-	2	-	X Substantial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de um descampado localizado no município de Rio Branco, AC, por volta das 13h30min (UTC), a fim de realizar voo local, com um condutor e um passageiro a bordo.

Conforme relato de um observador do acidente, logo após a decolagem, ao iniciar curva à esquerda a aeronave entrou em uma trajetória descendente, permanecendo com um ângulo de inclinação/descida de aproximadamente 45° em relação ao solo, até o impacto.

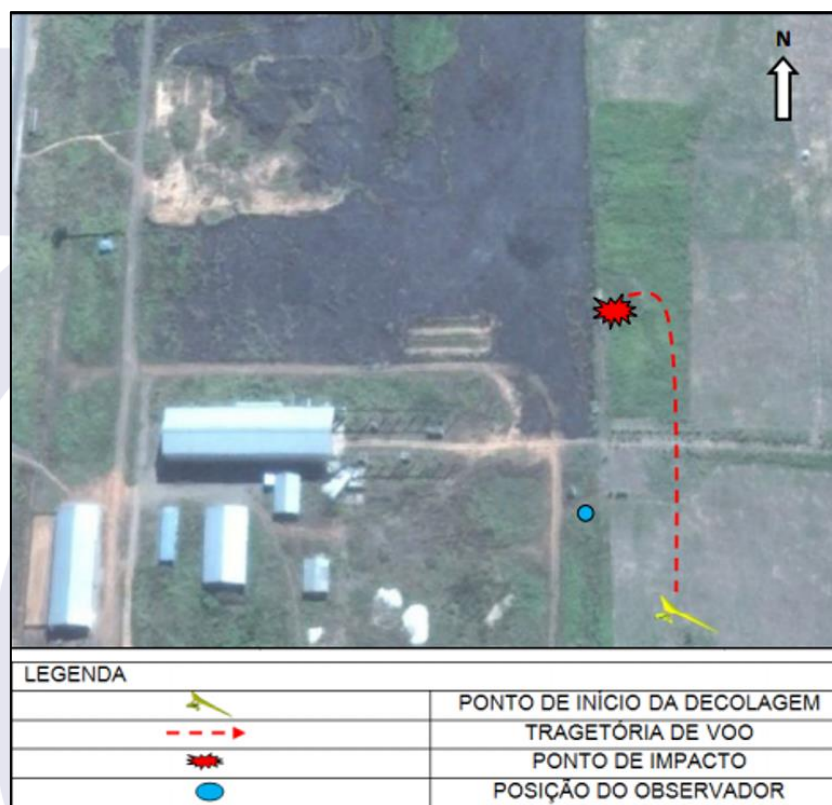


Figura 1 - Croqui do acidente.

Nenhuma documentação da aeronave foi encontrada. Foi verificado que a aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo (CAV) e Certificado de Marca Experimental (CME), junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Quanto ao Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) e o Certificado de Seguro Aeronáutico (RETA) a ANAC não possuía cópia atualizada, visto que no caso de aeronaves experimentais não era requerido que fossem enviados para a Agência periodicamente. Entretanto, tais documentos deveriam estar válidos e eram de porte obrigatório à bordo da aeronave.

Foi verificado, ainda, por meio do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SIAC), que o condutor possuía código ANAC, por ter iniciado o processo de habilitação, porém, sem a devida conclusão.

O condutor não estava habilitado para operar a aeronave, pois não possuía Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou Certificado de Piloto Desportivo (CPD), bem como não possuía o Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU).

O item 103.23, da Subparte B - Regras para operação, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 103A), dispunha que:

“103.23 - RESTRIÇÕES GERAIS

(a) Nenhuma pessoa pode operar um veículo ultraleve segundo este regulamento:

(1) Sem estar habilitado;”

O Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565, de 10 de dezembro de 1986 dispõe acerca dos requisitos para composição de tripulação:

“Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.”

Além disso, o item d, do inciso VI, do Art. 302, do Capítulo III da mesma legislação, esclarecia acerca da infração de pilotar sem a devida habilitação:

“Art. 302. [...] das seguintes infrações:

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;”

A aeronave teve danos substanciais (Figura 2).



Figura 2 - Vista geral dos destroços após o acidente.

O condutor faleceu no local e o passageiro foi levado para o hospital em estado grave, vindo a falecer dois dias depois da ocorrência.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de notificação telefônica da autoridade policial;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico de Piloto de Ultraleve (CMPU);
- c) o condutor não possuía Certificado de Piloto de Recreio (CPR);
- d) o condutor não possuía Certificado de piloto Desportivo (CPD);
- e) a aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo (CAV);
- f) a aeronave possuía Certificado de Marca Experimental (CME);

- g) o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) não estava a bordo da aeronave;
- h) o Certificado de Seguro Aeronáutico (RETA) não estava a bordo da aeronave;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto e o passageiro sofreram lesões fatais.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, conforme a lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Capítulo IV que trata do Sistema de Segurança de Voo, na Seção I que versa sobre os Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voos, em seu Art. 66.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao se deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança, advindas da análise dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 11 de março de 2019.