



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	
014/A/2015	29/JAN/2015 - 20:30 (UTC)		SERIPA VII	A-014/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
ACIDENTE		COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO		02°56'16"S	060°43'09"W
LOCALIDADE			MUNICÍPIO		UF
FORA DE AERÓDROMO			BOA VISTA		RR

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-BMR		CESSNA AIRCRAFT		182D	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			TPP		PRIVADA

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	1	-	1	-	-	-	Leve
Total	2	-	1	1	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da "pista não registrada" denominada "Ouro Fino", localizada na cidade de Boa Vista, Bairro Monte Cristo (BR174 Km10), com um piloto e um passageiro a bordo. Tal "pista" é conhecida na cidade pelo fato de ultraleves praticarem as operações de pousos e decolagens.

Segundo relato do piloto, o voo foi realizado para que o passageiro fizesse uma avaliação das condições da aeronave, com o propósito de comprá-la.

O voo teve duração aproximada de 15 minutos. Ao regressar para pouso em Ouro Fino, durante a aproximação, ocorreu a colisão da aeronave com fios de uma rede elétrica de alta tensão, a qual cruzava perpendicularmente o prolongamento da "pista". A rede elétrica estava localizada a aproximadamente 50 metros do ponto identificado como a "cabeceira da pista".

Ao colidir contra os fios de alta tensão, a aeronave caiu bruscamente, apresentando avarias graves em toda a sua estrutura e no motor.

O piloto ficou gravemente ferido e o passageiro teve ferimentos leves.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o seu Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- b) o piloto estava com o seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o voo teve origem e destino em pista não registrada;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- e) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida;
- f) o piloto ficou gravemente ferido;
- g) o passageiro teve leves; e
- h) 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 trouxer 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, 22 de maio de 2015.

