



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°				
27MAR2020 - 18:35 (UTC)		SERIPA I		A-044/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[RE] EXCURSÃO DE PISTA		POUSO LONGO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
ÁREA RURAL DE SÃO FÉLIX DO XINGU)		SÃO FÉLIX DO XINGÚ		PA	05°42'59"S	051°53'05"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-JBP		CESSNA AIRCRAFT		182P				
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	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Ourilândia do Norte (SDOW), PA, com destino a uma pista não registrada de uma fazenda, localizada no município de São Félix do Xingu, PA, por volta das 17h50min (UTC), a fim de realizar um voo de transporte de carga, com um Piloto em Comando (PIC) a bordo.

Durante o pouso, houve a perda de controle da aeronave, vindo esta colidir contra um veículo e uma cerca no final da pista.

A aeronave teve danos substanciais e o PIC saiu ileso.



Figura 1 - Foto tirada no local, após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio das mídias sociais, 24 horas após o acidente.

De acordo com os dados levantados, o PIC possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) suspensa. Ele não estava qualificado para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave, de número de série 18262296, fabricada em 1973, estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) havia sido realizada no dia 22AGO2019. Não foi possível verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

O último registro no diário de bordo estava datado em 06FEV2020.

Sobre os requisitos para pilotar aeronaves, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em vigência na data da ocorrência, trazia o seguinte:

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

[...]

3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

Sobre a utilização de aeródromos, o RBHA 91 trazia o seguinte:

91.102 - REGRAS GERAIS

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

O local de pouso era bastante precário, com mato, buracos, desníveis e apresentava alguma sinuosidade, o que obrigaria o PIC a utilizar os comandos de voo para manter-se dentro de seus limites laterais.

Além disso, a área de pouso possuía 450 m de comprimento e 9 m de largura, com uma cerca ao longo da lateral esquerda do sentido utilizado para pouso, outra cerca no início da área de pouso e obstáculos no final (outra cerca e um trator agrícola estacionado), conforme pode ser visto na Figura 2.

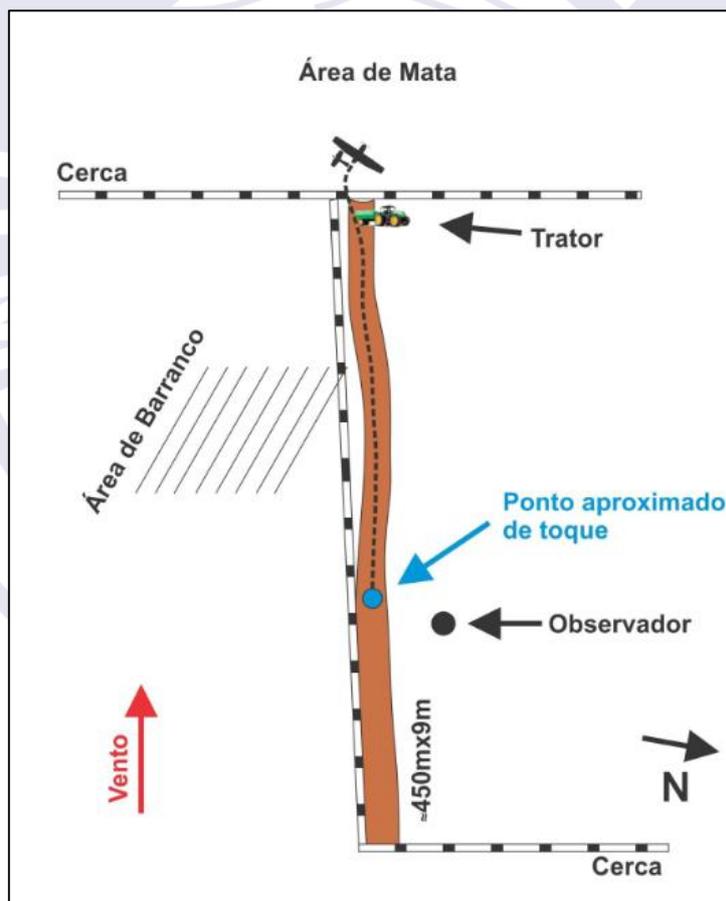


Figura 2 - Croqui da área da ocorrência.

Além dessas dificuldades naturais (obstáculos, sinuosidade do local e precariedade do piso), o PIC utilizou a área no sentido do vento e tocou a cerca de $\frac{1}{3}$ do seu início, restando cerca de 300 m para realizar a frenagem da aeronave.

A Comissão de Investigação concluiu que a escolha do local do pouso e a atuação nos comandos contribuíram para o desfecho da ocorrência, podendo ainda ter contribuído para o acidente o excesso de confiança na capacidade de se utilizar um local precário; uma consciência situacional reduzida, uma vez que não se reconheceu nem compreendeu o potencial de risco elevado na operação.

A operação em desacordo com os regulamentos aeronáuticos 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 PIC estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o PIC estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) suspensa;
- c) o PIC não estava qualificado para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) o local utilizado para o pouso não era registrado;
- h) o local utilizado para o pouso apresentava diversos obstáculos;
- i) a aeronave tocou o solo um terço após o início do local de pouso;
- j) a aeronave pousou com vento de cauda;
- k) havia cerca de 300 m para frenar a aeronave após o toque;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos - contribuiu;
- Atitude - indeterminado;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Percepção - indeterminado; e
- Processo decisório - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 3 de novembro de 2022.

