



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		
16OUT2020 - 20:00 (UTC)	SERIPA VII	A-130/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[WILD] COLISÃO COM FAUNA	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
COMUNIDADE MURU	FEIJÓ	AC	09°14'35"S	071°38'55"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-RPU	NEIVA	EMB-720D
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	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolava de um local não cadastrado, situado na Comunidade Muru, município de Feijó, AC, com destino ao Aeródromo de Jordão (SJOD), AC, por volta das 20h00min (UTC), a fim de realizar um voo privado, com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante a decolagem, a 100 metros do final do espaço a ser utilizado para decolagem, houve a colisão da aeronave contra gado bovino.

Na sequência, o avião ultrapassou os limites da área empregada para tentativa de decolagem e a cauda colidiu contra uma árvore, acarretando a separação dessa seção do restante da fuselagem e a parada da aeronave.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Vista do PT-RPU após a parada total.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Em 16OUT2020, a Comissão de Investigação foi informada por terceiros de uma possível ocorrência com a aeronave de matrícula PT-RPU, no interior do Estado do Acre. Essa informação somente foi confirmada com o piloto cerca de dois dias após a ocorrência.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Multimotor Terrestre (MLTE) válidas. Ele estava qualificado para a realização do voo. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

De acordo com informações prestadas pelo tripulante, corroborado pelas imagens da aeronave logo após a ocorrência, as condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo.

A aeronave, modelo EMB-720-D, número de série (NS) 720168, foi fabricada pela Neiva, em 1984, e estava inscrita na categoria de registro de Serviço Aéreo Privado (TPP).

Conforme informações fornecidas pelo tripulante e, considerando o peso do combustível e dos ocupantes, o PT-RPU estava com 1.200 kg no momento da ocorrência.

A última inspeção do tipo "100 horas" foi realizada pela Organização de Manutenção (OM) Ortiz Manutenção Aeronáutica, em 12AGO2020, tendo a aeronave voado 25 horas e 40 minutos após a inspeção.

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) e o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) válidos.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91 (RBAC-91), na Subparte B - Regras de Voo, item 1.102, estabelecia que:

(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.

Neste sentido, inferiu-se que, ao decidir por operar uma aeronave em um local não cadastrado, utilizando-o como pista de decolagem, o comandante da aeronave assumiu os riscos decorrentes de uma operação em área sem a infraestrutura necessária para receber aeronaves, a qual possibilitou a colisão contra animais em uma fase crítica da operação (Figura 2).



Figura 2 - Vista da área utilizada para a decolagem, com o croqui representativo da sequência do acidente. Fonte: *Google Maps*

Desse modo, verificou-se que a operação transcorreu em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor e implicou 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) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Multimotor Terrestre (MLTE) válidas;
- c) o piloto estava qualificado para a realização do voo;
- d) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- e) o local utilizado para a decolagem não era cadastrado;
- f) a 100 metros do final da área utilizada para a decolagem, houve a colisão da aeronave contra gado bovino;
- g) a aeronave ultrapassou os limites da área utilizada para tentativa de decolagem e a cauda colidiu contra uma árvore;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Planejamento de voo - contribuiu;
- Presença de fauna (não ave) - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

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

A-130/CENIPA/2020 - 01

Emitida em: 08/07/2021

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, a fim de alertar pilotos e operadores da aviação civil brasileira sobre os riscos decorrentes da operação de pouso e decolagem em áreas não cadastradas.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 08 de julho de 2021.

