



**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°		
05OUT2010 - 13:30 (UTC)	SERIPA II	A-601/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA	POUSO SEM TREM		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO JARDIM PARAÍSO (SJUC)	LUIS EDUARDO MAGALHÃES	BA	12°06'30"S	045°46'39"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-IAL	BEECH AIRCRAFT	35-B33
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
FRIBARREIRAS AGRO IND. DE ALIMENTOS LTDA.	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo da Fazenda Savana, Luís Eduardo Magalhães, BA, com destino ao Aeródromo Jardim Paraíso (SJUC), Luís Eduardo Magalhães, BA, a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Durante o pouso em SJUC, o avião tocou o solo com a parte ventral da fuselagem e se arrastou por alguns metros até parar com parte da sua estrutura fora da pista e com a proa defasada 90° para a direita.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e os três passageiros saíram ilesos.

### **2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)**

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

Seu Certificado de Capacidade Física (CCF) estava suspenso, desde 27JUN2010, em virtude de ele ter se envolvido em um incidente grave. Portanto, o piloto não estava qualificado para a realização do voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento e as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

Segundo relato do comandante, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

De acordo com as informações fornecidas aos investigadores, a aeronave se encontrava no Aeródromo de Barreiras (SNBR) quando foi engajada no transporte de passageiros entre SJUC e a Fazenda Triunfo (aeródromo não registrado), localizada no município de Luís Eduardo Magalhães, BA.

Assim, ela foi deslocada para SJUC, de onde decolou para a Fazenda Triunfo. No entanto, em virtude de problemas com as coordenadas geográficas fornecidas ao piloto, o pouso ocorreu no Aeródromo da Fazenda Savana (aeródromo não registrado).

O comandante decidiu, então, retornar para SJUC e, de acordo com seu relato, durante o pouso, ocorreu o recolhimento das três pernas do trem de pouso.

Por ocasião da realização da ação inicial de investigação, os investigadores constataram que a aeronave havia sido removida do local do acidente e se encontrava estacionada em um hangar, com os trens de pouso baixados e travados.

A movimentação do avião, sem autorização da autoridade do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) alterou a cena do acidente, impossibilitando a observação das condições do avião e de seus sistemas no momento da ocorrência.

Não havia evidências e nem foi informado à equipe de investigação sobre a realização de reparos na aeronave.

As avarias verificadas na aeronave não corroboravam a declaração do comandante de que os trens haviam recolhido durante o pouso. Não havia, por exemplo, amassamentos nas extremidades das pestanas ou indicação de que qualquer parte das pernas de força tenha atritado contra a pista.

Dessa forma, conclui-se, com base nos danos observados no avião, os quais se limitavam às superfícies externas do intradorso e às hélices, que, apesar do relato do comandante, é possível que tenha ocorrido um pouso com os trens recolhidos.

É possível que circunstâncias relativas à necessidade de retorno devido a um pouso equivocado, realizado no voo anterior, tenham afetado o desempenho do piloto e favorecido o esquecimento do baixamento do trem de pouso.

O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91 previa, em sua seção 91.102 - Regras Gerais, letra (d), o seguinte:

“91.102 - REGRAS GERAIS

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.”

Assim, embora essa condição aparentemente não tenha contribuído para a ocorrência do acidente, a operação em uma pista não registrada caracterizou uma violação ao requisito estabelecido pelo RBHA nº 91.

O RBHA nº 91 também previa, em sua seção 91.5 - Requisitos para Tripulações, letra (a), item (3) o seguinte:

“91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

[...]

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.”

Dessa forma, embora aparentemente esse fato não tenha contribuído para a ocorrência, a condução da aeronave por um piloto com CCF vencido caracterizou o descumprimento de requisito para tripulações previsto no RBHA nº 91.

Finalmente, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispunha sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), previa:

“Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei. (Artigo acrescido pela Lei nº 12.970, de 8/5/2014)”

Assim, a remoção do avião do local do acidente sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER, além de caracterizar o descumprimento do previsto no Art. 88-N do CBA, impediu a obtenção de dados importantes para o processo de investigação.

### **3. CONCLUSÕES**

#### **3.1. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) suspenso desde 27JUN2010;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto não estava qualificado para a realização do voo;

- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) o comandante declarou que as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave decolou da Fazenda Savana com destino ao Aeródromo Jardim Paraíso (SJUC);
- i) a pista da Fazenda Savana não era registrada;
- j) durante o pouso em SJUC, o avião tocou o solo com a parte ventral da fuselagem e se arrastou por alguns metros até parar com parte da sua estrutura fora da pista e com a proa defasada 90° para a direita;
- k) a operação em pista não registrada caracterizou uma violação ao requisito estabelecido pelo RBHA nº 91;
- l) a condução da aeronave por um piloto com CCF vencido caracterizou o descumprimento de requisito para tripulações previsto no RBHA nº 91;
- m) a remoção do avião do local do acidente sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER caracterizou o descumprimento do previsto no Art. 88-N do CBA e impediu a obtenção de dados importantes para o processo de investigação;
- n) a aeronave teve danos substanciais;
- o) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Memória - indeterminado.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

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

Não houve.

Em, 06 de agosto de 2019.