



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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, 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 uma 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA			
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº	
09 MAR 2016 - 09:00 (UTC)	SERIPA VI	IG-042/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA SÃO PAULO	CONQUISTA D'OESTE	MT	14°38'05"S 058°52'04"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-EOO	NEIVA	EMB-721C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	1	-	-	-	1	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve	
Total	2	1	-	-	-	1	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1.Histórico do voo

Após o recebimento de uma denúncia anônima, a aeronave foi localizada pela polícia militar, no meio de uma plantação de soja localizada na Fazenda São Paulo, município de Conquista do D' oeste, MT.

Segundo relatos, após o abastecimento de combustível, o piloto tentou decolar de uma estrada de terra, perdeu o controle da aeronave, adentrou a plantação e colidiu a asa esquerda contra o solo.

O piloto evadiu-se do local sem ser identificado e o copiloto foi preso pela polícia.

Dentro da aeronave foram encontrados diversos itens, incluindo 442,20kg de material entorpecente.

A aeronave teve danos leves.

O copiloto saiu ileso, não havendo informações sobre o piloto.



Figura 1 - Vista geral da aeronave.



Figura 2 - Material entorpecente encontrado no interior da aeronave.



Figura 3 - Galões de combustível encontrados no interior da aeronave

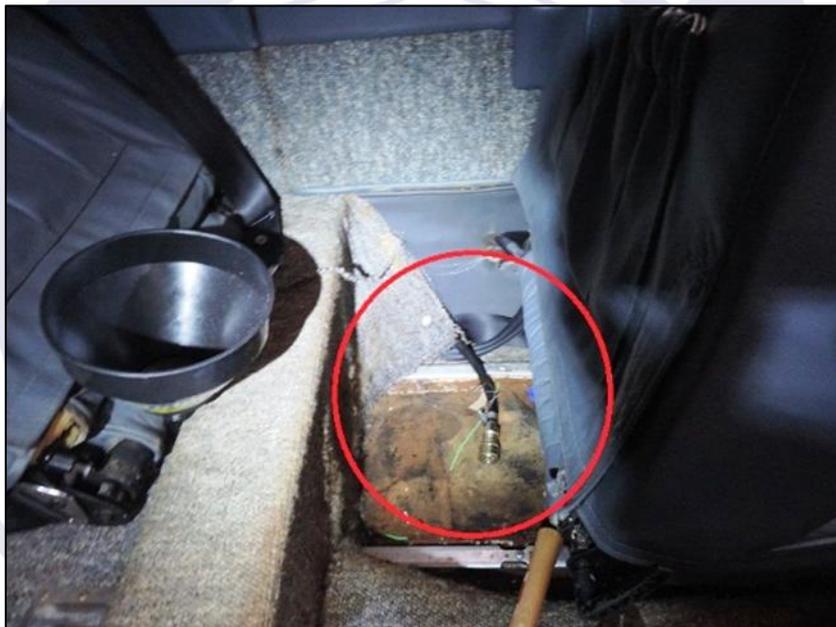


Figura 4 - Saída de mangueira, possivelmente interligada a linha de combustível.

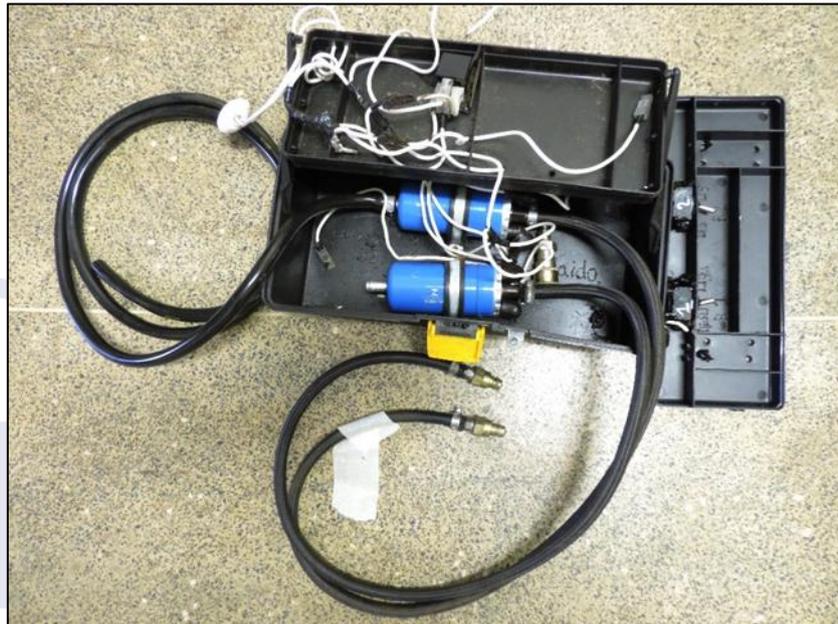


Figura 5 - Bombas de combustível, adaptadas em caixa plástica, encontradas no interior da aeronave.



Figura 6 - Tomada elétrica com saída da parte inferior do painel da aeronave.

2. FATOS

- a) O piloto evadiu-se do local;
- b) O copiloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 26OUT2012;
- c) O copiloto estava com a habilitação de avião multimotor terrestre (MLTE) vencida desde Setembro de 1999 e com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) vencida desde Junho de 2002;
- d) O pouso e a tentativa de decolagem foram realizados em local não registrado e não homologado para estas operações;

- e) No interior da aeronave, foi identificado um sistema improvisado de reabastecimento de combustível em voo; e
- f) Na aeronave, foram encontrados 442,20kg de material entorpecente.

3. INTERRUPÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar 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 se 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 aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 01 de agosto de 2017.