



**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	
18MAR2019 - 15:50 (UTC)	SERIPA III	A-043/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE CAMPINA VERDE (SNCV)	CAMPINA VERDE	MG	19°33'12"S 049°29'27"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-ENU	PARADISE INDUSTRIA AERONÁUTICA LTDA.	PARADISE P1 LSA
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
SKY DREAM ESCOLA DE PILOTAGEM LTDA-ME	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	-	-	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de São Joaquim da Barra (SDJO), SP, com destino ao Aeródromo de Jataí (SWJW), GO, por volta das 15h30min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto a bordo.

Durante o voo, a aeronave apresentou um ruído anormal do motor, acompanhado de queda da RPM e da potência, não tendo sido possível manter o voo nivelado. O piloto iniciou uma trajetória descendente e tentou efetuar um pouso no Aeródromo de Campina Verde (SNCV), MG.

A aeronave colidiu a asa esquerda contra uma árvore próxima à cabeceira 28 da pista, vindo a atingir o solo posteriormente.

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



Figura 1 - Aeronave desmontada sendo removida sem autorização da autoridade SIPAER.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido, entretanto, por não ser certificada e, por conseguinte, não haver obrigatoriedade em possuir cadernetas de célula, hélice e motor, não foi possível verificar os registros de manutenção da aeronave, bem como a rastreabilidade de seus componentes.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da autoridade policial regional. Foi solicitado ao piloto e ao proprietário da aeronave que notificassem a ocorrência, entretanto, a notificação não foi realizada.

Durante a realização da ação inicial de investigação, foi constatado que a aeronave já havia sido removida do local do acidente e tinha sido parcialmente desmontada, estando em cima de um veículo reboque, amarrada.

Tendo em vista que a presente investigação não traz novos elementos em proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, decidiu-se por sua interrupção,

de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra b.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da autoridade policial regional;
- b) o piloto e o proprietário não procederam a notificação formal da ocorrência;
- c) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida;
- e) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- f) a aeronave estava com o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) o piloto tentou realizar pouso forçado em SNCV;
- i) durante a aproximação, a aeronave colidiu a asa esquerda contra uma árvore;
- j) a aeronave foi removida do local do acidente e parcialmente desmontada sem autorização do SIPAER;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto sofreu lesões leves.

## 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.

