



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		
27OUT2018 - 22:10 (UTC)	SERIPA VII	A-162/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[GCOL] COLISÃO NO SOLO	COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
PISTA DESATIVADA	PAUINI	AM	07°43'21"S	067°01'42"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RXQ	NEIVA INDÚSTRIA AERONÁUTICA	EMB-810D
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	5	5	-	-	-	-	X Leve	
Total	6	6	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	1	-	-	-	1	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de pista desativada, localizada no município de Pauini, AM, por volta das 21h55min (UTC), a fim de realizar um voo panorâmico na área rural da cidade, com um piloto e cinco passageiros a bordo.

Após o sobrevoo da área, a aeronave retornou para pouso, realizando, inicialmente, uma passagem sobre a pista, para que os transeuntes livrassem o local do pouso.

Durante a corrida após o pouso, houve a colisão da ponta da asa esquerda contra um pedestre que caminhava no local.

Após a colisão, o piloto controlou a aeronave até sua parada total.

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

O transeunte sofreu lesões fatais.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) vencidas, contrariando o disposto no parágrafo (a) (3) da seção 91.5 - Requisitos para Tripulações do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, a seguir:

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

...

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

O piloto possuía experiência no tipo de voo.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido, porém estava proibido de realizar voo solo.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave, de número de série (N/S) 810564, foi fabricada pela Indústria Aeronáutica Neiva, em 1976, e estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP).

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

A aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 21AGO2018, devido ao vencimento da Inspeção Anual de Manutenção (IAM).

A operação da aeronave com o CA suspenso estava em desacordo com o parágrafo (a) (1) da seção 91.409 - Inspeções do RBHA nº 91, a seguir:

91.409 - INSPEÇÕES

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:

(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento;

...

De acordo com os registros constantes no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), a pista de pouso do município de Pauini estava desativada, estando fechada ao tráfego aéreo e excluída do cadastro de aeródromos.

A operação em aeródromo não registrado contrariava o disposto no parágrafo (d) da seção 91.102 - Regras Gerais do RBHA nº 91, a seguir:

91.102 - REGRAS GERAIS

...

d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

...

2. FATOS

- a) A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de comunicado feito pelo Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), em razão de notícia veiculada no jornal online da cidade, 24 horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido, porém estava proibido de realizar voo solo;
- c) o piloto estava as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) vencidas;
- d) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- f) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- g) a aeronave estava operando com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 21AGO2018, devido ao vencimento da Inspeção Anual de Manutenção (IAM);
- h) a pista utilizada para o pouso estava desativada;
- i) durante a corrida após o pouso, houve a colisão da ponta da asa esquerda contra um pedestre que caminhava no local;
- j) a aeronave teve danos leves;
- k) o piloto e os passageiros saíram ilesos; e
- l) o pedestre envolvido na colisão faleceu no local.

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.

