



**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	
03JUL2018 - DESCONHECIDA	SERIPA I	A-114/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
DESCONHECIDA	CUMURU DO NORTE	PA	DESCONHECIDA   DESCONHECIDA

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-LEF	CESSNA AIRCRAFT	182N
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	9	-	-	-	-	9	Leve	
<b>Total</b>	<b>10</b>	-	-	-	-	<b>10</b>	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## 1.1. Histórico do voo

Segundo informações recebidas de anônimos, cerca de 24 horas após a ocorrência, a aeronave teria decolado de uma pista não identificada em área de garimpo nas proximidades do município de Cumaru do Norte, PA, a fim de transportar passageiros e carga, com um piloto e nove passageiros a bordo.

Após a decolagem, a aeronave teria realizado um pouso forçado em uma área de vegetação rasteira. Foi enviada uma foto (Figura 1) sem informações do local da ocorrência.

Não foi confirmada qualquer informação sobre lesões dos ocupantes.

A aeronave teve danos substanciais.

A ocorrência não foi notificada pelo proprietário/operador e esse não foi encontrado.

De igual modo, o piloto e os demais envolvidos na ocorrência não foram encontrados.

Apesar dos contatos com pessoas da região, não foi possível estabelecer o local e horário da ocorrência, sendo apenas informado que teria acontecido na tarde do dia 03JUL2018, nas proximidades do município de Cumaru do Norte, PA.

Não havia registro de acidente anterior com a aeronave.

A aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso e Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 05MAIO2018.

Considerando o relato de que havia nove passageiros a bordo da aeronave, essa teria excedido o limite de três passageiros previsto para o modelo.

Tendo em vista que a presente investigação não traz novos elementos em proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, decidiu-se por sua interrupção, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra a, abaixo transcrito.



Figura 1 - Imagem fornecida por terceiros, mostrando a aeronave acidentada.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima, cerca de 24 horas após o acidente;

- b) o proprietário/operador não notificou a ocorrência e não foi encontrado;
- c) o piloto não foi identificado;
- d) não foi possível estabelecer o local e hora da ocorrência;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso;
- f) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 05MAIO2018;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram entregues à autoridade de investigação SIPAER;
- h) as condições meteorológicas não puderam ser estabelecidas;
- i) não foi confirmada qualquer informação sobre lesões dos ocupantes; e
- j) a aeronave teve danos substanciais.

### 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

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.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

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.

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 28 de outubro de 2019.