



# 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
150/A/2014	30/AGO/2014 - 13:10 (UTC)	SERIPA I	A-150/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	INDETERMINADO	08°29'42"S	051°13'06"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FORA DE AERÓDROMO	CUMARU DO NORTE	PA	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-LVV	BEECH AIRCRAFT	F33A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	2	2	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	-	-	-	Substancial	
						X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou da Fazenda Nicobran, local não registrado/homologado, localizada no município de Cumarú do Norte, PA, com um piloto e dois passageiros a bordo, com destino ao Aeródromo Comandante Carlos Inácio Agnes (SIME), Município de Davinópolis, MA.

Durante a decolagem, o piloto observou que o motor não estava apresentando condições normais de operação (baixa potência) não conseguindo rotação suficiente para continuar o voo, momento em que a aeronave perdeu sustentação e efetuou o pouso forçado em uma área de pasto a sua frente.

A pista utilizada na decolagem não era registrada/homologada pela ANAC.

Após o pouso forçado, o tripulante e os passageiros saíram ilesos.

O motor da aeronave estava com a revisão geral vencida.

A aeronave incendiou-se, ficando totalmente destruída devido à ação do fogo.

## **3. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) a aeronave estava com o seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) o motor estava com a revisão geral vencida;
- e) a aeronave apresentou baixa compressão dos cilindros, em avaliação por Organização de Manutenção no dia 15AGO2014;
- f) o proprietário foi informado sobre as condições insatisfatórias de aeronavegabilidade;
- g) foi realizada a Inspeção Anual de Manutenção atestando a aeronavegabilidade da aeronave sem considerar as limitações de manutenção do motor estabelecidas pela *Teledyne Continental Motors, Inc.*;
- h) durante a decolagem, o motor apresentou baixo rendimento, não gerando potência suficiente para sustentar o voo;
- i) o acidente ocorreu com aproximadamente oito horas de voo após o retorno do serviço;
- j) a pista utilizada na decolagem não era registrada/homologada pela ANAC;
- 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, 24 de abril de 2015.

