



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	
05NOV2010 - 13:00 (UTC)	SERIPA I	A-590/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
LEILÃO MORADA DO NELORE	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA	06°38'17"S 051°57'44"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DSY	PIPER AIRCRAFT	PA-28-235
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	-	-	2	-	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de São Félix do Xingu, PA (SNFX), PA, para realizar um voo local de lançamento de sementes de pastagem em fazendas da região, por volta das 13h00min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Logo após a decolagem, a aeronave perdeu altitude, não sendo possível continuar a subida.

O piloto não logrou êxito na tentativa de efetuar o retorno à pista, realizando o pouso forçado em uma área descampada no setor noroeste do aeródromo, conhecida como Leilão Morada do Nelore, distante 400 metros da pista.

A aeronave ficou destruída pela ação do fogo.



Figura 1 - Aeronave destruída pela ação do fogo.

O piloto e o passageiro sofreram lesões graves, decorrentes das queimaduras sofridas pela ação do fogo. Os ocupantes foram socorridos por populares e encaminhados ao hospital municipal com queimaduras de 2º e 3º graus.

O operador não notificou a ocorrência, sendo que a informação do acidente chegou ao conhecimento da Autoridade de Investigação SIPAER por meio de terceiros. A ação inicial somente foi iniciada 24 horas após a ocorrência.

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido desde 2006.

O piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde 2006.

Foi verificado que a aeronave transportava, na cabine, 200 litros de gasolina acondicionados em corotes e 300kg de sementes.

O transporte de artigos perigosos foi feito de forma irregular, posto que a condução deste material estava em desacordo com o previsto nas letras "a", "b" e "c" do item 175.5 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 175 (RBAC 175), como descrito abaixo:

- (a) É proibido o transporte, em aeronaves civis, de substâncias suscetíveis de explodir, reagir perigosamente, produzir chamas ou produzir, de maneira perigosa, calor ou emissões de gases ou vapores tóxicos, corrosivos ou

inflamáveis nas condições que se observam habitualmente durante o transporte.

(b) Exceto como previsto neste Regulamento, os artigos perigosos não podem ser transportados em aeronaves civis, como carga ou bagagem, sem o prévio conhecimento do transportador e sem a necessária documentação exigida para o transporte.

(c) Os artigos perigosos só podem ser oferecidos para o transporte aéreo por pessoa jurídica com reconhecida capacidade técnica.

Segundo relato do piloto, não houve falha dos sistemas da aeronave, tendo sido efetuado o corte do motor durante a aproximação para o pouso forçado. Dessa forma, a aeronave atingiu o solo com a hélice e motor parados.

Após o pouso forçado, antes da parada total, a aeronave colidiu contra mourões de cercas localizadas no solo.

Na ação inicial, constatou-se que a aeronave não possuía as plaquetas de aço para a identificação da célula e do motor. As evidências indicaram que estas foram retiradas antes do acidente, pois havia marcas de fogo na área destinada às referidas placas (Figura 2).

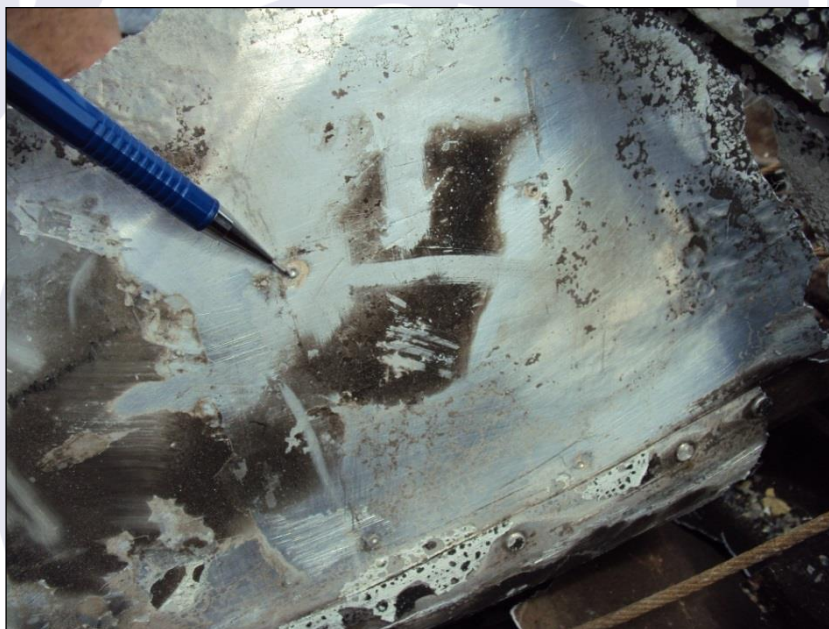


Figura 2 - Local onde deveria estar rebitada a plaqueta de identificação da aeronave.

Em razão da ação do fogo, não foi possível identificar as marcas de nacionalidade e de matrícula do avião. No entanto, o piloto declarou que a aeronave seria o PT-DSY, sendo esta de sua propriedade.

Contudo, após consulta aos registros do Sistema de Aviação Civil (SACI), constatou-se que a aeronave estava registrada no nome de terceiros, não sendo possível estabelecer contato com o proprietário constante no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

O piloto informou, também, não possuir qualquer documentação que identificasse a aeronave.

A aeronave, de número de série 28-7110012, foi fabricada pela *PIPER AIRCRAFT*, em 1971, e estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP).

O PT-DSY estava com o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado desde 2000.

O piloto informou não dispor dos registros que atestassem os serviços de manutenção realizados na aeronave.

Não foram apresentadas as cadernetas de célula, motor e hélice.

A aeronave teria sido adaptada para realizar atividade aeroagrícola sem a certificação ou homologação necessárias.

Foram instalados dois aplicadores de sementes de pastagem na fuselagem. Ainda como adaptação, verificou-se a existência de bocal de abastecimento na ponta da asa esquerda.

Segundo narrativa do piloto, a decolagem foi realizada acima do Peso Máximo de Decolagem (PMD) nominal, que era de 1.315kg.

Segundo informações, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Diante das violações detectadas, os destroços foram passados para a Delegacia de Polícia Civil de São Félix do Xingu, PA.

2. FATOS

- a) a Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de terceiros;
- b) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 2000;
- e) segundo relato do piloto, a decolagem foi realizada acima do Peso Máximo de Decolagem;
- f) não foram apresentadas as cadernetas de célula, motor e hélice;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave transportava, na cabine, 200 litros de gasolina acondicionados em corotes e 300kg de sementes;
- i) foram instalados dois aplicadores de sementes de pastagem na fuselagem;
- j) a aeronave não possuía as plaquetas de aço para a identificação da célula e do motor;
- k) em razão da ação do fogo, não foi possível identificar as marcas de nacionalidade e de matrícula do avião;
- l) o piloto declarou que a aeronave seria o PT-DSY e que esta era de sua propriedade;
- m) o piloto informou não possuir qualquer documentação que identificasse a aeronave;
- n) a aeronave ficou destruída; e
- o) o piloto e o passageiro sofreram lesões graves.

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.

