

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Uruaçu-GO (SWWU) para o Aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), localizado no município de Goiânia, GO, às 10h00min (UTC) a fim de realizar um voo de transporte, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Ao pousar na localidade de destino (SWNV), a aeronave tocou no solo, primeiramente, com o trem de pouso do nariz, de modo brusco, resultando na sua quebra.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave após o pouso.



Figura 2 - Danos ao nariz da aeronave.



Figura 3 - Danos na parte dianteira da fuselagem e portas do trem de pouso do nariz.



Figura 4 - Em função do impacto contra o solo, houve quebra do trem de pouso do nariz e perfuração da parte superior dianteira da fuselagem.

3. Fatos

- a) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- b) a aeronave estava com as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- c) a aeronave encontrava-se dentro dos limites de peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante;
- d) as condições meteorológicas eram favoráveis ao tipo de voo realizado;
- e) no pouso, o trem de pouso do nariz tocou o solo antes do trem de pouso principal, de modo brusco, ocasionando sua quebra;

- f) Ao ser notificada do acidente, a Comissão de Investigação autorizou a retirada da aeronave do local da ocorrência, com vistas a desinterditar a pista e possibilitar o pouso de aeronaves que estavam em espera;
- g) a aeronave foi rebocada para a Oficina Ramos Manutenção de Aeronaves - CHE 0909-61/ANAC, localizada no aeródromo em que houve a ocorrência (SWNV), onde foi realizada a Ação Inicial pelo Investigador Encarregado (IIC);
- h) nessa ocasião, apresentou-se como piloto da aeronave um senhor que, durante entrevista ao Investigador Encarregado, confirmou ter feito uma aproximação desestabilizada, vindo a tocar bruscamente na pista;
- i) durante a Inspeção de Saúde Pós-acidente (fins letra "P"), realizada em 09JUN2015, no Hospital de Força Aérea de Brasília (HFAB), o piloto declarou, voluntariamente, ao Oficial Médico responsável pelo exame na Clínica de Fisiologia, que não estava no comando da aeronave no momento do acidente, conforme Ofício Circular 1/SEC DIR/3597, de 24 de junho de 2015, do Diretor do HFAB ao Chefe do SERIPA VI;
- j) ainda de acordo com o ofício, o piloto relatou que não estava na aeronave no momento da ocorrência e que a pessoa que a pilotava estava utilizando seu Código ANAC e plano de voo passado por ele;
- k) ao serem realizadas entrevistas com pessoas que presenciaram o acidente em SWNV, foi constatado que, na verdade, quem estava no comando do bimotor no momento do acidente era o proprietário da aeronave, que era piloto, mas não possuía habilitação para pilotar aeronaves multimotoras.

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, 22 de abril de 2016.

