



## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou da Fazenda Bela Vista, no município de Sena Madureira, AC às 14h55min (UTC), para a cidade de Manuel Urbano, AC com um piloto e sete passageiros a bordo.

Após a decolagem, o piloto percebeu uma vibração na aeronave e a perda de potência do motor. De imediato, realizou curva para tentar voltar à pista, mudou a chave seletora do tanque de combustível para a outra asa e ligou a bomba elétrica, na tentativa de restabelecer a potência, no entanto, o motor continuou falhando e não foi possível retornar para pista. O piloto optou, então, por realizar um pouso de emergência num pasto da fazenda vizinha.

Durante a ação inicial, foi observado vazamento de óleo na área do motor e verificou-se também, após drenagem nos tanques, que havia presença de água no combustível.

A aeronave teve danos substanciais na estrutura, trens de pouso e motor.

O piloto e cinco passageiros saíram ilesos e dois passageiros sofreram lesões leves.

Verificou-se que, tanto a aeronave quanto o piloto, estavam com a documentação vencida e, portanto, o voo não poderia ter sido realizado.

## **3. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) vencido desde 30ABR2003;
- b) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido desde 05MAI2002;
- c) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava vencido desde 18NOV2007;
- d) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 04DEZ2007;
- e) o seguro aeronáutico estava vencido desde 26NOV2007 e não cobria passageiros;
- f) o último registro de manutenção em oficina homologada pela ANAC estava datado de 04DEZ2006;
- g) a pista utilizada para a decolagem não era registrada e nem homologada;
- h) não foi apresentado Diário de Bordo ou outra forma de registro que comprovasse as horas voadas; e
- i) não foram apresentadas as Cadernetas de registro e controle de manutenção da Célula, Motor e Hélice da aeronave.

## **4. Interrupção 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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”*

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 22 de abril de 2016.

