



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°				
04OUT2020 - 12:00 (UTC)		SERIPA I		A-123/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
DESCONHECIDA		PARAGOMINAS		PA	DESCONHECIDAS	DESCONHECIDAS		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE			MODELO			
PT-VJV		NEIVA			EMB-810D			
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	
Total	2	-	-	-	-	2	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Coronel Alexandre Raposo (SNOZ), Paço do Lumiar, MA, com destino ao Aeródromo Fazenda Sucuri (SDUS), Machadinho D'Oeste, RO, a fim de transportar carga e pessoal, com um condutor e um passageiro a bordo.

O avião não chegou ao seu destino e foi considerado desaparecido após terem sido suspensas as buscas, em 10OUT2020.

Não foram obtidas informações sobre danos à aeronave.

Não foram obtidas informações sobre lesões aos ocupantes do avião.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O condutor não possuía qualquer licença de piloto ou habilitação. Portanto, ele não estava qualificado para a realização do voo.

Ele também não possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

A aeronave, modelo EMB-810D, número de série 810707, foi fabricada pela Neiva, em 1989, e estava inscrita na Categoria Registro de Serviços Aéreos Privados (TPP).

Seu Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) estava válido até 20ABR2021. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Segundo relatos, o avião transportava um passageiro e 200 litros de Gasolina de Aviação (AvGas).

Os investigadores não tiveram acesso às cadernetas de célula, motores e hélices do avião, pois não houve colaboração do proprietário/operador.

Foram realizadas diversas tentativas de contato com o proprietário/operador da aeronave, bem como com o condutor, porém sem sucesso.

Não havia informações meteorológicas na localidade de Paragominas, PA.

O Centro de Coordenação de Salvamento Amazônico (RCC-AZ) realizou as buscas dessa aeronave, suspendendo-as no dia 10OUT2020, sem sucesso na localização do avião ou de destroços.

A última posição conhecida do avião foi na vertical da cidade de Paragominas, PA, por volta das 12h00min (UTC) do dia 04OUT2020.

Conforme informações obtidas por meio de mídias, o condutor teria sobrevivido ao acidente e, após 24 dias na floresta, teria sido visto na cidade de Primavera do Leste, MT.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, Emenda 01, que tratava dos Requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis, trazia, em sua seção 91.5 Requisitos para tripulações, letra (a), 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 realização do voo objeto desta investigação por um condutor que não possuía qualquer licença de piloto ou habilitação e tampouco um CMA caracterizou a falta de aderência a requisitos estabelecidos no RBAC 91.

Portanto, a 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 não possuía um Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- b) o condutor não possuía qualquer licença de piloto ou habilitação;
- c) o condutor não estava qualificado para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) válido até 20ABR2021;
- e) não foi possível determinar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os investigadores não tiveram acesso às cadernetas de célula, motores e hélices do avião;
- g) não havia informações meteorológicas na localidade de Paragominas, PA;
- h) o avião não chegou ao seu destino;
- i) a última posição conhecida da aeronave foi na vertical da cidade de Paragominas, PA, por volta das 12h00min (UTC) do dia 04OUT2020;
- j) o Centro de Coordenação de Salvamento Amazônico (RCC-AZ) realizou as buscas dessa aeronave, suspendendo-as no dia 10OUT2020, sem sucesso na localização do avião ou de destroços;
- k) não foram obtidas informações sobre danos à aeronave; e
- l) não foram obtidas informações sobre lesões aos ocupantes do avião.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 3 de novembro de 2022.

