



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	
13 NOV 2015 - 14:00 (UTC)	SERIPA VI	A-151/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	OUTROS	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
PROXIMIDADES DA FAZENDA CUIABANA	PARANATINGA	MT	13°49'51"S 054°09'07"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DKO	BEECH AIRCRAFT	95-B55
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave colidiu contra o solo a 150 metros de uma pista clandestina localizada na Fazenda Cuiabana, município de Paranatinga, MT. Entre os destroços do bimotor, foram encontrados pelas autoridades policiais 45 quilos de pasta base de cocaína e uma arma portátil.

O piloto faleceu no local do acidente e a aeronave foi completamente consumida pelo fogo.

Em função das características da ocorrência, não foi possível determinar o local de decolagem nem o local de destino do voo.

Os órgãos de controle de tráfego aéreo não localizaram quaisquer informações acerca do tráfego.

O corpo do piloto, que ficou carbonizado, foi identificado por meio de Identificação Odontológica pela Diretoria Metropolitana de Medicina Legal de Cuiabá, MT, conforme Laudo Pericial n. 1.9067.1.2015.81049-01.

A aeronave foi identificada por meio das plaquetas dos motores encontradas no local do acidente.

Em consulta à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), os motores *Teledyne Continental*, modelo IO-470L, número de série CS201238-70L e CS201239-70L, estavam instalados em 23MAR2011 (data de renovação do Certificado de Aeronavegabilidade da Aeronave - RCA/LV) na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-DKO (*Beech Aircraft*, modelo 95-B55, número de série TC-1335), conforme documento de protocolo ANAC 60800.053362/2011-71.

Verificou-se ainda que tal aeronave estava à venda na internet, no seguinte endereço eletrônico:

<http://mercadodoaviao.com/aeronaves/multi-motor-a-pistao/beechnraft-b55-baron-1971-venda/3/566>

Na foto, que constava na página na internet, foi possível verificar que a pintura da aeronave era compatível com os destroços analisados pela equipe que realizou a Ação Inicial.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após o acidente.



Figura 2 - Vista geral da aeronave após o acidente.



Figura 3 - Aeronave à venda na internet.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico vencido;
- b) o piloto estava com as habilitações técnicas vencidas;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido;
- d) o piloto foi identificado por meio de Identificação Odontológica pela Diretoria Metropolitana de Medicina Legal de Cuiabá, MT;
- e) a aeronave foi identificada por meio das plaquetas dos motores;
- f) no local da ocorrência foram apreendidas, pelas autoridades policiais, 45 quilos de pasta base de cocaína e uma arma portátil;
- g) a aeronave ficou destruída; e

h) O piloto faleceu no local.

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 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, 22 de junho de 2017.