



**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
21 MAIO 2017 - 20:30 (UTC)		SERIPA VII		A-077/CENIPA/2017
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE ORINDUQUE (ZZZZ)	UIRAMUTÃ	RR	04°44'04"N	060°02'05"W

DADOS DA AERONAVE				
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO
PT-FAI		NEIVA		EMB-702C
OPERADOR			REGISTRO	OPERAÇÃO
TARP TÁXI AÉREO LTDA. - EPP			TPX	TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	None	
Passageiros	4	4	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	-	-	-	-	X Substantial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave realizava uma decolagem da pista de Orinduque, localizada a 120NM ao norte de Boa Vista, RR, para a pista de Wilimon (SJNF), por volta das 20h30min (UTC), para um voo de transporte de passageiros, tendo a bordo um piloto e quatro passageiros.

O piloto não apresentou plano de voo.

Durante a corrida de decolagem, o piloto perdeu o controle da aeronave no ponto médio da pista, vindo a sair pela lateral direita, colidindo contra a vegetação que cercava a pista e parando em seguida.

A aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e, conforme constatado em pesquisa documental, encontrava-se arrendada operacionalmente para a empresa TARP TÁXI AÉREO, localizada em Boa Vista, RR.

No contexto, não havia autorização de operação do equipamento como Transporte Aéreo Público não Regular (TPX), pois seu programa de treinamento para os pilotos não havia sido aprovado pela ANAC e o voo pretendido ocorreu sem a anuência da empresa TARP TAXI AÉREO.

As escriturações previstas nas cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas durante a investigação, não sendo possível identificar suas validades.

A ocorrência não foi notificada pelo operador, o qual movimentou e reparou a aeronave sem a liberação do comando investigador, impossibilitando a realização da Ação Inicial no local da ocorrência.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido, porém a sua habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) estava vencida.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os quatro passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Posição da aeronave após a parada.

## 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) vencida, desde fevereiro de 2017;
- c) o piloto não apresentou plano de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas ao comando investigador;
- f) os órgãos de investigação não foram notificados pelo operador sobre a ocorrência, de forma que o conhecimento do fato se deu por meio de reportagem na internet;
- g) o operador não possuía programa de treinamento de piloto aprovado pela ANAC;
- h) o operador não disponibilizou o diário de bordo;
- i) a aeronave foi movimentada, no dia seguinte ao ocorrido, sem a autorização do comando investigador;
- j) a aeronave teve danos substanciais no trem de pouso principal esquerdo e danos leves na fuselagem, asas e profundor;
- k) a pista de Orinduque encontrava-se como não registrada e não homologada;
- l) o proprietário utilizou a aeronave arrendada sem o conhecimento da empresa arrendatária;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto e os quatro 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.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, 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, 17 de maio de 2018.

