



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		
23MAR2018 - 18:30 (UTC)	SERIPA III	A-053/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	NOVA IGUAÇU	RJ	22°44'24"S	043°27'36"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-LHC	AEROBRAVO	BRAVO 700
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	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	1	1	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda Bom Jardim (SDCZ), Mangaratiba, RJ, a fim de realizar um voo local com um sobrevoo em Xerém, RJ, com um piloto a bordo.

O piloto possuía Licença de Piloto Privado – Avião (PPR), estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidos. Além disso, possuía experiência no tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo e com o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válidos. A aeronave, o motor e a hélice não possuíam certificado de tipo e, portanto, não satisfaziam ao ANEXO 8 da ICAO.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

No primeiro voo do dia, a aeronave decolou da pista para ultraleves do sítio Ninho das Águias, no bairro de Bangu, Rio de Janeiro, RJ, com destino a SDCZ. Foi abastecida com aproximadamente 60 litros de gasolina comum e a drenagem de combustível foi realizada após o abastecimento.

O primeiro voo do dia teve duração de 35 minutos e no segundo, a aeronave decolou de SDZC para realizar sobrevoo em Xerém, RJ, e retornar a SDCZ.

Segundo o piloto, quando sobrevoava a cidade de Nova Iguaçu, RJ, a aeronave apresentou uma perda de potência no motor. Em função disso, realizou um pouso forçado no km 180 da Rodovia Presidente Dutra.

Durante o pouso na rodovia, a aeronave colidiu contra um veículo, pilonou num monte de terra na margem da rodovia e parou em uma área gramada à direita da via.

O piloto e o condutor do veículo saíram ilesos do acidente.

A aeronave teve danos substanciais no motor, hélice, trem de pouso, asas, empenagens e fuselagem.

Durante a realização da ação inicial de investigação, os investigadores do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA III) constataram que a aeronave já havia sido removida do local do acidente e tinha sido parcialmente desmontada, sem qualquer autorização emitida por autoridade de investigação SIPAER.

Ademais, em função da aeronave não ser certificada e, por conseguinte, não ter qualquer obrigatoriedade em possuir cadernetas de célula, hélice e motor, não foi possível verificar os registros de manutenção, bem como a rastreabilidade dos seus componentes. Além disso, não pôde ser realizada a análise do motor em bancada.

Tais fatos prejudicaram sobremaneira a coleta e análise de evidências, que são fundamentais para a investigação do acidente.

Tendo em vista que a presente investigação não traz elementos em proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, decidiu-se por sua interrupção, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito.

2. FATOS

- a) o piloto possuía Licença de Piloto Privado – Avião (PPR);
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;

- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo válida;
- f) a aeronave estava com o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) no primeiro voo do dia, a aeronave foi abastecida com aproximadamente 60 litros de gasolina comum;
- i) a drenagem de combustível foi realizada após o abastecimento;
- j) no voo anterior ao do acidente, a aeronave decolou da pista para ultraleves do sítio Ninho das Águias, no bairro de Bangu, Rio de Janeiro, RJ, com destino a SDCZ;
- k) o voo teve duração de 35 min;
- l) no segundo voo do dia, a aeronave decolou de SDCZ para realizar sobrevoo em Xerém, RJ, e retornar a SDCZ;
- m) o piloto efetuou um pouso forçado no km 180 da rodovia Presidente Dutra;
- n) durante o pouso a aeronave colidiu contra um veículo;
- o) a aeronave teve danos no motor, hélice, trem de pouso, asas, empenagens e fuselagem;
- p) a aeronave foi parcialmente desmontada sem que tivesse sido autorizado pela autoridade de investigação SIPAER;
- q) a aeronave não possuía cadernetas de célula, motor e hélice;
- r) a aeronave, o motor e a hélice não possuíam certificado de tipo;
- s) a aeronave teve danos substanciais; e
- t) o piloto e o motorista do veículo 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.

