



**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	
28MAR2018 - 11:45 (UTC)	SERIPA IV	A-055/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA	POUSO BRUSCO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA RIO NEGRO (SSGX)	AQUIDAUANA	MS	19°34'06"S 056°14'44"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-PSO	PIPER AIRCRAFT	PA-32-301FT
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

### **1.1. Histórico do voo**

Conforme declaração do piloto, registrada em boletim de ocorrência na Delegacia Especializada de Combate ao Crime Organizado - DECO PC MC, a aeronave decolou de Aquidauana, MS, com destino à Fazenda Rio Negro (SSGX), a fim de efetuar um voo de traslado, com um piloto a bordo.

Durante o pouso a aeronave quebrou o trem principal direito e o trem auxiliar.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

Segundo o referido boletim de ocorrência, o piloto declarou que, de comum acordo com o proprietário da aeronave, decidiu não comunicar a ocorrência à autoridade de investigação SIPAER, que só tomou conhecimento do acidente por meio de informações da Polícia Judiciária Civil.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. O piloto não estava qualificado para realizar voo fretado/remunerado. Não foi possível verificar se o piloto possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido. Não foi possível verificar se operava dentro dos limites de peso e balanceamento e se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

Não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Segundo declarações do piloto, a aeronave tinha sido fretada, de forma clandestina, para transporte de passageiros até Aquidauana, sendo esta uma prática comum. Além do PP-PSO, outra aeronave do mesmo proprietário também era utilizada para essa finalidade.

De acordo com a apuração da equipe de investigadores SIPAER, a aeronave foi recuperada no local do acidente, sem nenhum tipo de comunicação à autoridade de investigação SIPAER e sem o conhecimento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O auxiliar de mecânico que realizou o serviço declarou que foram trocados o motor, a hélice e o trem de pouso principal direito. Ele declarou ainda que desconhecia a proveniência desses itens e que sabia que tal serviço não poderia ser feito por ele, e sim por um mecânico habilitado.



Figura 1 - Vista geral da ocorrência.



Figura 2 - Vista da lateral direita da aeronave.



Figura 3 - Vista frontal da aeronave.





Figura 4 - Vista da lateral esquerda da aeronave.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de informações da Polícia Judiciária Civil;
- b) o piloto possuía Licença de Piloto Privado - Avião;
- c) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- e) o piloto não estava qualificado para realizar voo remunerado/fretado;
- f) não foi possível verificar se o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- h) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- i) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- j) não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- k) a aeronave regressava após ter sido fretada para transporte de passageiros;
- l) durante o pouso ocorreu a quebra dos trens direito e auxiliar;
- m) a recuperação da aeronave foi realizada sem anuência/conhecimento da autoridade de investigação SIPAER e ANAC;
- n) a recuperação da aeronave foi realizada por pessoal não habilitado;
- o) a aeronave teve danos substanciais; e
- p) o piloto saiu ileso.

## 3. INTERRUPTÃO 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, 11 de março de 2020.

