

**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE**  
**ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**RELATÓRIO FINAL**  
**A - Nº 015/CENIPA/2011**

<b><u>OCORRÊNCIA:</u></b>	<b>ACIDENTE</b>
<b><u>AERONAVE:</u></b>	<b>PT-VFI</b>
<b><u>MODELO:</u></b>	<b>EMB-712</b>
<b><u>DATA:</u></b>	<b>12 MAR 2009</b>



# ADVERTÊNCIA

*Conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Artigo 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.*

*A elaboração deste Relatório Final foi conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses levantadas, sendo um documento técnico que reflete o resultado obtido pelo SIPAER em relação às circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência.*

*Não é foco do mesmo quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes, incluindo as variáveis que condicionaram o desempenho humano, sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais, e que interagiram, propiciando o cenário favorável ao acidente.*

*O objetivo exclusivo deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, cuja decisão quanto à pertinência a acatá-las será de responsabilidade exclusiva do Presidente, Diretor, Chefe ou o que corresponder ao nível mais alto na hierarquia da organização para a qual estão sendo dirigidas.*

*Este relatório não recorre a quaisquer procedimentos de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.*

*Outrossim, deve-se salientar a importância de resguardar as pessoas responsáveis pelo fornecimento de informações relativas à ocorrência de um acidente aeronáutico. A utilização deste Relatório para fins punitivos, em relação aos seus colaboradores, macula o princípio da "não autoincriminação" deduzido do "direito ao silêncio", albergado pela Constituição Federal.*

*Consequentemente, o seu uso para qualquer propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e a conclusões errôneas.*

**ÍNDICE**

SINOPSE.....	4
GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS.....	5
1 INFORMAÇÕES FACTUAIS .....	6
1.1 Histórico da ocorrência.....	6
1.2 Danos pessoais .....	6
1.3 Danos à aeronave .....	6
1.4 Outros danos .....	6
1.5 Informações acerca do pessoal envolvido.....	6
1.5.1 Informações acerca dos tripulantes.....	6
1.6 Informações acerca da aeronave .....	7
1.7 Informações meteorológicas.....	7
1.8 Auxílios à navegação.....	7
1.9 Comunicações.....	7
1.10 Informações acerca do aeródromo.....	7
1.11 Gravadores de voo .....	7
1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços .....	7
1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas.....	7
1.13.1 Aspectos médicos.....	7
1.13.2 Informações ergonômicas .....	7
1.13.3 Aspectos psicológicos .....	8
1.14 Informações acerca de fogo .....	8
1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave.....	8
1.16 Exames, testes e pesquisas .....	8
1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento .....	8
1.18 Aspectos operacionais.....	8
1.19 Informações adicionais.....	8
1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação .....	8
2 ANÁLISE .....	9
3 CONCLUSÃO.....	9
3.1 Fatos.....	9
3.2 Fatores contribuintes .....	9
3.2.1 Fator Humano.....	9
3.2.2 Fator Material .....	9
4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV) .....	9
5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA.....	9
6 DIVULGAÇÃO.....	9
7 ANEXOS.....	10

### SINOPSE

O presente Relatório Final é relativo ao acidente com a aeronave PT-VFI, modelo EMB-712, no Município de Goiânia, GO, em 12 MAR 2009, classificado como **Outros**.

A aeronave colidiu contra veículos em um estacionamento de um *shopping center*.

Os dois ocupantes sofreram lesões fatais.

A aeronave ficou destruída.

**GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS**

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CCF	Certificado de Capacidade Física
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CHT	Certificado de Habilitação Técnica
LAT	Latitude
LONG	Longitude
RSV	Recomendação de Segurança de Voo
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SWUZ	Designativo de localidade – Aeródromo de Luziânia
UTC	<i>Coordinated Universal Time</i> – Tempo Universal Coordenado

<b>AERONAVE</b>	<b>Modelo:</b> EMB – 712 <b>Matrícula:</b> PT-VFI <b>Fabricante:</b> EMBRAER	<b>Operador:</b> Aeroclube de Brasília
<b>OCORRÊNCIA</b>	<b>Data/hora:</b> 12 MAR 2009 18:15UTC <b>Local:</b> Pátio do Shopping Flamboyant <b>Lat.</b> 16°40'24"S – <b>Long.</b> 049°15'29"W <b>Município – UF:</b> Goiânia – GO	<b>Tipo:</b> Outros

## 1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

### 1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou do Aeródromo de Luziânia, GO (SWUZ), por volta das 16h 15min, com duas pessoas a bordo, e prosseguiu para a cidade de Goiânia, GO.

Depois de realizar várias manobras sobre aquela cidade, a aeronave colidiu contra veículos num pátio de estacionamentos.

### 1.2 Danos pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	01	01	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
llesos	-	-	-

### 1.3 Danos à aeronave

A aeronave foi completamente destruída.

### 1.4 Outros danos

Vinte e três veículos foram danificados em variados níveis.

### 1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

#### 1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

HORAS VOADAS	
DISCRIMINAÇÃO	
Totais	-
Totais nos últimos 30 dias	-
Totais nas últimas 24 horas	-
Neste tipo de aeronave	-
Neste tipo nos últimos 30 dias	-
Neste tipo nas últimas 24 horas	-

##### 1.5.1.1 Formação

O condutor da aeronave não possuía formação de piloto de aeronaves.

##### 1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O condutor da aeronave não possuía habilitações técnicas para a operação de aeronaves.

### **1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo**

O condutor da aeronave não possuía qualificação e experiência para o voo.

### **1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde**

O condutor da aeronave não possuía Certificado de Capacidade Física (CCF).

## **1.6 Informações acerca da aeronave**

A aeronave, de modelo EMB-712, nº de série 712.130, foi fabricada pela EMBRAER.

Não foram localizados os registros referentes às inspeções da aeronave.

## **1.7 Informações meteorológicas**

Não houve relevância das condições meteorológicas para o acidente. O condutor voou sob condições de voo visuais.

## **1.8 Auxílios à navegação**

Nada a relatar.

## **1.9 Comunicações**

Não foram estabelecidas. Foi tentado contato rádio por aeronaves da Força Aérea Brasileira, mas o condutor da aeronave acidentada não respondeu às tentativas de comunicação bilateral.

## **1.10 Informações acerca do aeródromo**

Nada a relatar.

## **1.11 Gravadores de voo**

Não requeridos e não instalados.

## **1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços**

A aeronave atingiu o primeiro veículo com a asa esquerda, o que alterou sua trajetória para a esquerda, acarretando a colisão com outros veículos estacionados no local.

Testemunhas informaram que, antes de a aeronave atingir os obstáculos no solo, foi possível ouvir a aceleração do motor. Confirmaram que a aeronave impactou-se contra o solo com o motor girando.

Havia no local do acidente um forte cheiro de combustível, o que levou o Corpo de Bombeiros a espalhar água e serragem sobre os destroços para evitar um princípio de incêndio.

A aeronave foi severamente danificada por múltiplos impactos contra vários veículos estacionados.

## **1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas**

### **1.13.1 Aspectos médicos**

Nada a relatar.

**1.13.2 Informações ergonômicas**

Nada a relatar.

**1.13.3 Aspectos psicológicos**

Nada a relatar.

**1.13.3.1 Informações individuais**

Nada a relatar.

**1.13.3.2 Informações psicossociais**

Nada a relatar.

**1.13.3.3 Informações organizacionais**

Nada a relatar.

**1.14 Informações acerca de fogo**

Não houve fogo.

**1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave**

Não houve sobreviventes.

**1.16 Exames, testes e pesquisas**

Nada a relatar.

**1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento**

Nada a relatar.

**1.18 Aspectos operacionais**

Após a decolagem o condutor da aeronave efetuou curva à direita, a baixíssima altura e grande inclinação, prosseguindo na proa da cidade de Goiânia.

Depois de haver realizado várias manobras a baixa altura, sem o conhecimento do Controle de Tráfego Aéreo, sobre vários pontos da cidade de Goiânia, a aeronave caiu no pátio do Shopping Flamboyant, vitimando seus dois ocupantes e danificando diversos veículos.

**1.19 Informações adicionais**

De acordo com o Boletim de Ocorrência nº 82/2009, de 12 MAR 2009, registrado às 18h25min na Delegacia Distrital de Polícia de Luziânia, GO, a aeronave de matrícula PT-VFI, modelo EMB 712, foi roubada (grifo nosso) do Aeroclube de Brasília por volta das 16h15min.

Conforme cobertura dos órgãos de imprensa, que veicularam um volume considerável de dados relacionados ao acidente, ficou destacada a “possível” pretensão do condutor de suicidar-se, jogando a aeronave contra o *shopping center*.

**1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação**

Não houve.



## 2 ANÁLISE

Nada a relatar.

## 3 CONCLUSÃO

### 3.1 Fatos

- a) o condutor da aeronave não possuía licença de piloto;
- b) a aeronave encontrava-se aeronavegável;
- c) o condutor realizou diversas manobras sobre a cidade de Goiânia,GO sem autorização para isso;
- d) a aeronave chocou-se contra automóveis no pátio do *shopping center*;
- e) a aeronave ficou completamente destruída;
- f) os dois ocupantes da aeronave sofreram lesões fatais; e
- g) a investigação não trouxe qualquer benefício para a prevenção de acidentes aeronáuticos por se tratar de ocorrência provocada por ato ilícito.

### 3.2 Fatores contribuintes

#### 3.2.1 Fator Humano

##### 3.2.1.1 Aspecto Médico

Nada a relatar.

##### 3.2.1.2 Aspecto Psicológico

Nada a relatar.

##### 3.2.1.3 Aspecto Operacional

Nada a relatar.

#### 3.2.2 Fator Material

Nada a relatar.

## 4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

*É o estabelecimento de uma ação que a Autoridade Aeronáutica ou Elo-SIPAER emite para o seu âmbito de atuação, visando eliminar ou mitigar o risco de uma condição latente ou a consequência de uma falha ativa.*

*Sob a ótica do SIPAER, é essencial para a Segurança de Voo, referindo-se a um perigo específico e devendo ser cumprida num determinado prazo.*

Nada a relatar.

## 5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA

Nada a relatar.

## 6 DIVULGAÇÃO

- Aeroclube de Brasília

- Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- SERIPA 6

## **7 ANEXOS**

Não há.

---

Em, 27/06/2011