



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	
13FEV2019 - 14:20 (UTC)	SERIPA I	A-031/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[FUEL] COMBUSTÍVEL	PANE SECA	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	BELÉM	PA	01°22'28"S 048°27'42"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-JIC	CESSNA AIRCRAFT	210L
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	1	-	-	-	1	-	Leve	
Total	2	-	-	1	1	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Brigadeiro Protásio de Oliveira, PA (SBJC), com destino ao Aeroporto Internacional de Belém, PA (SBBE), às 14h16min (UTC), a fim de realizar um voo de traslado para abastecimento nessa última localidade, com um piloto e um passageiro a bordo.

Quando no circuito de tráfego de SBBE, o piloto declarou emergência. A aeronave perdeu altitude até colidir contra o telhado de duas residências e uma construção.



Figura 1 - Aeronave após o impacto com a construção.

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

A aeronave, modelo 210L, número de série 21060085, registrada na categoria Serviço Aéreo Privado (TPP), foi fabricada pela *Cessna Aircraft* no ano de 1973.

De acordo com o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava válido até 17MAIO2023 e a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) até 03SET2019.

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

O último registro no diário de bordo estava datado de 06NOV2018, sendo o aeródromo constante desse registro diferente do último que a aeronave operou.

Não há registros sobre a data de pouso em SBJC, entretanto, segundo informações, a aeronave estaria parada na localidade há cerca de 3 meses.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O Código ANAC informado no plano de voo era do passageiro da aeronave e não do piloto que estava nos comandos.

O piloto em comando estava com a Habilitação Técnica de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde AGO2017, bem como estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 07OUT2016.

Não foram obtidos dados suficientes para avaliar a experiência e a qualificação desse piloto.

No dia da ocorrência, não havia combustível nos fornecedores credenciados em SBJC, problema que estava sendo recorrente na localidade.

Segundo informações prestadas, durante a realização do pré-voo, os ocupantes da aeronave estimaram que essa estaria com cerca de 20 litros de combustível em cada asa.

Nesse mesmo sentido, a aeronave teria sido acionada uma vez antes do voo da ocorrência para verificação de seu funcionamento.

Durante a análise dos destroços, foi constatada a ausência de combustível nos tanques da aeronave, bem como nos componentes do motor.

Considerando os fatos supracitados, verifica-se que, para a realização da etapa de voo, o piloto em comando não cumpriu o requisito da letra “a”, do item 91.151, do RBHA 91 (Requisitos de Combustível para Voos VFR).

“91.151 - REQUISITOS DE COMBUSTÍVEL PARA VOOS VFR

(a) Nenhuma pessoa pode começar um voo VFR em um avião a menos que, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, haja combustível suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo consumo normal de cruzeiro;

(1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos;[...]

2. FATOS

- a) O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 07OUT2016;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde AGO/2017;
- c) não foram obtidos dados suficientes para avaliar a experiência e a qualificação do piloto em comando;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava válida;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- h) o diário de bordo não estava com as escriturações atualizadas;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) o piloto em comando não cumpriu o requisito constante da letra “a”, do item 91.151, do RBHA 91, relativo à quantidade mínima de combustível;
- k) durante a análise dos destroços, foi constatado que não havia combustível nos tanques da aeronave, tampouco em componentes do motor;
- l) no dia da ocorrência, não havia combustível nos fornecedores credenciados em SBJC;
- m) quando no circuito de tráfego de SBBE, o piloto declarou emergência;
- n) a aeronave perdeu altitude até colidir contra o telhado de duas residências e uma construção;
- o) a aeronave teve danos substanciais; e
- p) o piloto teve lesões graves e o passageiro sofreu lesões fatais.

3. INTERRUPÇÃO 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.