



**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(I) Nº	
27JUL2018 - 15:30 (UTC)	SERIPA I	A-127/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
BARRA MANSA	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA	05°39'24"S 051°36'29"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-MMR	CESSNA AIRCRAFT	210L
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	-	-	-	2	-	Nenhum	
Passageiros	3	-	-	1	2	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>5</b>	-	-	<b>1</b>	<b>4</b>	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de pista não registrada na localidade de Barra Mansa, no município de São Félix do Xingu, PA, com destino ao Aeródromo de Ourilândia do Norte (SDOW), PA, por volta das 15h30min (UTC), a fim de transportar pessoal, com dois pilotos e três passageiros a bordo.

Segundo relatos, logo após a decolagem, houve falha do motor. O piloto tentou fazer um retorno ao local de decolagem, porém sem êxito. A aeronave efetuou um pouso forçado em área de selva.

O primeiro impacto ocorreu contra uma árvore de 9m de altura em um ângulo de, aproximadamente, 17°. Em seguida, houve a colisão da extremidade da asa direita contra outra árvore. Tal impacto gerou o cisalhamento desse componente e iniciou o fogo que consumiu a aeronave.

A aeronave ficou destruída. Um passageiro sofreu lesões graves, dois tripulantes e dois passageiros sofreram lesões fatais.



Figura 1 - Destroços da aeronave.

A Autoridade de Investigação SIPAER foi notificada pelo Salvaero Amazônico, cerca de quatro horas após a ocorrência.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 01AGO2007 e a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde janeiro de 2007.

O copiloto, que ocupava a cadeira da direita e não estava nos comandos no momento do acidente, possuía o CMA e a habilitação MNTE válidos.

Não foi possível verificar a experiência recente do piloto para a operação da aeronave, conforme previsto no item 61.21 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 61.

A Inspeção Anual de Manutenção (IAM) da aeronave estava vencida desde 10AGO2017.

Não foi possível levantar as horas totais de voo da aeronave, pois o diário de bordo e as cadernetas de célula, motor e hélice não foram encontrados.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava suspenso por irregularidade no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) desde 31AGO2017.

Foi identificado que o proprietário/operador que constava no RAB não estava atualizado. O piloto era o proprietário de fato da aeronave e faleceu na ocorrência.

De acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da ANAC, foi emitido Ofício nº 1448/2017 da Justiça Federal, datado de 31AGO2017, com ordem judicial de apreensão, bloqueio e impedimento de voo para o PP-MMR.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio do Salvaero Amazônico, cerca de quatro horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 01AGO2007;
- c) o copiloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde janeiro de 2007;
- e) o copiloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- f) não foi possível verificar a experiência recente do piloto para a operação da aeronave;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 31AGO2017;
- h) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 10AGO2017;
- i) o diário de bordo e as cadernetas de célula, motor e hélice não foram encontradas;
- j) o proprietário/operador que constava no RAB não estava atualizado;
- k) a aeronave encontrava-se segundo Ofício nº 1448/2017 da Justiça Federal, datado de 31AGO2017, com ordem judicial de apreensão, bloqueio e impedimento de voo;
- l) a aeronave decolou de pista não registrada;
- m) segundo relatos, houve falha do motor logo após a decolagem;
- n) a aeronave colidiu contra árvores antes de atingir o solo em área de selva;
- o) a aeronave ficou destruída; e
- p) os pilotos e dois passageiros sofreram lesões fatais e um passageiro sofreu 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.

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

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, 08 de abril de 2019.

