



**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	
12MAIO2019 - 20:40 (UTC)	SERIPA II	IG-078/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	[OTHR] OUTROS	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE JEQUIÉ (SNJK)	JEQUIÉ	BA	13°52'40"S 040°04'17"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RSP	NEIVA INDÚSTRIA AERONÁUTICA	EMB 810-D
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	-	-	-	-	X	Nenhum
Passageiros	4	4	-	-	-	-		Leve
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	-	-	-	-		Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

## 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Santa Maria (SBAR), Aracaju, SE, com destino ao Aeródromo de Jequié (SNJK), Jequié, BA, às 19h03min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido.

No Plano de Voo do PT-RSP, foi reportado que o tempo estimado de voo entre SBAR e SNJK seria de 01:30 e a aeronave possuía autonomia de 04:30 de voo.

No dia da ocorrência, não era permitida a operação de pousos e decolagens em SNJK no período noturno e o horário do pôr do sol foi às 20h21min (UTC), ou seja, se o tempo de voo fosse cumprido conforme previsto no plano de voo, ao decolar, o piloto já sabia que pousaria fora do horário de operação diurna.

Através da visualização radar do CINDACTA III, foi possível determinar que às 20h21min (UTC), a aeronave estava a 47,2 NM (aproximadamente 16 minutos de voo) de SNJK, confirmando que o pouso ocorreu em período noturno.

Conforme levantamentos, antes do pouso, o tripulante realizou algumas passagens sobre o aeródromo e na sequência, enquadrou-se no circuito de tráfego da pista 14 de SNJK.

Foram divulgados vídeos nas mídias sociais mostrando o avião após o pouso em SNJK. Os passageiros da aeronave faziam parte de um show musical que iria acontecer naquela noite na cidade.

O piloto não relatou falha técnica ou operacional na aeronave que tivesse motivado o pouso em SNJK, após o horário do pôr do sol.

A decisão de realizar o pouso no período noturno contrariou o previsto na ICA 100-12 REGRAS DO AR, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, item 3.4.2 Planejamento do voo, transcrito a seguir:

### 3.4.2 PLANEJAMENTO DO VOO

3.4.2.1 Antes de iniciar um voo, o piloto em comando de uma aeronave deve ter ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo.

3.4.2.2 As informações necessárias ao voo citadas em 3.4.2.1 deverão incluir, pelo menos, uma avaliação criteriosa dos seguintes aspectos:

- a) condições meteorológicas (informes e previsões meteorológicas atualizadas) dos aeródromos envolvidos e da rota a ser voada;
- b) cálculo de combustível previsto para o voo;
- c) planejamento alternativo para o caso de não ser possível completar o voo; e
- d) condições pertinentes ao voo previstas na Documentação Integrada de Informações Aeronáuticas (IAIP) e no ROTAER.

NOTA: As condições citadas em d) anterior referem-se, por exemplo, às restrições operacionais dos aeródromos envolvidos, às condições relativas ao funcionamento dos auxílios à navegação da rota, aproximação e decolagem, à infraestrutura aeroportuária necessária para a operação proposta, **ao horário de funcionamento dos aeródromos** e órgãos ATS afetos ao voo, etc.

Além disso, para a realização de voo VFR noturno, deveriam ser observados as seguintes condições previstas no item 5.3.2, da ICA 110-12:

### 5.3 CONDIÇÕES PARA REALIZAÇÃO DE VOO VFR

#### 5.3.2 PERÍODO NOTURNO

5.3.2.1 Os aeródromos de partida, de destino e de alternativa deverão estar registrados ou homologados para operação VFR noturna.

5.3.2.2 Além das condições prescritas em 5.3.1.2:

- a) o piloto deverá possuir habilitação para voo IFR;
- b) a aeronave deverá estar homologada para voo IFR;
- c) a aeronave deverá dispor de transceptor de VHF em funcionamento para estabelecer comunicações bilaterais com órgãos ATS apropriados.

Com a violação dos itens citados, houve um rebaixamento do nível de segurança operacional, elevando a possibilidade de ocorrência de um acidente.

A aeronave não teve danos. O piloto e os passageiros saíram ilesos.

Tendo em vista que a violação de regras de tráfego aéreo levou a uma operação insegura, culminando no incidente grave, decidiu-se pela interrupção da investigação, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, abaixo transcrito:

“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.”



Figura 1 - Aeronave realizando o táxi após o pouso em SNJK.

## 2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida;

- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) o avião decolou de SBAR às 19h03min (UTC) com destino a SNJK;
- e) no Plano de Voo do PT-RSP, foi reportado que o tempo estimado de voo entre SBAR e SNJK era de 01:30 e a aeronave possuía autonomia de 04:30;
- f) no dia da ocorrência, não era permitida a operação de pousos e decolagens em SNJK, no período noturno;
- g) o horário do pôr do sol em SNJK, no dia 12MAIO2019, foi às 20h21min (UTC);
- h) segundo visualização radar do CINDACTA III, às 20h21min (UTC), a aeronave estava a 47,2 NM (aproximadamente 16 minutos de voo) de SNJK;
- i) o piloto não relatou falha técnica ou operacional na aeronave que tivesse motivado o pouso em SNJK, após o horário do pôr do sol;
- j) antes do pouso, o tripulante realizou algumas passagens sobre o aeródromo e na sequência, enquadrou-se no circuito de tráfego da pista 14 de SNJK;
- k) a aeronave pousou em SNJK após o horário do pôr do sol;
- l) foram divulgados vídeos nas mídias sociais mostrando o avião após o pouso em SNJK;
- m) a aeronave não teve danos; e
- n) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

### 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, 28 de outubro de 2019.

