



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		
26JAN2019 - 15:00 (UTC)	SERIPA V	A-019/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO CAMPO COMANDANTES (SIJY)	ITAJAÍ	SC	26°58'59"S	048°48'59"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-FDG	HUMMINGBIRD INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA.	HUMMINGBIRD H1
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	-	-	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	1	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Campo Comandantes (SIJY), Itajaí, SC, por volta das 15h00min (UTC), a fim de realizar um voo aerodesportivo local, com um condutor a bordo.

Após a decolagem, a aeronave perdeu altitude e colidiu contra o solo.

A aeronave teve danos substanciais.

O condutor sofreu lesões leves.



Figura 1 - Vista da aeronave após o impacto contra o solo.

A aeronave, de número de série (N/S) 006, foi fabricada pela Hummingbird Indústria Aeronáutica Ltda., em 2013, e estava registrada na Categoria de Serviços Privada - Experimental (PET). A documentação da aeronave não foi apresentada ao Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA V).

Em 27JAN2019, o Investigador-Encarregado do SERIPA V conseguiu estabelecer contato telefônico com o proprietário e condutor da aeronave. Na oportunidade, este relatou que, no momento da ocorrência, a aeronave teria sido atingida por rajada de vento, acarretando a perda do controle direcional após a decolagem.

O operador removeu os destroços da aeronave do local do acidente sem autorização da autoridade de investigação do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), contrariando o previsto na Lei Nº 12.970, de 8 de Maio de 2014, capítulo VI, seção IV, artigo 88-N:

"Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus

destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei."

Da mesma forma, o operador da aeronave não comunicou a ocorrência ao órgão SIPAER competente, contrariando o item 3.1.2 da Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica NSCA 3-13/2017:

"Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser feita uma notificação, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do preenchimento da Notificação, disponível na página eletrônica do CENIPA na internet."

Em consulta à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), não foi encontrado qualquer registro que comprovasse a habilitação do condutor para operar aeronaves.

Assim sendo, o condutor não possuía a habilitação necessária para operar a aeronave, estando em desacordo com a Lei 7.565 de 19 de Dezembro de 1986, Artigo 302, Capítulo II, Inciso II, Item d:

"tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada."

O antigo proprietário da aeronave apresentou um contrato de compra de venda particular para o condutor. Porém, a alteração de proprietário não constava do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de terceiros;
- b) o operador removeu os destroços da aeronave do local do acidente sem autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- c) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- d) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- e) a documentação da aeronave não foi apresentada ao SERIPA V;
- f) no RAB, não havia o registro da mudança de propriedade da aeronave;
- g) a aeronave teve danos substanciais; e
- h) o condutor 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.

