

QUADRO DE ACIDENTES DE ULTRALEVE EM 2014, 2015 E 2016.

Nota: Não estão relacionados todos os acidentes de ultraleve ocorridos nesses anos, apenas os conhecidos.

Número	Dia	Hora	Local	Tipo nv	Sócio	Nº Ocupantes	Consequências
01 *	04/01/2015	Tarde	Toledo PR	Petrel	Sim	01	01 morto
01	29/06/2015	À tarde	C Lafaiete - MG	Flyer	?	02	1 morto 1 ferido
02	19/06/2014	15:30	Lontras - SC	Flyer	?	02	2 mortos
03	?	?	Itajaí - SC	Flyer	?	02	2 mortos
04	11/07/2015	À tarde	Divinópolis MG	PA 22?	?	02	2 mortos
05	02/05/2015	Manhã	Serra Canastra	-	?	01	1 morto
06	14/07/2015	Tarde	Central Min MG	RV 9	?	02	2 mortos
07	08/11/2014	17:20	Teresina - PI	?	?	02	2 mortos
08	19/04/2014	17:30	Cosmópolis - SP	RV 9	?	02	2 mortos
09	28/04/2015	Noite?	Araraquara - SP	ML 400	?	02	1 morto 1 ferido
10	10/04/2015	09:30	Praia Leblon RJ	?	?	02	1 ferido leve
11	03/04/2015	12:30	Bra. Paulista SP	TRIKE	?	01	1 morto
12	04/04/2015	17:20	Ceará mirim RN	?	?	02	02 mortos
13	21/08/2015	À tarde	Mirassol - PR	KR	?	01	01 morto
14	14/09/2015	11:00	Belém - PA	Con 180	Não	02	01 ferido leve
15	13/09/2015	06:30	Massapê - CE	Cierra	Sim	01	01 morto
16	18/09/2015	Manhã	Angra Reis - RJ			01	01 ferido
17	20/09/2015	Tarde	Pirenópolis -GO	RV 9	?	02	02 mortos
18	09/02/2016	Tarde	Irari - MA	SeaMax	Não	02	02 mortos
19	30/04/2016	Tarde	Furnas - MG	Curumi	Sim	02	02 mortos
20	12/06/2016	Tarde	Marília - SP	ASTRO	?	01	Ileso
21	21/06/2016	06:30	Ji-Paraná	ASTRO	?	01	01 mortog
22	07/07/2016	16:30	Apuí	Paradise	?	02	02 mortos
23	10/11/2016	Noite?	Novo Horiz SP	TRIKE	?	01	01
24	28/01/2017	11:00	Socorro - SP	RV -10	Não	01	01 ferido leve

25	09/02/2017	Tarde	Santarém PA	Flyer	Não	02	01 morto 05 fer.
26	18/01/2017	Manhã	Camocim - CE	ASTRO	Não	02	02 feridos grav
27	11/11/2017	11 horas	Igarassu - PE	FLYER	Não	01	01 morto
28	09/12/2017	10 horas	Baependi - MG	Paradise	Não	03	01 morto

***Investigado pelo CENIPA.**

Por informações de testemunha, oficial do corpo de bombeiros, a aeronave prefixo PUYAN, decolara do aeroclube de Barbacena com destino à localidade de Bandeirinhas, próxima à Conselheiro Lafaiete - MG.

Antes do pouso, a aeronave teve uma pane, tentando um pouso fora de campo, em uma pastagem. Durante esse pouso, a aeronave capotou. O piloto que não estaria usando cintos, era presidente do Aeroclube de Barbacena e proprietário da aeronave, foi projetado para fora da aeronave sendo ferido e esmagado. O piloto faleceu no local, entretanto o passageiro que usava cintos teve apenas ferimentos leves.

Não se pesquisou se, realmente, o piloto estaria sem os cintos ou mesmo a colocação correta e a condição técnica deste equipamento de segurança.

Do mesmo modo, não se pesquisou se as condições meteorológicas, a manutenção técnica da aeronave, a condição psicofísica, o treinamento ou mesmo a experiência do piloto teriam contribuído para a ocorrência ou para o agravamento das consequências desse acidente.

Não houve testemunhas no momento do acidente que seria investigado pela polícia.

Número 02 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave TRIKE, após a decolagem do aeródromo de Lontras estaria realizando um voo panorâmico sobre o ginásio da cidade, onde havia uma comemoração desportiva, tendo colidido com o teto da edificação. O voo em que a aeronave se acidentou seria o terceiro do dia. Estariam programados mais 3 voos panorâmicos que não foram realizados por motivo do acidente. O TRIKE era de outro proprietário que seria amigo do piloto, de 49 anos. A bordo estava uma adolescente de 15 anos. Ambos morreram em consequência do acidente. Testemunhas afirmaram que houve falha mecânica motivando a queda, falha essa não comprovada. Não foi possível saber o prefixo da aeronave, as condições meteorológicas do momento, e outras constatações importantes, tais como a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação) e as condições psicofísicas do piloto e, ainda, a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 03 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

O TRIKE decolou do aeroclube de Itajaí às 9 horas e trinta minutos, sábado. Após cerca de 10 minutos de voo, a aeronave acidentou-se em um depósito de container do porto de Itajaí. O piloto, Josias Caetano, seria experiente e conduzia um passageiro, Antônio Carlos Wippel, ambos teriam 45 anos. O tempo estaria nublado, com teto baixo e fazia muito frio. Uma testemunha teria avistado a aeronave "rodopiando" antes da queda. O diretor de voo do aeroclube Itajaí, teria sido chamado pra analisar o acidente e enviar um relatório para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Não foi possível confirmar as condições meteorológicas do momento, a data e o horário do acidente, o

prefixo da aeronave, a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação) e as condições psicofísicas do piloto, tal como a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 04 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave, Prefixo PU JCA um PA 22, teria decolado à tarde de sábado do aeródromo de Divinópolis, Centro-Oeste de Minas Gerais. Permanece a dúvida, pois PU é prefixo de ultraleve e PA 22 é PIPER. Testemunhas teriam avistado a queda da aeronave ao lado de uma estrada de terra. As condições atmosféricas seriam favoráveis ao voo visual. A aeronave explodiu no choque com o solo e incendiou. O piloto de nome Charles seria experiente e conduzia o proprietário da aeronave, de nome Wanderson. Ambos faleceram no local.

Não foi possível confirmar a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação) e as condições psicofísicas do piloto, tal como a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 05 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave, ultraleve não identificado de prefixo PU BIK, teria decolado de Pirassununga pela manhã do sábado, 02 de maio de 2015, com destino a uma pousada localizada em Vargem Bonita, Centro Oeste de Minas Gerais. No deslocamento, o ultraleve colidiu com a Serra da Canastra em local de mata fechada. Há suposição de que o tempo no local do acidente estaria nublado. A aeronave ficou destruída e o corpo do piloto somente pode ser resgatado pela FAB dois dias após, pela impossibilidade do helicóptero descer ao local, devido às condições do tempo. Testemunhas informaram que o piloto era experiente no tipo de aeronave e que fazia rotineiramente esse trajeto.

Não foi possível confirmar as condições atmosféricas do local, assim como a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação), as condições psicofísicas do piloto e a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 06 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave, RV 9, teria decolado do município Central de Minas pilotada pelo prefeito da cidade, conduzindo um seu amigo ou funcionário. O piloto, Genil Mata Cruz, tinha 39 anos e o passageiro, Douglas, 28. Ambos faleceram na queda da aeronave que explodiu no ar ou na queda. A aeronave estaria sobrevoando a fazenda do prefeito, invadida pelos Sem Terra. Outra aeronave estaria acompanhando à do prefeito nesse sobrevo. Testemunhas dos Sem Terra teriam afirmado que a aeronave acidentada realizava voos à baixa altura, lançando bombas, ou coquetel Molotov. O advogado do prefeito refuta a acusação, afirmando que os Sem Terra teriam atirado na aeronave e que ele estaria tirando fotos da invasão para embasar ação de reintegração de posse.

Pela repercussão do acidente e envolvimento políticos, foi informado que o CENIPA

fará a investigação desse acidente, assim como, em minha opinião, deveria investigar todos os demais.

Este é um caso clássico em que estariam envolvidos aspectos criminais, ensejando investigação policial.

Número 07 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave, ultraleve Storm, teria decolado às 17:20h do Clube de Ultraleves de Piauí para um voo local. O piloto, empresário Carlos Alves Brandão de 68 anos, tinha seu neto como passageiro, Lucas Brandão de 5 anos. O piloto seria experiente, sócio fundador do Clube, tendo ministrado instrução de ultraleve para vários alunos dessa modalidade esportiva, informações não confirmadas.

No dia seguinte, a aeronave foi encontrada a cerca de 300 metros da pista e com seus ocupantes mortos, presos aos cintos de segurança. Não houve explosão e a aeronave teria colidido com o solo em grande ângulo de descida ou na vertical.

Não foi possível confirmar se, na hora do acidente, as condições já não permitiam voo visual ou as condições atmosféricas do local, assim como a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação), as condições psicofísicas do piloto e a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 08 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave, RV 9 - PU FAB, teria decolado de Americana - SP às 17:30 h do dia 19/04 2013, sendo conduzida por seu proprietário, militar reformado Roberto Simões de Castro de 64 anos, levando à bordo sua nora, Renata Pereira de Castro, de 32 anos. Ao sobrevoar a represa de uma usina Hidrelétrica, Usina Ester, teria colidido com os fios da rede de alta tensão e caído na água, em local de difícil acesso. A aeronave teria sido fabricada em 2008, sendo relativamente nova e teria seu certificado de aeronavegabilidade válido.

Não foi possível confirmar se, na hora do acidente, as condições já não permitiam voo visual ou as condições atmosféricas do local, assim como a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação), as condições psicofísicas do piloto e a situação técnica da aeronave.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 09 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave modelo ML-400, prefixo PU FOZ, teria decolado no início da noite do dia 28 de Abril de 2015 para um voo local, tendo caído durante o pouso, próximo de um aeródromo na região de Araraquara, por suposta perda de controle de voo. Os dois ocupantes seriam pilotos e instrutores de voo, o que não foi confirmado, entretanto não ficou claro quem conduzia a aeronave no momento do acidente. Um dos pilotos seria Fernando Antônio Silvério de Freitas que ficou ferido e o outro André Amaral que faleceu no hospital. A aeronave seria nova e estaria em situação regular. Os pilotos seriam conhecidos na localidade e costumavam tirar fotografias durante o voo ou aerofotografia.

Não foi possível confirmar se, na hora do acidente, as condições já não permitiam voo visual ou as condições atmosféricas do local, assim como a experiência de voo, a escola de formação, o certificado (habilitação), as condições psicofísicas do piloto e a situação

técnica da aeronave. Vale ressaltar que o voo de ultraleve somente pode ser realizado entre o nascer e o por do sol e não se pode realizar atividade remunerada com esse tipo de aeronave. Não se confirmou se a aeronave ficou irrecuperável ou, ainda, se houve danos a terceiros.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 10 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave teria decolado do aeroporto de Jacarepaguá, no dia 04 de Abril de 2015 por volta de 9 horas, para um voo local conduzindo dois ocupantes: Gabriel Carvalho Belchior, de 31 anos e Luiz Felipe Matos Saback, de 56 anos, ambos pilotos. Não se confirmou qual deles pilotava a aeronave no momento do acidente. Sobrevoando o mar, ao largo da praia do Leblon na cidade do Rio de Janeiro teve uma pane, sendo forçada a pousar na água a cerca de 200 metros da praia. Após o pouso, os ocupantes saíram praticamente ilesos, sendo socorridas por um barco de pesca que passava pelo local. Apenas um deles teria sofrido ferimentos leves. O barco ainda tentou rebocar a aeronave, mas não teve sucesso. As condições do tempo eram boas. A imprensa informou que a aeronave estaria rebocando uma faixa de propaganda, o que não foi investigado.

Não foi possível confirmar a experiência de voo, a escola de formação em ultraleve, o certificado (habilitação), a condição psicofísica dos pilotos, a situação técnica e o tipo da aeronave, bem como seu prefixo. Vale ressaltar que, em ultraleve, não se pode realizar atividade remunerada, tal como aeropublicidade. A aeronave ficou irrecuperável e não houve danos a terceiros.

O acidente serve de alerta quanto aos regulamentos sobre a altura mínima de voo sobre o mar e a distância da praia para esse tipo de aeronave, assegurando que alcance o litoral em caso de irregularidade técnica.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 11 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave TRIKE teria decolado por volta de 12 horas de um aeródromo, ou área privada rural, próxima da cidade de Bragança Paulista, acontecendo logo após a

decolagem, provocando a morte do piloto, seu único ocupante, em mais esse lamentável acidente. O TRIKE teria sido montado pelo piloto, Pietro Di Benedetti, de 65 anos e ainda não tinha registro na ANAC. De acordo com um segurança do condomínio em que houve o acidente o motor do ultraleve começou a falhar e o aparelho “entrou em parafuso” e quando o serviço de resgate do Corpo de Bombeiros chegou o piloto já estava morto.

Não foi possível confirmar as condições atmosféricas na hora do acidente, assim como a experiência de voo, a escola de formação em ultraleve, o certificado (habilitação), a condição psicofísica do piloto e a situação técnica da aeronave. Certamente o TRIKE ficou irrecuperável, mas não houve danos a terceiros.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 12 - Histórico do acidente, informado por setores da imprensa local:

A aeronave decolou de Ceará Mirim, às 17 horas do dia 04 de Abril de 2015, para um voo local, tendo caído ao sobrevoar um condomínio, próximo ao aeródromo Governador Geraldo Melo. Os ocupantes Kellinson Vasconcelos, de 38 anos, piloto que seria instrutor de voo, e Guilherme Hobus, de 52 anos, engenheiro e proprietário do avião faleceram no local. A aeronave de prefixo PU JJA ficou destruída na queda.

Não foi possível confirmar o tipo de aeronave, as condições atmosféricas na hora do acidente, assim como a experiência de voo, a escola de formação em ultraleve, o certificado (habilitação), a condição psicofísica do piloto e a situação técnica da aeronave. A aeronave ficou irrecuperável, mas não houve danos a terceiros.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente que seria investigado pela polícia.

Número 13 - Histórico do acidente, informado por RRABUL e por setores da imprensa local:

A aeronave teria decolado do aeroclube de Mirassol - PR, no final da tarde do dia 21 de Agosto de 2015, tendo se acidentado em uma área rural próxima. O piloto, Luiz Antônio Cavalheiro de 63 anos, único ocupante da aeronave, foi socorrido e não sobreviveu aos graves ferimentos. O piloto seria experiente e fazia parte do aeroclube de Mirassol e seria paraquedista. Essas informações não foram confirmadas. Por outras informações, o piloto já teria se acidentado gravemente há cerca de 30 anos, ficando inativo por longo período. Neste último acidente, a aeronave teria se desintegrado em voo, sendo que partes da aeronave KR ficaram espalhadas por cerca de 500 metros. As condições atmosféricas no momento do acidente permitiriam voo visual, apesar de estar no final da tarde. A aeronave seria mal conservada ou mal construída o que não foi confirmado.

Não se confirmou o prefixo da aeronave, a experiência de voo, a escola de formação em

ultraleve, o certificado (habilitação), a condição psicofísica do piloto e a situação técnica da aeronave. A aeronave seria irrecuperável, mas, aparentemente, não houve danos a terceiros.

Não se conseguiram outras informações confiáveis sobre o acidente, o qual seria investigado pela polícia.

Número 14 - Histórico do acidente, informado por RRABUL e por setores da imprensa.

A aeronave Conquest 180 decolou para um voo local no dia 13 de Setembro de 2015, aproximadamente às 10:30h. A bordo estava o piloto Ivan Pena Fernandes, de 59 anos, e um passageiro não identificado. A intenção seria reabastecer no Aeroporto Brigadeiro Protásio, mas antes estava sobrevoando o Estádio Mangueirão, em Belém-PA, quando houve falha do motor e o piloto foi obrigado a fazer um pouso fora de campo, em terreno irregular. As declarações sobre falha do motor foram prestadas pelo próprio piloto que sofreu ferimentos leves na queda. O passageiro nada sofreu.

A aeronave, prefixo PU IPF, era nova do ano de 2014 e com apenas 54 horas de funcionamento, estando em condições técnicas regulares. O piloto, formado pelo Aeroclube do Pará, foi brevetado em 1988. Com cerca de 600 horas de voo, tinha Licença de Piloto Privado (PP), certificado aerodesportivo e Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos. Não era sócio da ABUL.

As condições atmosféricas estavam boas, permitindo voo visual. A aeronave sofreu danos graves e não houve danos a terceiros.

Número 15 - Histórico do acidente, informado por RRABUL (Sabino).

A aeronave decolou aproximadamente às 06 horas local, do dia 13 de Setembro de 2015, de um aeródromo não registrado, localizado em um terreno de propriedade do piloto, situado no município de Caucaia - CE. O tempo estava chuvoso, com teto baixo, na cidade de Fortaleza, situada a cerca de 100 quilômetros do local do acidente. É provável que as condições atmosféricas do local em que a aeronave caiu, Serra de Uburetama, não permitiriam voo visual, condições essas corroboradas por moradores da região e por vídeos e fotos, evidenciando chuva em tempo passado. O destino da aeronave era uma fazenda de propriedade do piloto, localizada no interior do Ceará na região de Itapipoca, em um aeródromo não registrado.

O piloto, Carlos Alberto Mendes Vasconcelos de 52 anos, voava só, estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido até Dezembro de 2015, Código ANAC 227113, estava com CPR válido, havia sido formado pela Escola do Cmte Lima, em Fortaleza e era sócio da ABUL, matrícula 6258. Tinha pouca experiência total de voo, cerca de 300 horas, entretanto constantemente fazia esse trajeto, tendo, portanto, experiência recente em sua aeronave, Sierra P 2002. Informações de amigos dão conta de que a aeronave estaria em condições técnicas regulares.

O piloto demonstrava interesse na atividade aérea, sendo persistente em conseguir sua habilitação. O RRABUL informou que o piloto era comedido, educado e correto.

É possível que o piloto tenha encontrado condições meteorológicas adversas desde a decolagem e, no deslocamento, teria dificuldades para sobrevoar a serra em condições visuais. Sua experiência e confiança na rota poderiam ter influenciado na continuidade do voo, violando as regras para voo visual. É também possível que tenha entrado inadvertidamente em voo por instrumentos, dentro de nuvens, e tentado manter a visibilidade, baixando muito no terreno, entre as nuvens e o solo que subia com a aproximação da serra. As facilidades de navegação atuais, com o auxílio do GPS, podem levar os pilotos a desconhecer ou desconsiderar a navegação por contato e suas

características, diminuindo, em alguns casos, o conhecimento geral, desejável ao aerodesporto. Descrições de um piloto que esteve na área do acidente, observando o local da queda, acredita que o piloto voava “reto e nivelado”, portanto em voo controlado, quando sua asa colidiu com uma palmeira, antes de bater na rocha e incendiar.

O lamentável acontecimento evidencia, uma vez mais, que a desobediência das regras do voo visual por pilotos do aerodeporto tem sido uma das causas de acidentes aéreos.

Sobre o assunto, é importante conhecer o que o CENIPA informa sobre CFIT (Controlled Flight Terrain): “O principal fator contribuinte na colisão com o solo em voo controlado está associado a problemas relativos ao fator humano, podendo ser desde uma incorreta programação ou leitura dos sistemas, passando por um desconhecimento do terreno e seu relevo, até uma completa desorientação espacial”.

Obs: A sigla CFIT foi criada por técnicos da BOING, em 1970, passando a ser conhecida mundialmente, sendo citada em inúmeras investigações de acidentes aeronáuticos.

Número 16 - Aguardam-se informações do RRABUL.

Número 17 - Histórico do acidente, informado por RRABUL e por setores da imprensa local:

A aeronave RV 9 caiu nas proximidades do aeródromo de Pirenópolis - GO na tarde do dia 29 de Setembro de 2015. A bordo estavam duas pessoas: O piloto Erik Teixeira Rigonato, de 31 anos, e o passageiro Guilherme Lima de Sousa, de 30 anos. Ambos faleceram nesse acidente. Não se sabe o prefixo da aeronave e suas condições técnicas. O piloto não era habilitado e seu exame de saúde estava vencido. Não se confirmaram as condições meteorológicas que, aparentemente, possibilitavam voo visual. Os ocupantes da aeronave divulgaram suas fotos na cabine pouco antes do acidente. Testemunhas que estariam assistindo à “demonstração” informaram que a aeronave fazia acrobacias, quando houve perda de controle em voo ocasionando a queda da aeronave. Aparentemente não houve danos a terceiros e a aeronave restou irrecuperável. Como nos demais acidentes com ultraleves e aeronaves experimentais, lamentavelmente, a autoridade aeronáutica não investigará as causas do acidente, dificultando a prevenção. A investigação será conduzida pela autoridade policial.

Número 18 - Histórico do acidente, informado por RRABUL (Murilo Menezes).

O acidente ocorreu, aproximadamente às 17:30 horas local, do dia 09 de Fevereiro de 2016, próximo à foz do Rio Mearim, cerca de 30 milhas da localidade de Irari – MA, para onde retornava, após cerca de 30 minutos de voo. A aeronave acidentada era praticamente nova, um ultraleve Anfíbio, SeaMax 2014, prefixo PU-VLC.

O piloto de 56 anos era experiente, habilitado CPR, tinha cerca de 2 mil horas de voo, durante 20 anos como piloto desportivo, tendo voado vários modelos de ultraleve pelas regiões do país. Era considerado bom piloto de ultraleve. Formado pelo Aeroclube de Fortaleza, voava constantemente no modelo SeaMax, com cerca de 100 horas de voo

durante o último ano. Nesse voo, estava acompanhado de outro piloto, também habilitado CPR. Ambos perderam a vida no acidente. O piloto estava com o C MPU em dia, validade até Março de 2016 e a habilitação CPR, também válida, até Março de 2017.

A aeronave estava com a inspeção válida, RIAM e seguro em dia.

As condições do tempo no local e no momento do acidente não permitiam voo visual, estavam muito deterioradas em toda a área. O piloto havia sido informado, por celular, dessas condições adversas para voo visual. Entretanto, como não tinha costume de pernoitar fora de casa, imagina-se que a vontade de retornar dessa pequena viagem tenha contribuído para sua insistência em continuar o voo. Seu conhecimento da rota e experiência na aeronave, supostamente, teriam também contribuído para a continuidade do voo naquelas condições. O resultado foi a colisão em voo com a água e a desintegração da aeronave. Imagina-se que, para manter-se em condições visuais, tenha sido obrigado a baixar o nível do voo até o contato com a água. Outra suposição é que teria perdido o controle da aeronave. O acidente resultou na perda de 2 vidas e na aeronave irrecuperável. Não houve danos a terceiros. Podemos colher mais esse ensinamento, envolvendo a insistência de voo visual com as condições atmosféricas desfavoráveis. Essa tem sido uma das maiores contribuições para acidentes de ultraleve, aliada à falta de doutrina sobre segurança de voo.

Número 19 - Histórico do acidente, extraído de órgãos da imprensa local:

Um ultraleve acidentou-se no Lago de Furnas, Sul do Estado de Minas, na tarde do Sábado, dia 30 de Abril de 2016. A aeronave, um [Curumim II, Prefixo PU HLA, seria nova com cerca de 70 horas de voo e fora montada pelo engenheiro Heleno Antônio Lara de 55 anos. Heleno era piloto e faleceu no acidente juntamente com seu filho, Samuel Henrique de 17 anos. Samuel pretendia ser piloto e estaria aguardando completar 18 anos para iniciar o curso correspondente. A aeronave teria decolado de Pará de Minas com destino a Furnas, onde haveria um encontro de ultraleves. O piloto já teria pousado em Furnas e decolara novamente para sobrevoar o lago e se acidentara nesse sobrevo. Antes de decolar de Pará de Minas, o piloto informou pelas redes sociais que estaria aguardando que as condições atmosféricas melhorassem, antes de prosseguir viagem. Por esse motivo, pode-se inferir que as condições meteorológicas não eram adequadas ao voo visual.](#)

Apesar de a aeronave ser considerada nova, não se verificaram suas reais condições técnicas. O piloto, habilitado CPR, estava com sua documentação válida, incluindo as condições psicofísicas.

Apenas uma investigação formal e habilitada poderia encontrar recomendações adequadas aos operadores de ultraleve. Entretanto, podemos imaginar duas causas contribuintes: As condições meteorológicas eram inadequadas ao prosseguimento do voo visual, resultando na perda do controle em voo e o filho do piloto poderia estar conduzindo a aeronave. Ambas as possibilidades necessitariam de comprovação.

Como resultado desse acidente, a aeronave ficou irrecuperável e perderam-se duas vidas. Entretanto não houve danos a terceiros.

Número 20 - Histórico do acidente, extraído de órgãos da imprensa local:

Cerca de 13 horas do dia 12 de Junho de 2016, a aeronave modelo Astro GTS, prefixo PU- MBV, acidentou-se nas margens de uma rodovia, em uma fazenda. O piloto, de 53 anos, foi atendido no hospital da cidade, queixando-se de dores nas costas, sendo liberado. A aeronave pilonou e teve avarias, possivelmente graves e, aparentemente, poderá ser recuperada. Não houve danos a terceiros.

O piloto informou que estava se deslocando da cidade de Garça para Tupã, quando o motor falhou e teve de pousar fora de campo. As condições atmosféricas permitiam voo visual.

Não se verificaram as reais condições técnicas da aeronave e o certificado do piloto.

Número 21 - Histórico do acidente, extraído de setores da imprensa local:

O acidente ocorreu no dia 21 de Junho de 2016, às 06:30 horas de uma Terça-Feira, na cidade de Ji-Paraná . A aeronave, um ASTRO, decolara de um aeródromo privado para voo local de experiência, após manutenção feita pelo próprio piloto na noite anterior, segundo uma testemunha. A aeronave caiu em um pasto ao lado da rodovia, junto ao aeródromo de onde decolara, tendo explodido e se incendiado na queda, resultando na morte instantânea do piloto, que estava só. Há informações de que, anteriormente, o piloto já teria se acidentado em voo nesse mesmo local.

O piloto, Gilberto de Sousa Oliveira de 44 anos, teria mais de 10 anos de experiência de voo em ultraleve e seria também mecânico de aeronaves, tendo montado o ASTRO, segundo uma testemunha que, também, seria piloto.

No próximo fim de semana, o acidentado faria um voo panorâmico em outra cidade e, para isso, estaria preparando o avião.

Em um vídeo que mostra o acidente, pode-se observar a passagem do ultraleve, após voo rasante, muito próximo às árvores. No vídeo, observa-se claramente uma forte oscilação dos ailerons, na passagem baixa da aeronave, o que teria resultado na perda de controle e queda, em grande ângulo de incidência. Os destroços restaram concentrados. Apenas o aileron desprendido estava em boas condições em local afastado do restante da aeronave, atestando falha estrutural. Esse vídeo mostra, ainda, gritos de admiração pela passagem baixa do ultraleve, admiração que logo se transformou em consternação com a queda do aparelho.

Não se comprovou a experiência do piloto, inclusive em voos recentes, ou sua certificação em mecânica de aeronaves. Não se comprovaram, ainda, sua certificação em ultraleve e condições psicofísicas, ou se estava realizando voo de demonstração aérea. Do mesmo modo, não se verificou se o piloto estaria realizando, costumeiramente, voos panorâmicos remunerados, vedados para o tipo de aeronave.

As condições atmosféricas permitiam voo visual. Como resultado desse acidente, houve a morte do piloto e a aeronave ficou irrecuperável. Não teria havido danos a terceiros.

Número 22 - Histórico do acidente extraído de setores da imprensa local:

O Acidente teria acontecido na tarde do dia 07 de Julho de 2016, cerca das 16 horas. A aeronave somente foi avistada nas proximidades do aeródromo, na manhã do dia 08 de Julho com os corpos dos dois ocupantes. O empresário, piloto e proprietário da aeronave, José P. da Silva de 61 anos, era dono de um garimpo nas proximidades e a outra vítima era seu empregado e operador de máquinas, Adeone C. da Silva, de 38 anos. O ultraleve Paradise teria decolado de uma pousada, também de propriedade do piloto, com destino ao município de Apuí, no Estado do Amazonas e a duração do voo seria de 25 minutos.

Não se conhecem as condições técnicas da aeronave, os certificados do piloto, suas condições psicofísicas e treinamento, assim como a situação do voo e das condições meteorológicas no momento do acidente. Somente uma investigação formal poderia levantar esses dados, possibilitando emitir recomendações úteis para a segurança de voo e a prevenção de novos acidentes. Assim, as “investigações” continuarão a ser feitas pelas autoridades policiais e teremos a triste rotina de anunciar outros acidentes e as constantes perdas de vidas humanas.

Como consequência, a aeronave ficou irrecuperável, perderam-se duas vidas e, aparentemente, não houve danos a terceiros.

Número 23 - Histórico do acidente extraído de setores da imprensa local:

A aeronave TRIKE se acidentou logo após decolar do Aeroclube de Novo-Horizonte, no Estado de São Paulo. O acidente ocorreu no final da tarde do dia 10 de novembro de 2016 e a bordo estava apenas o piloto de 49 anos que foi levado ao hospital, mas não resistiu aos ferimentos. O piloto teria feito troca de componentes do TRIKE antes do voo.

Os destroços estavam concentrados, aparentando perda de controle da aeronave em voo. Há informações de que o piloto era experiente, tendo voado por mais de 20 anos. Não houve testemunhas visuais do acidente, não se conhecem as condições técnicas da aeronave, ou se as condições meteorológicas permitiam voo visual. Não se pesquisou, ainda, se o piloto estava habilitado na aeronave e suas condições psicofísicas.

Como consequências desse acidente houve a morte do piloto e a perda total da aeronave. Não houve danos a terceiros.

Número 24 - Histórico do acidente extraído de setores da imprensa local, de informações de outro piloto de ultraleve e de registros da ABUL:

A aeronave RV - 10, de prefixo PU-ZGI, acidentou-se ao pousar em um aeródromo na cidade de Socorro – SP. O piloto, um senhor de 72 anos, teve apenas ferimentos leves. A aeronave teria decolado de Americana e, no pouso, o piloto excedeu os limites da pista, colidindo com o muro de uma pousada. O aeródromo não estava regularizado pela ANAC e, após o acidente, teria sido interditado pelo Ministério Público. Uma antena de celular, nas proximidades do aeródromo, seria o impedimento alegado pela ANAC para sua regularização. Por ocasião do pouso, o vento estaria forte e de cauda com cerca de 20 nós.

Não se conhecem as condições técnicas da aeronave, a certificação do piloto e suas condições psicofísicas. Não se conhecem, também, sua experiência geral de voo e na aeronave RV-10, assim como não se verificaram a situação da pista de pouso e as condições meteorológicas no momento do acidente.

Como resultado do acidente, o piloto teve ferimentos leves, a aeronave sofreu avarias graves e um muro foi danificado.

Número 25 - Histórico do acidente extraído de setores da imprensa local e de informações de outro piloto da região:

Na tarde do dia 09 de fevereiro de 2017, a aeronave GT FLYER de prefixo desconhecido teria decolado de um local próximo à cidade de Santarém PA. Após a decolagem a aeronave se acidentou, colidindo com uma residência. A concentração dos destroços evidencia que, possivelmente, houve perda de controle em voo. A bordo estavam o piloto, Jucelio Fontineli de 34 anos, e um passageiro. Nesse acidente, o piloto faleceu ao dar entrada no hospital e 06 pessoas ficaram feridas, dentre elas o passageiro e 05 moradores. Dois desses moradores tiveram ferimentos graves. O piloto teria decolado anteriormente e após o pouso decolou novamente para realizar testes em voo, pois teria trocado componentes com outra aeronave.

O piloto não era sócio da ABUL e não estava formalmente qualificado para voar essa e, possivelmente, outras aeronaves. Não se conhecem sua formação e certificação, assim como não teria certificado médico ou condições psicofísicas avaliadas. Não se conhecem as condições técnicas da aeronave ou dados sobre sua fabricação e montagem. As condições do tempo, que poderiam ter influência no acidente, também não foram avaliadas.

As consequências desse acidente incluem um morto e ferimentos em outras seis pessoas, duas delas em estado grave. A aeronave ficou irre recuperável, assim como houve danos em uma residência.

O acidente evidencia a falta de controle sobre a atividade aerodesportiva e as sérias consequências decorrentes.

Número 26 - Relatório do acidente elaborado pelo RRABUL local:

DADOS SOBRE ACIDENTE AERONÁUTICO EM CAMOCIM

OCORRENCIA: ACIDENTE

AERONAVE: PU-JGP

MODELO: ASTRO, motor VW

DATA: 18 DE JANEIRO DE 2017

A aeronave decolou do aeródromo SNWC (Camocim) por volta das 09:30Z. Ao atingir cerca de 300 pés, o motor perdeu potência não sendo capaz de manter a aeronave em voo. A aeronave veio a colidir com uma residência sofrendo grandes avarias e os dois ocupantes tiveram ferimentos graves.

Francisco Aurílio Firmino, conhecido como PAQUITO, piloto da aeronave, não tem habilitação. É habituado a voar na região onde atua como mecânico de aeronaves ultraleves.

A aeronave, modelo Astro, está registrada no RAB em nome de José Gilberto Pinto de Moraes.

Pretendia-se um sobrevoo na fazenda de propriedade do passageiro.

HISTÓRICO: O piloto abasteceu a aeronave no dia anterior, com combustível adquirido em um posto de gasolina na cidade.

A aeronave pernôitou fora de hangar e sob chuva.

No dia do voo, pela manhã, o piloto não drenou os tanques.

Embarcou o passageiro, Sr. Manoel Alves, iniciou o taxi e posterior decolagem.

A primeira hipótese é de que o motor tenha perdido potência pela contaminação do combustível.

Não há nenhum relato de mau funcionamento anterior do motor.

INFORMAÇÕES SOBRE O PILOTO: O piloto iniciou suas atividades em Fortaleza como mecânico. Aprendeu a voar aeronaves modelo V2, Mistral entre outras. Mudou-se para a região de Camocim e Sobral, onde efetua manutenção de pequenas aeronaves e também voa.

INFORMAÇÃO SOBRE PESSOAS ENVOLVIDAS: O proprietário da aeronave tem por hábito abastecer suas aeronaves sempre com combustível automotivo adquirido no comércio local. Recentemente sofreu um acidente em um Mistral de sua propriedade (perda de controle direcional na decolagem), danificando uma das asas da aeronave. Atualmente, tem outra aeronave modelo Mistral.

INFORMAÇÕES SOBRE O AERÓDROMO: O aeródromo SNWC é homologado, pista asfaltada de 950 metros com 30 de largura, adequada para o tipo de operação e para o tipo da aeronave. A cabeceira utilizada (14) está alinhada com o vento predominante, com sobrevoo da cidade. PUB UTC-3 VFR L21, 26 GOVERNO DO ESTADO 18 (59) 14 - L12- (950x30 ASPH 8/F/B/Y/U) -L12 – 32

INFORMAÇÕES SOBRE O IMPACTO E SOBRE OS DESTROÇÕS: A aeronave atingiu uma casa em voo controlado. O imóvel teve pequenos danos. A aeronave teve a parte do nariz destruída com o impacto e a cabine do piloto/passageiro bastante atingida. Analisando os dados sofridos, verifica-se que o nariz da aeronave entrou em um aposento no primeiro andar da casa e que as asas amorteceram o impacto nas paredes. Pela extensão dos danos na aeronave e na estrutura da casa, pode-se deduzir a pouca energia no momento do impacto.

FATOR PESSOAL: O principal aspecto a ser observado é a falta de doutrina no cumprimento dos princípios básicos da aviação, tais como inspeções adequadas, utilização do combustível especificado para os motores, qualidade dos produtos etc. É relevante o fato do piloto não estar habilitado.

COMENTÁRIOS DO RRABUL: A ABUL tem a função de assessorar os pilotos, facilitando o acesso aos cursos, informações, realização de provas etc. Não temos o poder de Inspeção e autuação. Caberia à Agência Nacional de Aviação Civil a fiscalização desse tipo de operação clandestina.

Fortaleza, 24 de fevereiro de 2017.

SABINO FREIRE DE LIMA FILHO

Número 27 - Histórico do acidente extraído de setores da imprensa local:

Um piloto de 46 anos acidentou-se ao colidir com o solo, no dia 11 de novembro de 2017, aproximadamente às 11 horas. Em Igarassu, local do acidente, situado no litoral Norte da Região Metropolitana do Recife, a aeronave, FLYER GT incendiou-se após o choque em que o piloto faleceu.

Não se conhecem as condições meteorológicas do momento, assim como não se conhecem ou não foram analisados vários fatores importantes ou possíveis para a contribuição desse acidente, tais como: a formação, a experiência e a habilitação do piloto, as condições técnicas da aeronave e informação de testemunhas.

Como consequência, houve mais uma morte de piloto de ultraleve e a perda de uma aeronave. Por essas razões, não foram possíveis emitir recomendações úteis à prevenção.

Número 28 - Histórico do acidente - Dados informados pelo RRABUL local:

A aeronave Paradise, PU- ANS, nova, fabricada em 2009, decolou de uma pista de 700 metros da fazenda de propriedade do piloto, situada no município de Baependi – MG, no dia 09 de Dezembro de 2009, aproximadamente às 10 horas local. Logo após a decolagem, teria tido uma pane e o piloto teria tentado retornar para a pista, quando houve o acidente. O piloto conduzia sua esposa e uma filha de 09 anos que veio a falecer. O piloto e sua esposa ficaram feridos e a aeronave, aparentemente, ficou irrecoverável. Supostamente, não houve danos a terceiros.

As condições atmosféricas permitiam voo visual, mas sem comprovação. Embora o piloto tenha sido considerado experiente, essas experiências em geral e nessa aeronave, em particular, assim como voos recentes não foram comprovados. Não foi comprovada, também, a certificação válida do piloto, assim como suas condições psicofísicas e as condições técnicas da aeronave. Caso esse acidente seja convenientemente investigado pela autoridade competente, é possível que se extraiam recomendações úteis para a prevenção de outros acidentes em aeronaves ultraleve.