



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		
04 JAN 2019 – 11:00 (UTC)	SERIPA III	A-004/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	FRONTEIRA	MG	20°16'04"S	049°11'58"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-OEB	BEECH AIRCRAFT	F33A
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	
Total	1	-	1	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Jaboticabal (SDJC), SP, com destino ao Aeródromo General Leite de Castro (SWLC), Rio Verde, GO, por volta das 10h00min (UTC), a fim de realizar um voo particular, com um piloto a bordo.

Segundo o piloto, após o nivelamento da aeronave, houve falha intermitente no sistema elétrico e essa falha atingiu todo o painel de instrumentos. O piloto relatou também que houve queda de desempenho do motor.

Ao sobrevoar o través da pista do Aeroporto Municipal de Fronteira, MG, o piloto decidiu efetuar o corte do motor e realizar um pouso de emergência. Entretanto, não conseguiu realizar o pouso na pista, vindo a efetuar um pouso forçado em um canal nos arredores do aeródromo.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto sofreu lesões leves.

O piloto da aeronave acidentada estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencidos, em descumprimento ao estabelecido no item 61.3(a)(c) da Emenda nº 9 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC 61), conforme transcrição abaixo:

REGULAMENTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO CIVIL Nº 61 – Emenda 09
LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS

[...] 61.3 (a): só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo”.[...]

[...]61.3 (c): ninguém pode atuar como membro de tripulação de voo de aeronaves civis brasileiras, de acordo com os preceitos estabelecidos por este Regulamento, a menos que seja titular de um CMA válido, expedido em conformidade com o RBAC 67 e apropriado à respectiva licença ou certificado”.

Durante a investigação, foi constatado, por meio do relato do próprio piloto, o uso constante de medicamento com substância psicoativa, sem acompanhamento médico, descumprindo o item 91.17(a)(3) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA nº91), que veda o uso dessas substâncias:

REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 91

[...] 91.17 Uso de substâncias psicoativas:

(a) É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:

[...] (3) sob efeito ou fazendo uso de substância psicoativa (conforme definido no RBAC nº 120).

De acordo com os relatos dos filhos do proprietário da aeronave, os quais também eram pilotos, a aeronave apresentou este mesmo tipo de falha intermitente em outras situações, porém o pouso foi efetuado sem maiores complicações.

Nos trabalhos investigativos, não foi possível confirmar se o sistema elétrico da aeronave apresentou falha em voo. Entretanto, o sistema elétrico foi testado em oficina e apresentou funcionamento normal. Em contrapartida, o motor possuía indícios de que havia sido cortado em voo, em consonância com o primeiro relato do piloto colhido pelos investigadores.

Considerando a ausência de habilitação técnica e certificado médico válidos, bem como o uso constante de medicamento com substância psicoativa, é possível que o piloto tenha adotado procedimentos operacionais inadequados, frente a uma possível falha elétrica.

Portanto, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que possíveis ações corretivas ou recomendações de segurança, advindas da análise dos fatores contribuintes, recairiam sobre a estrita observância dos regulamentos existentes.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de notificação padrão feita ao CENIPA, no período da tarde do dia 04JAN2019;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 19DEZ2014;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde JUL/2015;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave decolou de SDJC com destino a SWLC, por volta das 10h00min (UTC), a fim de realizar um voo particular, com um piloto a bordo;
- i) o piloto fazia uso de medicamento com substância psicoativa;
- j) não foi possível confirmar se o sistema elétrico da aeronave apresentou falha em voo;
- k) durante os trabalhos investigativos, o sistema elétrico foi testado em oficina e apresentou funcionamento normal;
- l) o motor da aeronave apresentava indícios de ter sido cortado em voo;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto sofreu lesões leves.

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, 03 de setembro de 2019.

