



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 MAR 2006 - DESCONHECIDA	SERAC-7	A-554/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
DESCONHECIDO	BOA VISTA	RR	DESCONHECIDO DESCONHECIDO

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-IZG	CESSNA	182P
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	
Total	1	-	-	-	1	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

No dia 22MAR2006 a polícia militar do Estado de Roraima informou ao funcionário de plantão do Posto de Fiscalização de Aviação Civil de Boa Vista, RR, que havia recebido, por meio de denúncia anônima, a comunicação de um acidente aeronáutico ocorrido próximo a Boa Vista, RR, no dia anterior.

A denúncia havia sido confirmada pela polícia junto ao proprietário da aeronave e familiares do piloto.

Foi constatado, junto à sala AIS do aeroporto de Boa Vista, que havia um plano de voo para a aeronave, para o dia 21MAR2006, com decolagem prevista de SBBV às 10h38min (UTC) e pouso previsto no aeródromo do Pouso da Águia, no município de Cantá, RR (SWPD) para as 10h45min (UTC).

Segundo o gerente operacional de SWPD, a aeronave não realizou pouso naquela localidade na data mencionada.

De acordo com registros dos radares do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA-4), no dia 21MAR2006, a aeronave decolou de SBBV às 10h38min (UTC), afastou-se na radial 144 do VOR de Boa Vista e voou nessa direção por 6 NM.

Após, efetuou curva de aproximadamente 90° à direita e se manteve nessa rota por cerca de um minuto, até cruzar a radial 167 do mesmo VOR. Às 10h43min (UTC) o contato radar foi perdido. Essas informações foram extraídas do radar secundário, fato que sugere que a aeronave estava voando a baixa altitude.

As informações extraídas dos radares mostraram que o piloto tomou um rumo diferente do especificado no plano de voo, em desacordo com as regras de tráfego aéreo. As mesmas informações mostraram que o piloto voou em área restrita ao voo sem a devida autorização dos órgãos competentes.

Não houve nenhuma informação precisa sobre o local do acidente. Foram realizadas buscas na região, mas a aeronave não foi encontrada.

Um corpo foi entregue às autoridades locais e, posteriormente, identificado pelo IML de Boa Vista como sendo do piloto da aeronave.

Não foram dadas maiores informações à Comissão de Investigação de como esse corpo foi encontrado, porém, suspeita-se que isso se deu através de denúncia anônima. Segundo as informações levantadas, não havia outras pessoas a bordo.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na data do voo, encontrava-se válido, porém, suspenso pelo código 9 (seguro obrigatório) e o piloto encontrava-se com seu Certificado de Capacidade Física vencido desde 28AGO2005.

As informações levantadas pela polícia remetem à presença de atos ilícitos relacionados à ocorrência.

Em pesquisa realizada por meio do Sistema de Aviação Civil da ANAC, foram constatadas duas movimentações com a matrícula PT-IZG, em datas posteriores à ocorrência, quais sejam: 22JUL2009 e 05MAR2011.

Isso pode significar que a aeronave foi recuperada e está operando clandestinamente, uma vez que seu CA foi cancelado em 15DEZ2009 ou, que há um "clone" dessa aeronave ou, ainda, que houve engano no preenchimento do plano de voo nessas duas ocasiões.

2. FATOS

- a) a aeronave encontrava-se com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, porém, suspenso;
- b) o piloto estava com Certificado de Capacidade Física vencido desde 28AGO2005;
- c) o piloto descumpriu regras de tráfego aéreo ao voar em direção diferente da especificada no plano de voo;
- d) a aeronave sobrevoou área restrita ao voo sem a devida autorização dos órgãos competentes;
- e) aproximadamente 5 minutos após a decolagem foi perdido o contato radar;
- f) a aeronave não foi encontrada, e
- g) foi apresentado um corpo que o IML identificou como sendo do piloto.

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, 10 de maio de 2018.