



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		
03NOV2018 - 16:30 (UTC)	SERIPA VI	A-166/CENIPA/2018		
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	PEIXOTO DE AZEVEDO	MT	10°17'46"S	054°01'58"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GSH	NEIVA	EMB-201A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	1	-	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Confresa (SJHG), MT, com destino ao Aeródromo de Matupá (SWXM), AM, por volta das 15h00min (UTC), a fim de realizar um voo de traslado, com um piloto a bordo.

Com cerca de uma hora e meia de voo, durante a fase de cruzeiro, o motor perdeu potência e a aeronave caiu em uma região de mata fechada.



Figura 1 - Aeronave parcialmente consumida pelo fogo.

A aeronave foi parcialmente consumida pelo fogo e ficou destruída.

O piloto sofreu lesões graves.

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da comunicação da Polícia Militar do Mato Grosso (PM-MT), no dia seguinte após o acidente.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas. Ele possuía experiência no tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado e vencido desde 01SET2010.

Não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

Segundo o relato de observadores, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A despeito de a aeronave estar com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado, foi relatado que ela estava realizando um voo visual de traslado entre SJHG e SWXM, sem Plano de Voo e sem a utilização de equipamento rádio. O destino final da viagem seria a região noroeste do Estado do Mato Grosso, onde seria realizada uma campanha de pulverização em lavouras.

A aeronave decolou de SJHG com os tanques de combustível das asas cheios e com alguns galões de álcool combustível depositados no *hopper*, os quais seriam usados pelo piloto para reabastecer a aeronave em SWXM.

Não foi possível determinar qual era o peso e a situação do balanceamento da aeronave no momento da decolagem, nem no momento da ocorrência.

Aproximadamente, após uma hora e meia de voo, durante a fase de cruzeiro, o motor perdeu potência e a aeronave caiu em uma região de mata fechada e, após a parada total, incendiou-se.

No dia seguinte à ocorrência, a aeronave foi encontrada por trabalhadores que atuavam nas proximidades e observaram o acidente.

O piloto sofreu queimaduras em algumas partes do corpo, inclusive no rosto, mas conseguiu sair da nave pela porta principal. Após o abandono, o tripulante afastou-se do local para evitar o incêndio e iniciou uma caminhada pela mata fechada, a fim de encontrar ajuda. Contudo, como estava ferido e desorientado, acabou por se perder. Quando as primeiras pessoas chegaram ao sítio de destroços, não encontraram o tripulante, o qual somente foi localizado cinco dias após a ocorrência.

Basicamente, as buscas foram realizadas a pé, pois o local era de mata fechada. A Polícia Militar do Mato Grosso (PM-MT) solicitou ao SALVAERO-BR apoio de aeronaves da FAB para auxiliar nas buscas, mas, em resposta, aquele órgão informou que só poderia auxiliar se a aeronave ainda estivesse desaparecida. Dessa forma, os policiais de Peixoto de Azevedo solicitaram o apoio do helicóptero da própria PM que estava sediado em Cuiabá.

Todavia, o piloto do PT-GSH foi encontrado pelas equipes de resgate da PM-MT antes que esse helicóptero chegasse ao local da ocorrência.

Não havia a bordo qualquer tipo de equipamento de sobrevivência na selva nem *kit* de primeiros socorros. Também não havia equipamentos de sinalização, o que dificultou na localização do tripulante por parte das equipes de resgate.

Foi relatado que o piloto estava usando cintos, suspensórios e macacão de voo. Esses equipamentos minimizaram as suas lesões.

O operador da aeronave não informou o acidente à Autoridade de Aviação Civil, nem à Autoridade de Investigação de Acidentes Aeronáuticos. O investigador encarregado tomou conhecimento do evento somente no dia seguinte após a ocorrência, por meio da comunicação da Polícia Militar do Mato Grosso.

No momento da ocorrência, a aeronave não estava aeronavegável, pois a sua IAM estava vencida e o CA cancelado. Esse fato denotou que o voo estava sendo realizado com níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Por esse motivo, não foram realizados testes ou pesquisas no motor ou em qualquer outro equipamento de bordo, sendo a investigação interrompida efetuando-se apenas o levantamento dos dados factuais.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da comunicação da Polícia Militar do Estado do Mato Grosso, no dia seguinte após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado e vencido desde 01SET2010;
- f) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) da aeronave estava vencida;
- g) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) durante um translado, entre SJHG e SWXM, na fase de cruzeiro, o motor perdeu potência e a aeronave caiu em uma região de mata fechada;
- k) o piloto permaneceu desaparecido por cinco dias antes de ser encontrado pelas equipes de resgate da PM-MT;
- l) a aeronave ficou destruída; e
- m) o piloto sofreu lesões graves.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a operação da aeronave foi efetuada em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor, conforme descrito nas letras “e” e “f” do item 2 deste Relatório, tem-se que ela implicou níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis e estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Diante de tal constatação, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra a, abaixo transcrito, decidiu pela 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, 02 de outubro de 2020.

