



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
114/A/2013	18/JUN/2013 - 21:40 (UTC)	SERIPA VII	A-114/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COM TREM DE POUSO	06°32'02" S	064°22'58" W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
PISTA DE CANUTAMA	CANUTAMA	AM	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ISH	PIPER AIRCRAFT	PA-34-200
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PRIVADO	TPP	PRIVADA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES								
POB		LESÕES					DANOS MATERIAIS	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulante	01	01	00	00	00	00	x	Nenhum
Passageiro	06	06	00	00	00	00		Leves
Total	07	07	00	00	00	00		Graves
Terceiros		00	00	00	00	00		Destruída
								Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Flores (SWFN), com destino à Aeródromo de Borba (SWBR), com a intenção de realizar um voo de transporte de passageiros.

Segundo relato do comandante da aeronave, durante o voo, foi solicitado pelo proprietário da aeronave, que estava a bordo, na frequência livre coordenação, a modificação do destino final para o Aeródromo de Lábrea (SWLB).

No entanto, próximo à cidade de Canutama - AM, o comandante da aeronave informou que percebeu uma oscilação nos motores, tendo o mesmo optado por efetuar o pouso nesta última localidade.

Após o toque na pista, ocorreu o recolhimento do trem de pouso e a aeronave saiu pela lateral direita da pista. A aeronave teve danos na parte inferior da fuselagem e pequeno amassamento da ponta da hélice direita.

Não houve fogo.

Os ocupantes saíram ilesos.

3. Comentários

O acidente ocorreu em Canutama – AM, na qual existia em uma pista de asfalto com cerca de 1100 metros de comprimento não sendo homologada ou registrada para operação.

Não foi possível a realização da Ação Inicial, em virtude de o proprietário da aeronave e o piloto em comando não haver notificado a ocorrência ao SERIPA VII, bem como houve a remoção da aeronave do local do acidente sem autorização ou contato com a Autoridade de Investigação, contrariando a LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 (CBA).

Conforme a NSCA 3-13, item 4.2.5 - NOTA – *“É responsabilidade do operador ou proprietário a notificação formal ao CENIPA, no caso de aeronaves operadas segundo o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 121 e 129 (RBAC 121 e 129), e demais aeronaves de registro estrangeiro. Para os demais casos, a notificação deverá ser feita ao SERIPA da respectiva região da ocorrência.”*

Foi verificado ainda, através do contato com um dos passageiros a bordo, que o transporte foi realizado mediante o pagamento financeiro, caracterizando o transporte aéreo de passageiros em aeronave TPP.

Cerca de 20 dias após a ocorrência, o proprietário da aeronave, juntamente com o comandante da aeronave envolvido no acidente, compareceram ao SERIPA VII, portando alguns documentos da aeronave, no entanto, não foram apresentadas as cadernetas do motor esquerdo, das hélices e o diário de bordo, impedindo uma verificação completa da situação da aeronave.

Após análise da documentação apresentada, ficou constatado que a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida na data do acidente ocorrência e as cadernetas apresentadas (motor direito e célula), estavam desatualizadas, com um termo de encerramento datado de 2009. A partir deste ano, nenhum lançamento foi efetuado nas mesmas.

Juntamente com a documentação apresentada, o SERIPA VII identificou uma declaração assinada pelo proprietário da aeronave endereçada a uma oficina de manutenção, na qual o mesmo assumia a responsabilidade da retirada da aeronave sem o cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade e de outros serviços de manutenção, como por exemplo, vazamento no tanque de combustível, entre outros.

Diante das condições apresentadas e remoção da aeronave do local do acidente sem a presença da Autoridade de Investigação, não foi possível a realização exames, testes e pesquisas no trem de pouso da aeronave, impedito a verificação de uma possível falha no mesmo.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto estava apto para realizar o tipo de voo proposto;
- d) as cadernetas do motor direito e célula estavam com as escriturações desatualizadas
- e) não foram apresentadas as cadernetas do motor esquerdo e das hélices;
- f) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida;
- g) a pista de Canutama – AM não era homologada ou registrada;
- h) durante a corrida após o pouso, houve o recolhimento do trem de pouso principal direito;
- i) a aeronave saiu pela lateral direita da pista;

- j) houve danos leves na parte inferior da aeronave e toque da hélice direita com o solo;
- k) não houve notificação da ocorrência ao SERIPA VII pelo piloto ou proprietário da aeronave;
- l) a aeronave foi movimentada do local da ocorrência sem a aquiescência da Autoridade de Investigação;
- m) a aeronave teve danos graves; e
- nk,) os ocupantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) foi notificada oficialmente sobre o acidente e os fatos envolvidos na investigação para ações julgadas pertinentes.

6. Recomendações de Segurança de Voo

Não há.

Em, 09 / JUL / 2013.

