



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		
21ABR2017 - 15:00 (UTC)	SERIPA I	A-066/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[OTHR] OUTROS	POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA SANTA TEREZA	ITAITUBA	PA	04°17'42"S	056°05'10"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-SSJ	CESSNA AIRCRAFT	T206H
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
ASSOC. SUICO B.B. DE APOIO NA AMAZÔNIA	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	3	1	2	-	-	-	Leve	
Total	4	1	2	1	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de local não registrado e não homologado em aldeia indígena da etnia *Sateré Mawe*, com destino ao Aeródromo de Itaituba (SBIH), PA, por volta das 14h30min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Devido à degradação das condições meteorológicas, não foi possível prosseguir até SBIH. Assim, o piloto optou por um pouso na pista não registrada da Fazenda Santa Tereza. Na final para pouso, a aeronave colidiu contra um fio da rede elétrica, perdendo o controle e colidindo contra o solo.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto sofreu lesões graves, dois passageiros sofreram lesões leves e um passageiro saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave após o acidente. Ao fundo a rede elétrica.

Tratava-se de uma missão religiosa em aldeia da etnia *Sateré Mawe*, localizada nas terras indígenas do *Andirá-Marau*, na divisa entre os Estados do Pará e Amazonas.

Para atender a demanda dessa aldeia, foi utilizado um local de decolagem sem registro na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

De acordo com os dados colhidos, o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento, entretanto, as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

Apesar de não haver serviço meteorológico disponível, o piloto conhecia bem a região e sabia da possibilidade de degradação das condições meteorológicas no período vespertino.

Nesse sentido, havia uma preocupação por parte do piloto quanto ao combustível remanescente na aeronave, pois poderia ser insuficiente para chegar a uma localidade alternativa no caso de necessidade de desvio da rota.

Havia outra aeronave operando no mesmo local. Não foi possível estabelecer sua matrícula. Visando melhorar a autonomia do PR-SSJ, o piloto utilizou o combustível reserva que a outra aeronave trouxera a bordo.

Apesar da condição de transporte e armazenagem, bem como do abastecimento realizado na aldeia, não houve indícios de que problemas relacionados ao combustível tenham contribuído para a ocorrência.

Por ocasião da Ação Inicial de Investigação, foram encontrados cerca de 200 litros de combustível remanescente na aeronave acidentada.

Durante o voo, próximo à SBIH, o piloto deparou-se com condições meteorológicas adversas, especialmente sobre a cidade de destino, tornando inviável o prosseguimento do voo.

De acordo com informações, a degradação das condições meteorológicas em rota gerou preocupação e motivou o piloto a buscar alternativas para o pouso, a fim de evitar a continuidade do voo em situação mais crítica.

O piloto relatou que estava com pressa em pousar devido às restrições de visibilidade. Devido a essas circunstâncias, selecionou uma localidade na qual não possuía muita experiência de operação. Segundo os dados obtidos, o piloto já havia pousado na localidade algumas vezes, sendo a última há mais de três meses antes da ocorrência.

A linha de transmissão de energia, localizada próxima à cabeceira da pista, contra a qual a aeronave colidiu, havia sido instalada há cerca de três meses. Porém, tal informação não era de conhecimento do piloto.

É possível que a pouca familiarização com o local não homologado para pouso, aliada às restrições impostas pelas condições meteorológicas e às alterações ocorridas naquele contexto, tenham prejudicado uma avaliação mais apurada por parte do piloto acerca dos riscos presentes, inviabilizando a correta percepção da rede elétrica existente.

Ressalta-se que o piloto estava habituado a operar em localidades não registradas e não homologadas. Esse comportamento recorrente denotou uma atitude complacente, visto que a recorrência dessas ações agrega maior risco às operações aéreas.

As experiências anteriores bem-sucedidas em contextos operacionais não homologados podem ter elevado seu nível de confiança para realizar o pouso naquela localidade. Essa atitude pode ter interferido no processo decisório adotado naquelas circunstâncias, levando a uma avaliação pouco precisa das alternativas disponíveis.

Assim, em que pese o combustível remanescente na aeronave ser suficiente para prosseguir para um local de pouso alternativo, o piloto não o fez, denotando indisciplina de voo, que é quando ocorre violação de normas operacionais, regulamentos, ou regras de tráfego aéreo, sem que haja justificado motivo para tal. O planejamento inicial não contemplava como alternativa a pista não registrada da Fazenda Santa Tereza.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave decolou de local não registrado e não homologado;

- i) o piloto optou por um pouso na pista não registrada da Fazenda Santa Tereza;
- j) a aeronave colidiu contra um fio da rede elétrica;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto sofreu lesões graves, dois passageiros sofreram lesões leves e um passageiro saiu ileso.

3. INTERRUPTÃO 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, 28 de junho de 2019.