



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, não é propósito desta atividade 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA			
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº	
02 JUN 2017 - 20:30 (UTC)	SERIPA VII	A-082/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
BR 317, KM8, PRÓXIMO AO FRIGORÍFICO FRIZAM.	BOCA DO ACRE	AM	08°45'11"S 067°23'26"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-KEI	PIPER AIRCRAFT	PA-28-235
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	1	-	-	-	Nenhum
Passageiros	3	-	3	-	-	-	Leve
Total	4	-	4	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Novo Campo (Boca do Acre, AM), por volta de 16h30min (local) com destino ao Aeródromo de Pauini (Pauini, AM), com um piloto e três passageiros a bordo.

Instantes após a decolagem, segundo relato do piloto aos policiais que atenderam à ocorrência, a aeronave perdeu potência e realizou um pouso forçado. O mesmo ocorreu em uma área gramada nas proximidades do Frigorífico Frizam.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso devido à Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estar vencida desde 2015.

O operador não notificou a ocorrência ao Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VII), sendo a mesma notificada por terceiros e confirmada pelo Centro Amazônico de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO-AZ).

O piloto e os três passageiros sofreram lesões leves.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 01- Aeronave logo após o acidente.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso devido ao vencimento da Inspeção Anual de Manutenção (IAM) em 13JUN2015;
- d) não foi possível o contato com os responsáveis pela aeronave e nem com o piloto, fatos estes que inviabilizaram a conferência das cadernetas de célula, motor e hélice;
- e) não houve fogo;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) o piloto e os três passageiros sofreram lesões leves.

3. INTERRUPTÃO 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, 27 de outubro de 2017.