



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(I) Nº	
17OUT2011 - 16:00 (UTC)	SERIPA VI	IG-505/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	[SCF-NP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO/COMPONENTE	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
EM ROTA	EM ROTA	GO	14°18'41"S 049°00'04"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-JJV	LEARJET	31A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
HOSPITAL ASSOCIADOS DE PERNAMBUCO LT	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	4	4	-	-	-	-	Leve	
Total	6	6	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Santa Genoveva (SBGO), Goiânia, GO, com destino ao Aeródromo Brigadeiro Lysia Rodrigues (SBPJ), Palmas, TO, a fim de realizar transporte de pessoal, com dois pilotos e quatro passageiros a bordo.

A aeronave estava voando com plano de voo por instrumentos (IFR).

Durante a subida, ocorreram falhas nos sistemas de navegação e nos indicadores de atitude principal e reserva, o que levou os pilotos a se desorientarem e a aeronave a entrar em atitude anormal, uma vez que o *Learjet 31A* encontrava-se sob condições meteorológicas por instrumentos (IMC).

A aeronave perdeu altitude, cruzando vários níveis de voo quando, após diversas tentativas, a tripulação conseguiu restabelecer o controle desta, pousando com segurança no Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR), Brasília, DF.

A aeronave teve danos substanciais em sua estrutura. Os pilotos e os passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Danos estruturais na parte inferior da fuselagem da aeronave durante a recuperação da perda de controle em voo.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA) e estava com as habilitações de aeronave tipo LR30, que incluía o modelo 31A e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado de Capacidade Física (CCF) estava válido.

O copiloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) vencida desde novembro de 2006. Ele não possuía a habilitação de aeronave tipo LR30, portanto, não estava qualificado e não possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado de Capacidade Física (CCF) estava vencido.

Por sua vez, 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 e motores estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo sob regras IFR.

Após a ocorrência, a aeronave foi trasladada de SBBR para o Aeroporto Internacional de Viracopos (SBKP), Campinas, SP, sem o conhecimento e a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER.

Em Campinas, a aeronave foi reparada para sanar as panes oriundas da ocorrência aeronáutica, também sem o conhecimento e a autorização da Autoridade de Investigação. Tal fato acarretou a perda dos indícios que poderiam fornecer informações acerca dos fatores que contribuíram para o incidente grave.

O incidente grave foi comunicado ao SERIPA VI somente no dia 30NOV2011, 45 dias após a ocorrência aeronáutica.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de aeronave tipo LR30, que incluía o modelo 31A e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) o copiloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido;
- e) o copiloto não possuía a habilitação de aeronave tipo LR30 e sua habilitação de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) estava vencida desde novembro de 2006;
- f) o copiloto não estava qualificado e não possuía experiência no tipo de voo;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- h) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- i) as escriturações das cadernetas de célula e motores estavam atualizadas;
- j) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo sob regras IFR;
- k) a aeronave realizava transporte de passageiros entre SBGO e SBPJ;
- l) durante a subida sob condições IMC houve pane nos sistemas de navegação e nos indicadores de atitude principal e reserva;
- m) houve desorientação espacial e perda de controle;
- n) os pilotos conseguiram retomar o controle e pousaram em SBBR;
- o) após a ocorrência, a aeronave foi trasladada de SBBR para o Aeroporto Internacional de Viracopos (SBKP), em Campinas-SP, sem o conhecimento e da Autoridade de Investigação SIPAER;
- p) a aeronave foi reparada sem o conhecimento e a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;
- q) houve a perda dos indícios que poderiam fornecer informações acerca dos fatores que contribuíram para o incidente grave;
- r) o incidente grave foi comunicado ao SERIPA VI somente no dia 30NOV2011, 45 dias após a ocorrência aeronáutica;
- s) a aeronave teve danos substanciais; e

t) os pilotos e os passageiros saíram ilesos.

3. INTERRUPÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

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 de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 03 de agosto de 2019.