



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 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à 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°		
21FEV2023 - 10:30 (UTC)		SERIPA VII	A-040/CENIPA/2023		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)			
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO			
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
ZONA RURAL - COMUNIDADE ARARA		NOVO ARIPUANÃ	AM	05°31'20"S	059°32'35"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ZPA	FLYER INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA.	RV-10
OPERADOR		OPERAÇÃO
PARTICULAR		PRIVADA
REGISTRO		
PET		

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	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de local desconhecido com destino não informado, com um piloto a bordo. A finalidade do voo não foi declarada.

O PR-ZPA foi encontrado em chamas, por terceiros, a cerca de 4 NM da Pousada Sucunduri, Novo Aripuanã, AM.

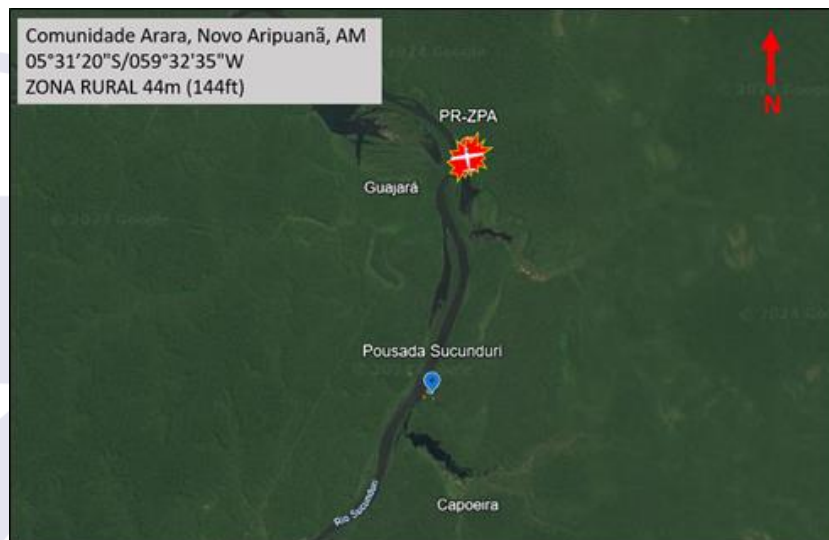


Figura 1 - Croqui da localização dos destroços.
Fonte: adaptado de Google Earth.

A aeronave ficou destruída.

O tripulante sofreu lesões fatais.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) em vigor. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava em vigor.

O último registro na Caderneta Individual de Voo (CIV) digital do PIC, disponível no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), datava de 03MAIO2022. De acordo com as informações disponíveis, ele possuía um total de quarenta horas e dezoito minutos de voo em avião.

Não foram apresentados outros registros à Comissão de Investigação, de forma que não foi possível estabelecer a sua experiência recente. Assim, não foi possível determinar se ele estava qualificado para a realização do voo.

Não foram apresentadas à Comissão de Investigação as cadernetas de célula, motor e hélice ou qualquer outro documento que comprovasse a situação de aeronavegabilidade da aeronave.

Na época da ocorrência, conforme Certidão de Propriedade e Ônus Reais emitida pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), havia uma comunicação de venda da aeronave, celebrada no dia 08NOV2022, com reserva de domínio, sendo que o operador somente teria a posse da aeronave após a realização do pagamento integral do valor acordado, bem como após a realização da comunicação de venda junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o que não ocorreu.

Não foi identificado qualquer vínculo empregatício entre o PIC e o operador da aeronave.

Devido à ausência de informações sobre o voo no qual ocorreu este acidente, não foi possível determinar se o avião operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

O PIC não apresentou um plano de voo. Em razão da falta de informação sobre a rota pretendida, não foi possível determinar se era obrigatória a apresentação desse plano.

A *Significant Weather Chart* (SIGWX - carta de tempo significativo) das 06h00min (UTC), do dia 21FEV2023, mostrava a presença de nebulosidade média, com nuvens do tipo *Alto cumulus* (AC) e *Altostratus* (AS), com base a 9.000 ft e topo a 16.000 ft de altura, conforme Figura 2.

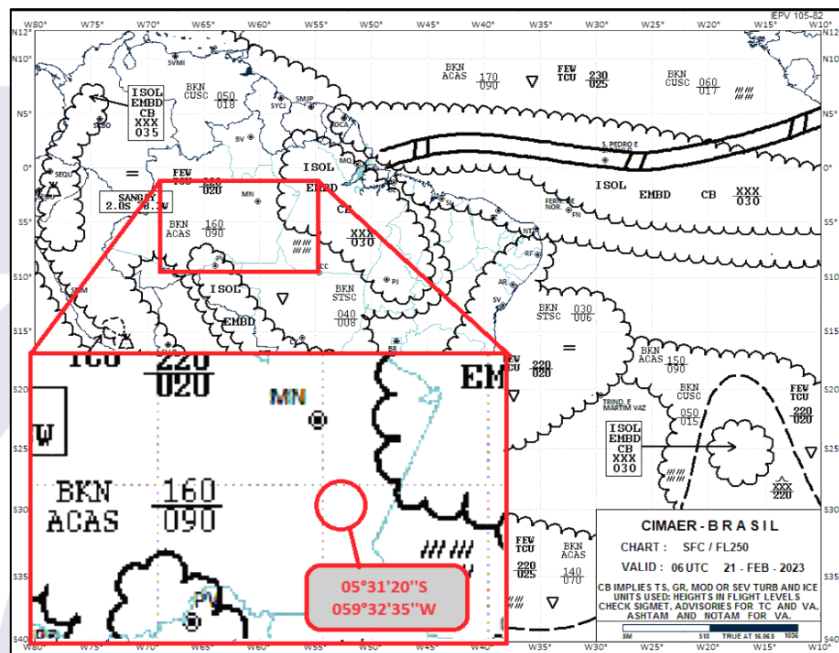


Figura 2 - Carta SIGWX das 06h00min (UTC) de 21FEV2023, com destaque para a área de interesse e o local do acidente.

Fonte: Rede de Meteorologia da Aeronáutica (REDEMET).

Segundo relatos, as condições meteorológicas estavam favoráveis ao voo sob *Visual Meteorological Rules* (VFR - regras de voo visual) abaixo de 9.000 ft.

A aeronave foi consumida pelo fogo, de modo que não foi possível determinar a posição de comandos, interruptores de sistemas e superfícies de comando de voo, assim como não foi possível a coleta de combustível para análise (Figura 3).



Figura 3 - Imagem colhida no local da ocorrência.

Devido ao falecimento do tripulante, assim como à falta de informações sobre o voo e a aeronave, não foi possível identificar os fatores que contribuíram para a ocorrência.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o CMA em vigor;
- b) o piloto estava com a habilitação MNTE em vigor;
- c) não foi possível determinar se o PIC estava qualificado para a realização do voo;
- d) as cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas;
- e) não foi possível determinar quais eram as condições de aeronavegabilidade do avião;
- f) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) a aeronave decolou de local desconhecido com destino não informado;
- h) o avião foi encontrado em chamas, por terceiros, a cerca de 4 NM da Pousada Sucunduri, Novo Aripuanã, AM;
- i) a aeronave ficou destruída; e
- j) o PIC sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em 6 de maio de 2025.