



CENIPA

# MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

CENIPA 04

Sistema de Investigação e Prevenção  
de Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

<b>AERONAVE</b>	<b>Modelo:</b> EMB-720 C <b>Matrícula:</b> PT-EAS	<b>OPERADOR:</b> Burguinha Táxi Aéreo
<b>ACIDENTE</b>	<b>Data/hora:</b> 05 DEZ 1995 <b>Local :</b> Desconhecido <b>Estado:</b> Desconhecido	<b>TIPO:</b> Outros ( Aeronave desaparecida)

*O objetivo fundamental da investigação de acidentes é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes. O propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade, princípio este contido no art. 3.1 do Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, do qual o Brasil é país signatário.*

*Recomenda-se o seu uso para fins exclusivos da prevenção de acidentes aeronáuticos.*

### I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou da pista do Laranjal do Jari-PA (clandestina) com destino à pista do garimpo 13 de Maio-PA (clandestina) e, segundo informações de testemunhas, a referida aeronave não pousou no aeródromo de destino.

As buscas foram iniciadas no dia 07 de dezembro de 1995 e encerradas no dia 25 de dezembro do mesmo ano, sem que a aeronave fosse localizada.

Até a presente data a referida aeronave não foi encontrada.

### II. DANOS CAUSADOS

#### 1. Pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
llesos	-	-	-

#### 2. Materiais

##### a. À aeronave

A aeronave foi considerada desaparecida, não sendo possível avaliar os danos materiais sofridos.

b. A terceiros

Desconhecido.

### III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas de vôo

	PILOTO
Totais.....	DESC
Totais nos últimos 30 dias.....	DESC
Totais nas últimas 24 horas.....	DESC
Neste tipo de aeronave.....	DESC
Neste tipo nos últimos 30 dias.....	DESC
Neste tipo nas últimas 24 horas.....	DESC
Não há horas registradas pelo piloto no DAC.	

b. Formação

Desconhecido.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença categoria Piloto Privado e estava com seu Certificado de Habilitação Técnica vencido.

d. Qualificação e experiência de vôo para o tipo de missão realizada

Por falta de registros das horas de vôo do piloto no DAC, não foi possível averiguar sua experiência para o tipo de missão.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com seu Certificado de Capacidade Física vencido.

#### 2. Informações sobre a aeronave

A aeronave, modelo EMB-720 C e número de série 720008, foi fabricada pela EMBRAER.

Sua última Inspeção Anual de Manutenção foi realizada, no dia 17/11/92, pela oficina VULCAN em Redenção (PA), estando, portanto, com seu Certificado de Aeronavegabilidade vencido.

Os serviços de manutenção realizados após a IAM não eram adequados, sendo realizados por pessoas não habilitadas.

#### 3. Exames, testes e pesquisas

A aeronave não foi encontrada até o encerramento deste relatório.

#### 4. Informações meteorológicas

Nada a relatar.

#### 5. Navegação

Nada a relatar.

6. Comunicação

Nada a relatar.

7. Informações sobre o aeródromo

Tanto o aeródromo de partida quanto o do destino eram clandestinos, sem registro e homologação pelo MAer.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

Nada a relatar.

9. Dados sobre o fogo

Nada a relatar.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

A aeronave não foi localizada após 19 dias de busca pelo SALVAERO.

11. Gravadores de Vôo

Nada a relatar.

12. Aspectos operacionais

Pelo longo tempo em que o piloto permaneceu com a licença vencida (julho de 1989) suspeita-se que houve uma deficiência no planejamento do vôo, erros de cálculo, navegação e operação.

Por não ter suas horas registradas, suspeita-se também que o piloto voava além de sua capacidade.

O vôo foi realizado sem as mínimas condições de segurança, estando a aeronave com o certificado de aeronavegabilidade suspenso, IAM vencida, Certificado de Habilitação Técnica e de Capacidade Física do piloto vencidos, além de estar operando em pistas clandestinas.

13. Aspectos humanos

Nada a relatar.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

Nada a relatar.

#### **IV. ANÁLISE**

Através de declaração de testemunhas, constatou-se que o piloto realizava vôos freqüentes na região de Itaituba-PA, utilizando-se de pistas clandestinas.

Estava com o CHT vencido desde 1989, voando em condições irregulares, sem os vôos de avaliação previstos, operando em pistas clandestinas e sem o registro de horas na Caderneta Individual de Vôo.

Deste modo, não se pode avaliar com exatidão sua experiência de vôo e na aeronave, já que os seus vôos eram realizados sem qualquer tipo de fiscalização e controle.

A aeronave estava com o CA suspenso e IAM vencida, e, segundo declaração de terceiros, a manutenção era feita no garimpo por pessoas não habilitadas.

Não foi possível identificar qual o tipo de missão a ser realizada após a decolagem de Laranjal do Jari (pista clandestina) e qual seria a intenção do piloto após pousar no garimpo 13 de Maio (pista clandestina).

O tempo previsto neste trecho era de 01:50h, com uma distância de 240Km.

Após 19 dias de busca, não foi possível localizar a aeronave, sendo considerada desaparecida.

Apesar de não ter sido realizado uma investigação completa pelo fato de não terem sido encontradas nem a aeronave e nem o piloto, as irregularidades encontradas na investigação são indícios de que o acidente foi causado por indisciplina do piloto, não trazendo novos ensinamentos em prol da Segurança de Vôo.

## **V. CONCLUSÃO**

### 1. Fatos

- a. a aeronave estava com o CA suspenso, a IAM vencida e os serviços de manutenção foram considerados inadequados;
- b. o piloto estava com seus certificados vencidos;
- c. as pistas de origem e destino eram clandestinas, sem registro e homologação pelo M. Aer.;
- d. após 19 dias de busca, a aeronave foi considerada desaparecida e até a presente data não foi levantado fato novo ou indícios da localização da aeronave.

### 2. Fatores contribuintes

#### a. Fator Humano - Indeterminado

Não foi possível pesquisar fatores deste aspecto que pudessem contribuir para o acidente.

#### b. Fator Material - Indeterminado.

#### c. Fator Operacional

Devido à falta de informações e ao desaparecimento do piloto e da aeronave, não foi possível estabelecer a cadeia de evento que conduziu ao acidente, permanecendo vários fatores como INDETERMINADO. Entretanto, alguns fatores estão presentes neste acidente:

(1). Indisciplina de Vôo - Contribuiu

O proprietário da aeronave permitiu que a aeronave realizasse o vôo com a IAM vencida e o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso.

O piloto operava em pistas clandestinas e estava com seus certificados vencidos.

(2). Deficiente Manutenção - Indeterminado

A manutenção da aeronave era realizada nas pistas de garimpos, por pessoas não habilitadas pelo DAC, porém não se pode afirmar que foi um fator contribuinte para o acidente em tela.

## VI. RECOMENDAÇÕES

1. O SERAC 1 e 7 deverão:

Programar palestras com os operadores e pilotos da região, com a finalidade de conscientizá-los da importância de manter a IAM das aeronaves em dia, e não voar com inspeções vencidas e, além disso, alertá-los das consequências para aqueles que não estão habilitados a operar aviões.

2. O SERAC1 deverá:

Realizar Vistoria de Segurança de Vôo na Burguinha Taxi Aéreo, visando a identificação de fatores de potencial perigo naquela empresa.

---