



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	
27JUN2018 - 17:30 (UTC)	SERIPA I	A-107/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[OTHR] OUTROS	POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
JARDIM DO OURO	ITAITUBA	PA	06°19'04"S 055°44'28"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-IIU	PIPER AIRCRAFT	PA-31
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	2	-	-	-	-	2	Leve
Total	3	1	-	-	-	2	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de pista não registrada localizada no município de Guarantã do Norte, MT, com destino a pista não registrada da comunidade do km 180 da Rodovia Transamazônica, localizada no município de Itaituba, PA, por volta das 14h40min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Por volta das 17h30min (UTC), a aeronave efetuou um pouso forçado no Rio Novo, próximo à localidade de Jardim do Ouro, Itaituba, PA.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto saiu ileso e os dois passageiros não foram localizados.



Figura 1 - Aeronave após pouso forçado no Rio Novo.

O piloto se evadiu do local do acidente, sendo encontrado pela Polícia Militar em um hotel no Distrito de Moraes Almeida, Itaituba, PA, sendo conduzido à Delegacia de Polícia Civil de Itaituba.

Segundo consta no Auto de Qualificação e Interrogatório da Polícia Civil, durante o voo, teria ocorrido uma discussão entre os dois passageiros. Essa discussão teria resultado na morte de um deles por arma de fogo e lançamento do corpo para fora da aeronave.

Nessa situação, o piloto teria simulado uma pane na aeronave, cortado o motor esquerdo e efetuado um pouso no Rio Novo. Após o pouso, os dois ocupantes teriam evacuado a aeronave.

Entretanto, essa versão difere do Boletim de Ocorrência registrado por um membro da Polícia Militar, segundo o qual, enquanto o atirador lançava o cadáver para fora da aeronave, o piloto teria tomado sua arma e o matado, lançando também o corpo pela porta principal da aeronave.

Segundo essa versão, a aeronave teria perdido o controle e colidido contra o rio.

Foram encontradas substâncias com características de sangue e massa encefálica dentro da aeronave.

Houve relato de que a aeronave teria sido sabotada na semana anterior à ocorrência, sendo encontrado areia na vareta do motor.

Foi verificado, ainda, que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso devido à Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 31MAIO2018.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das redes sociais, 40 horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válidas;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso devido à Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 31MAIO2018;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices não foram apresentadas;
- g) a aeronave decolou de uma pista não registrada localizada em Guarantã do Norte, MT;
- h) a aeronave efetuou um pouso forçado no Rio Novo, próximo à localidade de Jardim do Ouro, Itaituba, PA;
- i) o piloto se evadiu do local, sendo encontrado pela Polícia Militar em um hotel no Distrito de Morais Almeida, Itaituba, PA;
- j) o piloto foi conduzido à Delegacia de Polícia Civil de Itaituba, PA;
- k) foram encontradas substâncias com características de sangue e massa encefálica dentro da aeronave;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto saiu ileso e os passageiros não foram encontrados.

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, 11 de março de 2019.

