



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 N°		
16JUL2020 - 18:30 (UTC)	SERIPA VII	A-086/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[UNK] DESCONHECIDO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	ALTA FLORESTA D'OESTE	RO	12°39'50"S	062°08'28"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-NCF	CESSNA AIRCRAFT	210N
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave realizava um voo com origem, destino e natureza desconhecidos.

Por volta das 18h30min (UTC), populares localizaram a aeronave em chamas em meio ao pasto da Fazenda Grupo Mato Grosso, distrito de Izidolândia, município de Alta Floresta D'Oeste, RO.



Figura 1 - Aeronave após a ocorrência.

A aeronave ficou destruída. Não foi possível confirmar quantos tripulantes/passageiros estavam a bordo. Não houve vítimas.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Pessoas que passavam pelo local relataram que, após a queda, os ocupantes saíram e atearam fogo na aeronave, fugindo para uma estrada.

O Batalhão de Polícia de Fronteira (BPFron) da Polícia Militar do Estado de Rondônia (PMRO) fez contato com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) para informar sobre o acidente.

Logo após tomar ciência da ocorrência, a Comissão de Investigação de Ocorrência Aeronáutica (CIOA), por meio das informações disponíveis no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), tentou contato com o operador da aeronave. Contudo, a tentativa foi infrutífera, não sendo possível localizá-lo.

A aeronave PR-NCF era um avião monomotor, convencional, metálico, com asa alta, trem de pouso triciclo retrátil, fabricado em 1981 pela *Cessna Aircraft*, modelo 210N, N/S 21064227, com capacidade para um tripulante e cinco passageiros.

Conforme os dados do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) foi realizada em 08FEV2019, tendo a aeronave voado até aquele momento 4.394 horas e 12 minutos.

Adicionalmente, verificou-se que o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava suspenso desde 08FEV2020, por motivo de vencimento do Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA).

Sobre isso, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 91 - Requisitos gerais de operação para aeronaves civis, definia na seção 91.409 - Inspeções.

“(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave se, dentro dos 12 meses precedentes à operação, esta aeronave tiver sido submetida a:

(1) uma inspeção anual de acordo com o RBAC nº 43 e aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 do referido RBAC nº 43;”

Ainda de acordo com informações fornecidas pela autoridade policial, populares observaram a aeronave voando a baixa altura, antes de realizar o pouso em meio ao pasto da fazenda Grupo Mato Grosso.

Quando os observadores chegaram ao local da ocorrência, a aeronave estava em chamas e um dos ocupantes, que já se encontrava fora do avião, evadiu-se da área em um veículo particular que não pôde ser identificado.

Adicionalmente, os policiais do BPFron foram informados por terceiros, que a aeronave havia sido avistada em outras ocasiões, realizando voos a baixa altura e lançando material naquela região, de maneira que a polícia trabalhava com a possibilidade de que aquela operação irregular se dava em função do transporte de ilícitos.

Portanto, a operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio do Batalhão de Polícia de Fronteira (BPFron) da Polícia Militar do Estado de Rondônia (PMRO);
- b) não foi possível confirmar quantos ocupantes estavam a bordo;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 08FEV2020 por vencimento do CVA;
- d) a aeronave foi localizada em chamas por populares em meio ao pasto da Fazenda Grupo Mato Grosso, distrito de Izidolândia, município de Alta Floresta D'Oeste, RO;
- e) a aeronave ficou destruída; e
- f) os ocupantes evadiram-se do local da ocorrência.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 12 de fevereiro de 2021.

