



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	
23 JAN 2018 - 21:00 (UTC)		SERIPA I		A-016/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[RE] EXCURSÃO DE PISTA		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO DE MUNDICO COELHO (SNMD)		ITAITUBA		PA	
				COORDENADAS	
				06°50'30"S 056°50'19"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-IYH	CESSNA AIRCRAFT	182P
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 da pista não registrada da comunidade de Crepurizão, localizada no município de Itaituba, PA, com destino ao Aeródromo de Mundico Coelho, PA (SNMD), por volta das 21h00min (UTC), a fim de realizar um voo privado, com um piloto a bordo.

Durante a corrida após o pouso, quando próximo às instalações do aeródromo e em velocidade de táxi, o piloto acelerou o motor e tentou decolar novamente. Porém, não houve pista suficiente para executar a manobra.

A decolagem não teve sucesso, o que levou a aeronave a colidir contra uma cerca, descer uma ribanceira e parar em uma área de mata.



Figura 1 - Aeronave após a parada total em uma área de mata.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O operador da aeronave não realizou a notificação da ocorrência à Autoridade de Investigação SIPAER, tendo essa sido informada por meio de uma denúncia anônima, 24 horas após o acidente.

O piloto não respondeu aos contatos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), não colaborando com a investigação. De modo similar, o proprietário/operador da aeronave não foi encontrado. Dessa forma, nenhuma documentação referente à aeronave foi recebida pelos investigadores.

A aeronave foi movimentada para local desconhecido e sem autorização da Autoridade de Investigação SIPAER.

Segundo informações, o piloto não possuía vínculo empregatício com o operador da aeronave.

Conforme dados extraídos do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido até 14MAR2019 e com a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) realizada em Organização de Manutenção certificada, válida até 10AGO2018.

Ainda, segundo o SACI, o piloto possuía licença de Piloto Comercial e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencidas desde JAN 2015. Nesse mesmo sentido, estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 04AGO2015.

A pista não registrada da comunidade de Crepurizão estava localizada a cerca de 1.500 metros do Aeródromo de Mundico Coelho (SNMD).

A aeronave efetuou o pouso no sentido 15/33 de SNMD. Nesse sentido de pouso, a pista possuía um aclave até próximo às instalações do aeródromo, onde passava para um leve declive. Ao final da pista, havia uma cerca e uma ribanceira em área de mata.

Conforme o Manual Auxiliar de Rotas Aéreas (ROTAER), a pista de SNMD possuía o comprimento de 700 metros. Porém, foi verificado que o aeródromo operava com cerca de 1.000 metros até o início das instalações (Figura 2).



Figura 2 - Croqui da pista de SNMD com a área utilizada para decolagem.

A área utilizada para a decolagem, apesar de ser livre de obstáculos, não era considerada como área de pista.

Conforme informações levantadas, o piloto tinha histórico de decolagem em pouco espaço de pista, inclusive já havia decolado da pista não registrada da comunidade de Crepurizão, segundo relatos, em um espaço de cerca de 60 metros.

Apesar de familiarizado com esse cenário de operação, é possível que o piloto tenha encontrado dificuldades em avaliar corretamente as condições da pista e o desempenho da aeronave, prejudicando sua percepção quanto à necessidade de abortar a decolagem.

Ressalta-se que a operação em uma pista não registrada favorece a redução das margens de segurança operacional, o que pode ter contribuído para a ocorrência em tela.

A exposição aos riscos existentes e uma atitude de excessiva confiança aliadas à decisão de prosseguir com a decolagem, pode ter resultado em um rebaixamento no nível de consciência situacional naquele momento do voo, que pode ter motivado a continuidade do voo em condições desfavoráveis.

A falta de colaboração por parte do operador e do piloto, além da não comunicação na data do evento e da descaracterização do local da ocorrência, em razão da remoção da aeronave, sem aquiescência do Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA I), impossibilitaram uma investigação mais aprofundada de fatores contribuintes neste acidente.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima, 24 horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 04AGO2015;
- c) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) vencidas desde janeiro de 2015;
- d) não foi possível estabelecer a experiência do piloto no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido até 14MAR2019;
- f) não foi possível estabelecer se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas;
- h) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) válida até 10AGO2018;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) a aeronave decolou da pista não registrada da comunidade de Crepurizão, Itaituba, PA;
- k) a aeronave pousou no sentido 15/33 do Aeródromo de Mundico Coelho (SNMD), Itaituba, PA;
- l) quando próximo às instalações do aeródromo e em velocidade de táxi, o piloto acelerou o motor e tentou decolar novamente, porém não houve pista suficiente para executar a manobra;
- m) a área utilizada para decolagem não era considerada como parte da pista do aeródromo;
- n) a aeronave colidiu contra uma cerca, desceu uma ribanceira e parou em uma área de mata;
- o) a aeronave foi movimentada para local desconhecido e sem autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;

- p) o piloto não respondeu aos contatos do SIPAER, não colaborando com a investigação;
- q) o proprietário/operador da aeronave não foi encontrado e não notificou a ocorrência;
- r) a aeronave teve danos substanciais; e
- s) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atitude - indeterminado;
- Indisciplina de voo - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Percepção - indeterminado; e
- Processo decisório - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 24 de setembro de 2018.

