



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 Nº	
28AGO2020 - 16:15 (UTC)		SERIPA II		A-103/CENIPA/2020	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
POVOADO TABOCA DO PAU FERRADO		TERESINA		PI	05°04'28"S 042°41'34"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-AFN	BEECHCRAFT	C35
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	1	-	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	-	1	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Nossa Senhora de Fátima (SIPW), Teresina, PI, por volta das 16h10min (UTC), com destino e objetivo do voo desconhecidos, com um piloto a bordo.

Após a decolagem, o avião mergulhou com ângulo acentuado, colidiu contra o solo e incendiou-se.

A aeronave ficou destruída.

O piloto sofreu lesões fatais.



Figura 1 - Croqui da ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 15DEZ2009. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas aos investigadores.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave estava "hangarada" na Organização de Manutenção (OM) Nacional Manutenção de Aeronaves Ltda., com sede no Aeródromo SIPW.

Funcionários da Nacional Manutenção de Aeronaves declararam que, dias antes do acidente, o proprietário do PT-AFN telefonou para a OM e informou que um piloto se apresentaria para avaliar as condições do avião.

Segundo os relatos, na manhã do dia do acidente, o piloto envolvido nesta ocorrência compareceu ao hangar da Nacional Manutenção de Aeronaves e manifestou a intenção de realizar um giro no motor e um procedimento de táxi.

Depois de ser informado de que a aeronave não se encontrava aeronavegável, o piloto assinou um termo de responsabilidade, registrando sua ciência em relação a essa condição.

O avião foi abastecido com 172 litros de gasolina de aviação, o que o deixou com os tanques cheios. Essa quantidade de combustível correspondia a uma autonomia de, aproximadamente, 4 horas e 30 minutos de voo.

Posteriormente, no início da tarde desse mesmo dia, a aeronave foi avistada realizando a decolagem da cabeceira 20, sem qualquer justificativa por parte do piloto. Não havia sido apresentada uma notificação ou um plano de voo.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, Emenda nº 01, que tratava dos Requisitos Gerais de Operação Para Aeronaves Civis previa, em sua seção 91.7 - Aeronavegabilidade de aeronave civil, letra (a), o seguinte:

91.7 - Aeronavegabilidade de aeronave civil

(a) Somente é permitido operar uma aeronave civil se ela estiver em condições aeronavegáveis.

Dessa forma, a decolagem em que ocorreu este acidente desconsiderou o requisito estabelecido pelo RBAC nº 91, aplicável àquela operação.

Observadores que se encontravam no aeródromo de partida relataram que, após a decolagem, a aeronave derivou à esquerda do eixo da pista, mantendo um elevado ângulo de ataque e, posteriormente, iniciou um mergulho acentuado, que foi mantido até a colisão contra o solo.

Após o impacto, o avião incendiou-se e foi consumido pelo fogo (Figura 2).



Figura 2 - Destroços carbonizados da estrutura da aeronave.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) nº 3-13, que tratava dos Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas Pelo Estado Brasileiro, estabelecia, em seu parágrafo 3 - Processo de Comunicação de Ocorrência no Âmbito Nacional, item 3.1 - Notificação de Ocorrência Envolvendo Aeronave, o seguinte:

3.1 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA ENVOLVENDO AERONAVE

3.1.1 A notificação de ocorrência envolvendo aeronave é o ato realizado por meio da Ficha de Notificação, que tem por objetivo informar ao CENIPA, ou ao SERIPA da respectiva região, sobre o acontecimento de um evento que seja, potencialmente, de interesse do SIPAER, permitindo a adoção dos procedimentos pertinentes.

3.1.2 Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser feita uma notificação, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do preenchimento da Notificação, disponível na página eletrônica do CENIPA na internet.

O operador da aeronave não notificou a ocorrência deste acidente ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

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 da 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) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 15DEZ2009;
- d) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas aos investigadores;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) a aeronave estava hangarada na OM Nacional Manutenção de Aeronaves Ltda., com sede no Aeródromo SIPW;
- h) dias antes do acidente, o proprietário telefonou para a OM e informou que um piloto se apresentaria para avaliar as condições do avião;
- i) o piloto envolvido nesta ocorrência compareceu ao hangar da OM e manifestou a intenção de realizar um giro no motor e um procedimento de táxi;
- j) o piloto assinou um termo de responsabilidade, registrando sua ciência de que a aeronave não se encontrava aeronavegável;
- k) o avião foi abastecido com 172 litros de gasolina de aviação, o que o deixou com os tanques cheios;
- l) a aeronave foi avistada realizando a decolagem da cabeceira 20, sem qualquer justificativa por parte do piloto;
- m) o piloto não havia apresentado uma notificação ou um plano de voo;
- n) após a decolagem, a aeronave iniciou um mergulho acentuado e colidiu contra o solo;
- o) após o impacto, o avião incendiou-se e foi consumido pelo fogo;
- p) a aeronave ficou destruída; e
- q) o piloto sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Outro (falta de aderência a normas ou regulamentos) - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 21 de julho de 2021.

