



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	
11 MAR 2013 - 00:27 (UTC)	SERIPA VII	A-049/CENIPA/2013	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
VIA PÚBLICA	MANAUS	AM	03°01'01"S 060°03'32"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
N209B	CESSNA AIRCRAFT	C206
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	-	1	-	-	-	Leve	
Total	2	1	1	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

Tratava-se de um voo de traslado da aeronave dos Estados Unidos da América para a Bolívia, cruzando em sua rota o território brasileiro.

A bordo estavam um passageiro, o proprietário da aeronave, de nacionalidade Boliviana, e o piloto, de nacionalidade americana.

A entrada em território nacional foi realizada pelo Aeroporto Internacional Atlas Brasil Cantanhede (SBBV), localizado no município de Boa Vista, RR, no dia 10MAR2013.

A aeronave decolou de SBBV, no dia 11MAR2013, com destino ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (SBEG), AM, no intuito de prosseguir o traslado para a Bolívia.

Enquanto ingressava no circuito de tráfego de SBEG, o piloto reportou à torre de controle (TWR-Eduardo Gomes) que estaria com falha do motor.

Na impossibilidade de chegar até a pista, o comandante conduziu a aeronave para um pouso de emergência numa via pública, localizada no setor norte do aeródromo.

Durante o pouso, a aeronave colidiu a asa esquerda contra um poste e, posteriormente, sem controle, chocou-se contra diversos outros obstáculos.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Destroços da aeronave.

O piloto saiu ileso e o passageiro teve lesões leves.

2. FATOS

- a) o piloto regressou no dia seguinte ao acidente para os EUA sem prestar informações à Autoridade de Investigação Brasileira;
- b) não foi possível verificar se o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) não foi possível verificar se o piloto estava com as habilitações técnicas válidas;

- d) não foi possível verificar se o piloto possuía experiência e estava qualificado para a realização do voo;
- e) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) da aeronave venceu no dia anterior à ocorrência;
- f) a inspeção de 100 horas da aeronave estava vencida na data da ocorrência;
- g) a aeronave entrou no território nacional por SBBV, no dia 10MAR2013;
- h) a aeronave decolou SBBV, no dia 11MAR2013, com destino a SBEG;
- i) a aeronave realizou o voo no trecho SBBV/SBEG em período noturno sem estar homologada para o voo por instrumentos;
- j) a aeronave colidiu contra diversos obstáculos no solo durante o pouso de emergência em uma via pública nas proximidades de SBEG;
- k) aeronave teve danos substanciais;
- l) o passageiro teve lesões leves; e
- m) o piloto saiu ileso.

3. INTERRUPTÃO 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 trouxer 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, 30 de novembro de 2017.

