



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	
29 JUN 2018 - 15:10 (UTC)	SERIPA I	A-109/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
MARGENS DA ROD BR 230	ITAITUBA	PA	05°29'31"S 057°13'04"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-CDE	CESSNA AIRCRAFT	182G
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
TÁXI AÉREO FORTALEZA LTDA.	TPX	TÁXI-AÉREO

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma pista não registrada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), às margens da Rodovia Transamazônica (BR 230), no município de Itaituba, PA, com destino desconhecido, por volta das 15h10min (UTC), a fim de transportar carga, com um piloto a bordo.

Logo após a decolagem, a aeronave colidiu contra o solo, em uma área descampada e incendiou-se.

A Autoridade de Investigação SIPAER foi informada do ocorrido pelas redes sociais.

Não foi possível ter acesso às documentações da aeronave, sendo a pesquisa realizada pelo Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da ANAC, na qual constava que a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 30SET2009 e com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado.

Também não foi possível identificar a experiência do piloto na aeronave nem suas horas totais. Foi constatado que o tripulante estava com o Certificado de Capacitação Física (CCF) vencido desde 27ABR2009 e com a habilitação de avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde JUN2009.

Relatos, não comprovados, indicaram que a aeronave veio a sofrer uma pane no motor logo após a decolagem, vindo a efetuar um pouso forçado logo após sair do solo.

Existem indícios de que estavam sendo transportados materiais inflamáveis a bordo (gasolina e óleo diesel), sendo possível identificar nos destroços a presença de dois botijões de gás.



Figura 1 - Aeronave após o acidente, com detalhe da presença de dois botijões de gás de cozinha dentre os destroços.

Tendo em vista que a aeronave foi completamente destruída pelo fogo, impossibilitando o reconhecimento físico, a identificação da matrícula do PT-CDE foi obtida pelo testemunho de presentes.

A aeronave ficou destruída. O piloto sofreu lesões leves.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por intermédio das redes sociais;
- b) o piloto estava com Certificado de Capacitação Física (CCF) vencido desde 27ABR2009;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde JUN2009;
- d) não foi possível estabelecer a experiência do piloto no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- f) não foi possível estabelecer se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) não foi possível estabelecer se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) a decolagem foi realizada de uma pista não registrada pela ANAC;
- i) após a decolagem a aeronave colidiu contra o solo;
- j) a aeronave ficou destruída; e
- k) o piloto sofreu lesões leves.

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, 29 de janeiro de 2019.