



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
16FEV2021 - 11:00 (UTC)		SERIPA VII		A-030/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK - INDETERMINADO]		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
DESCONHECIDA		DESCONHECIDO		-	--- ---			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-DVB		CESSNA AIRCRAFT		182N				
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	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	-	-	1	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de um local não registrado, conhecido como Vila Sumaúma, Mucajaí, RR, com destino a local não registrado conhecido como Prainha, Monte Alegre, RR, por volta das 11h00min (UTC), com um piloto a bordo.

A aeronave não chegou ao destino e encontrava-se desaparecida até a conclusão da investigação.

Os danos à aeronave são desconhecidos. Não foi possível saber se houve alguma lesão ao ocupante.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Logo após tomar ciência da ocorrência, a Comissão de Investigação, por meio das informações disponíveis no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), tentou contato com o operador da aeronave, porém, tal tentativa foi infrutífera não sendo possível localizá-lo.

De acordo com os dados colhidos, foi possível verificar que o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

Não foi possível comprovar a experiência do piloto, visto que a Comissão de Investigação não teve acesso à sua Caderneta Individual de Voo (CIV). Apenas os lançamentos na sua CIV Digital estavam disponíveis, estando registradas 438 horas e 39 minutos de experiência em aeronaves classe MNTE.

Além disso, não havia registro, na CIV Digital, dos três últimos pousos e decolagens realizados conforme o que previa o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC 61) em sua seção 61.21 - Experiência recente:

(a) Ressalvados os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, um piloto somente pode atuar como piloto em comando de uma aeronave se dentro dos 90 (noventa) dias precedentes ele tiver realizado:

(1) para operações em voo diurno:

[...]

(ii) no caso das demais aeronaves, no mínimo 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período diurno ou noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria e classe/tipo;

Desta maneira, inferiu-se que ele estava habilitado, mas não foi possível verificar se estava qualificado para aquela operação, em função de não haver o registro da experiência recente requerida, segundo o que previa o parágrafo 61.17 (a) (3) do RBAC 61.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave, modelo 182N, Número de Série (NS) 18260712, matrícula PT-DVB, era um avião monomotor, convencional, metálico, com asa alta, trem de pouso triciclo fixo, fabricado em 1971 pela *Cessna Aircraft*, com capacidade para um tripulante e três passageiros. Ela estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, mas não foi possível verificar se operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

A última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) foi realizada em 16JUL2020 pela Organização de Manutenção (OM) MANAV - Manutenção de Aeronaves LTDA, estando com 3.372 horas totais na ocasião.

A Comissão de Investigação não teve acesso às cadernetas de célula, hélice e motor.

As informações do local e horário da decolagem e do destino foram repassadas ao Centro de Coordenação de Salvamento Amazônico (RCC-AZ) do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA IV), no dia 27FEV2021, por meio de um suposto familiar do piloto da aeronave PT-DVB.

Com relação à operação em pistas não registradas, o RBAC 91, seção 91.102, em vigor à época da ocorrência previa que:

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.

Segundo o que foi informado, apenas o piloto estava a bordo da aeronave e a duração do voo seria de, aproximadamente, 1 hora e 15 minutos (137 NM), sendo que a aeronave não chegou ao seu destino.

No dia 28FEV2021, foi feito contato com uma pessoa próxima do piloto. Ela informou que o voo estava planejado para o nível de voo 045 e que ele não informou qualquer problema com a aeronave. Segundo informações colhidas, o Transmissor Localizador de Emergência (ELT) da aeronave estava “desligado” e não existia Sistema Comercial de Localização Via Satélite (SPOT) a bordo da aeronave.

No dia 01MAR2021, foram iniciadas as buscas pela aeronave, tendo sido voadas 44 horas e 30 minutos, cobrindo uma área de 3.093,86 km², o que incluiu todas as áreas e lugares prováveis de acordo com os cálculos utilizados na preparação da missão, que durou até às 13h30min (UTC) do dia 05MAR2021, quando foram encerradas as buscas.

De acordo com informações fornecidas por outros pilotos que voavam naquela região no dia da ocorrência, as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo em Condições Meteorológicas Visuais (VMC).

Tais informações foram corroboradas pela Imagem Satélite Realçada, obtida na Rede de Meteorologia do Comando da Aeronáutica (REDMET), das 11h20min (UTC) do dia 26FEV2021, que indicava a presença de formação meteorológica na rota e no destino.

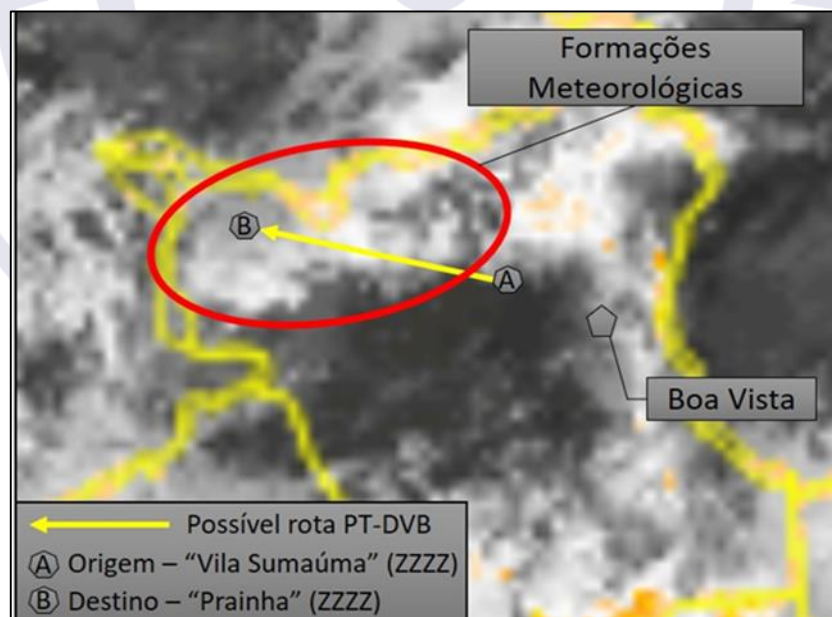


Figura 1 - Imagem Satélite indicando formações meteorológicas em rota e no destino.

Tendo em vista que a aeronave não foi encontrada, a presente investigação foi finalizada com as informações disponíveis, conforme o que previa a Norma de Sistema do

Comando da Aeronáutica (NSCA 3-13) - Protocolos de Investigação de Ocorrência Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro.

3. CONCLUSÕES

3.1. 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) não foi possível verificar se o piloto estava qualificado e se possuía experiência recente no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo visual;
- f) a aeronave decolou de um local não registrado para outro também não registrado, distante cerca de 137 NM;
- g) a aeronave não chegou ao destino;
- h) o paradeiro da aeronave permaneceu desconhecido até o encerramento da investigação.

3.2 Fatores Contribuintes

- Condições meteorológicas adversas - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 12 de abril de 2022.