



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	
30OUT2011 - 19:10 (UTC)	SERIPA I	A-589/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERODROMO	ORIXIMINÁ	PA	00°42'38"S 056°07'52"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NNW	NEIVA	EMB-710C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo não registrado do Augusto (ZZZZ), Oriximiná, PA, com destino ao Aeródromo de Santarém (SBSN), PA, por volta das 19h05min (UTC), a fim de realizar um voo de traslado com um piloto a bordo.

Após a decolagem, com cerca de cinco minutos de voo, o motor apresentou perda súbita de potência, obrigando o piloto a realizar um pouso forçado na selva.

Em 23OUT2011, segundo relato do piloto, a aeronave havia decolado do aeródromo de Piquiatuba (SNCJ) com destino à pista do Augusto, localizada em área de garimpo.

Assim sendo, a operação em local não registrado estava em desacordo com o requisito regulamentar previsto pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91):

[...]

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.

Após o pouso, houve fogo na área do motor, que foi extinto pelo próprio piloto. O fogo causou danos a alguns itens do grupo motopropulsor, o que impossibilitou nova decolagem da aeronave.

O operador não notificou essa ocorrência aeronáutica à autoridade de investigação do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Em 30OUT2011, após adquirir os itens supostamente necessários para sanar o problema, o piloto retornou ao local da ocorrência para fazer a substituição dos componentes afetados. O próprio tripulante, mesmo não estando habilitado para tal, efetuou a troca das borrachas deflectoras e do filtro de ar do motor.

Essa atitude estava em desacordo com o estipulado no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 43 (RBAC 43), na seção 43.3, que versava sobre “Pessoas autorizadas a executar manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração” e com o Art. 302 da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, que dispunha sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA):

[...]

Art. 302...

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

[...]

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

[...]

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

[...]

Após a substituição desses itens, foi realizado um giro de motor de, aproximadamente, 20 minutos. Posteriormente ao cheque do motor, o piloto decidiu

prosseguir para Santarém ocorrendo, após a decolagem, a falha do motor e o pouso forçado na área de selva.

Tal conduta contrastou com o previsto na seção 91.407 - Operação após manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificações do RBHA 91:

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificações a menos que: (1) ela tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada e devidamente qualificada pelo DAC e conforme o RBHA 43, seção 43.7.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões leves.



Figura 1 - Foto aérea do PT-NNW no local da ocorrência.

2. FATOS

- a) a decolagem da aeronave foi realizada a partir de local não registrado;
- b) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde JUN 2011;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- h) houve a ocorrência anterior de fogo no motor da aeronave, sem que tenha havido comunicação à autoridade de investigação do SIPAER;
- i) o piloto executou ações de manutenção na aeronave sem estar habilitado;
- j) após a manutenção, a aeronave não foi aprovada para retorno ao serviço por pessoa autorizada e qualificada;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto sofreu lesões leves.

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, 08 de abril de 2019.

