



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(V) Nº	
28 JAN 2011 - 20:45 (UTC)	SERIPA V	A-545/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
PATRIMÔNIO REGINA	LONDRINA	PR	23°23'36"S 051°13'55"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-BOR	BEECH AIRCRAFT	58
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES				DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal		
Tripulantes	2	-	-	-	2	-	Nenhum
Passageiros	1	-	-	-	1	-	Leve
Total	3	-	-	-	3	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Governador José Richa (SBLO), Londrina, PR, às 20h42min (UTC), a fim de realizar um voo de treinamento local, com dois pilotos e um passageiro a bordo.

De acordo com as informações colhidas, o voo tinha a finalidade de preparar um dos pilotos para a realização de um exame prático (cheque), que seria realizado dois dias depois da data em que aconteceu o acidente em tela.

Segundo declarações, o piloto proprietário da aeronave, que possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE), ocupava a cadeira da direita na cabine de pilotagem.

O piloto que iria ser treinado possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR), a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e ocupava o assento da esquerda.

Após a decolagem, a aeronave prosseguiu para uma área afastada oito milhas do aeródromo, no setor oeste, e depois de, aproximadamente, três minutos de voo chocou-se contra o solo.

Os destroços ficaram concentrados. As duas hélices estavam cravadas verticalmente no solo e as deformações em diversos componentes do avião tais como fuselagem, carenagens e cárteres dos motores eram consistentes com uma elevada carga no sentido vertical.



Figura 1 - Destroços da aeronave.



Figura 2 - Detalhe da hélice direita cravada verticalmente no solo e das deformações na carenagem do motor direito.



Figura 3 – Detalhes dos cárteres dos motores amassados.

Essas características indicavam uma trajetória vertical até o impacto, que ocorreu com asas niveladas e grande razão de afundamento, sugerindo que, provavelmente, o avião estaria em uma condição de estol.

A aeronave ficou destruída.

Os dois tripulantes e o passageiro sofreram lesões fatais.

2. FATOS

- a) os pilotos estavam com os seus Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos;
- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

- c) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- d) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) o piloto que ocupava o assento da esquerda não possuía a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE);
- g) o piloto proprietário da aeronave, que ocupava o assento da direita, possuía a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE);
- h) o piloto proprietário da aeronave, que ocupava o assento da direita, não possuía a habilitação de Instrutor de Voo - Avião (INVA);
- i) os pilotos não estavam qualificados para o tipo de voo realizado;
- j) a execução do voo em tela contrariou o previsto na seção 91.5, letra (a), número (3) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, já que o piloto que ocupava a cadeira da esquerda não era detentor de uma habilitação técnica de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e, portanto, não estava habilitado para operar a aeronave acidentada;
- k) a execução do voo com a finalidade de instruir o piloto que ocupava a cadeira da esquerda contrariou o previsto na seção 61.5, letra (i) do RBHA nº 61 em vigor à época da ocorrência, já que o piloto que ocupava a cadeira da direita não era detentor de uma habilitação técnica de Instrutor de Voo - Avião (INVA) e, portanto, não estava habilitado para ministrar instrução de voo;
- l) a aeronave descreveu uma trajetória vertical até o impacto, que ocorreu com asas niveladas e grande razão de afundamento;
- m) a aeronave ficou destruída; e
- n) os pilotos e o passageiro sofreram lesões fatais.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, conforme a lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Capítulo IV que trata do Sistema de Segurança de Voo, na Seção I que versa sobre os Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voos, em seu Art. 66.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao se deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança, advindas da análise

dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 07 de novembro de 2018.

