



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	
03 AGO 2014 - 09:10 (UTC)	SERIPA I	A-130/CENIPA/2014	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UKN] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
ÁREA RESIDENCIAL	BALSAS	MA	07°32'07"S 046°03'24"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WPH	NEIVA	EMB-720C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	4	-	-	-	4	-	Leve	
Total	5	-	-	-	5	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Balsas (SNBS), MA, com destino ao Aeródromo Senador Petrônio Portella (SBTE), Teresina, PI, por volta das 09h10min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

Segundo relatos, logo após a decolagem, o avião perdeu altitude e caiu sobre uma área residencial, localizada a 1km da cabeceira 33 de SNBS.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava cancelado desde 03OUT2013, devido à não realização da Inspeção Anual de Manutenção (IAM). Esse Certificado havia sido suspenso em 28SET2010, em decorrência da emissão de uma Notificação de Condição Irregular de Aeronavegabilidade (NCIA), que tratava de uma rachadura na junção da semiasa esquerda.

As cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações desatualizadas.

O intervalo para revisão geral do motor *Lycoming* IO-540-K1G5D era de 2.000 horas ou 12 anos, o que ocorresse primeiro. Foi observado que o TBO (Tempo entre Revisões) do propulsor que equipava a aeronave estava vencido por tempo desde 27JUL2011.

O motor instalado na aeronave era o modelo *Lycoming* IO-540-K1G5D. De acordo com a Especificação de Aeronave nº EA-7504, para o avião acidentado, seria aplicável o motor *Lycoming* IO-540-K1A5.

Não foi apresentado aos investigadores o processo por meio do qual essa modificação foi autorizada e implementada.

Durante a ação inicial, foi observado que o magneto direito estava sem a plaqueta de identificação. No esquerdo, havia uma plaqueta com a inscrição de modelo S4LN-1209, o qual não era aplicável ao motor instalado na aeronave.

Não foi apresentado aos investigadores o processo por meio do qual essa modificação foi autorizada e implementada.

A aeronave ficou destruída.

O piloto e os quatro passageiros faleceram no local.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) não foi possível determinar se o piloto estava qualificado e qual era a sua experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 28SET2010 e teve o CA cancelado, devido à não realização da IAM, em 03OUT2013. Dessa forma, operação contrariou os requisitos constantes das Seções 91.7, letra (a), 91.203, letra (a), item (1) e 91.403, letra (e) do Regulamento de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas, demonstrando que o operador não cumpria os requisitos constantes da Seção 91.405, letra (b) do RBHA nº 91 referentes aos registros de manutenção;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

- g) o motor estava com TBO vencido desde julho de 2011;
- h) o motor instalado na aeronave era de modelo diferente do especificado pelo fabricante. Essa modificação constituiu uma violação aos requisitos relacionados a modificações/alterações em um produto com certificado de tipo estabelecidos no RBHA nº 91, no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 43 e na Instrução Suplementar (IS) 43.9-002A;
- i) o magneto esquerdo não era aplicável ao modelo do motor instalado na aeronave. Essa modificação constituiu uma violação aos requisitos relacionados a modificações/alterações em um produto com certificado de tipo estabelecidos no RBHA nº 91, no RBAC nº 43 e na IS 43.9-002A;
- j) o magneto direito não possuía plaqueta de identificação;
- k) a aeronave ficou destruída; e
- l) o piloto e os quatro passageiros 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, 11 de março de 2019.