



**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, 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**

DADOS DA OCORRÊNCIA			
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº	
18ABR2016 – 14:30 (UTC)	SERIPA IV	A-071/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	OUTROS		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA BAÍA GRANDE	PORTO MURTINHO	MS	21°13'02"S 057°31'40"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
CP2615	CESSNA AIRCRAFT	210
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DESCONHECIDO	DESCONHECIDO	DESCONHECIDO

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

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave teve seu Equipamento Localizador de Emergência (ELT) acionado em 18ABR2016.

De acordo com o SALVAERO-Curitiba, a origem do sinal era um equipamento de nacionalidade boliviana.

A aeronave SAR 2811 localizou a aeronave, próximo à fronteira com o Paraguai.

A autoridade policial do município de Porto Murinho, MS, notificada por moradores das proximidades da ocorrência, dirigiu-se ao local e identificou as marcas da aeronave como sendo CP2615.

De acordo com o Boletim de Ocorrência da delegacia de Porto Murinho, a aeronave transportava drogas (pasta base de cocaína e cocaína), armas e munições.

A aeronave teve danos substanciais.

Não foi possível identificar ou localizar os seus ocupantes.

### **2. FATOS**

- a) o SALVAERO-Curitiba recebeu sinal de um equipamento ELT, de nacionalidade boliviana, em 18ABR2016;
- b) a aeronave SAR 2811 localizou a aeronave próximo à fronteira com o Paraguai;
- c) a autoridade policial do município de Porto Murinho, MS, se dirigiu ao local;
- d) foi verificado pela polícia que a aeronave transportava drogas, armas e munições;
- e) a aeronave teve danos substanciais; e
- f) os ocupantes não foram localizados, tampouco identificados.

### **3. INTERRUÇÃO 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 se 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, 26 de maio de 2017.

