



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 N°		
24OUT2020 - 18:50 (UTC)	SERIPA IV	A-133/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR [LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO FAZENDA IROHY (SDIH)	BIRITIBA-MIRIM	SP	23°33'56"S	046°04'10"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-AFJ	TRIKE ÍCAROS INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA.	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	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	1	-	1	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda Irohy (SDIH), Biritiba-Mirim, SP, por volta das 18h30min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um condutor e um passageiro a bordo.

De acordo com o relato do condutor, com cerca de 20 minutos de voo, a aeronave apresentou perda de potência e ele tentou retornar à pista. Durante essa tentativa, houve perda de controle e o avião colidiu contra o solo em um campo aberto, próximo à cabeceira 31.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Imagem da aeronave após o acidente.

O condutor teve lesões graves e o passageiro saiu ileso.

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).

A aeronave estava inscrita na categoria de registro Privada Experimental (PET). Não foi possível determinar se o seu Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) estava válido.

De acordo com informações colhidas pelos investigadores, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, Emenda nº 01, que tratava dos Requisitos Gerais de Operação Para Aeronaves Civis, previa, em sua seção 91.5 Requisitos para tripulações, letra (a), número (3), o seguinte:

91.5 Requisitos para tripulações

(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.

O operador não apresentou aos investigadores os controles de manutenção e de inspeções do avião. Desse modo, não foi possível avaliar quais eram as suas condições de aeronavegabilidade.

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 neste acidente;
- c) não foi possível determinar se a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- d) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- e) com cerca de 20 minutos de voo, a aeronave apresentou perda de potência e teve uma tentativa de retornar à pista;
- f) o avião colidiu contra o solo em um campo aberto, próximo à cabeceira 31;
- g) a aeronave teve danos substanciais; e
- h) o condutor teve lesões graves e o passageiro saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- 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.

