



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	
09DEZ2017 - 13:30 (UTC)	SERIPA VI	A-165/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	NOVA BANDEIRANTES	MT	10°20'43"S 058°16'22"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-MMT	PARADISE INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA	PARADISE I
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	2	-	-	-	2	-	Leve	
Total	3	-	-	-	3	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Colniza (SIXZ), MT, com destino ao Aeródromo de Juara, (SIZX), MT, por volta das 09h45min (UTC), a fim de transportar pessoal, conduzida por pessoa não habilitada e dois passageiros a bordo.

Como a aeronave não chegou ao destino, o Salvaero Amazônico foi acionado.

O avião foi encontrado por aeronave do 2º/10º Grupo de Aviação (GAv), unidade aérea de Busca e Salvamento da Força Aérea Brasileira (FAB), no dia 12DEZ2017, às 14h13min, em área de mata fechada.



Figura 1 - Vista do PU-MMT, no local do acidente.

A aeronave ficou destruída. O condutor da aeronave e os dois passageiros sofreram lesões fatais.

A aeronave, de número de série (NS) 040, foi fabricada pela Paradise Indústria Aeronáutica Ltda., em 2007, e estava registrada na Categoria Privada - Experimental (PET).

O condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

Após consulta à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), foi verificado que o condutor da aeronave não possuía registro junto àquela autoridade aeronáutica, contrariando o disposto no *caput* do parágrafo 103.63, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 103A, de 04JUN2001, em vigor na data do acidente:

103.63 Ninguém pode atuar como piloto em comando de veículos ultraleves, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto Desportivo (CPD) ou Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou outra licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio do Salvaero Amazônico;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) o condutor não possuía Certificado ou Licença de Piloto emitidas pela ANAC;

- d) a aeronave ficou destruída; e
- e) o condutor e os dois passageiros sofreram lesões fatais.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor implicou níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, ocasionando a ocorrência em tela, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra a, 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.