



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº				
29OUT2020 - 20:00 (UTC)		SERIPA VI		A-135/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			
DESCAMPADO PRÓXIMO AO AERÓDROMO SJCF		PALMAS		TO	10°03'30"S	048°19'47"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PU-LMN		ZENITH AIRCRAFT COMPANY		STOL CH-701				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			PET		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 Sítio Flyer (SJCF), Palmas, TO, por volta das 20h00min (UTC), a fim de realizar voo local sobre a vertical do aeródromo, com um piloto a bordo.

Aproximadamente 10 minutos após a decolagem, ao cruzar 1.500 ft, o motor da aeronave parou de funcionar. Foi realizado um pouso forçado em área descampada, nas imediações de SJCF.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto sofreu lesões leves.



Figura 1 - Vista da aeronave após o pouso forçado.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A aeronave apresentou falha do motor, após decolar de SJCF, e o piloto realizou um pouso forçado.

Segundo levantamentos, o último voo realizado na aeronave, antes da ocorrência, havia sido em 08JUN2017.

Conforme informações coletadas, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde o mês de outubro de 2018.

O Certificado Médico Aeronáutico (CMA) do piloto estava vencido desde 11JUN2017.

Com relação às licenças e habilitações, a seção 61.17 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, emenda nº 13, em vigor à época da ocorrência, dizia que:

61.17 Vigência das licenças de piloto e CPA(a)

A licença de piloto e o CPA são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:

- (1) estar com o CMA válido e adequado à licença/certificado de que é titular;
- (2) estar com as habilitações correspondentes válidas;
- (3) possuir experiência recente correspondente à licença ou ao certificado, conforme previsto na seção 61.21 deste Regulamento.

(b) As prerrogativas da licença não poderão ser exercidas se:

- (1) estiverem restritas por razões de idade limite, de acordo com os requisitos estabelecidos por este Regulamento; ou
- (2) o titular tiver renunciado à licença/certificado ou esta se encontre cassada, suspensão ou cancelada pela ANAC; ou
- (3) o CMA correspondente estiver vencido.

Segundo o RBAC 67, foram verificadas as seguintes considerações referentes às Classes e Categorias de CMA:

67.13 Classes e categorias de CMA

(b) Um CMA de 2ª classe válido deve ser obrigatoriamente exigido de um candidato ou detentor de licença das seguintes categorias:

(1) piloto privado (PP);

(d) Um CMA de 4ª classe válido deve ser obrigatoriamente exigido de um candidato ou detentor de certificado ou habilitação das seguintes categorias:

(1) piloto aerodesportivo (CPA);

Como o piloto estava com o CMA vencido desde o dia 11JUN2017 e com a habilitação MNTE vencida desde outubro de 2018, desde aquela data, ele estava impossibilitado de exercer as prerrogativas associadas à licença PPR, impedindo-o, então, de assumir a função de Piloto em Comando (PIC) em qualquer voo.

A aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo, emitido em 27OUT2015, porém sua validade estava condicionada à apresentação do Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA), o qual não foi apresentado.

A aeronave não possuía ficha de peso e balanceamento.

Não foram apresentadas as cadernetas de célula e motor, nem foram encontrados registros que pudessem atestar a realização de intervenções de manutenção, contrariando o previsto no item 5.8.7, da Instrução Suplementar Nº 21.191-001, Revisão A, da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC).

5.8.7 O construtor amador deve:

- a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave, e
- b) Abrir cadernetas de célula e do grupo motopropulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas etc.).

Dessa forma, não foi possível verificar se as manutenções estavam de acordo com os pré-requisitos determinados pelo fabricante da aeronave.

Pelas características das aeronaves experimentais, as quais seus projetos e componentes não necessitam de certificação da Autoridade de Aviação Civil, e a falta da apresentação de documentação acerca de revisões e manutenções, a investigação não pôde se aprofundar mais nos fatores contribuintes desta ocorrência.

Os fatos relatados anteriormente apresentam uma operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor, o que pode implicar em níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

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 da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde o mês de outubro de 2018;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 11JUN2017;
- c) a aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo, porém o CVA não foi apresentado;
- d) a aeronave não possuía ficha de peso e balanceamento;
- e) não foram apresentadas as cadernetas de célula e motor;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) o último voo realizado na aeronave, antes da ocorrência, foi em 08JUN2017;
- h) a aeronave decolou de SJCF, a fim de realizar voo local sobre a vertical do aeródromo;
- i) aproximadamente 10 minutos após a decolagem, o motor da aeronave apresentou falhas em seu funcionamento;
- j) o piloto executou um pouso forçado, em área descampada, próxima ao aeródromo de origem;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Manutenção de aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 3 de novembro de 2022.