



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°				
13MAIO2021 - 20:25 (UTC)		SERIPA IV		A-072/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO USINA SANTA LYDIA (SDUL)		RIBEIRÃO PRETO		SP	21°11'07"S	047°54'27"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-IIM		CESSNA AIRCRAFT		310-Q				
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	4	4	-	-	-	-	Leve	
Total	5	5	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Ten Cel Av César Bombonato (SBUL), Uberlândia, MG, com destino ao Aeródromo Usina Santa Lydia (SDUL), Ribeirão Preto, SP, por volta das 19h30min (UTC), a fim de realizar um voo privado de transporte de pessoal, com um piloto e quatro passageiros a bordo.

Na perna do vento para a pista de pouso 17, o motor esquerdo perdeu potência, seguido do motor direito. A aeronave realizou um pouso de emergência em área de plantação de cana-de-açúcar.



Figura 1 - Situação da aeronave já removida.

A aeronave teve danos substanciais nas pás de ambas as hélices e na região das asas. Todos os ocupantes saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) válido.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Tratava-se de um voo privado de transporte de passageiros.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13/2017, que versava sobre os Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado brasileiro, em seu capítulo 3, Processo de Comunicação de Ocorrência no Âmbito Nacional, item 3.1, Notificação de Ocorrência Envolvendo Aeronave, determinava que:

3.1.2 Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser feita uma notificação, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do preenchimento da Notificação, disponível na página eletrônica do CENIPA na internet.

3.1.3 Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer ocorrência envolvendo aeronave, ou da existência de destroços de aeronave, tem o dever de comunicá-la, pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima. A esta caberá informar a ocorrência, imediatamente, a alguma organização do Comando da Aeronáutica, a qual deverá informar, imediatamente, ao CENIPA ou ao SERIPA da região correspondente.

3.1.7 Ainda que não se disponha de informações para o preenchimento de todos os campos da notificação de ocorrência, o seu envio não deverá ser retardado, desde que sejam conhecidas informações relativas aos campos básicos da notificação.

A notificação de ocorrência aeronáutica relativa ao acidente foi enviada após cinco dias do ocorrido, com a aeronave já removida em hangar (Figura 1) e manuseada sem o conhecimento e autorização da Autoridade de Investigação SIPAER. Essa notificação tardia estava em desacordo com a legislação aeronáutica brasileira em vigor. O capítulo 4, Protocolos Gerais de Investigação, item 4.1, Preservação de Índícios e Evidências, subitem 4.3, Requisição de Material e de Documentos, da NSCA 3-13 determinava que:

4.1.1 Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização do Investigador-Encarregado, em consonância com o CBA.

4.3.1 É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave a prestação de informações de qualquer natureza solicitadas pelo Investigador-Encarregado, sob a forma de dados, documentação específica, ou qualquer outro meio disponível e necessário aos trabalhos de investigação.

Com base nas informações coletadas junto ao operador, houve uma perda de potência dos dois motores da aeronave, quando já próxima ao segmento final de aproximação, o que fez com que o piloto decidisse pela realização de um pouso de emergência em área de canavial, adjacente ao aeródromo.

O relato da ocorrência descrito na notificação indicou que, após o pouso, a seletora de combustível foi encontrada na posição dos tanques auxiliares, os quais se encontravam sem combustível. Contudo, havia combustível nos tanques principais.

Dado que não houve salvaguarda dos destroços, preservação de evidências e a aeronave foi removida, não foi possível realizar a ação inicial nem proceder com a coleta de informações para posteriores análises necessárias à investigação.

O registro do último abastecimento da aeronave consta como tendo sido realizado no próprio Aeródromo Usina Santa Lydia (SDUL). A partir dessa informação, concluiu-se que o planejamento de voo considerou um abastecimento inicial naquela localidade, o qual deveria ser suficiente para a perna de ida até SBUL e retorno até SDUL. Porém, não foi possível realizar uma análise e uma investigação mais detalhadas desse planejamento, nem de verificar se o combustível a bordo era o necessário para o voo proposto, de acordo com a legislação aeronáutica em vigor, por falta de dados.

Devido à remoção da aeronave do local da ocorrência e à falta de colaboração com as informações referentes a esta ocorrência, não foi possível verificar a real situação de aeronavegabilidade do PT-IIM através de testes ou exames, nem verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações MLTE e IFRA válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;

- f) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motores e hélices estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) houve um pouso forçado em área de canavial, nas adjacências da pista do Aeródromo Usina Santa Lydia (SDUL);
- i) o relato da ocorrência descrito na notificação indicou que, após o pouso, a seletora de combustível foi encontrada na posição dos tanques auxiliares, os quais se encontravam sem combustível;
- j) a aeronave foi retirada do local da ocorrência sem a ciência e a autorização da Autoridade de Investigação SIPAER;
- k) a ocorrência foi notificada ao SIPAER cinco dias após o acidente;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) todos os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de março de 2023.