



**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
11OUT2018 - 13:06 (UTC)		SERIPA II		A-502/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	
FAZENDA BREJINHO	BELMONTE	BA	16°02'05"S	039°15'01"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-OLC	LOUIS CRAIG WOODSON HARTMAN	PARADISE P1
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

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

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo *Fly Club* (SWFH), Porto Seguro, BA, às 12h44min (UTC), a fim de realizar um voo local nas proximidades do rio Jequitinhonha, Canavieiras, BA, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Após, aproximadamente, quinze minutos de voo, quando a aeronave se encontrava nivelada a 2.500ft de altitude, ocorreu o acendimento da luz de baixa pressão de óleo do motor. O piloto iniciou a descida e realizou um pouso de precaução em um terreno arado, na Fazenda Brejinho, situada no município de Belmonte, BA. Durante o pouso, o avião pilonou.

A aeronave teve danos substanciais.

Os passageiros tiveram lesões leves e o piloto saiu ileso.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após a ocorrência.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de comunicação realizada pelo Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Porto Seguro (DTCEA-OS).

Segundo levantamentos realizados, o piloto possuía 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;

O piloto estava qualificado, possuía experiência no tipo de voo e estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo em condições visuais.

Na data do acidente, o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) da aeronave, expedido em 15ABR2015, atestava a Escopower Geradores e Serviços LTDA - ME como operadora da aeronave, porém, o Certificado de Marcas Experimental - CME, expedido em 01OUT2018, atestava que o operador da aeronave era uma pessoa física, portanto, diferente daquela consignada no CAVE.

O *status* da aeronave, de acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), informava que a capacidade de pessoas a bordo era de duas pessoas, sendo a tripulação mínima de um piloto.

O Boletim de Ocorrência nº 23 CRPN BELM-BO-18-00732, expedido no dia 11OUT2018 pela 23ª COOPIN - BELMONTE, BA, informava que havia três pessoas a bordo da aeronave no momento do acidente.

No referido Boletim de Ocorrência, havia o registro de que, após o acidente, os dois passageiros foram encaminhados ao Hospital Municipal de Belmonte, BA, sendo que um apresentava lesões na cabeça, tórax e escoriações, e o outro, lesão na costela e escoriações nas pernas.

Após o acidente, o piloto removeu as marcas da aeronave.

A aeronave era equipada com um motor ROTAX 912 ULS, o qual, segundo o *Illustrated Parts Catalogue for Rotax Engine Type 912 and 914 Series*, de 01JAN2017, não era certificado para utilização aeronáutica.

## 2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave possuía o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) da aeronave, expedido em 15ABR2015, atestando que a Escopower Geradores e Serviços LTDA - ME era a operadora da aeronave;
- e) na data do acidente, o Certificado de Marcas Experimental - CME, expedido em 01OUT2018, atestava que o operador da aeronave era uma pessoa física;
- f) a informação consignada no CME era diferente daquela atestada no CAVE;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de comunicação realizada pelo DTCEA-PS;
- i) a aeronave tinha a capacidade para duas pessoas, sendo a tripulação mínima de um piloto;
- j) no Boletim de Ocorrência nº 23 CRPN BELM-BO-18-00732, expedido no dia 11OUT2018 pela 23ª COOPIN - BELMONTE, BA, constava que havia três pessoas a bordo da aeronave no momento do acidente;
- k) após o acidente, o piloto removeu as marcas da aeronave;
- l) a aeronave era equipada com um motor ROTAX 912 ULS, o qual não era certificado para utilização aeronáutica;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto saiu ileso e dois passageiros sofreram lesões leves.

## 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a presente investigação não trará proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito, decidiu pela interrupção 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, 24 de julho de 2020.