



**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		
15DEZ2020 - 20:00 (UTC)	SERIPA I	A-152/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	TAILÂNDIA	PA	02°48'14"S	048°56'09"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ORV	CESSNA AIRCRAFT	T210M
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	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave decolou de local não identificado, com um condutor e um passageiro a bordo.

Por razões não declaradas, o condutor realizou o pouso em uma estrada vicinal de terra, na área da Fazenda São Felipe, localizada no município de Tailândia, PA.

Durante essa aterrissagem, o avião teve o trem de pouso do nariz quebrado.



Figura 1 - Vista da aeronave no local da ocorrência.

Os ocupantes saíram ilesos.

### **2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)**

De acordo com os dados colhidos, o condutor não possuía licença de piloto. Ele não era detentor de habilitação adequada à operação da aeronave envolvida neste acidente e, portanto, não estava qualificado para a realização do voo.

O condutor possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

A aeronave, inscrita na categoria de registro de Serviços Aéreos Privados (TPP), estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

O diário de bordo e as cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas aos investigadores. Dessa forma, não foi possível determinar se os registros técnicos de manutenção estavam atualizados.

Segundo relatos, as condições meteorológicas eram propícias ao voo visual no momento do acidente.

A Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de informação da 6ª Companhia Independente de Polícia Militar (CIPM) do Estado do Pará, quatro horas após o acidente.

De acordo com o Boletim de Ocorrência (BO) lavrado pela Delegacia de Polícia de Tailândia, PA, a aeronave foi abandonada no local do acidente e seus ocupantes foram detidos nas proximidades do Hotel Açaí, em Tailândia.

Segundo o mencionado BO, depoimentos contraditórios davam conta de que havia um segundo passageiro na aeronave e que 17 caixas, cujo conteúdo não foi revelado, foram entregues a um indivíduo, não identificado, que esteve no local de pouso em uma caminhonete cor prata.

Tendo em vista que o PR-ORV estava inscrito na categoria de registro TPP, sua operação estava submetida às regras estabelecidas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91 - Requisitos Gerais de Operação Para Aeronaves Civis, Emenda nº 01, de 12.05.2020.

Esse RBAC, em sua seção 91.5 Requisitos para tripulações, estabelecia o seguinte:

91.5 Requisitos para tripulações

- (a) É permitida a operação de uma aeronave civil registrada no Brasil somente se:
- (1) a tripulação do voo estiver em conformidade com a tripulação mínima da aeronave, conforme estabelecida no seu certificado de aeronavegabilidade;
  - (2) o operador designar um piloto para atuar como piloto em comando; e
  - (3) a operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados/certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de certificados médicos aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67.

Dessa forma, a condução do voo por pessoa que não possuía licença de piloto ou habilitação na aeronave ocorreu sem a observância de requisito estabelecido na seção 91.5 do RBAC 91.

Deve-se considerar, portanto, que uma operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode 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 de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou 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 condutor possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o condutor não possuía licença de piloto e não era detentor de habilitação adequada à operação da aeronave envolvida no acidente;
- c) o condutor não estava qualificado para a realização do voo em que ocorreu este acidente;
- d) segundo relatos, as condições meteorológicas eram propícias ao voo visual no momento do acidente;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) não foi possível determinar se os registros técnicos de manutenção estavam atualizados;

- h) durante o pouso em uma estrada vicinal, o avião teve o trem de pouso do nariz quebrado;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) os ocupantes saíram ilesos.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- indeterminados.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

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

Nada a relatar.

Em, 30 de dezembro de 2021.

