



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		
15FEV2018 - 14:40 (UTC)	SERIPA IV	A-027/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LALT] OPERAÇÃO A BAIXA ALTITUDE	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	CAMAPUÃ	MS	19°35'34"S	054°00'48"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NYM	NEIVA INDÚSTRIA AERONÁUTICA	EMB-712
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
CMM ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA ME	PRI	INSTRUÇÃO

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Camapuã (SSBE), MS, com destino ao Aeródromo Teruel Ipanema Estância (SSIE), Campo Grande, MS, a fim de realizar um voo visual (VFR) de instrução, com um instrutor e um aluno a bordo.

Tratava-se de um voo de navegação visual do curso de Piloto Comercial, que seria realizado no trecho SSIE-SSBE-SSIE. O pouso intermediário em SSBE serviria para fazer um intervalo na instrução.

Após a decolagem de SSBE, o instrutor assumiu os comandos da aeronave e realizou passagens baixas sobre uma lavoura próxima à pista. Em uma das passagens a aeronave tocou a asa direita na plantação e pilonou, chocando-se contra o solo e parando no dorso. Foi levantado que o instrutor do voo tinha aspirações de se tornar piloto agrícola e teria simulado voos rasantes de aplicação de defensivo agrícola.

Os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos. O instrutor estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Instrutor de Voo - Avião (INVA) válidas e o aluno estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. O instrutor possuía experiência no tipo de voo e o aluno estava realizando o curso de Piloto Comercial.

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

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Além das passagens baixas não estarem previstas na instrução, o voo realizado contrariou o que preconizava a ICA 100-12 - REGRAS do Ar, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), item 5.1.4 transcrito abaixo:

Exceto em operação de pouso e decolagem, o voo VFR não será efetuado:

- a) sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 300 m (1000 pés) acima do mais alto obstáculo existente num raio de 600 m em torno da aeronave; e
- b) em lugares não citados na alínea anterior, em altura inferior a 150 m (500 pés) acima do solo ou da água.

Dessa maneira, a segurança da operação foi reduzida abaixo dos níveis mínimos, permitindo a ocorrência do acidente.

A aeronave teve danos substanciais. O instrutor sofreu lesões graves e o aluno leves.

Tendo em vista que a violação de regras de tráfego aéreo levou a uma operação insegura, culminando no acidente, decidiu-se pela interrupção da investigação, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, abaixo transcrito:

“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.”

2. FATOS

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Instrutor de Voo – Avião (INVA) válidas;
- c) o aluno estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- d) o instrutor possuía experiência no tipo de voo;
- e) o aluno estava realizando o curso de Piloto Comercial;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) após a decolagem, o instrutor realizou uma série de passagens baixas sobre uma lavoura próxima à pista;
- k) as passagens aconteciam a uma distância reduzida da plantação;
- l) em uma das passagens a aeronave tocou a asa direita na plantação e pilonou, chocando-se contra o solo e parando no dorso;
- m) a aeronave teve danos substanciais;
- n) o instrutor sofreu lesões graves; e
- o) o aluno sofreu lesões leves.

3. INTERRUPTÃO 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:

- c) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- d) 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, 28 de outubro de 2019.

