



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito desta atividade não é 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

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
15/DEZ/2008 – 17:33 (UTC)		SERIPA II		IG-576/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		PROBLEMAS FISIOLÓGICOS		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
FORA DE AERÓROMO		RECIFE		PE	
				COORDENADAS	
				08°07'35"S 034°55'22"W	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-EEU		EMBRAER		EMB-810C	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
EMBRAERO AEROFOTOGRAMETRIA LTDA.			SAE-AF		OUTROS

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do aeródromo de Campina Grande (SBKG), PB, para o aeródromo Gilberto Freire (SBRF), localizado no município de Recife, PE, às 17h00min (UTC), para realizar um voo de traslado, com um piloto a bordo.

O piloto arremeteu na aproximação final alegando um mal-estar. Na sequência, declarou emergência, executou um tráfego normal e pousou em seguida, sem problemas.

Logo após, o piloto foi atendido e liberado pelo médico de plantão da administração aeroportuária.

## **3. Comentários/Pesquisas**

O piloto teve um mal-estar (dores estomacais) durante a aproximação final para a pista 18 de SBRF e declarou emergência ao ATC. Embora já estivesse em uma aproximação normal, o piloto optou por arremeter e ingressar em novo tráfego, alegando que não tinha condições de realizar o pouso naquele momento.

O tráfego seguinte foi realizado sem maiores problemas e o pouso ocorreu normalmente. Logo após, o piloto foi atendido e liberado pelo médico de plantão da INFRAERO.

Durante a investigação, observou-se que o piloto possuía 500 horas totais de voo, das quais 70 horas no equipamento e 30 horas voadas nos últimos 30 dias.

Analisando-se a declaração de emergência, verificou-se que o procedimento foi correto em alertar os meios ATC para um possível não cumprimento das regras preconizadas de aproximação, em função do repentino mal-estar.

O piloto recebeu atendimento médico prestado pelo Serviço Médico de Emergência da INFRAERO, por meio do qual foi identificado problemas de origem gastrointestinal, em razão de alimentação inadequada feita horas antes do voo.

Desse modo, evidenciou-se uma falha no planejamento, visto que a decisão de decolar para um voo de 35 minutos de duração, sem estar fisiologicamente preparado, contribuiu para que seu estado evoluísse para uma condição de incapacitação para a pilotagem, sendo o único tripulante a bordo da aeronave.

O mal-estar vivenciado pelo piloto nessas circunstâncias elevou o seu nível de ansiedade, comprometendo o seu estado emocional e, conseqüentemente, a sua capacidade de tomada de decisão.

A Comissão de Investigação verificou, ainda, que o piloto estava com o seu Certificado de Capacidade Física suspenso. Apesar deste fato não ter contribuído para a ocorrência, demonstrou uma supervisão gerencial inadequada da empresa, ao permitir que um de seus pilotos operasse uma aeronave sem estar com a sua documentação devidamente em dia com as normas em vigor.

### **3.1 Fatores Contribuintes**

- Ansiedade;
- Estado emocional;
- Processo decisório;
- Planejamento de Voo; e
- Intoxicação alimentar.

**4. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) suspenso;
- b) o piloto estava com a habilitação técnica válida;
- c) o piloto estava qualificado e 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, motores e hélices estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) na aproximação final para pouso em SBRF o piloto teve um mal estar;
- i) o piloto arremeteu, declarou emergência e pousou em seguida;
- j) a aeronave não teve danos; e
- k) o piloto saiu ileso.

**5. Ações Corretivas ou preventivas adotadas**

Nada a relatar.

**6. Recomendações de Segurança**

Não houve.

Em, 30 de março de 2017.