

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) №		
06 ABR 2008 - 00:00 (UTC)		SERIPA I			A-591/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)			
ACIDENTE		[OTHR] OUTROS		NIL			
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORD	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE NOVO PROGRESSO (SJNP)		NOVO PROGRESSO		PA	07°07′33″S	055°24′03″W	

DADOS DA AERONAVE						
MATRÍCULA	FABRICANT	MODELO				
PT-IFX	CESSNA AIRC	RAFT	182P			
OPERADOR		REGISTRO	OPERAÇÃO			
PART	CULAR	TPP	OUTROS			

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE									
			LESÕES						
A BORD	A BORDO		Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		DANOS À AERONAVE	
Tripulantes	1	-	-	-	1	-		Nenhum	
Passageiros	2	-	-	-	2	-		Leve	
Total	3	-	-	-	3	-		Substancial	
			•				Χ	Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido	

A-591/CENIPA/2018 PT-IFX 06ABR2008

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Novo Progresso, PA (SJNP), com destino desconhecido, por volta das 00h00min (UTC), com um condutor e dois passageiros a bordo.

Na noite do dia 05ABR2008, o vigia do Aeródromo de SJNP foi surpreendido por cinco assaltantes armados, que o renderam.

Os referidos meliantes, de acordo com informações colhidas, tentaram retirar o cadeado de uma das aeronaves que estava estacionada naquele local. Sem lograr êxito, dirigiram-se à outra aeronave e não conseguiram dar partida, descarregando a bateria.

Logo em seguida, apoderaram-se da aeronave PT-IFX e três dos cinco assaltantes embarcaram na aeronave, deram a partida e decolaram.

Durante a decolagem, realizada no período noturno e em pista de piçarra, sem iluminação, houve perda de sustentação, vindo a aeronave a colidir contra uma árvore e, posteriormente, contra o solo.

A aeronave ficou destruída. Todos os ocupantes sofreram lesões fatais.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das informações registradas pela Delegacia de Polícia Civil de Novo Progresso, PA e por contatos telefônicos com membros da comunidade aeronáutica local;
- b) o condutor da aeronave era de nacionalidade Boliviana e estava com visto de permanência no Brasil com validade até 30ABR2008;
- c) o condutor da aeronave n\u00e3o possui licen\u00fca de piloto emitida ou convalidada pela ANAC;
- d) a aeronave PT-IFX estava com o seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado pelos códigos 8, 9 e 2 (Inspeção Anual de Manutenção (IAM) e seguro vencidos, irregularidade com Licença de Estação de Aeronave);
- e) a última IAM da aeronave foi realizada em 15NOV1991:
- f) o Aeródromo de SJNP não operava noturno, possuía pista de piçarra e árvores no prolongamento das cabeceiras;
- g) conforme relatos, a aeronave PT-IFX não voava há mais de um ano;
- h) a aeronave decolou de SJNP com assaltantes a bordo;
- i) durante a decolagem, houve perda de sustentação, vindo a aeronave a colidir contra uma árvore e, posteriormente, contra o solo;
- j) a aeronave ficou destruída; e
- k) os ocupantes sofreram lesões fatais.

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

A-591/CENIPA/2018 PT-IFX 06ABR2008

Capitulo 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, 07 de novembro de 2018.