



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
174/A/2014	19/OUT/2014 - 20:05 (UTC)	SERIPA VII	A-174/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	08°50'57"S	059°15'59"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE MANOEL URBANO - SSPX	MANOEL URBANO	AC	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-EVN	EMBRAER	EMB-810C
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	4	4	-	-	-	Leve	
Total	5	5	-	-	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou de Santa Rosa do Purus, AC, com destino ao município de Manoel Urbano, AC, por volta das 19h30min (UTC), com um piloto e quatro passageiros a bordo, para um voo de traslado.

O piloto relatou que sentiu uma guinada antes da rotação, porém, durante o voo, não foi percebida qualquer condição anormal na aeronave, estando todos os sistemas funcionando perfeitamente.

A meteorologia na rota era favorável ao voo visual.

O tráfego foi realizado normalmente e nenhuma condição anormal foi percebida até o toque.

Após o pouso, a aeronave começou a perder a reta para a lateral direita da pista vinda a colidir contra um barranco. O piloto informou que realizou o corte dos motores antes do impacto, a fim de amenizar as consequências para a aeronave.

O piloto e os demais ocupantes saíram ilesos, a aeronave teve danos substanciais.

Na data do acidente o piloto encontrava-se com o Certificado Médico Aeronáutico e a Habilitação Técnica em Aeronaves Multimotoras Terrestres (MLTE) suspensas por envolvimento em outro acidente em 10MAR2014.

As publicações técnicas da aeronave não se encontravam a bordo, não sendo possível verificar a atualização das cadernetas de célula, motores e hélices.

O acidente não foi comunicado oficialmente.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) suspenso;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) suspenso;
- c) o piloto não estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo proposto;
- d) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento estipulados pelo fabricante;
- f) a escrituração das cadernetas de célula, motores e hélices não puderam ser verificadas;
- g) o piloto sentiu uma guinada imediatamente antes da rotação;
- h) na corrida após o pouso, a aeronave derivou à direita;
- i) o piloto cortou os motores antes que a aeronave saísse da pista;
- j) a aeronave colidiu contra uma elevação natural, distante 14 metros da lateral da pista;
- k) todos os ocupantes saíram ilesos; e
- l) a aeronave teve danos substanciais.

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 5.1.15 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 julho de 2015.]