



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	
05 OUT 1999 – 15:00 (UTC)		SERAC-4		A-559/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[CTOL] COLISÃO COM OBSTÁCULO DURANTE A DECOLAGEM E POUSO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
ESTRADA DA LAGOINHA		APARECIDA DO TABOADO		MS	
				COORDENADAS	
				19°59'25"S 051°15'21"W	

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-CAK		PIPER AIRCRAFT		PA-28R-200	
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	-	-	2	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

Durante um pouso forçado a aeronave colidiu contra um cabo de aço que sustentava um poste de eletricidade e contra uma cerca de arame farpado.

Segundo o relato do condutor da aeronave, o qual não possuía licença e nem habilitação para conduzir aeronaves, à polícia civil do município de Aparecida do Taboado, MS, o motor da aeronave apresentou pane durante o voo e este optou por realizar um pouso de emergência em uma estrada vicinal de terra.

A Comissão de Investigação apurou que o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava cancelado e os registros das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizados e os registros de manutenção foram considerados não periódicos e inadequados.



Figura 1 - Visão geral da aeronave.



Figura 2 - Visão geral da asa esquerda.



Figura 3 - Vista da ponta da asa esquerda.



Figura 3 - Vista geral da aeronave.



Figura 4 - Vista geral da aeronave com o detalhe do *spinner*.

Observadores locais informaram que, por vezes, aviões pousavam naquela estrada e entregavam “pacotes” para pessoas que já estavam esperando o carregamento. Eles afirmaram que tais aviões nem chegavam a estacionar, decolando logo em seguida.

Também foi informado que os ocupantes retornaram ao local do acidente e mexeram nos destroços sem a devida autorização da autoridade SIPAER.

Segundo o Delegado de Aparecida do Taboado, o passageiro já cumpriu pena por tráfico de drogas e havia suspeita de transporte de ilícitos a bordo.

Ainda, de acordo com a autoridade policial, os ocupantes do avião foram capturados e encontravam-se presos por envolvimento com tráfico de drogas.

2. FATOS

- a) o condutor não possuía licença para operar a aeronave;
- b) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava cancelado;
- c) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizados;
- d) a aeronave estava com inspeções vencidas;
- e) os destroços foram movimentados sem a autorização da autoridade SIPAER;
- f) os ocupantes da aeronave foram presos por envolvimento com tráfico de drogas; e
- g) havia suspeita de transporte de ilícitos a bordo da aeronave.

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.

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 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, 10 de maio de 2018.

