



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito desta atividade não é 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

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
110/A/2015	11/AGO/2015 - 16:45 (UTC)	SERIPA IV	A-110/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE CAMPINAS (SDAM)	CAMPINAS	SP	22°51'33"S 047°06'29"W

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-STW	BEECH AIRCRAFT	BE 17
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
UNIVERSO AIR COM. E SERVIÇOS LTDA.-EPP	TPP	PRIVADA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		lleso	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	

## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Itirapina, SP, (SDJA), para o aeródromo de Amarais (SDAM), localizado no município de Campinas, SP, para realizar um voo de traslado, com um tripulante e um passageiro a bordo.

Na corrida após o pouso em SDAM, o piloto perdeu o eixo da pista, extrapolando seus limites laterais, teve o trem principal direito quebrado, colidiu a asa inferior direita contra o solo e "pilonou".

O voo tinha como objetivo o traslado do avião para executar sua Inspeção Anual de Manutenção (IAM), para assim, reestabelecer a aeronavegabilidade. Nesse sentido, a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) emitiu uma Autorização Especial de Voo, deixando expresso que o voo deveria ocorrer, dentre outras restrições, sem o transporte de passageiros e/ou cargas.

O tripulante possuía licença de piloto privado avião e a habilitação de classe monomotor terrestre, qualificado nos modelos Neiva 56-C (CAP-4) e *Cessna Aircraft 152*. Não foi encontrada nos seus registros qualquer instrução que o qualificasse na aeronave *Beech Aircraft BE 17*.

A ANAC, por meio do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC 61), Subparte J - Habilitações de Categoria e de Classe, estabelecia na que:

61.199 - Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe”

(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nas aeronaves pertencentes à habilitação de categoria ou classe correspondente nas quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinada aeronave pertencente a uma habilitação de categoria ou classe, o titular da habilitação categoria ou classe deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em seus registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV), onde o instrutor deverá declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.

Corroborando o fato de não ter registrado nenhuma instrução no BE17, o tripulante afirmou que, até o acidente, havia voado apenas uma vez nesse modelo. O voo, ocorrido 41 dias antes do acidente, foi na função de piloto em comando, com apenas um mecânico a bordo, no caráter de voo de experiência ou de verificação, após manutenção.

A aeronave teve danos substanciais no motor, hélice, trem de pouso e asa inferior direita.

O tripulante e o passageiro saíram ilesos.

## 3. Fatos

- a) o tripulante estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o tripulante estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o tripulante não era qualificado e não possuía experiência para operar esse modelo de aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso;
- e) a aeronave estava com as cadernetas de célula, motor e hélice desatualizadas;
- f) a aeronave decolou em voo de traslado para renovar sua aeronavegabilidade;

- g) a Autorização Especial de Voo da ANAC não previa o transporte de passageiros;
- h) as condições meteorológicas no local no momento do acidente eram favoráveis ao tipo de voo proposto;
- i) o piloto descumpriu o estabelecido na letra b, do item "61.199 - Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe", da Subparte J - Habilitações de Categoria e de Classe, do RBAC 61 em vigor na data do acidente;
- j) a aeronave teve danos substanciais no motor, hélice, trem de pouso e asa inferior direita; e
- k) o tripulante e passageiro saíram ilesos. |

#### **4. Interrupção da investigação**

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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”*

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“Caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção.”*

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 7 de julho de 2016.

