



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, o propósito desta atividade não é 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(V) Nº	
29 MAIO 2016 - 16:30 (UTC)	SERIPA VI	A-088/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
PISTA DE POUSO DE CORUMBAÍBA	CORUMBAÍBA	GO	18°07'42"S 048°34'17"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-CFE	PIPER AIRCRAFT	PA-28-160
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES				DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum
Passageiros	3	-	-	-	3	-	Leve
Total	4	-	-	-	4	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista de pouso eventual de Corumbaíba, GO, às 09h00min do dia 29MAIO2016, a fim de realizar voos panorâmicos de, aproximadamente, 10 minutos, com passageiros que estavam próximos ao local.

Os administradores da aeronave sabiam que o aniversário da cidade seria no dia subsequente, e que provavelmente a cidade estaria com mais pessoas que o normal, devido às festividades. Por esse motivo, decidiram realizar os voos, prevendo uma grande quantidade de passageiros.

Você aí de Corumbaiba, amanhã, a partir das 9:00 horas Voo panorâmico. Venha viver essa emoção. Totalmente seguro, melhor estrutura de apoio. Preço: R\$ 60,00 reais por pessoa. O avião pode levar até 3 pessoas + o piloto por vez. Tire suas fotos, filme e viva um sonho. Amanhã no aeroporto de Corumbaiba.



Figura 1 - Anúncio dos voos panorâmicos.

Havia dois ajudantes, que ficavam no solo, responsáveis por recolher a quantia de R\$60,00 de cada passageiro, e realizar o embarque e desembarque. O local onde as pessoas se concentravam ficava na lateral da pista, aproximadamente 30 metros da cabeceira 19.



Figura 2 - Vista da aeronave desembarcando passageiros.

As decolagens foram realizadas sem nenhum tipo de registro (plano de voo/notificação).

A meteorologia na ocasião era favorável ao voo visual.

Segundo relatos, o piloto executou, às 13h30min, a sexta decolagem do dia com 3 passageiros à bordo.

Por meio de filmagem registrada por testemunha no local, após a decolagem da cabeceira 19, o piloto realizou uma rápida ascensão, seguida de curva de grande inclinação, e retornou ao eixo da cabeceira 01 a fim de executar uma passagem a baixa altura.

Após a passagem baixa, a aeronave iniciou uma subida com grande ângulo de arfagem (*pitch*), vindo a perder sustentação no topo da manobra. Como consequência, houve o baixamento da asa direita e a entrada em parafuso.

A perda de sustentação ocorreu a, aproximadamente, 6 segundos após o início da recuperação da passagem baixa. Após a entrada em parafuso, a aeronave realizou um giro de, aproximadamente, 90° sob o seu eixo longitudinal e, após 7 segundos depois da perda de sustentação, veio a colidir com o solo, cerca de 200 metros após a cabeceira 19.

A aeronave ficou destruída.

Houve fogo após o impacto.

O piloto e os 3 passageiros sofreram lesões fatais.



Figura 3 - Vista da aeronave após o acidente.

O piloto não possuía habilitação de Piloto Comercial (PC), portanto não poderia executar voos panorâmicos remunerados. O piloto não possuía autorização da ANAC para realização das manobras acrobáticas.

Em função da filmagem levantada durante a investigação da ocorrência, é possível afirmar que a manobra acrobática levou a uma situação de estol e perda de controle, ocasionando o impacto contra o solo.

Em relação à operação de voos acrobáticos, o item 91.303, da Subparte D - Operações Especiais, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA 91) preconizava:

"RBHA 91 SUBPARTE D - OPERAÇÕES ESPECIAIS DE VOO

91.303 - VOOS ACROBÁTICOS

Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voos acrobáticos:

(a) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo; [...]

[...] (c) dentro dos limites laterais dos espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo; [...]

[...] (e) abaixo de 1500 pés de altura. [...]

[...] Para os propósitos desta seção, voo acrobático significa qualquer manobra intencional envolvendo mudanças bruscas na atitude da aeronave ou atitudes e/ou acelerações não necessárias ao voo normal".

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação técnica de avião monomotor terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto não era habilitado a realizar voos remunerados e não tinha autorização da ANAC para realizar voos acrobáticos;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido;
- e) a aeronave encontrava-se dentro dos limites de peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante;
- f) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual;
- g) a aeronave realizou a primeira decolagem às 09h00min (local) para a realização de voos panorâmicos na Cidade de Corumbáiba, GO;
- h) Na sexta decolagem do dia, o piloto realizou uma passagem baixa, e após a recuperação levou a aeronave à uma condição de estol, vindo a colidir com o solo;
- i) A aeronave ficou destruída; e
- j) O piloto e os três passageiros tiveram lesões fatais.

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 Art. 88-A, §2º, determina que: *"A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente".*

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“Caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

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, 01 de agosto de 2017.

