



# 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
059/A/2015	11/ABR/2015 - 22:00 (UTC)	SERIPA II	A-059/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	05°39'44" S	041°02'45" W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
POVOADO DE LAJEIRO	ASSUNÇÃO DO PIAUI	PI	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-APG	CESSNA AIRCRAFT	210L
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	-	-	-	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>1</b>	-	-	-	<b>1</b>	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## 2. Histórico do voo

A aeronave, com procedência desconhecida, sobrevoava a região compreendida entre os municípios de Assunção do Piauí e São Miguel do Tapuio, localizados no estado do Piauí e próximos da divisa do estado do Ceará.

Já era período noturno quando houve a colisão da aeronave contra o solo nas proximidades do povoado de Lajeiro.

Na manhã do dia seguinte, as autoridades das polícias civil e militar do estado do Piauí se dirigiram ao sítio do acidente, onde encontraram os destroços da aeronave e um corpo carbonizado, além de grande quantidade de drogas ilícitas (cocaína).



Figura 1 - Destroços da aeronave.

## 3. Fatos

- a) para a realização do voo, não houve a apresentação de plano de voo ou contato do piloto com os órgãos de controle de tráfego aéreo;
- b) o piloto possuía Licença de Piloto Comercial, categoria avião, e estava com as habilitações técnicas de Monomotor Terrestre (MNTE) e de Voo por Instrumentos (IFR) vencidas desde 30ABR1989;
- c) o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava vencido desde 05NOV2011;
- d) a aeronave se encontrava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) o motor da aeronave não se encontrava no sítio do acidente no momento em que os investigadores do SIPAER estiveram presentes naquele local;
- f) poucas horas após a colisão da aeronave com o solo, uma guarnição da Polícia Militar do Piauí prendeu seis homens que se encontravam nas proximidades do sítio do acidente, e que supostamente estavam envolvidos com a operação do avião em uma pista clandestina, localizada a uma distância de quatro milhas náuticas;
- g) os policiais encontraram 30kg de cocaína no sítio do acidente;

- h) a identificação do piloto inicialmente se deu por meio de informações colhidas de seus familiares, sendo, posteriormente, ratificada por exames realizados pelo IML-TE;
- i) a comunicação da ocorrência às autoridades aeronáuticas se deu por meio das autoridades policiais locais.

#### **4. Interrupção 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 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, 15 de fevereiro de 2016.

