



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 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 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
070/A/2015	09/MAI/2015 - 17:30 (UTC)	SERIPA I	A-070/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	INDETERMINADO	07°20'44"S	054°49'23"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
ALDEIA BAÚ	NOVO PROGRESSO	PA	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-CND	CESSNA AIRCRAFT	182J
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>1</b>	-	-	-	<b>1</b>	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## **2. Histórico do voo**

Conforme relatos, a aeronave decolou do Aeródromo de Novo Progresso (SJNP), PA, com destino à Pista Nova, aeródromo não registrado, com somente o piloto a bordo.

Após alguns minutos de voo, o piloto informou via fonia que a aeronave estava em pane e que prosseguiria para pouso na pista da Aldeia Baú, localizada no município de Novo Progresso, PA.

A aeronave foi encontrada por indígenas, totalmente destruída, submersa no rio Baú, próximo à cabeceira da pista da aldeia.

O corpo do piloto foi encontrado dois dias depois, no rio Curuá, a 20 km dos destroços da aeronave.

Os destroços da aeronave foram retirados do rio e transportados para local desconhecido, sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER.

A aeronave não apresentava condições de aeronavegabilidade.

## **3. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) vencido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida há doze anos;
- e) a pista de destino da aeronave não constava do Manual de Rotas Aéreas (ROTAER);
- f) o piloto informou via fonia que estava em pane;
- g) os destroços da aeronave foram encontrados submersos no rio, próximo à Aldeia Baú;
- h) o corpo do piloto foi encontrado, dois dias após a ocorrência, no rio Curuá, a 20 km dos destroços; e
- i) os destroços foram removidos e transportados para local desconhecido, sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER.

## **4. Interrupção da investigação**

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em 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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, [16/NOV/2015.]

