



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	
05/FEV/2017 - DESCONHECIDO	SERIPA I	A-023/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COM TREM DE POUSO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
CREPORIZÃO	ITAITUBA	PA	06°50'21"S 056°50'29"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ORA	CESSNA AIRCRAFT	210L
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	1	-	-	-	-	1	Leve	
Total	2	-	-	-	-	2	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave, com procedência desconhecida, tinha como destino o aeródromo de Mundico Coelho (SNMD), próximo ao garimpo de Creporizão, no município de Itaituba, PA, tendo duas pessoas a bordo (Figura 01).



Figura 1 - Aeronave antes do pouso.

Conforme observado em uma filmagem da ocorrência, durante o pouso, o trem de pouso principal recolheu e a aeronave arrastou a fuselagem por alguns metros, derivando à esquerda, até parar em uma depressão (vala) na lateral esquerda da pista (Figura 2).



Figura 2 - Aeronave após o pouso.

Logo após abandonar a aeronave, os tripulantes ocultaram a matrícula, se posicionando à frente desta marca e cobrindo a fuselagem com uma lona (Figura 3).



Figura 3 - Lona cobrindo marca de nacionalidade e matrícula da aeronave.

Segundo informações da polícia militar da localidade, a aeronave foi removida do local da ocorrência. Essa condição se deu sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER.

Não foi possível estabelecer de forma concreta o nível de danos à aeronave. Entretanto, devido às imagens obtidas, sabe-se que houve danos no intradorso da fuselagem e no trem de pouso do nariz.

O condutor da aeronave evadiu-se do local sem prestar esclarecimentos.

A ocorrência não foi comunicada.

Segundo relatos, a aeronave transportava tambores de combustível e, tendo sobrevoado a pista por cerca de duas horas antes da tentativa de pouso, jogou este material em um rio da região.

Devido à falta de informações oficiais, não foi possível determinar os fatores que contribuíram para este acidente.

2. FATOS

- a) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 23 AGO 2014;
- b) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi cancelado em 22 SET 2016;
- c) não foi possível a identificação dos tripulantes;
- d) durante o pouso, houve o recolhimento do trem de pouso principal e a aeronave arrastou a fuselagem no solo, derivando à esquerda, até a parada total em uma depressão (vala) na lateral esquerda da pista;
- e) o operador não comunicou o acidente à autoridade SIPAER;
- f) após a ocorrência, os tripulantes ocultaram as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave; e
- g) a aeronave foi retirada do local do acidente sem autorização da autoridade de investigação SIPAER.

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 trazer 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.

