



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	
22JAN2019 - 10:40 (UTC)	SERIPA I	A-015/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[RE] EXCURSÃO DE PISTA	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	SÍTIO NOVO	MA	05°52'06"S 046°42'08"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GNJ	NEIVA	EMB-201
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	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda São Gabriel (SITJ), Balsas, MA, com destino a localidade de Grajaú, MA, por volta das 09h40min (UTC), a fim de realizar um voo de traslado, com um piloto a bordo.

Segundo relatado pelo piloto, ao se aproximar do seu destino, houve uma degradação das condições meteorológicas e ele decidiu alternar para uma pista não registrada na cidade de Sítio Novo, MA.

Durante o pouso nessa localidade, houve perda de controle, levando a aeronave a sair pela lateral esquerda e a atingir o muro de uma residência.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave após a colisão



Figura 5 - Vista aérea do *crash site*.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido, porém estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde março de 2018.

Apesar de constar válido o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) nos registros da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), constatou-se que a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida, desde 03JAN2019, não estando, dessa forma, aeronavegável. O piloto não portava nenhum documento da aeronave a bordo.

A pista utilizada para o pouso não era registrada. Contudo, segundo os moradores do local, sua última utilização teria sido em outubro de 2018. Dessa forma, não oferecia os requisitos mínimos para a operação de aeronaves.

Conforme relatado pelo piloto, no dia anterior ao da ocorrência, ele teria feito contato telefônico com a prefeitura da localidade para verificar as condições de operação da pista para pouso, em caso de necessidade.

Foram encontrados, após a ocorrência, 120 litros de etanol remanescentes nos tanques de combustível da aeronave.

Segundo informado, a aeronave decolou com 220 litros de etanol, porém de acordo com a Especificação da Aeronave (EA-7104-12, de 03AGO2018) o combustível para utilização, nessa aeronave, era a Gasolina de Aviação (AVGAS), não sendo apresentada a Certificação Suplementar de Tipo (CST) para utilização de outro tipo de combustível.

Além disso, não foi apresentado o registro do cumprimento da IS N° 137.201-001 B, que tratava sobre o uso de etanol em aeronaves agrícolas.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde março de 2018;
- c) o piloto possuía pouca experiência no modelo de aeronave;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida, desde 03JAN2019, não estando, dessa forma, aeronavegável;
- e) foram encontrados, após a ocorrência, 120 litros de etanol remanescentes nos tanques de combustível da aeronave;
- f) foi informado que a aeronave decolou com 220 litros de etanol, porém de acordo com a Especificação da Aeronave (EA-7104-12, de 03AGO2018) o combustível para utilização, nessa aeronave, era a Gasolina de Aviação (AVGAS);
- g) não foi apresentada Certificação Suplementar de Tipo (CST) para utilização de combustível etanol;
- h) o piloto não portava nenhum documento da aeronave a bordo;
- i) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- j) próximo ao seu destino, segundo relatos, houve uma degradação das condições meteorológicas e o piloto decidiu alternar para uma pista não registrada na cidade de Sítio Novo, MA;
- k) durante o pouso na localidade de Sítio Novo, MA, houve perda de controle, levando a aeronave a sair pela lateral esquerda e a atingir o muro de uma residência;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto saiu ileso.

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, 03 de setembro de 2019.