



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	
28 FEV 2018 - 19:30 (UTC)	SERIPA I	A038/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[WILD] COLISÃO COM FAUNA	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
MUNDICO COELHO (SNMD)	ITAITUBA	PA	06°50'17"S 056°50'34"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NPG	NEIVA	EMB-710C
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	2	2	-	-	-	-	Leve
Total	3	3	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave iria decolar da pista do garimpo de Mariona, com destino à pista do garimpo de PV, ambas não registradas, localizadas no município de Itaituba, PA, para realizar um voo de transporte de três botijões de gás de cozinha e pessoal, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Devido à presença de diversos animais (burros) na pista, a decolagem foi adiada.

Após a retirada desses animais, o piloto iniciou a decolagem.

Ao cruzar cerca de 50kt, um dos animais retornou à pista e colidiu contra o trem de pouso principal esquerdo da aeronave.

Segundo relatos, em virtude do pouco comprimento de pista disponível e do receio, em relação ao risco de explosão da carga, o piloto prosseguiu com a decolagem, tendo como destino a pista não registrada de Crepurizão, em Itaituba, PA.

Antes do pouso, porém, foi constatado, por um observador no solo, que a aeronave perdeu o trem de pouso principal esquerdo.

Diante disso, o local de pouso foi novamente alterado para o Aeródromo de Mundico Coelho (SNMD), distante 2km da pista de Crepurizão.

O pouso ocorreu às 19h30min (UTC) e, após o toque no solo, a aeronave saiu da pista pela lateral esquerda.

A aeronave foi removida do local da ocorrência sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER e o piloto não foi identificado.

A ocorrência não foi notificada pelo operador/proprietário, o qual não foi localizado pelos investigadores.

Dessa forma, nenhuma documentação da aeronave foi apresentada.

A aeronave, que não possuía assentos para os passageiros, teve danos substanciais.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.

2. FATOS

- a) a Autoridade de Investigação SIPAER não foi notificada pelo operador/proprietário;
- b) o piloto não foi identificado;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) válida;
- e) o operador/proprietário não foi encontrado;
- f) não foram apresentados quaisquer documentos da aeronave;
- g) a aeronave colidiu contra um animal, durante a decolagem da pista não registrada do garimpo de Mariona, gerando danos ao trem de pouso principal esquerdo;
- h) durante o pouso no aeródromo de Mundico Coelho (SNMD), a aeronave saiu da pista pela lateral esquerda;
- i) a aeronave foi removida do local da ocorrência sem a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;

- j) a aeronave estava transportando três botijões de gás de cozinha;
- k) a aeronave, que não possuía assentos, estava transportando dois passageiros;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto e os 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, 25 de junho de 2018.