



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	
02 SET 2014 - 19:00 (UTC)	SERIPA II	A-154/CENIPA/2014	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE PIRACURUCA	PIRACURUCA	PI	03°53'52"S 041°42'31"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-XXX4	ROCKWELL COMMANDER	685
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DESCONHECIDO	DESCONHECIDO	DESCONHECIDA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	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

As informações relativas ao voo foram obtidas por pessoas que observaram o acidente, pois os dois envolvidos na condução da aeronave se evadiram do local e a matrícula da aeronave acidentada não condizia com o modelo registrado no RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro).

A aeronave estava com adesivos das marcas PT-DRO, porém foi confirmado que não se tratava do prefixo real do avião. Não foi possível identificar o prefixo da aeronave, pois ela não possuía plaquetas de identificação nos locais previstos.

Segundo o RAB, o PT-DRO era uma aeronave modelo 500S, enquanto o avião envolvido na ocorrência foi identificado como um *Rockwell Commander* modelo 685.

Não foi possível determinar o destino e a rota pretendida para o voo, pois não houve notificação/plano de voo, como também, não foi possível rastrear os voos anteriores.

Segundo os observadores, a aeronave pousou na pista não registrada de Piracuruca, Piauí, foi carregada com 09 galões de combustível (cada um com 45 litros de gasolina de aviação) e prosseguiu para a decolagem.

De acordo com pessoas que presenciaram a ocorrência, logo após a decolagem, a aeronave, aparentemente, tentou retornar à pista. Contudo, durante essa manobra, não obteve sucesso, pousou em terreno irregular e colidiu contra árvores existentes na lateral esquerda do local utilizado para a decolagem.

As características dos danos indicaram que a aeronave tocou o solo desalinhada, o que pode ter provocado a ruptura do trem de pouso principal direito. O avião teve danos substanciais na sua estrutura.

Os dois ocupantes abandonaram a aeronave e os galões de combustível no local do acidente.

Os envolvidos foram resgatados pelo veículo que transportou o material embarcado.

O comando investigador (SERIPA II) foi informado do acidente por profissionais da Polícia Civil de Piracuruca, PI, que confirmou a presença de resíduos de carga ilícita (drogas) na aeronave.

O avião teve danos substanciais no trem de pouso principal direito, asa esquerda, profundor esquerdo e fuselagem do nariz.



Figura 1 - Visão frontal da aeronave após o acidente.



Figura 2 - Visão da lateral esquerda da aeronave após o acidente.

De acordo com os observadores, as duas pessoas a bordo saíram ilesas.

2. FATOS

- a) as duas pessoas a bordo da aeronave abandonaram o local da ocorrência, após o acidente e não foi possível identificá-las;
- b) a pista de Piracuruca não estava homologada/registrada para operações de pouso e decolagem;
- c) o avião estava com identificação clonada (PT-DRO), pois não se tratava do prefixo real da aeronave;
- d) segundo o RAB, o PT-DRO era o modelo 500S, enquanto a aeronave envolvida na ocorrência foi identificada como um *Rockwell Commander* modelo 685;
- e) não foi possível a identificação do prefixo da aeronave, pois não havia plaquetas de identificação nos locais previstos;
- f) não foi possível identificar o proprietário da aeronave;
- g) não houve notificação/plano de voo e nem rastreabilidade dos voos anteriores;
- h) de acordo com pessoas que presenciaram a ocorrência, logo após a decolagem, a aeronave, aparentemente, tentou retornar à pista;
- i) o avião pousou fora da pista, em local com terreno irregular;
- j) o avião teve danos substanciais no trem de pouso principal direito, asa e profundor esquerdos, além da fuselagem do nariz;
- k) o Comando Investigador foi informado do acidente por profissionais da Polícia Civil de Piracuruca, PI; e
- l) a Polícia Civil do Estado do Piauí confirmou a presença de resíduos de carga ilícita (drogas) na 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 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.

