



**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	
25JUN2018 - 20:30 (UTC)	SERIPA I	A-106/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[OTHR] OUTROS	COLISÃO DE VEÍCULO COM AERONAVE	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
CREPURIZÃO	ITAITUBA	PA	06°49'12"S 056°50'29"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
DESCONHECIDA	DESCONHECIDO	DESCONHECIDO
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DESCONHECIDO	DESCONHECIDO	OUTROS

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

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave decolou de um aeródromo não registrado, localizado na comunidade de Crepurizão, município de Itaituba, PA, com destino desconhecido, por volta das 20h30min (UTC). Não foi possível identificar a finalidade do voo e nem quantas pessoas havia a bordo.

Durante a decolagem, o trem de pouso da aeronave colidiu contra uma motocicleta, que conduzia duas pessoas e que transitava sobre a área que estava sendo utilizada para a decolagem.

Após a colisão, a aeronave prosseguiu na decolagem. Desta forma, não foi possível determinar sua matrícula, os danos causados pela colisão ou se houve lesões aos ocupantes.

O condutor da motocicleta sofreu lesões leves. O passageiro sofreu lesões fatais.

### **2. FATOS**

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da imprensa, nove horas após o acidente;
- b) o piloto não foi identificado;
- c) a aeronave não foi identificada;
- d) a aeronave decolou de um aeródromo não registrado localizado na comunidade de Crepurizão, Itaituba, PA;
- e) durante a decolagem a aeronave colidiu contra uma motocicleta com dois ocupantes;
- f) a aeronave prosseguiu no voo e não foi localizada;
- g) não foi possível estabelecer os danos à aeronave;
- h) não foi possível estabelecer as condições do(s) ocupante(s) da aeronave; e
- i) o condutor da motocicleta sofreu lesões leves e o passageiro sofreu lesões fatais.

### **3. INTERRUÇÃO 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, 08 de abril de 2019.

