



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	
23JUN2018 - 20:20 (UTC)		SERIPA I		A-105/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
LAGO NOVA CARAJÁS		PARAUPEBAS		PA	06°05'13"S 049°50'32"W

DADOS DA AERONAVE				
MATRÍCULA	FABRICANTE		MODELO	
PU-MGH	HOTEL CHAMA LTDA ME		CONQUEST 180	
OPERADOR		REGISTRO		OPERAÇÃO
HOTEL CHAMA LTDA ME		PET		PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista da Fazenda Serra Grande (SNQE), Parauapebas, PA, por volta das 19h30min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto e um passageiro a bordo.

Segundo relatos, no regresso para o pouso, houve a falha do motor quando a aeronave se encontrava no circuito de tráfego, entre a perna base e a final. Foi decidido, então, pelo pouso no lago, ocorrendo redução de velocidade até que houvesse o estol sobre a água.

A aeronave colidiu contra a superfície de um lago na entrada da cidade, distante 1.400 metros da pista da Fazenda Serra Grande, ficando totalmente submersa.

No impacto houve a ruptura da cauda da aeronave, bem como danos substanciais em toda sua estrutura.

Com a aeronave submersa, o piloto, que estava lesionado, teve dificuldades para soltar o cinto de segurança.

O piloto sofreu lesões graves e o passageiro sofreu lesões leves.



Figura 1 - Aeronave sendo retirada do lago.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

O piloto possuía a Licença de Piloto Privado (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

O piloto possuía o Certificado de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) vencida desde OUT2015.

O piloto possuía experiência no tipo de voo.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O ultraleve, de número de série (NS) C18-120, foi fabricado pelo HOTEL CHAMA LTDA ME, em 2011, e estava registrado na Categoria de Serviços Privada - Experimental (PET).

Segundo informações, a aeronave estava há 4 meses parada, sendo o voo desta ocorrência o primeiro depois desse período.

Foi reportado que, antes do voo, houve a drenagem de cerca de 2 litros de combustível e que este continha água.

Na sequência, a aeronave foi abastecida com 50 litros de combustível em cada asa. Todavia, não foi possível estabelecer a quantidade total nos tanques. Esse abastecimento

foi realizado pelo operador da aeronave em SNQE, porém, não foi apresentado o comprovante desse abastecimento.

Não foi possível realizar a coleta do combustível para análise, bem como outras verificações na aeronave, posto que o PU-MGH foi removido da água e deslocado para local desconhecido sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER, conforme previa a Lei nº 12.970, de 08MAIO2014.

“Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.”

Durante a investigação, o operador informou ter se desfeito de partes da aeronave.



Figura 2 - Partes da aeronave após remoção do local da ocorrência.
(Fonte: operador da aeronave).

Não foram apresentados quaisquer registros primários ou secundários relativos às inspeções realizadas ou horas voadas.

Não foi possível aprofundar a investigação da ocorrência, pois a remoção da aeronave e a liberação de partes do PU-MGH sem autorização da Comissão de Investigação comprometeram a preservação das evidências, prejudicando a coleta de dados, a análise *in loco* do local do acidente e a formulação das hipóteses, o que inviabilizou a identificação dos fatores contribuintes presentes no acidente e, conseqüentemente, a emissão das recomendações de segurança pertinentes.

2. FATOS

- a) A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da imprensa local, 08 horas e 40 minutos após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) vencida desde OUT 2015;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

- f) durante o circuito de tráfego para pouso, houve falha do motor;
- g) a aeronave colidiu contra a superfície de um lago na entrada da cidade, ficando totalmente submersa;
- h) o PU-MGH foi removido da água e deslocado para local desconhecido sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;
- i) não foram apresentados quaisquer registros primários ou secundários relativos às inspeções realizadas ou horas voadas;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto sofreu lesões graves e o passageiro sofreu lesões leves.

3. INTERRUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a presente investigação não trará proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito, decidiu pela 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, 24 de julho de 2020.