



**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(I) Nº	
09JUN2010 - 15:00 (UTC)	SERIPA VII	A-598/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	ALTO ALEGRE	RR	02°43'22"N 062°57'01"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-BIN	CESSNA AIRCRAFT	182C
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	-	-	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>1</b>	-	-	-	<b>1</b>	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista não registrada de São Silvestre, localizada no Estado do Pará, com destino a uma pista não registrada, conhecida como Fernando, localizada no Estado de Roraima, por volta das 14h00min (UTC) do dia 09JUN2010, com natureza da missão desconhecida e sem confirmação de pessoas a bordo.

Na época da ocorrência, a esposa do condutor da aeronave, o qual estava desaparecido, registrou o fato no Boletim de Ocorrência nº 1847/10 no 3º Distrito Policial de Roraima somente nove dias após a suposta decolagem (18JUN2010), sendo tal situação retransmitida ao SALVAERO com um atraso de treze dias da data da ocorrência.

No dia 18JUN2012, o Comandante da Base Aérea de Boa Vista foi comunicado por meio do Ofício nº 57/2012 da Delegacia de Alto Alegre, RR, que os destroços da aeronave PT-BIN haviam sido encontrados na Serra do Caveira, área indígena Yanomami, distante cerca de três dias de caminhada do município de Alto Alegre, RR, tendo como suposta vítima o condutor da aeronave, identificado como Mauro Sérgio Alves da Silva.



Figura 1 - Condição da aeronave PT-BIN encontrada em meio à mata fechada.

O referido condutor da aeronave não era habilitado como piloto e não possuía qualquer certificado de habilitação técnica junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Conforme o RBHA 91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES:

Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

[...]

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 31DEZ1999, o que impedia a operação daquele equipamento e, conforme o RBHA 91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL:

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.

Com relação à operação nas pistas de pouso não registradas, o RBHA 91.102 – REGRAS GERAIS trazia que:

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

Não obstante as violações elencadas, também não havia Plano de Voo ou Notificação aos órgãos ATS com relação ao voo proposto, o que prejudicou a atuação dos meios de Busca e Salvamento, por ocasião do desaparecimento da aeronave.



Figura 2 - Destroços da aeronave PTBIN.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência dois anos após o acidente por meio de Ofício da Delegacia de Alto Alegre, RR, ao Comandante da Base Aérea de Boa Vista;
- b) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- c) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 31DEZ1999;
- e) a pista de São Silvestre, PA, não era registrada;
- f) a pista de Fernando, RR, não era registrada;
- g) não havia plano de voo para a rota a ser voada;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o condutor sofreu lesões fatais.

## 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou

- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 28 de junho de 2019.

