

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

- 1. Informações Factuais
- 1.1. Informações Gerais
- 1.1.1 Dados da Ocorrência

| DADOS DA OCORRÊNCIA | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|--------------|---|--------------|-----------|-------|---------|
| Nº DA OCORRÊNCIA | | DATA - HORA | | INVESTIGAÇÃO | | | SUMA(V) № | | |
| | 10/N | OV/2008 - 15:15 (U | 3 - 15:15 (UTC) SERIPA IV | | | | A-507 | CENIF | A/2016 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA TIPO DA | | | A OCORRÊNCIA COORD | | | | ENADAS | | |
| ACIDENTE | ACIDENTE POUSO EM L | | | PREVISTO | 2 | 21°16'00"S 0 | | | 35"30"W |
| LOCALIDADE | | | MUNICÍPIO | | | | | | UF |
| ZONA RURAL - FAZENDA MINERVA | | | ADOLFO | | | | | | SP |

1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE | | | | | | |
|-------------------|------------|----------|----------|--|--|--|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | | MODELO | | | |
| PT-EXO | NEIVA | NEIVA | | | | |
| OPE | RADOR | REGISTRO | OPERAÇÃO | | | |
| PART | ICULAR | TPP | OUTROS | | | |

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 | | יט | DANOS A AERUNAVE | |
| Tripulantes | - | 7 | - | - | - | - | | 1 | | Nenhum | |
| Passageiros | - | | - | - | | - | - | | | Leve | |
| Total | - | | | - | - | - | - | | Χ | Substancial | |
| | | | | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | | - | - | - | - | - | | | Desconhecido | |

A-507/CENIPA/2008 PT-EXO 10NOV2008

2. Histórico do voo

A aeronave, de procedência desconhecida, pousou no meio de um canavial na Fazenda Minerva.

Durante o pouso houve danos à hélice, ao trem de pouso e amassamento nas asas.

Após o pouso, o(s) ocupante(s) se evadiu(ram) e a aeronave foi apreendida pela polícia.

3. **Fatos**

- a) não há dados relativos ao(s) ocupante(s);
- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- c) o acidente não foi comunicado pelo proprietário/operador;
- d) o ocupante (ou ocupantes) evadiu-se do local após o pouso.

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 Capitulo 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.

A-507/CENIPA/2008 PT-EXO 10NOV2008

Em, 18 de março de 2016.

