



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	
11NOV2018 - 21:00 (UTC)	SERIPA VI	A-169/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
ZONA RURAL DE QUERÊNCIA	QUERÊNCIA	MT	12°35'53"S 052°15'54"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-ZWA	AERONAVE DE CONSTRUÇÃO AMADORA	YPIRANGA
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	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda São Carlos, Querência, MT, para um voo local, por volta das 20h30min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Após 30 minutos de voo, a aeronave colidiu contra o solo, em uma plantação de soja a, aproximadamente, 2,5nm do local de decolagem. Houve fogo após a colisão.



Figura 1 - Aeronave logo após o acidente.

A aeronave ficou destruída. O piloto e o passageiro sofreram lesões fatais.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Não foi possível aferir sua experiência neste modelo.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

A aeronave, de número de série (N/S) 001/84, de construção amadora, foi fabricada em 1984, e estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP).

De acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil, a matrícula estava cancelada desde 01FEV2010. Dessa forma, a aeronave não se encontrava aeronavegável.

Os registros de manutenção não foram encontrados.

Segundo relatos, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

De acordo com o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), a aeronave deveria possuir apenas um assento e não havia capacidade para passageiros, entretanto, nos destroços havia dois assentos.

Segundo relatos a aeronave pertencia ao piloto, entretanto, no RAB a aeronave era de propriedade de outra pessoa.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) não foi possível aferir a experiência do piloto no modelo da aeronave;
- d) os registros de manutenção da aeronave não foram encontrados;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Matrícula (CM) cancelado, desde 01FEV2010;
- f) a aeronave não se encontrava aeronavegável;
- g) segundo relatos, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave transportava um passageiro e estava equipada com dois assentos;
- i) a aeronave foi destruída pelo fogo; e
- j) o piloto e o passageiro sofreram lesões fatais.

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, 22 de abril de 2020.