



**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		
18MAR2018 - 20:00 (UTC)	SERIPA III	A-050/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	SETUBINHA	MG	17°36'25"S	042°04'17"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-LEP	EMERSON DE SOUZA PEDRO	P-1
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
MONTAER-M,M.E C.DE P.E P. AER. LTDA.-EPP	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	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Capelinha (SICK), MG, com destino ao Aeródromo Kemil Kumaira (SNT0), Teófilo Otoni, MG, por volta das 19h50min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Próximo ao município de Setubinha, MG, a aeronave efetuou um pouso de emergência na rodovia MG 211, na altura do Km 82.

A aeronave teve danos substanciais. Os dois ocupantes saíram ilesos.



Figura 1 - Estado geral da aeronave, registrado por populares.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de imprensa eletrônica (*internet*), quatro dias após a ocorrência.

O piloto possuía o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida.

Após o pouso de emergência, a aeronave foi removida do local no mesmo dia e levada para reparos, sem a ciência ou autorização do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA III), contrariando o descrito no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, conforme se segue:

“Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Art. 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.”

A remoção da aeronave do local da ocorrência, bem como a ausência de comunicação do evento, além de descumprir o previsto no CBA, prejudicou, sobremaneira, a investigação do acidente.

Após dez dias de diversas tentativas de contato com o piloto, o SERIPA III foi informado de que os reparos já haviam sido iniciados, findando, dessa forma, quaisquer possibilidades de análises, testes ou pesquisas que pudessem esclarecer o evento e identificar fatores que tenham contribuído com esta ocorrência.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de imprensa eletrônica (*internet*), quatro dias após a ocorrência;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida;
- d) a aeronave decolou de SICK com destino a SNT0;
- e) a aeronave realizou um pouso forçado na MG 211, próximo ao Km 82;
- f) a aeronave foi recolhida do local do acidente para reparos, sem a devida comunicação da ocorrência e sem a autorização do SERIPA III;
- g) após dez dias de diversas tentativas de contato com o piloto, o SERIPA III foi informado de que os reparos já haviam sido iniciados;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) os ocupantes saíram ilesos.

## 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, 18 de dezembro de 2019.

