



**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		
01ABR2017 - 21:40 (UTC)		SERIPA VI		A-055/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE ARAGARÇAS (SJVO)		ARAGARÇAS		GO	15°53'57"S 052°14'43"W	

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PU-CST		MICROLEVE		CORSÁRIO MK III	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			PET		PRIVADA

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

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Aragarças (SJVO), GO, por volta das 21h40min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um condutor e um passageiro a bordo.

Segundo informações voluntariamente prestadas (art. 88, I, §§ 3º e 4º, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), foi observado que durante a decolagem, ao atingir, aproximadamente, 150ft de altura, o motor da aeronave parou.

Após isso, ao tentar o retorno à pista, o condutor perdeu o controle da aeronave, vindo a colidir contra o solo.

Além disso, conforme relatos voluntários, o condutor da aeronave sinistrada não possuía habilitação para pilotar a referida aeronave, bem como não possuía nenhum tipo de certificado que o autorizasse a realizar o referido voo.

A aeronave teve danos substanciais. Os dois ocupantes sofreram lesões fatais.



Figura 1 - Posição final da aeronave.

### 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das autoridades policiais;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- d) o condutor não possuía Certificado Médico para Pilotar Ultraleves (CMPU);
- e) o condutor não possuía Curso de Piloto de Recreio (CPR);
- f) a documentação da aeronave não foi encontrada;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) os ocupantes sofreram lesões fatais.

### 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que foi constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro na presente investigação, decidiu-se por sua interrupção, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra a, abaixo transcrito.

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, 02 de outubro de 2020.