



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 | |
| 25 JUN 2017 - 13:00 (UTC) | SERIPA VI | A-088/CENIPA/2017 | |
| CLASSIFICAÇÃO | TIPO(S) | SUBTIPO(S) | |
| ACIDENTE | OUTROS TIPOS | NIL | |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | COORDENADAS |
| FORA DE AERÓDORMO | JUSSARA | GO | 15°50'47"S 050°47'04"W |

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-------------------|----------------|-----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PT-IIIJ | PIPER AIRCRAFT | PA-23-250 |
| 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 | 1 | 1 | - | - | - | - | Nenhum | |
| Passageiros | 1 | 1 | - | - | - | - | Leve | |
| Total | 2 | 2 | - | - | - | - | X Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de localidade não identificada na Bolívia, transportando um passageiro e cerca de 600kg de cocaína.

O avião entrou no espaço aéreo brasileiro sem plano de voo e foi interceptado por uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB).

Após a interceptação por um caça, o piloto recebeu a ordem de pouso e foi realizado o tiro de aviso. Entretanto, o tripulante não obedeceu às ordens.

A aeronave efetuou pouso forçado em uma área rural da cidade de Jussara, GO, e os seus ocupantes se evadiram, abandonando o avião e a carga.

A aeronave teve danos substanciais em seu cone de cauda, no trem de pouso e na fuselagem.

O tripulante e o passageiro saíram ilesos.

O piloto foi preso pela Polícia Federal.



Figura 1 - Posição da aeronave após a ocorrência.

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) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava envolvida em operação ilícita de transporte de entorpecentes;
- e) as condições meteorológicas eram propícias ao voo;
- f) a aeronave ingressou sem autorização no Espaço Aéreo Brasileiro;
- g) a aeronave foi interceptada por um caça da Força Aérea Brasileira;
- h) a aeronave não cumpriu as determinações do caça da Força Aérea e pousou forçado em campo aberto;
- i) o piloto e o passageiro abandonaram a aeronave e a carga;
- j) a aeronave teve danos substanciais;
- k) o piloto e passageiro saíram ilesos; e
- l) o piloto foi preso pela Polícia Federal.

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, 27 de outubro de 2017.