



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		
16OUT2014 - 20:30 (UTC)		SERIPA IV		A-507/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
CENTRO NACIONAL DE PÁRA-QUEDISMO (SDOI)		BOITUVA		SP	23°17'53"S 047°41'43"W	

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PR-PEX		CESSNA AIRCRAFT		182A	
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	2	-	2	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	2	-	2	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Centro Nacional de Pára-quedaismo (SDOI), Boituva, SP, por volta das 19h30min (UTC), a fim de realizar um voo local, com dois pilotos a bordo.

Segundo relatos, durante a aproximação para o pouso na pista de SDOI, a aeronave apresentou perda de potência do motor na curva de enquadramento da final.

O avião chocou-se contra o solo na cabeceira 06 da pista de SDOI, vindo a capotar.



Figura 1 - Situação da aeronave após o choque contra a cabeceira 06 de SDOI.

A aeronave teve danos substanciais. Os dois tripulantes sofreram lesões leves.

Os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos e estavam com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidas. Contudo, não foi possível verificar se eles possuíam experiência no tipo de voo.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) e o Certificado de Matrícula (CM) da aeronave não foram emitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Dessa forma, esse voo não poderia estar sendo realizado por contrariar o que preconizava o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91, na Seção 91.203, letra (a):

[...]

“AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:

(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro

Aeronáutico Brasileiro (RAB);

[...]

2. FATOS

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) os pilotos estavam com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidas;

- c) não foi possível verificar se os pilotos possuíam experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave não possuía o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) e o Certificado de Matrícula (CM) emitidos;
- e) o voo contrariou o que preconizava o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91, na Seção 91.203, letra (a);
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) durante a aproximação para o pouso na pista de SDOI, a aeronave apresentou perda de potência do motor;
- h) a aeronave chocou-se contra o solo na cabeceira 06 de SDOI, vindo a capotar;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) os pilotos sofreram lesões leves.

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, 02 de outubro de 2020.

