



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°				
03DEZ2019	13:46 (UTC)	SERIPA I		A-154/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)					
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA		POUSO BRUSCO					
LOCALIDADE	MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS				
GARIMPO DA PERUANA	OURILÂNDIA DO NORTE		PA	07°19'28"S	051°04'24"W			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-NLJ		NEIVA		EMB-710C				
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	3	3	-	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Ourilândia do Norte (SDOW), PA, com destino a um local de pouso não registrado, também localizado no município de Ourilândia do Norte, PA, por volta das 13h30min (UTC), a fim de transportar carga e pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Ao efetuar o toque no solo, houve o pouso brusco, tendo a aeronave tocado a asa direita no terreno e capotado em seguida.



Figura 1 - Vista do PT-NLJ após o pouso brusco.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O operador não notificou a ocorrência, sendo que a informação do acidente chegou ao conhecimento da Autoridade de Investigação SIPAER por meio de acionamento do Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) Manaus.

Tratava-se de um voo privado de transporte de carga e pessoal entre SDOW e uma localidade conhecida como Garimpo da Peruana.

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

No entanto, seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava vencido desde 01DEZ2019, contrariando o estabelecido no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91 - "Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis", em vigor na época do acidente:

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.

[...]

O último voo do PIC havia sido assinalado no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 10AGO2019. Sobre

o intervalo de tempo decorrido entre a data registrada do último voo e o dia acidente, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, Emenda 11, em vigor à época, que tratava de “Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos” estipulava que:

(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 precedentesele 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;

A aeronave, modelo EMB-710C, número de série (SN) 710160, foi fabricada pela Neiva, em 1977, estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP) e possuía um Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido até 15SET2023.

A Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava válida até 29OUT2020.

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas, sendo que o último registro no Diário de Bordo estava datado de 28OUT2019.

O local utilizado para o pouso (Garimpo da Peruana), que não estava registrado junto à ANAC, era de barro, esburacado e com vegetação alta nas laterais, bem como apresentava desnível em declive no sentido do pouso (Figura 2).



Figura 2 - Imagem do PT-NLJ, aproximando no Garimpo da Peruana.

Foi verificado que o pouso era possível apenas em um sentido, em virtude de altura da vegetação em uma das cabeceiras.

É provável que, durante o pouso, e devido às condições da pista, tenha havido o pouso brusco e o conseqüente giro da aeronave após o toque da asa direita no solo.

A decisão de operar em um local de pouso não registrado foi de encontro ao previsto no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, a saber:

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.

Cabe ressaltar que o proprietário da aeronave registrou um Boletim de Ocorrência, em 14DEZ2019, na delegacia de Tucumã, PA, o qual declarou a apropriação indébita da aeronave por parte do PIC.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos RBHA ou RBAC, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Portanto, a operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio do SALVAERO Manaus;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 01OUT2019;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- d) o último voo do PIC registrado no SACI ocorreu em 10AGO2019;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) o local utilizado para o pouso (Garimpo da Peruana) não estava registrado, era de barro, esburacado e com vegetação alta nas laterais, bem como apresentava desnível em declive no sentido do pouso;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto e os passageiros não sofreram lesões.

3.2 Fatores Contribuintes

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

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 3 de novembro de 2022.