



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	
21 MAIO 2017 - 21:00 (UTC)	SERIPA I	A-076/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	FUEL] COMBUSTÍVEL	PANE SECA	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
BAIRRO JARDIM IPIRANGA	PARAUPEBAS	PA	06°01'34"S 049°53'40"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-CGM	PIPER AIRCRAFT	PA-28-140
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	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

O condutor decolou do Aeródromo da Fazenda Serra Grande, no município de Parauapebas, PA (SNQE), às 20h45min (UTC) para realizar um sobrevoo no setor norte do aeródromo, sobre uma área de plantação de milho, com duas pessoas a bordo, sem que nenhuma delas fosse habilitada.

Segundo o condutor, no retorno para pouso em SNQE, o motor da aeronave começou a falhar.

Foi realizado o procedimento de troca do tanque de alimentação de combustível, porém essa ação não foi suficiente para contornar tal falha. Após alguns segundos, o motor parou de funcionar.

O condutor tentou um pouso de emergência em uma rua localizada em área residencial distante 4 NM de SNQE.

Por volta das 21h00min (UTC), a aeronave colidiu contra fios da rede elétrica e atingiu o solo, parando na lateral direita de uma via.



Figura 1 - Bairro residencial onde a aeronave efetuou o pouso de emergência.

A aeronave parou no dorso e foi movimentada por moradores locais para a retirada dos seus ocupantes, os quais sofreram lesões graves e foram conduzidos até o Hospital Geral de Parauapebas (Manoel Evaldo Benevides Alves).



Figura 2 - Aeronave após a retirada dos ocupantes e ação dos bombeiros (foto extraída de rede social).

Antes da chegada da autoridade de investigação SIPAER e sem que houvesse autorização para tal, a aeronave foi removida para um local desconhecido.

De acordo com informações coletadas, era comum o condutor realizar voos locais nos finais de semana utilizando essa aeronave.

Conforme relatado pelo condutor, ele não verificou a quantidade de combustível nos tanques antes da decolagem.

O condutor assumiu como verdadeira a informação passada pelo proprietário da aeronave de que havia combustível suficiente para a realização o voo.

Não foi possível estabelecer contato com o proprietário da aeronave, sendo que o nome informado pelo condutor não constava no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Foi verificado que no boletim de ocorrência policial constava o nome e o endereço do responsável pela aeronave. Entretanto, ele não foi encontrado e o seu endereço constava como inexistente.

Não houve fogo e, de acordo com as imagens coletadas por meio das redes sociais, os danos na aeronave foram considerados substanciais. As duas pessoas a bordo sofreram lesões graves.

2. FATOS

- a) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- b) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 02JUL2016;
- d) não foram apresentados os registros do diário de bordo e nem os das cadernetas de célula, motor e hélice da aeronave;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 02JUL2016;
- g) não foram apresentados os registros de manutenção da aeronave;
- h) o condutor não verificou a quantidade de combustível nos tanques da aeronave antes do voo;
- i) o motor falhou a uma distância aproximada de 4 NM do aeródromo SNQE;
- j) a aeronave colidiu contra fios da rede elétrica e chocou-se contra o solo, em um via pública;
- k) a aeronave foi movimentada por moradores locais para a retirada dos seus ocupantes;
- l) a aeronave foi removida para um local desconhecido, antes da chegada da autoridade de investigação SIPAER, e sem autorização dessa;
- m) o nome informado como sendo o do proprietário da aeronave, além de não ter sido encontrado, não constava no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);
- n) não houve danos a terceiros;
- o) não houve fogo;

- p) a aeronave teve danos substanciais; e
- q) as duas pessoas a bordo 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.

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, 27 de julho de 2018.