



# 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        |
| 090/A/2013                   | 07/05/2013 - 20:30 (UTC)  | SERIPA VI    | A-090/CENIPA/2013 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA  | TIPO DA OCORRÊNCIA        | COORDENADAS  |                   |
| ACIDENTE                     | PERDA DE CONTROLE NO SOLO | 16°12'33"S   | 054°56'41"        |
| LOCALIDADE                   |                           | MUNICÍPIO    | UF                |
| BARRAGEM DO RIO SÃO LOURENÇO |                           | JUSCIMEIRA   | MT                |

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE |                 |          |          |
|-------------------|-----------------|----------|----------|
| MATRÍCULA         | FABRICANTE      | MODELO   |          |
| PP-PMC            | CESSNA AIRCRAFT | TU206G   |          |
| 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        | 2        | -    | -     | 1        | -            | Leve  |
| <b>Total</b>                                | <b>4</b> | <b>3</b> | -    | -     | <b>1</b> | -            | <input checked="" type="checkbox"/> Substancial |
|   |          |          |      |       |          |              | Destruída                                       |
| Terceiros                                   | -        | -        | -    | -     | -        | -            | Desconhecido                                    |

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Rondonópolis, MT (SWRD), com um piloto e três passageiros a bordo, para o primeiro voo de verificação após a Vistoria Técnica Inicial (VTI).

Após a decolagem, o piloto prosseguiu para a Barragem do Rio São Lourenço, a fim de realizar um pouso na água, sendo esse procedimento realizado sem problemas. Segundo declarações do piloto, ao reposicionar a aeronave para decolagem e efetuar um giro de 180°, o flutuador direito foi atingido por uma onda, vindo a aeronave a “pilonar”, parando em posição invertida.

O piloto não possuía o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para a realização de voo em aeronave monomotor anfíbia (MNAF)

Os quatro ocupantes abandonaram a cabine com sucesso, sem sofrerem lesões, e posicionaram-se em cima dos flutuadores, aguardando o resgate.

Passado algum tempo aguardando o socorro, um dos passageiros decidiu nadar até a margem da represa e afogou-se.

A aeronave teve danos substanciais em função de ter ficado 10 (dez) dias submersa na água.

O tripulante e dois passageiros saíram ilesos.

Um passageiro faleceu por afogamento após o acidente.

## **3. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto não possuía o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para a realização de voo em aeronave monomotor anfíbia (MNAF);
- c) o piloto não era qualificado para conduzir o voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) as cadernetas de célula, de motor e de hélice estavam atualizadas;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante;
- g) as condições meteorológicas eram favoráveis para o voo visual;
- h) a aeronave realizava o primeiro voo após a Vistoria Técnica Inicial (VTI);
- i) o pouso foi realizado no Rio São Lourenço, próximo a uma barragem, tendo a aeronave percorrido cerca de 200 metros após o toque;
- j) o acidente ocorreu a 1.980 metros do ponto de parada da aeronave no pouso;
- k) havia uma diferença de balanceamento lateral de 43Kg para a direita e de 47Kg para frente;
- l) durante uma curva à direita a aeronave pilonou;
- m) a aeronave teve danos substanciais;
- n) nenhum dos ocupantes utilizava colete salva-vidas no momento do acidente; e
- o) o piloto e dois passageiros saíram ilesos. Um dos passageiros faleceu por afogamento após o abandono da aeronave.

#### **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 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, 23 de agosto de 2015.