



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) e foi disponibilizado à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
07JUL2024 - 21:00 (UTC)		SERIPA VI		A-099/CENIPA/2024				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)						
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO						
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
FAZENDA TUCUNARÉ		SAPEZAL		MT	13°29'05"S	058°58'32"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE			MODELO			
PT-JNW		PIPER AIRCRAFT			PA-28-23			
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Condutor	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

Conforme dados constantes em Boletim de Ocorrência Policial, a aeronave decolou de uma localidade desconhecida com destino ao município de Ariquemes, RO, a fim de realizar um voo de traslado para a entrega da aeronave, a qual havia sido vendida, com um condutor e um passageiro a bordo.

Ainda conforme o Boletim, durante o voo, a aeronave apresentou falha do motor e realizou um pouso forçado em uma área de cultivo de algodão, no município de Sapezal, MT.

Não foi possível avaliar os danos na aeronave.

Segundo informações, o condutor e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave após o pouso forçado em plantação de algodão (vista frontal).
Fonte: Internet.¹



Figura 2 - Aeronave após o pouso forçado em plantação de algodão (vista lateral esquerda).
Fonte: Internet.¹

¹ <https://www.instagram.com/tvsapezal/reel/C9c4ndfNC2x/>



Figura 3 - Aeronave após o pouso forçado em plantação de algodão (vista lateral direita).
Fonte: Internet.¹

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

De acordo com as informações levantadas pela Comissão de Investigação, tratava-se de um voo de traslado para entrega da aeronave ao seu novo proprietário. Não foi possível identificar os aeródromos de decolagem e de destino, porém existe a informação de que o destino era no município de Ariquemes, RO.

A aeronave, modelo PA-28-23, número de série 28-7310169, foi fabricada pela *Piper Aircraft*, em 1973, e estava inscrita na Categoria de Registro Privada - Serviços Aéreos Privado (TPP).

De acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a aeronave encontrava-se interdita e com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado. Seu Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) e sua Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estavam vencidos desde 14AGO2019.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91 especificava, na seção 91.403 - Disposições gerais, letras (a) e (f), o seguinte:

91.403 Disposições gerais

(a) O operador ou, na falta deste, o proprietário de uma aeronave é o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o cumprimento do RBAC nº 39.

[...]

(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o operador tiver apresentado à ANAC um CVA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 12 meses. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelos RBAC nº 121 ou 135 registradas na categoria TPR. Uma vistoria técnica inicial (VTI) ou especial (VTE) substitui a apresentação do CVA requerida por este parágrafo.

O RBAC 91 também estabelecia, em sua seção 91.7 - Aeronavegabilidade de Aeronave Civil, letra (a), o que segue:

91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil se ela estiver em condições aeronavegáveis.

Desse modo, pode-se concluir que a aeronave não estava aeronavegável no momento do acidente e, portanto, não poderia estar voando, pois encontrava-se com o CA cancelado e o CVA e a IAM vencidos.

A autoridade de investigação SIPAER, tomou conhecimento do acidente aeronáutico por meio de reportagem da imprensa somente no dia 17JUL2024, 10 dias após o ocorrido.

Não houve qualquer comunicação da ocorrência por parte do operador da aeronave ao órgão SIPAER competente, contrariando a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13/2017 (item 3.1.2) e a Resolução nº 714, de 26ABR2023, que aprovou o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional no âmbito da ANAC (Art. 3º, §1º).

Logo após tomar conhecimento da ocorrência, iniciou-se a busca por informações acerca da ocorrência.

Em contato com o delegado titular da Delegacia de Polícia Civil de Sapezal, MT, foi disponibilizado o Boletim de Ocorrência nº 2024.203214, de 09JUL2024, no qual constatou-se que o acidente se deu no dia 07JUL2024.

Foram realizadas diversas tentativas de contato, sem êxito, com o proprietário/operador da aeronave, por meio dos telefones constantes no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

Em contato com o gerente da fazenda em que a aeronave realizou o pouso forçado, verificou-se que os ocupantes abandonaram o local logo após o acidente, sem deixar contatos.

Constatou-se, também, que a aeronave foi removida do local do acidente, no dia 11JUL2024, durante o período noturno, sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER, contrariando o previsto na Lei nº 12.970, de 08MAIO82014, capítulo VI, seção IV, artigo 88-N:

Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

Dessa maneira, não pôde ser realizada a ação inicial de investigação.

Até o encerramento deste Relatório Final Simplificado, a Comissão de Investigação não havia conseguido identificar os ocupantes envolvidos no acidente, nem o paradeiro da aeronave.

A operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode implicar em níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

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

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) segundo o Boletim de Ocorrência, a aeronave estava sendo trasladada para ser entregue ao seu novo proprietário, no município de Ariquemes, RO;
- b) não foi possível identificar os aeródromos de decolagem e de destino da aeronave;
- c) a aeronave encontrava-se interdita, com o CA cancelado e o CVA e a IAM vencidos desde 14AGO2019;

- d) a aeronave não estava aeronavegável no momento do acidente e, portanto, não poderia estar voando;
- e) após o pouso forçado, os ocupantes abandonaram o local sem deixar contatos;
- f) a aeronave foi removida do local, no dia 11JUL2024, durante o período noturno, sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- g) não pôde ser realizada a ação inicial de investigação;
- h) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento do acidente aeronáutico por meio de reportagem da imprensa, 10 dias após o ocorrido.
- i) não houve qualquer comunicação por parte do proprietário, operador, piloto ou autoridade policial da ocorrência do acidente;
- j) foram realizadas diversas tentativas de contato, sem êxito, com o proprietário/operador da aeronave, por meio dos telefones constantes no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);
- k) a Comissão de Investigação não conseguiu identificar os ocupantes envolvidos no acidente, nem o paradeiro da aeronave;
- l) não foi possível avaliar os danos na aeronave; e
- m) segundo informações, o condutor e o passageiro saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em 22 de abril de 2025.