



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	
18MAIO2009 - 20:52 (UTC)	SERIPA II	IG-595/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	[OTHR] OUTROS	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AEROPORTO ZUMBI DOS PALMARES (SBMO)	RIO LARGO	AL	09°31'02" S 035°47'01" W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DPD	PIPER AIRCRAFT	PA-32-300
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
TOK TÁXI AÉREO LTDA	TPX	TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Nenhum
Passageiros	2	2	-	-	-	-		Leve
Total	3	3	-	-	-	-		Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Zumbi dos Palmares-Maceió (SBMO), para o Aeródromo de Recife (SBRF), às 20h42min (UTC), para realizar um voo de transporte de valores, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Segundo o piloto, logo após o pouso em Maceió, que ocorreu por volta das 17h00min (UTC), ao deixar a aeronave, esqueceu-se de desligar alguns equipamentos de bordo e a bateria. Ao retornar ao avião, fins providenciar os preparativos de regresso, foi constatado que a bateria estava descarregada e que não conseguiria dar partida no motor. Nesse sentido, o piloto solicitou uma fonte externa para acionar o motor. Após desconectá-la, percebeu que a bateria não havia sido suficientemente recarregada.

Segundo informações da sala AIS, às 20h30min (UTC), o piloto fez um contato telefônico com a sala que presta os Serviços de Informação Aeronáutica (AIS) do Aeroporto de Maceió e questionou se poderia decolar daquele aeroporto sem rádio, visto que estava com pane elétrica. O operador então informou que iria questionar a Torre de Controle (TWR-MO).

Após alguns minutos, o piloto, utilizando-se do restante da carga da bateria, fez contato via rádio com a TWR-MO e obteve autorização para iniciar o táxi e prosseguir para a pista de decolagem.

Após receber a autorização para decolagem, a aeronave apresentou pane elétrica, ficando sem comunicação.

Às 20h42min (UTC), mesmo com pane elétrica e no período noturno, o piloto decolou de Maceió.

Por se tratar de período noturno, os operadores da TWR-MO e da sala AIS não conseguiram visualizar a aeronave decolando, pois as luzes de navegação e anticolisão estavam apagadas. A TWR-MO e o Controle de Aproximação (APP-MO) realizaram várias chamadas, porém sem sucesso.

Minutos depois, o piloto fez contato com a sala AIS de Maceió, por meio de celular, solicitando coordenação com a TWR-MO, visando ao retorno e pouso, uma vez que a aeronave se encontrava com pane elétrica total.

O pouso ocorreu em SBMO às 20h52min (UTC).

Durante o táxi, a aeronave saiu da TWY "B" vindo a parar na grama, sem avarias.

Os fatos observados nessa ocorrência indicam que a segurança da operação foi comprometida em razão da adoção de práticas e decisões inadequadas relacionadas ao cumprimento do *checklist*, cujo esquecimento em desligar os equipamentos de bordo e a bateria da aeronave configura como exemplo.

Mesmo após a identificação da reduzida carga da bateria disponível e da pane elétrica apresentada, o que deixaria a aeronave sem comunicação, a decolagem foi realizada, evidenciando níveis muito baixos de consciência situacional do piloto quanto aos riscos envolvidos na operação sob as condições apresentadas, agravadas por se tratar de voo noturno.

Houve descumprimento dos itens 4.2.4.1 e 5.1.6 da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12 Regras do Ar:

4.2.4.1

Entre o pôr e nascer-do-sol ou em qualquer outro período julgado necessário, todas as aeronaves em vôo deverão exibir:

a) luzes anticolisão, cujo objetivo será o de chamar a atenção para a aeronave; e

b) luzes de navegação cujo objetivo será o de indicar a trajetória relativa da aeronave aos observadores e não serão exibidas outras luzes, caso estas possam ser confundidas com as luzes de navegação.

5.1.6

É proibida a operação de aeronaves sem equipamento rádio ou com este inoperante, nos aeródromos providos de TWR e de AFIS, exceto nos casos previstos em 10.6.4 e 11.7.5.

2. FATOS

- a) O piloto possuía a Licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas.
- b) o piloto estava com o seu Certificado de Capacidade Física válido;
- c) a aeronave encontrava-se dentro dos limites estabelecidos de peso e balanceamento;
- d) os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- f) após o pouso em Maceió, às 17h00min (UTC), o piloto não desligou alguns equipamentos de bordo e a bateria;
- g) durante os preparativos para o voo, a aeronave apresentou pane elétrica (bateria descarregada);
- h) o piloto fez uso de uma fonte externa para acionar o motor;
- i) após desconectar a fonte externa, ele percebeu que a bateria não havia sido suficientemente recarregada;
- j) o piloto realizou contato, via telefone celular, para coordenar com a TWR-MO a autorização de decolagem, estando a aeronave com pane de comunicação;
- k) a aeronave decolou de SBMO, às 20h42min (UTC), sem contato rádio com os órgão de controle;
- l) a aeronave decolou sem exibir as luzes anticolisão e de navegação;
- m) após a decolagem, tanto a TWR-MO quanto o APP-MO não conseguiram contato com a aeronave;
- n) o piloto realizou contato telefônico (celular) com a sala AIS-MO, informando de seu regresso e intenção de pouso em SBMO, devido à pane elétrica;
- o) após o pouso, durante o táxi de regresso, quando a aeronave se encontrava na TWY "B", ela saiu da área pavimentada, vindo a parar na grama;
- p) a aeronave não teve avarias;
- q) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

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, 16 de maio de 2019.