



**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 Nº	
19JUL2020 - 13:30 (UTC)		SERIPA VII		A-087/CENIPA/2020	
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		MIGRANTINÓPOLIS		RO	11°44'53"S 062°06'17"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-GUT	FLYER INDÚSTRIA AERONÁUTICA	RANS S-6ES
OPERADOR		REGISTRO
PARTICULAR		PET
		OPERAÇÃO
		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
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de um aeródromo não registrado, localizado no município de São Miguel do Guaporé, RO, com destino ao Aeródromo Rolim de Moura (SWBS), RO, a fim de transportar pessoal, com um condutor e um passageiro a bordo.

De acordo com o relato do condutor, durante o voo, o motor apresentou mau funcionamento, obrigando-o a realizar um pouso de emergência em um descampado, nas proximidades do município de Migrantinópolis, RO.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Condição da aeronave PU-GUT após o pouso forçado.

Os dois ocupantes saíram ilesos.

### 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O condutor não possuía uma licença de piloto ou qualquer habilitação para operar a aeronave envolvida neste acidente.

Ele também não possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, Emenda nº 01, previa, em sua seção 91.5 Requisitos para tripulações, letra (a), número (3), o seguinte:

(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.

A aeronave, inscrita na categoria de registro Privada Experimental (PET), estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) vencido.

A entrega do Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) era a condição que comprovaria, por parte do operador de uma aeronave experimental, a condição de

aeronavegabilidade do equipamento e, conseqüentemente, a manutenção da validade de seu CAVE.

O RIAM apresentado pelo operador estava datado de 30MAR2015 e, portanto, vencido há mais de três anos.

Uma vez que a validade do CAVE estava condicionada à realização de Inspeções Anuais de Manutenção (IAM) e à apresentação dessa informação à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio do RIAM, constatou-se que o CAVE também estava vencido.

Nesse cenário, conclui-se que o operador não tinha condições de comprovar que a aeronave estava sendo mantida em conformidade com as prescrições do fabricante e com a legislação aplicável, o que pode ter contribuído para uma possível falha em seu motor.

Por fim, 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) o condutor não possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- b) o condutor não possuía uma licença de piloto ou qualquer habilitação para operar a aeronave envolvida no acidente;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) vencido;
- d) houve a falha do motor em voo;
- e) o condutor realizou um pouso forçado em um descampado, nas proximidades do município de Migrantópolis, RO;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) os ocupantes saíram ilesos.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Instrução - indeterminado;
- Manutenção da aeronave - indeterminado; e
- Outro (falta de aderência a normas ou regulamentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil brasileira) - contribuiu.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

### **5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 21 de julho de 2021.

