



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	
28ABR2019 - 15:30 (UTC)	SERIPA I	A-067/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
DESCONHECIDO	DESCONHECIDO	-	DESCONHECIDO DESCONHECIDO

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-PPY	PAULO BARBOSA REGIS DE OLIVEIRA	PARADISE
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma pista não registrada, localizada no município de Espigão D'Oeste, RO, com destino ao Aeródromo de Redenção (SNDC), PA, por volta das 12h00min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e um passageiro a bordo.

O avião não chegou ao seu destino e foi considerado desaparecido em 29MAIO2019, quando as buscas por ele foram suspensas.

Não havia informações sobre danos à aeronave.

Não havia informações sobre lesões aos seus ocupantes.



Figura 1 - Foto da Aeronave supostamente tirada na data da ocorrência.

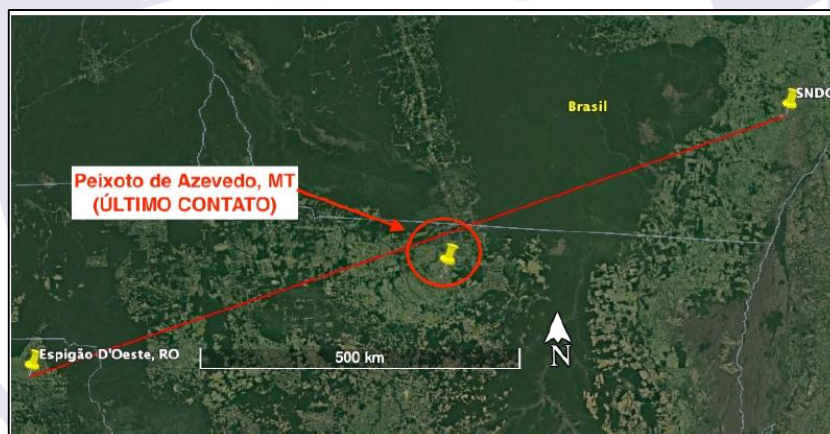


Figura 2 - Croqui da rota pretendida.



Figura 3 - Foto aérea da região de Peixoto de Azevedo, MT, supostamente tirada da aeronave em voo na data da ocorrência.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía o Certificado de Piloto de Recreio (CPR) e estava com a habilitação de Ultraleve Avançado (UATE) válida. Ele estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

Durante o sobrevoo da localidade de Peixoto de Azevedo, MT, houve um contato telefônico do passageiro, via vídeo chamada, com uma familiar. Nessa comunicação, não foi relatado qualquer problema relativo ao voo.

Essa chamada telefônica, ocorrida aproximadamente às 15h30min (UTC) do dia 28ABR2019, foi o último contato conhecido com os ocupantes da aeronave.

O proprietário da aeronave informou que as cadernetas, o diário de bordo e a toda documentação do PU-PPY se encontravam a bordo, o que impossibilitou a sua verificação.

Segundo informações, havia a bordo do avião um galão com 40 litros de Gasolina de Aviação (AVGAS), que seria utilizada para o abastecimento em SNDC.

Tendo em vista que a presente investigação não traz novos elementos em proveito da prevenção de 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 b, abaixo transcrito.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto possuía o Certificado de Piloto de Recreio (CPR);
- c) o piloto estava com a habilitação de Ultraleve Avançado (UATE) válida;
- d) segundo o proprietário da aeronave, as cadernetas, o diário de bordo e a toda documentação do PU-PPY se encontravam a bordo;
- e) aeronave decolou de uma pista não registrada, localizada no município de Espigão D'Oeste, RO, com destino ao Aeródromo SNDC;
- f) o último contato conhecido com os ocupantes da aeronave foi realizado pelo passageiro, por telefone, via vídeo chamada, durante o sobrevoo da localidade de Peixoto de Azevedo, MT. Nessa comunicação, não foi relatado qualquer problema relativo ao voo;
- g) avião não chegou ao seu destino e foi considerado desaparecido em 29MAIO2019, quando as buscas por ele foram suspensas;
- h) não havia informações sobre danos à aeronave; e
- i) não havia informações sobre lesões aos seus ocupantes.

3. INTERRUÇÃO 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.

