



**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°				
16MAR2020 - 18:19 (UTC)		SERIPA I		A-040/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
COMUNIDADE CABAÇAL		JACAREACANGA		PA	07°12'48"S 057°04'04"W			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-BZK		CESSNA AIRCRAFT		182M				
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	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 do Aeródromo Pista São Jorge (SNYJ), Jacareacanga, PA, com destino a um local não registrado na Comunidade Cabaçal, localizada no município de Jacareacanga, PA, por volta das 17h50min (UTC), a fim de realizar traslado, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Durante o pouso, a aeronave tocou bruscamente no solo, saiu pela lateral esquerda, colidiu contra uma árvore e pilonou.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os dois passageiros saíram ilesos.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Ele estava qualificado, possuía 243 horas totais de voo e cerca de 70 horas no modelo de aeronave.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

Conforme as informações coletadas, apesar de haver formações de *cumulonimbus* na região, com cobertura de 4/8 e base a 4.000 ft, não havia restrições de visibilidade, sendo essas condições meteorológicas propícias à realização do voo.

O piloto era pouco experiente e nunca havia pousado no local da ocorrência.

Durante a investigação, verificou-se que o pouso foi realizado com vento de cauda, em razão da existência de vegetação alta do lado oposto.

O primeiro toque ocorreu 50 metros à frente do início da área de pouso. A aeronave subiu e tocou novamente após 30 metros, percorreu mais 60 metros e saiu pela lateral esquerda.



Figura 1 - Croqui do Sentido de pouso.

O local utilizado para pouso tinha o piso de piçarra, com superfície irregular e não possuía registro junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A ocorrência não foi informada e a Autoridade de Investigação SIPAER só tomou conhecimento do acidente pelas redes sociais.

Não houve reporte de algum mal funcionamento de sistemas da aeronave que pudesse ter contribuído para a ocorrência.

Sobre a utilização de uma área não registrada, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, item 91.102 letra “d”, trazia o seguinte:

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

Assim, a Comissão de Investigação concluiu que a condição da área de pouso e a pouca experiência do piloto, aliada à decisão de operar com vento de cauda, levaram à perda de controle da aeronave no solo.

Deve-se considerar que a operação em desacordo com as regulamentações 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) o piloto estava qualificado e possuía pouca experiência;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) o pouso foi realizado com vento de cauda;
- i) a pista não era registrada junto à ANAC;
- j) o piso era de piçarra e irregular;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto sofreu lesões leves.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Infraestrutura aeroportuária - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Planejamento de voo - contribuiu; e
- Pouca experiência do piloto - contribuiu.

**4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

**5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 12 de abril de 2022.

