



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, o propósito desta atividade não é 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	
15/SET/2016 - 20:40 (UTC)	SERIPA I	A-118/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	PANE SECA	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
BAIRRO JARDIM PARAISO	NOVO PROGRESSO	PA	07°02'26"S 055°24'09"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NCJ	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	6	-	-	3	3	-	Leve	
Total	7	-	-	3	4	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma pista de pouso não registrada, localizada no garimpo São Raimundo - Tomás, município de Itaituba, PA, para a pista de pouso não registrada da Pedreira do Curuá, localizada no município de Novo Progresso, PA, com um piloto e seis passageiros.

Durante a aproximação final, o motor da aeronave parou de funcionar por falta de combustível, a aeronave colidiu contra o solo a, aproximadamente, 600 metros da pista de pouso.

Segundo o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) e o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), a aeronave era homologada a voar com no máximo quatro ocupantes, todavia, estava transportando sete.

A aeronave estava sem os assentos dos passageiros instalados, os quais viajavam sentados no piso sobre uma placa de madeira compensada, sem qualquer tipo de amarração.

Durante a desaceleração após a colisão contra o solo, a seção dianteira da aeronave foi seccionada e os passageiros foram lançados para a parte frontal dos destroços.

A aeronave teve danos substanciais nas asas, fuselagem, trem de pouso, conjunto motopropulsor e nas pás da hélice.

O piloto e três passageiros sofreram lesões fatais, três passageiros sofreram lesões graves.



Figura 01 - Vista frontal da aeronave após a colisão contra o solo.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), vencido desde outubro de 2003;
- b) o piloto estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) vencida desde outubro de 2004;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde agosto de 2016;
- d) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde julho de 2016;
- e) a aeronave estava fora dos limites de peso e balanceamento;

- f) a ocupação máxima da aeronave estava sendo excedida em três ocupantes;
- g) a aeronave estava somente com o assento do piloto;
- h) os passageiros estavam sendo transportados no piso da aeronave, sobre uma placa de madeira compensada;
- i) não havia amarração disponível para os passageiros;
- j) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- k) não havia plano de voo ou notificação;
- l) a origem e destino do voo eram pistas de pouso não registradas;
- m) não havia combustível nos tanques e nas linhas de alimentação;
- n) a aeronave teve danos substanciais;
- o) o piloto e três passageiros sofreram lesões fatais; e
- p) três passageiros sofreram lesões graves.

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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente”*.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“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, 02 de maio de 2017.,