



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		
09MAIO2019 - 12:30 (UTC)	SERIPA VI	A-075/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	PARANAÍBA	MS	19°40'38"S	051°11'27"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DJC	BEECH AIRCRAFT	35
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave foi localizada, por volta das 09h30min (local), às margens da Rodovia BR-158, próximo ao km 47, pela equipe de plantão da Polícia Rodoviária Federal (PRF), no município de Paranaíba, MS.



Figura 1 - Aeronave PT-DJC às margens da rodovia BR-158.
(Fonte: PRF)

Conforme relato do piloto para a PRF, em Paranaíba, MS, ele estaria voando solo e, em razão de uma queda na pressão de óleo do motor em voo, foi realizado o pouso forçado.

Reportagens de jornais locais afirmaram que o piloto pousou na estrada e perdeu a reta, colidindo contra a vegetação da margem.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de mensagem eletrônica enviada pela PRF.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

Não foi possível conferir sua experiência para a realização do voo.

O Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava vencido desde 23ABR2019.

A aeronave, número de série (N/S) D-1331, foi fabricada pela *Beech Aircraft*.

Segundo dados obtidos no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 16AGO1992.

O PT-DJC estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 10JAN1996.

Não foi possível calcular se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Não foram apresentadas as cadernetas de célula, motor e hélice.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de mensagem eletrônica enviada pela PRF;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- d) não foi possível aferir experiência do piloto para a realização do voo;
- e) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 16AGO1992;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 10JAN1996;
- g) não foi possível calcular se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) não foram apresentadas as cadernetas de célula, motor e hélice;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto não sofreu lesões.

3. INTERRUÇÃO 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, 03 de setembro de 2019.