



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	
02DEZ2018 - 15:08 (UTC)	SERIPA I	A-182/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERODROMO	ALMEIRIM	PA	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RDZ	NEIVA	EMB-720C
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	7	-	-	-	-	7	Leve	
Total	8	-	-	-	-	8	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da Aldeia Mataware, PA, com destino ao Aeródromo de Laranjal, (SINQ), Laranjal do Jari, AP, por volta das 14h40min (UTC), a fim de transportar pessoas, com um piloto e sete passageiros a bordo.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR). Ele estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

A aeronave, de número de série 720123, foi fabricada pela Indústria Aeronáutica Neiva, em 1980. Estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP) e o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava válido.

Segundo informações, não houve reporte de qualquer tipo de pane por parte do piloto nos voos anteriores.

De acordo com as informações meteorológicas, não havia condições que impedissem ou dificultassem o voo no dia do desaparecimento da aeronave.

Após cerca de vinte e oito minutos de voo, a aeronave, que estava sendo monitorada pelo operador através de um equipamento de localização via satélite, teve a indicação do último sinal dentro do município de Almeirim, PA.

A aeronave não chegou ao seu destino, os destroços não foram encontrados e ela foi considerada desaparecida após o encerramento das buscas no dia 17DEZ2018.

Não existem informações sobre os danos à aeronave.

Não existem informações sobre lesões sofridas pelo tripulante e passageiros.

Devido à falta de informações disponíveis, esta investigação foi interrompida.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) não foi possível confirmar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) a aeronave decolou da Aldeia Mataware, PA, com destino a SINQ;
- g) a aeronave foi considerada desaparecida após o encerramento das buscas no dia 17DEZ2018;
- h) não existem informações sobre os danos à aeronave; e
- i) não existem informações sobre lesões sofridas pelo tripulante e passageiros.

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, 11 de março de 2020.

