



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(V) Nº	
24 MAR 2016 - 19:30 (UTC)	SERIPA VI	A-053/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA ARAÇATUBA	JAURO	MT	15°18'49"S 058°50'46"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-JGA	PIPER AIRCRAFT	PA-28RT-201T
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AGROPECUÁRIA JGA LTDA. - EPP	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	2	2	-	-	-	-	Leve
Total	3	3	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Cáceres, MT (SWKC) com destino ao Aeródromo de Pontes e Lacerda, MT (SWBG), a fim de realizar transporte de pessoal, com um condutor e dois passageiros a bordo.

De acordo com relatos, nas proximidades da cidade de Jauru, MT, o condutor verificou uma perda de potência no motor, prosseguindo para um pouso de emergência na pista da Fazenda Araçatuba.

Durante o arredondamento, o condutor percebeu que não havia baixado o trem de pouso. Na tentativa de arremetida, a aeronave ultrapassou os limites da pista e colidiu, com o trem de pouso recolhido, contra um cupinzeiro localizado no descampado à frente.

O condutor da aeronave sinistrada não possuía, à época da ocorrência, qualquer licença/habilitação para pilotar a aeronave, tampouco Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

A aeronave foi removida do local da ocorrência sem autorização da autoridade de investigação do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), a qual tomou conhecimento do sinistro por meio de uma denúncia anônima, 24 horas após o acidente.

A aeronave teve danos substanciais.

Os ocupantes saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave sendo removida sem autorização da autoridade SIPAER.



Figura 2 - Aeronave sendo removida sem autorização da autoridade SIPAER.



Figura 3 - Aeronave desmontada no hangar.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima, 24 horas após o acidente;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- d) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) no dia do acidente, a aeronave encontrava-se com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida, desde 08FEV2016;
- f) a aeronave foi retirada do local do acidente sem a aquiescência do Comando Investigador SIPAER;
- g) a aeronave teve danos substanciais; e
- h) os ocupantes saíram ilesos.

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.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, 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.

