



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
130/A/2013	21/FEV/2013 – 10:30 (UTC)	SERIPA VI	A-130/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	15°19'58"S	048°53'43"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA GARGANTA	VILA PROPÍCIO	GO	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WQK	CESSNA AIRCRAFT	T188C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	SAE-AG	AGRÍCOLA

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	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	-	-	-	-	1	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido

2. Histórico do voo

De acordo com o operador, tratava-se de um voo de aplicação de produto agrícola e houve a parada do motor da aeronave logo após a decolagem. O piloto alijou a carga e efetuou um pouso de emergência em frente, em uma área de plantação de cana-de-açúcar.

Não houve Ação Inicial, pois a notificação foi feita ao SERIPA VI passados 99 dias do evento, com a informação de que a aeronave já havia sido recolhida em uma oficina de manutenção em endereço desconhecido.

A execução de uma Ação Inicial foi inviabilizada, tendo em vista que não havia como certificar a condição dos sistemas no momento do acidente, nem o próprio histórico da ocorrência.

Foram registradas todas as informações possíveis e não houve o deslocamento de uma equipe para Ação Inicial, visto que as evidências apontavam para a ausência de contribuição para a prevenção de acidentes aeronáuticos.

O operador não tomou nenhuma providência para emissão do Boletim de Ocorrência (BO) junto à autoridade policial.

O SERIPA VI solicitou ao operador da aeronave as fotos retiradas no local da ocorrência. As mesmas não foram enviadas.

A aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção vencida desde 8 de dezembro de 2011.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava vencido desde 30 de janeiro de 2013.

Não foi possível obter informações sobre o piloto da aeronave.

3. Fatos

- a) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 08 DEZ 11;
- b) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava vencido desde 30 JAN 13;
- c) a aeronave realizou um pouso de emergência em uma plantação de cana de açúcar;
- d) não foi possível efetuar uma investigação mais detalhada devido à falta de colaboração do operador 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

trouzer 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, 6 de maio de 2015.

