



**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	
27JUL2019 - 19:00 (UTC)		SERIPA VII		A-114/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO		ITAITUBA		PA	06°49'38"S 056°51'21"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-JDG	CESSNA AIRCRAFT	182P
OPERADOR		REGISTRO
PARTICULAR		TPP
		OPERAÇÃO
		PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	2	-	2	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>3</b>	-	<b>3</b>	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista não registrada situada na localidade de Crepurizão, Itaituba, PA, com destino ao Aeroporto Municipal de Itaituba (SBIH), PA, por volta das 19h00min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Após a decolagem, a aeronave perdeu potência e fez um pouso forçado em área descampada.



Figura 1 - Vista do PT-JDG, após o pouso forçado.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os dois passageiros sofreram lesões leves.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das redes sociais, 24 horas após o acidente.

Após a ocorrência, a aeronave foi removida do local sem autorização da autoridade de investigação SIPAER.

Sobre isso, a Lei nº12.970, de 08MAIO2014, que dispunha sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave, estipulava que:

Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

Tratava-se de um voo realizado a partir de uma pista não registrada situada na localidade de Crepurizão, município de Itaituba, PA.

De acordo com a letra “d” do item 91.102 - Regras Gerais, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, em vigor na data do acidente, era requerido que:

d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) desde 1998 e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida, porém não foi possível avaliar a experiência recente e a qualificação do piloto para o voo em tela.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave, modelo 182P, número de série 18262204, foi fabricada pela *Cessna Aircraft*, em 1973, e estava inscrita na categoria de registro Privada - Serviços Aéreos Privados (TPP).

Não foi possível precisar os dados de peso e balanceamento no momento da ocorrência, porém, segundo informações, não havia carga e o número de ocupantes estava dentro dos limites estabelecidos pelo fabricante.

Ainda, conforme relatos, a aeronave estava abastecida com 180 litros de gasolina de aviação (AvGas), no momento da decolagem.

Não foi possível levantar maiores informações da aeronave, como escriturações das cadernetas da aeronave e do diário de bordo, pois não houve a colaboração do tripulante nem do proprietário da aeronave.

De acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 28NOV2013 e o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado, em razão de o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) estar vencido desde 18JUN2016.

Nesse sentido, o RBHA nº 91, Subparte A - Geral, vigente na data da ocorrência estabelecia que:

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.

Operações em desacordo com os regulamentos aeronáuticos em vigor podem 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) não foi possível avaliar a experiência do piloto no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 28NOV2013;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- f) não foram apresentadas escriturações do diário de bordo e das cadernetas de célula, motor e hélice;
- g) a aeronave teve danos substanciais;
- h) a aeronave foi removida sem autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- e

i) o piloto e os dois passageiros sofreram lesões leves.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Outro (falta de aderência a normas ou regulamentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil brasileira) - contribuiu.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

### **5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 30 de dezembro de 2021.

