



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		
30 SET 2015 - 14:30 (UTC)		SERIPA VII		A-131/CENIPA/2015		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		FALHA DO MOTOR EM VOO		NIL		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
COMUNIDADE INDÍGENA CANACURI		PAUINI		AM	07°49'20"S	067°05'18"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-VCA		NEIVA		EMB-720D	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
RADIAL AEROTÁXI LTDA - EPP			TPX		TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	1	-	-	-	Nenhum
Passageiros	4	4	-	-	-	-	Leve
Total	5	4	1	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo Novo Campo (SWNK), localizado no município de Boca do Acre, AM, para o aeródromo de Pauini (SWUI), localizado no município de Pauini, AM, por volta de 10h20min (local) para realizar um voo de transporte de passageiros, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

Restando, aproximadamente, 8 minutos de voo para o aeródromo de Pauini, o motor da aeronave apresentou funcionamento anormal e, após alguns instantes, veio a falhar completamente.

O piloto realizou um pouso de emergência às margens do Rio Purus, afastado, aproximadamente, 20km da cidade de Pauini, AM.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões leves e os passageiros saíram ilesos.

Durante o levantamento de dados preliminares, por pessoal qualificado e credenciado, foi constatado que a aeronave não estava aeronavegável, pois estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 16JUN2015, e estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 17JUL2015.

Foi constatado ainda que o piloto não possuía vínculo empregatício (contrato ou Carteira de Trabalho assinada pelo empregador) com a empresa de táxi-aéreo.

Aliado a isso, o piloto não possuía licença de Piloto Comercial de Avião (PCM), licença mínima requerida para operação comercial de uma aeronave executando transporte de passageiros.



Figura 1 - Vista da aeronave 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 multimotor terrestre (MLTE) válida;

- c) o piloto não possuía licença de Piloto Comercial - Avião (PCM);
- d) o piloto não possuía contrato ou Carteira de Trabalho assinada pelo operador;
- e) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 16JUN2015;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 17JUL2015;
- g) as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com suas escriturações desatualizadas;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto sofreu lesões leves e os passageiros saíram ilesos.

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 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 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.