



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		
29SET2018 - 13:30 (UTC)	SERIPA II	A-154/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	GUARABIRA	PE	06°51'16"S	035°26'46"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-WCW	AEROBRAVO LTDA.	BRAVO700
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	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

A aeronave decolou do Aeródromo Aeroclube de João Pessoa (SNJO), PB, com destino ao Aeródromo de Tabuleiro (SJFU), Bananeiras, PB, por volta das 12h30min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e um passageiro a bordo.

Segundo o relato de observadores, quando a aeronave se encontrava nas proximidades de Guarabira, PB, o motor apresentou perda de potência.

A aeronave realizou um pouso de precaução em uma área de cultivo de mandioca.

Após o toque em terreno irregular, o avião capotou.



Figura 1 - Aeronave após o acidente.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e o passageiro sofreram lesões leves. Houve danos à plantação de mandioca.



Figura 2 - Aeronave sendo removida do local do acidente sem autorização da autoridade SIPAER.

Tratava-se de um voo de SNJO para SJFU.

Segundo o operador da aeronave, quando o avião estava em rota, o motor apresentou problemas de performance, o que resultou em um pouso de precaução numa área de cultivo de mandioca, no município de Guarabira (PB). Durante o pouso em terreno irregular, a aeronave capotou e teve danos substanciais.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) vencida desde março de 2018.

Não foi possível comprovar a experiência do piloto no tipo de voo.

Durante a investigação, foi constatado que os ocupantes da aeronave (piloto e passageiro) receberam atendimento médico no Complexo de Saúde de Guarabira no mesmo dia do acidente.

Verificou-se que a identidade do tripulante atendido no referido hospital divergia da informação prestada no campo "Piloto em Comando", do plano de voo que resultou na ocorrência.

Segundo o relato de observadores, o piloto em comando da aeronave no momento do acidente era um tripulante diferente do informado no Plano de Voo.

O piloto que estava na aeronave no momento da ocorrência não foi localizado pela autoridade SIPAER.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental válido. Contudo, não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

O avião foi removido do local da ocorrência sem a autorização do Comando Investigador, impossibilitando a identificação dos fatores contribuintes para o acidente.

Não foi possível aprofundar a investigação da ocorrência, pois a remoção da aeronave impediu a coleta de dados e a análise *in loco* do acidente.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) vencida desde março de 2018;
- c) não foi possível comprovar a experiência do piloto no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) o avião realizou o pouso em uma área de cultivo de mandioca, no município de Guarabira (PB);
- h) durante o pouso, a aeronave capotou após o contato com o terreno irregular;
- i) a aeronave foi removida do local da ocorrência sem a autorização do Comando Investigador;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto e o passageiro 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, 02 de outubro de 2020.