



**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 N°		
23SET2020 - 17:55 (UTC)	SERIPA I	A-117/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	NOVO PROGRESSO	PA	07°02'11"S	055°23'08"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NDL	NEIVA	EMB-710C
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	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Vale do Curuá (SDUA), Novo Progresso, PA, com destino ao Aeródromo Independência (SITT), Itaituba, PA, por volta das 17h55min (UTC), para um voo privado de transporte, com um piloto e um passageiro a bordo.

Após a decolagem, a aeronave perdeu potência e o piloto realizou o pouso em área de pastagem, durante o qual houve a colisão contra gado bovino.



Figura 1 - Vista lateral dianteira esquerda do PT-NDL.

A aeronave ficou destruída. O tripulante e o passageiro saíram ilesos.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das redes sociais, 24 horas após o acidente e a aeronave foi removida do local sem autorização da autoridade SIPAER.

Tratava-se de um voo privado, no qual houve a falha do motor após a decolagem de SDUA. Durante o pouso, a aeronave colidiu contra um gado bovino e foi consumida pelo fogo.



Figura 2 - Croqui do acidente do PT-NDL.

O Aeródromo Vale do Curuá (SDUA) era privado, com pista de cascalho de 700x20m, cabeceiras 09/27, com elevação de 738ft e operava VFR diurno.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Ele obteve a licença em 31JUL2019. Esta era a primeira vez em que ele operava como Piloto em Comando naquele modelo de aeronave.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

A aeronave, modelo EMB-710C, número de série (NS) 710058, foi fabricada pela Neiva, em 1976, e estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP).

As cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas, pois foram consumidas pelo fogo, segundo relato do piloto.

Segundo as informações fornecidas pelo Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 31DEZ2012 e o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 20MAR1999.

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 91, "Subparte A - Geral", em vigor à época do acidente, registrava que:

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

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

O RBAC nº 91, "Subparte E - Manutenção, Manutenção Preventiva e Alterações" trazia ainda que:

91.403 - DISPOSIÇÕES GERAIS

[...]

(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o operador tiver apresentado à ANAC um CVA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 12 meses.

Portanto, constatou-se que a operação com a aeronave não aeronavegável estava em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor, podendo 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 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) a Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das redes sociais, 24 horas após o acidente;
- b) a aeronave foi removida sem autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;
- c) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- e) esta seria a primeira vez na qual o piloto operava como Piloto em Comando neste modelo de aeronave;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas;

- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 31DEZ2012 e o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 20MAR1999;
- h) a aeronave não se encontrava em condições aeronavegáveis;
- i) a aeronave ficou destruída; e
- j) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Manutenção da aeronave - indeterminado; e
- Pouca experiência do piloto - indeterminado.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

**À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:**

**A-117/CENIPA/2020 - 01**

**Emitida em: 08/07/2021**

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, com a finalidade de alertar os operadores de aeronaves, quanto aos riscos associados à operação de aeronaves sem a fiel observância dos regulamentos relativos à aeronavegabilidade continuada.

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

Nada a relatar.

Em, 08 de julho de 2021.