



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
02FEV2021 - 12:00 (UTC)		SERIPA I		A-016/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)			SUBTIPO(S)				
ACIDENTE	[CTOL] COLISÃO COM OBSTÁCULO DURANTE A DECOLAGEM E POUSO			NIL				
LOCALIDADE	MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS				
PISTA NÃO REGISTRADA	SÃO FÉLIX DO XINGU		PA	07°24'19"S	053°49'51"W			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-BXV		CESSNA AIRCRAFT		182E				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	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 de uma pista não registrada localizada nas coordenadas 06°45'20"S 053°53'07"W com destino a outra pista não registrada localizada nas coordenadas 07°24'20"S 053°50'02", ambas situadas no município de São Félix do Xingu, PA, com um piloto a bordo.

Durante a aproximação final para pouso, a aeronave colidiu contra uma árvore e, na sequência, contra o solo.



Figura 1 - Imagem da asa esquerda da aeronave

A aeronave teve danos substanciais e o piloto sofreu lesões fatais.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde março de 2008. Ele não estava qualificado para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava vencido desde 02JUL2015.

A aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 26JUL2001. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

A equipe de investigação não teve acesso ao diário de bordo e às cadernetas de célula, motor e hélice do avião.

De acordo com relatos, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Segundo observadores, o piloto estava passando mal na manhã da decolagem e se automedicou com insulina antes do voo.

Conforme informações colhidas, a aeronave transportava 400 litros de óleo diesel.

A autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de redes sociais, três horas após o acidente.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91 Emenda nº 01, em vigor na data da ocorrência, que tratava dos “Requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis”, estabelecia, em sua seção 91.5 Requisitos para tripulações, letra (a), número (3), o seguinte:

91.5 Requisitos para tripulações

(a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:

[...]

(3) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados/certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de certificados médicos aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67.

O mesmo RBAC 91 também estabelecia, em sua seção 91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil, o que segue:

91.7 Aeronavegabilidade de aeronave civil

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

Além disso, a seção 91.102 Regras gerais, letra (d), do RBAC 91 também previa o seguinte:

91.102 Regras gerais

[...]

(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo brasileiro se o aeródromo for cadastrado e o operador determinar que esse aeródromo é adequado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta.

Dessa forma, a condução do voo em que ocorreu este acidente, por um piloto com a habilitação requerida e o CMA vencidos, empregando uma aeronave com o CVA também expirado em aeródromos não cadastrados, transcorreu em desacordo com os requisitos do RBAC 91.

Ressalta-se que a operação em desacordo com os regulamentos aeronáuticos 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) vencido desde 02JUL2015;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde março de 2008;
- c) o piloto não estava qualificado para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 26JUL2001;

- e) não foi possível determinar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a equipe de investigação não teve acesso as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice;
- g) observadores relataram que as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) observadores relataram que o piloto estava passando mal na manhã da decolagem e se automedicou com insulina antes do voo;
- i) a aeronave decolou de uma pista não registrada localizada nas coordenadas 06°45'20"S 053°53'07"W;
- j) a aeronave realizava o pouso em uma pista não registrada localizada nas coordenadas 07°24'20"S 053°50'02";
- k) durante a aproximação final para pouso, a aeronave colidiu contra uma árvore e, na sequência, contra o solo;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 09 de fevereiro de 2022.