



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
032/A/2015	04/MAR/2015 - 13:30 (UTC)	SERIPA I	A-032/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	00°09'57"S	049°58'43"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO CHAVES	CHAVES	PA	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-JAV	CESSNA AIRCRAFT	210L
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
BRABO TAXI AEREO LTDA.	TPX	TÁXI-AÉREO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	4	4	-	-	-	Leve	
Total	5	4	1	-	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Municipal de Chaves, com destino ao Aeródromo Protásio de Oliveira, Belém, PA, às 13h30min (UTC), com 01 tripulante e 04 passageiros a bordo.

Não havia plano de voo.

O Aeródromo Municipal de Chaves estava cancelado desde 19AGO2013.

Durante a corrida de decolagem, a aeronave desacelerou após passar por uma área alagada no meio da pista.

A aeronave não atingiu velocidade suficiente para decolar e colidiu contra uma saliência no terreno, subiu sem sustentação e caiu em um rio afastado, aproximadamente, 50m após o final da pista.

O piloto não soube informar o peso da aeronave no momento do acidente.

Não houve danos à terceiros

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões leves e os passageiros saíram ilesos.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía experiência necessária para realizar o voo;
- d) o piloto já havia operado no local da ocorrência;
- e) o Aeródromo Municipal de Chaves estava cancelado desde 19AGO2013;
- f) a pista apresentava piso irregular com áreas de alagamento;
- g) o piloto não soube informar o peso da aeronave no momento da decolagem;
- h) a aeronave desacelerou, após passar por uma área alagada no meio da pista;
- i) a aeronave não atingiu velocidade suficiente para decolar
- j) a aeronave colidiu contra uma saliência no terreno, subiu sem sustentação e caiu em um rio afastado, aproximadamente, 50m após o final da pista;
- k) houve nexos de causalidade entre a operação no aeródromo cancelado e o acidente;
- l) os passageiros saíram ilesos;
- m) o piloto sofreu lesões leves;
- n) não houve danos à terceiros; e
- o) a aeronave teve danos substanciais.

4. Interrupção da investigação

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em 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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, [19 de outubro de 2015.]

