



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	
29 ABR 2018 - 20:45 (UTC)		SERIPA V		A-078/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO		LONDRINA		PR	23°16'16"S 051°06'11"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PU-AJF		MICROLEVE		ANJOFAR	
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	-	-	Nenhum
Passageiros	1	-	1	-	-	-	Leve
Total	2	-	1	1	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma área denominada Gramadão, localizada no Parque Industrial Buena Vista, município de Londrina, PR, por volta das 20h30min (UTC), a fim de realizar um voo local de recreação, com um condutor e um passageiro a bordo.

Segundo relatos, após, aproximadamente, quinze minutos de voo, durante a aproximação para pouso, o motor falhou e o condutor não obteve sucesso em religá-lo.

Na tentativa de pouso forçado, a aeronave impactou o trem de pouso direito contra uma cerca e, posteriormente, contra o solo.

A área utilizada para a realização do voo, conhecida como "Gramadão", não era classificada como área de pouso eventual. Tratava-se de uma área privada (lavoura) utilizada por operadores de aeronaves ultraleves para o desporto.

O atual proprietário não era o mesmo que se encontrava registrado na ANAC. Ele afirmou não possuir nenhum documento referente à aeronave, apesar de tê-la comprado havia três anos antes da ocorrência.

Durante a ação inicial, os destroços foram encontrados já desmontados em uma oficina não homologada, próxima ao local do acidente.

O proprietário da oficina informou ser rotineira a manutenção de ultraleves para pilotos que voavam na região.

O condutor não possuía qualquer habilitação ou curso para a realização de voos, assim como demonstrou não possuir conhecimentos teóricos e técnicos sobre aeronaves. Ele afirmou ter aprendido a voar com amigos que pilotam ultraleve na região, durante os finais de semana.

A aeronave teve danos substanciais. O passageiro sofreu lesões leves e o condutor sofreu lesões graves.

2. FATOS

- a) o condutor não possuía licença de piloto;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) a aeronave colidiu o trem de pouso direito contra uma cerca e, posteriormente, contra o solo, durante a aproximação para o pouso forçado;
- d) a área utilizada para a realização do voo, conhecida como "Gramadão", não era classificada como área de pouso eventual;
- e) os destroços foram encontrados já desmontados em uma oficina não homologada, próxima ao local do acidente;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) o condutor sofreu lesões graves e o passageiro sofreu lesões leves.

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, 04 de setembro de 2018.

