



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
087/A/2014	30/04/2014 - 22:15 (UTC)	SERIPA I	A-087/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	07°42'38"S	056°25'28"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
PISTA MINERAÇÃO BOM JESUS		ITAITUBA	PA

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-WCO	CESSNA AIRCRAFT	T210N
OPERADOR		REGISTRO
MINERAÇÃO BOM JESUS		TPP
		OPERAÇÃO
		PRIVADA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum
Passageiros	1	-	-	-	1	-	Leve
Total	2	-	-	-	2	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Novo Progresso, PA (SJNP), para a pista da Mineração Bom Jesus, PA, às 21h30min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo, para um voo de transporte de carga e pessoal.

Durante a arremetida, o piloto perdeu o controle e colidiu contra o solo.

A aeronave ficou destruída.

O piloto e o passageiro faleceram no local.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto não era qualificado para voo IFR;
- d) não foi possível confirmar se o piloto possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) a configuração da aeronave havia sido alterada para o transporte da carga;
- h) a aeronave não era homologada para operar na versão cargueira;
- i) não foi possível verificar se a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- j) não havia supervisão das operações de voo realizadas pelo piloto;
- k) a aeronave decolou em horário noturno para uma pista não homologada ou registrada para voo visual noturno;
- l) a pista utilizada não era homologada e nem registrada;
- m) a pista não possuía auxílio de balizamento para a realização de operação noturna;
- n) a pista foi iluminada pelo farol de motocicletas para a operação de pouso;
- o) o piloto já havia pousado na pista da mineradora, várias vezes, inclusive nas mesmas condições da ocorrência;
- p) o piloto arremeteu no ar;
- q) ao sobrevoar a cabeceira oposta o piloto iniciou uma curva e perdeu o controle da aeronave;
- r) a aeronave perdeu altura vindo a colidir contra árvores e contra o solo;
- s) a aeronave ficou destruída; e
- t) os ocupantes faleceram no local

4. Interrupção da investigação

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em 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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 23 de agosto de 2015.

