



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
039/A/2015	15/MAR/2015 - 18:30 (UTC)	SERIPA II	A-039/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	07°43'05"S	037°55'37"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
POVOADO DE LAGOA DO CRUZ	PRINCESA ISABEL	PB	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-JUJ	CESSNA AIRCRAFT	C182
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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	3	1	2				Leve
Total	4	2	2				X Substancial
							Destruída
Terceiros							Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave estava realizando pousos e decolagens a partir de uma pista de pouso não homologada, no povoado de Lagoa do Cruz, Princesa Isabel, PB.

A aeronave estava sendo explorada comercialmente, transportando passageiros em voos panorâmicos.

Durante o pouso, após o toque, a aeronave perdeu o controle direcional e colidiu contra arbustos e uma elevação no terreno, vindo a pilonar.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e um passageiro saíram ilesos, dois passageiros sofreram lesões leves.



Figura 1 - Vista da aeronave operando em pista não homologada.



Figura 2 - Vista da aeronave após a parada total.

3. Fatos

a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;

- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencido desde FEV1978;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 2008;
- e) a aeronave estava operando com as marcas de identificação de nacionalidade e de matrícula em desacordo com as especificações previstas no RBAC 45.25;
- f) a pista do povoado de Lagoa do Cruz, Princesa Isabel, PB, não era homologada para operações de pouso e decolagem;
- g) os passageiros da aeronave efetuaram o pagamento de R\$ 120,00 (cento e vinte reais) por pessoa para realizarem o voo panorâmico;
- h) após o pouso, a aeronave perdeu o controle direcional;
- i) a aeronave colidiu contra arbustos e uma elevação no terreno;
- j) a aeronave pilonou;
- k) o avião teve danos substanciais;
- l) o piloto e um passageiro saíram ilesos; e
- m) dois passageiros sofreram ferimentos leves.

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 trouxer 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.]

