



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) Nº
34/SERIPAVII/09	28/NOV/2009 - 15:30 (UTC)	SERIPA VII	A-564/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO	05°38'07"S	063°11'06"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE TAPAUÁ	TAPAUÁ	AM	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-EVH	EMBRAER	EMB 810C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PRIVADO	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	2	2	-	-	-	-	Leve
Total	3	3	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	1	-	1	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo Lábrea (SBTF), AM, para o aeródromo de Flores (SWFN), localizado no município Manaus, AM, às 14h10min (UTC) com um piloto e dois passageiros a bordo.

Após 40 minutos de voo, o piloto e proprietário da aeronave realizou um pouso intermediário no aeródromo de Tapauá, AM, para deixar um passageiro.

O aeródromo de Tapauá não possuía designativo de localidade, não estava registrado e nem homologado. Uma vistoria realizada na localidade pelo Sétimo Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC VII), após o acidente, verificou uma série de irregularidades no aeródromo, como falta das cercas patrimonial e operacional, lixo nas imediações da pista, além de esta ser usada como rua pela comunidade vizinha. Foi emitido um relatório encaminhado à prefeitura da cidade, alertando sobre os riscos da operação nesse local.

Na corrida após o pouso, depois de percorridos 300m, uma motocicleta ingressou na pista e cruzou a trajetória da aeronave no solo, vindo a colidir com a hélice e o bordo de ataque do lado direito da aeronave.

O piloto prosseguiu o táxi até o pátio de estacionamento, cortou os motores e verificou as condições físicas do condutor da moto, observando que ele encontrava-se “vivo”.

Após perceber a chegada de uma ambulância, mesmo tendo verificado danos no bordo de ataque da asa direita e hélice do motor direito, prosseguiu em nova decolagem para Manaus-AM, transportando um passageiro, contrariando, dessa forma, o disposto no Item 3.1 da Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica 3-7, válida à época, a qual citava que, “exceto para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros, nenhuma aeronave acidentada, os seus destroços, ou objetos por ela transportados, poderão ser removidos sem que tenham sido liberados pelo responsável pela investigação.”

Ainda, segundo sua declaração, devido à preocupação com a própria integridade física, abandonou o local, uma vez que o condutor da moto possuía muitos parentes e amigos no local.

Mesmo verificando as avarias que podem ser observadas nas figuras 1 e 2, o piloto realizou um voo de 01h45min de Tapauá, AM até Flores (SWFL) e, ao chegar em Manaus, não comunicou o fato a nenhuma autoridade, quer seja aeronáutica ou policial. O acidente foi informado, três dias após, pela oficina contratada para realizar os reparos na hélice, motor e asa.

A aeronave teve avarias no motor direito (parada brusca), bordo de ataque e na hélice do motor direito.

O piloto e passageiros saíram ilesos.

O condutor da moto sofreu lesões leves.



Figura 1 - Avarias ao bordo de ataque



Figura 2 - Hélice do motor direito empenada.

3. **Fatos**

- a) o piloto estava com Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido
- d) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;
- e) o piloto estava qualificado e possuía experiência para realizar o voo;
- f) o piloto realizou o pouso em aeródromo não homologado;

- g) após o pouso, a aeronave colidiu contra uma motocicleta que ingressou na pista, usada como rua no município;
- h) o piloto não comunicou a ocorrência às autoridades aeronáuticas;
- i) o piloto não registrou ocorrência do fato em delegacia de polícia;
- j) a aeronave teve danos substanciais;
- k) após a ocorrência, o piloto decolou novamente;
- l) os ocupantes da aeronave saíram ilesos; e
- m) o condutor da motocicleta sofreu lesões leves.

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 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, 22 de abril de 2016.