



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	
02OUT2012 - 11:10 (UTC)		SERIPA IV		IG-502/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO		ARTUR NOGUEIRA		UF	
				SP	
				22°35'43"S	047°05'16"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-KZA	CIA AERONÁUTICA PAULISTA	CAP-4
OPERADOR		REGISTRO
AERoclube de Campinas		PRI
		OPERAÇÃO
		INSTRUÇÃO

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Estadual de Campos dos Amarais - Prefeito Francisco Amaral (SDAM), Campinas, SP, por volta das 10h20min (UTC), a fim de realizar um voo de instrução local, com um instrutor e um aluno a bordo.

Durante a realização de um treinamento de pane simulada pelo aluno, o motor da aeronave apresentou mau funcionamento, vindo a uma parada completa.

O instrutor reassumiu os comandos, realizou o procedimento de reacendimento e, não obtendo sucesso, fez um pouso forçado em um sítio a 15NM de SDAM.

A aeronave teve danos leves. Os dois tripulantes saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave no local da ocorrência.

De acordo com os dados colhidos, o instrutor possuía a Licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de instrutor de Voo - Avião (INVA) válidas. O aluno estava em formação de Piloto Privado e não possuía licenças ou habilitações averbadas.

O instrutor estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. Os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) dos tripulantes estavam válidos.

Por sua vez, a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas pois não continham algumas assinaturas e códigos ANAC dos responsáveis pelos serviços, contrariando a IS nº 43.9-003 da ANAC, em vigor à época da ocorrência. Além disso, algumas escriturações encontravam-se rasuradas.

A aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento e as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Tratava-se de um voo de instrução do curso de Piloto Privado, onde seria realizada uma missão básica de treinamento local.

O motor da aeronave foi verificado pela Comissão de Investigação. Foram realizados diversos testes após o seu aquecimento, não tendo sido encontrada nenhuma

anormalidade. Ficou evidenciado que o motor estava operacional sem que fosse detectada qualquer tipo de falha.

Diante desses resultados e do fato de as escriturações de manutenção estarem, à luz do que previa a autoridade de Aviação Civil, desatualizadas, não foi possível estabelecer nenhuma hipótese que apontasse a eventuais fatores contribuintes para a falha do motor, no dia da ocorrência.

Tendo em vista que a presente investigação não traz novos elementos em proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, decidiu-se por sua interrupção, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito.

2. FATOS

- a) os tripulantes estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Intrutor de Voo - Avião (INVA) válidas;
- c) o aluno estava em formação de Piloto Privado e não possuía licenças ou habilitações;
- d) o instrutor possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- h) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- i) segundo relatado, o motor da aeronave teria falhado durante o procedimento de pane simulada;
- j) foi realizado pouso forçado;
- k) não foram detectadas falhas que pudessem levar à parada do motor;
- l) a aeronave teve danos leves; e
- m) os tripulantes saíram ilesos.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

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.

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.”

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao se deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança, advindas da análise dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 16 de maio de 2019.

