



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 | |
| 13 ABR 2016 - 21:00 (UTC) | SERIPA V | A-067/CENIPA/2016 | |
| CLASSIFICAÇÃO | TIPO(S) | SUBTIPO(S) | |
| ACIDENTE | FALHA DO MOTOR EM VOO | NIL | |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | COORDENADAS |
| FORA DE AERÓDROMO | PEDRA PRETA | MT | 16°43'42"S 053°55'44"W |

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-------------------|------------|----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PT-EAE | EMBRAER | EMB-810C |
| OPERADOR | REGISTRO | OPERAÇÃO |
| PARTICULAR | TPP | PRIVADA |

| PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE | | | | | | | | |
|---|----------|--------|----------|-------|-------|--------------|------------------|--|
| A BORDO | | LESÕES | | | | | DANOS À AERONAVE | |
| | | lleso | Leve | Grave | Fatal | Desconhecido | | |
| Tripulantes | 1 | - | 1 | - | - | - | Nenhum | |
| Passageiros | 1 | - | 1 | - | - | - | Leve | |
| Total | 2 | - | 2 | - | - | - | X Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

1.1. Histórico do voo

Durante voo entre Santo Antônio do Leverger, MT (SWLV) e Aragarças, GO (SJVO), quando próximo ao travês de Rondonópolis, MT, o piloto identificou que o motor direito apresentou indícios de falha, com a sua temperatura chegando próximo ao arco vermelho, bem como o aumento da temperatura da cabeça do cilindro.

De forma preventiva, o piloto efetuou pouso em uma pista de pouso eventual (não homologada), a fim de que o outro ocupante, que possuía conhecimentos mecânicos, mas não era habilitado, pudesse averiguar a situação do motor.

De acordo com o piloto, foi verificado que o filtro de combustível estava entupido, tendo sido procedida a sua limpeza ali mesmo no local do pouso de precaução.

Foi realizada uma nova decolagem e, com menos de 5 minutos de voo, novamente o motor apresentou indícios de falha. O piloto decidiu pousar em uma outra pista de pouso eventual (não homologada), vindo o motor a falhar totalmente durante a aproximação final.

Na corrida de pouso, a aeronave perdeu a reta para a direita e colidiu com a plantação, tendo avarias no trem de pouso principal esquerdo, hélice e motor esquerdo.

O piloto e o passageiro sofreram ferimentos leves.

De acordo com os registros de manutenção da aeronave (Mapa Informativo de Controle de Componentes), havia itens vencidos em ambos os motores, bem como a própria Inspeção Anual de Manutenção (IAM) da aeronave, que também se encontrava vencida.

Após o primeiro pouso de precaução, ainda que em pista não homologada, a ocorrência não havia se configurado. Todavia, a partir da decisão de decolar novamente, com o conhecimento de que a aeronave estava em pane e havia sido acessada por mecânico não homologado, foi que o acidente ocorreu.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o seu Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- b) o piloto estava com o seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida;
- e) havia itens vencidos em ambos os motores da aeronave;
- f) o motor direito apresentou indícios de mau funcionamento durante o voo;
- g) foi realizado um 1º pouso de precaução, com sucesso, em pista não homologada;
- h) após o 1º pouso de precaução, o motor com indícios de falha foi acessado por pessoal não habilitado;
- i) foi realizada uma 2ª decolagem com o conhecimento de que o motor direito não estava funcionando adequadamente;
- j) o piloto decidiu executar um 2º pouso de precaução em pista não homologada;
- k) durante a aproximação final do 2º pouso de precaução, o motor direito apresentou falha total;
- l) a aeronave saiu pela direita da pista;

- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto e o passageiro sofreram ferimentos leves.

3. INTERRUPÇÃO 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, 26 de maio de 2017.