



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		
13OUT2018 - 10:10 (UTC)	SERIPA IV	A-160/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	ENGENHEIRO COELHO	SP	22°30'37"S	047°08'11"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-OGS	OGLACIR ALVES SPENCE	AA-2120
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	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Mogi-Mirim (SDMJ), SP, com destino ao Aeródromo Pousada das Águias (SSXO), Presidente Castelo Branco, PR, por volta das 10h00min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Aproximadamente sete minutos após a decolagem, com a aeronave nivelada na altitude de cruzeiro, o piloto observou a queda simultânea dos parâmetros de indicação de potência do grupo motopropulsor. Na sequência, foram executados, sem sucesso, os procedimentos previstos para o caso de falha do motor em voo, constantes no *checklist* da aeronave.

Após constatar que o reacendimento do motor não seria possível, o piloto decidiu realizar um pouso de emergência em um canavial, pois avaliou que, em função da altitude e razão de planeio, não seria possível alcançar uma pista de pouso.

A aeronave teve danos substanciais nos trens de pouso e nas hélices.



Figura 1 - Vista do PU-OGS após o pouso forçado.

Os dois ocupantes saíram ilesos.

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

O piloto possuía o Certificado de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida.

O piloto possuía experiência no tipo de voo.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido.

O ultraleve, de número de série (NS) 022-QA/01, foi fabricada por Oglacir Alves Spence, em 2010, e estava registrado na Categoria de Serviços Privada - Experimental (PET).

Durante a Ação Inicial, foi constatado que o ultraleve possuía um motor convencional, instalado no respectivo berço, de fabricação e marca Jabiru 3300, SN 33A 20162, o qual, após verificação, não constava nos registros da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) como produto de certificação aeronáutica.

De acordo com o Capítulo 5, item 5.1.8 da Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13, de 2017, que tratava dos “Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro”:

“no caso de acidente de aeronave com certificado de autorização de voo experimental de construção amadora, competição aérea ou leve esportiva, ou aeronave histórica, a organização encarregada da investigação será o SERIPA da região em que ocorreu o acidente aeronáutico. Tal investigação não abarcará questões relativas à aeronavegabilidade de produtos, partes ou componentes que não sejam certificados por autoridade de aviação. ”

Dessa forma, considerando que o motor não constava nos registros da ANAC como produto de certificação aeronáutica, o que tornou carente a análise sobre os adequados parâmetros de operação, não foi viável investigar aspectos relativos ao motor que equipava a aeronave e formular hipóteses a respeito do possível mau funcionamento do grupo motopropulsor, conforme o reporte do piloto.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- e) a aeronave estava registrada na Categoria de Serviços Privada - Experimental (PET);
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) em rota, houve falha do motor, levando o piloto a realizar um pouso forçado em um canal;
- h) o motor Jabiru 3300, SN 33A20162, não constava nos registros da ANAC como produto de certificação aeronáutica;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) os ocupantes saíram ilesos.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a presente investigação não trará proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito, decidiu pela interrupção 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, 24 de julho de 2020.

