



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 Nº				
28NOV2021 - 20:30 (UTC)		SERIPA VI		A-153/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
FAZENDA NOSSA SRA. APARECIDA II		PARANATINGA		MT	14°11'54"S	053°59'04"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-UHE		NEIVA		EMB-202				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			SAE-AG		AGRÍCOLA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	1	-	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma área de pouso para uso aeroagrícola localizada na Fazenda Nossa Senhora Aparecida II, Paranatinga, MT, por volta de 20h30min (UTC), para realizar voo aeroagrícola privado, com um piloto a bordo.

Durante o voo, a aeronave colidiu contra o solo em região de mata fechada, vindo a ser consumida pelo fogo.



Figura 1 - Vista da aeronave, no local do acidente.

A aeronave ficou destruída e o tripulante sofreu lesões graves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo aeroagrícola privado.

O Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VI) tomou ciência da ocorrência por meio de um portal de notícias, porém sem obter contato com o operador e sem uma informação precisa tanto do local do evento quanto da matrícula da aeronave.

Apenas após a confirmação dos dados pela Comissão de Investigação, foi possível verificar que o local da ocorrência era desprovido de estação meteorológica, não sendo reportado qualquer contribuição das condições meteorológicas para o acidente.

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações Classe de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

De acordo com os dados apurados na CIV Digital, constantes no Sistema Integrado de Informações da Aviação (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), na data do acidente, o PIC possuía um total de 550 horas e 44 minutos de voo, sendo que o último voo registrado em um avião da classe MNTE datava de 28OUT2021, ocasião em que foi realizado o seu voo de verificação, no PT-WBH, modelo PA25-235, para obtenção da habilitação de PAGA.

Assim, apesar de estar qualificado, o PIC não tinha experiência no tipo de operação (PAGA) e no modelo da aeronave (EMB-202), sendo essa, possivelmente, sua primeira safra.

No dia da ocorrência, o PIC sofreu lesões graves, principalmente de queimaduras (80% do corpo). Permaneceu internado por 3 meses, vindo a falecer em fevereiro de 2022.

O acidente ocorreu em um local de mata, sendo que a Polícia Militar do Estado de Mato Grosso (PMMT) realizou as primeiras diligências no sítio de destroços, localizando-os, porém, sem conseguir identificar, efetivamente, as marcas de matrícula.

Em coordenação com o SERIPA VI, a PMMT retornou ao local da ocorrência com o intuito de recolher as placas de identificação da aeronave, de forma a obter uma comprovação da matrícula. Porém, essa segunda incursão também não logrou êxito, em função do estado dos destroços.

Após as incursões da PMMT, uma equipe do SERIPA VI deslocou-se até sítio do acidente, no qual encontrou uma placa de identificação na qual constava um Número de Série (NS) 200687, grafado com aparelho manual e com rasuras (Figura 2).

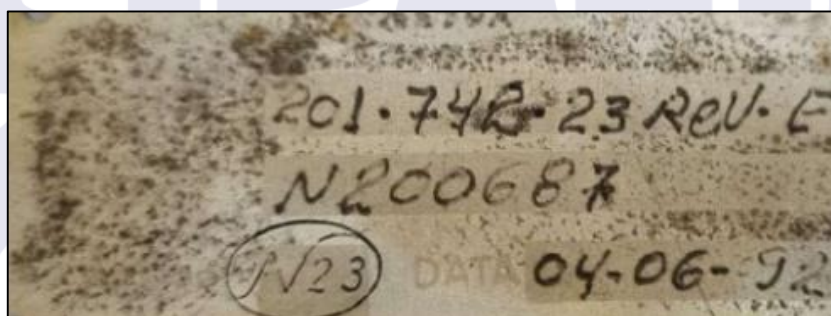


Figura 2 - Placa de identificação encontrada no sítio do acidente.

Em pesquisa junto ao banco de dados do Sistema Integrado da Aviação Civil (SIAC), não foram encontrados registros com o NS 200687, impossibilitando a identificação da aeronave.

Entretanto, nos registros verificados junto ao SIAC da ANAC, o número de série da aeronave de marcas PT-UHE seria o NS 202687. Assim, não foi possível afirmar que a aeronave acidentada tenha sido o PT-UHE.

As marcas da aeronave (PT-UHE) foram obtidas por meio do relato da irmã do piloto, que também reportou as condições do avião no qual o irmão (PIC) voava no momento do acidente.

A Comissão de Investigação utilizou as referidas marcas, com base nos relatos obtidos durante esta investigação.

Em pesquisa realizada junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) foi verificado que na Certidão de Inteiro Teor constava a comunicação de venda da aeronave PT-UHE, no dia 04FEV2016, para outra pessoa física, sendo que o novo proprietário não deu entrada de processo junto ao RAB para transferência de propriedade e nem fez averbação de seguro.

A suposta aeronave, PT-UHE, era um modelo EMB 202, sendo fabricada pela Neiva, em 1992, e estava inscrita na Categoria de Serviço Aéreo Especializado Público - Aeroagrícola (SAE-AG).

Não foi possível obter acesso a sua documentação, bem como a registros de possíveis intervenções de manutenção nela realizados.

Ainda, segundo os registros da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o PT-UHE estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado, devido ao Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) estar vencido desde 19DEZ2013.

Não foi possível precisar se o avião operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Devido à falta de cooperação do operador, que não respondeu às demandas da Autoridade de Investigação, ao estado de destruição da aeronave e ao fato de o avião estar com o CVA vencido desde o ano de 2013, não foi possível o aprofundamento da investigação.

Todavia, observou-se que as pontas das pás da hélice estavam com uma deformação compatível com a possibilidade de o motor estar gerando pouca ou nenhuma potência durante o acidente (Figura 3).



Figura 3 - Detalhe das pás da hélice.

Da mesma forma, a extensão dos danos causados pelo fogo revela que a aeronave estava abastecida e possuía uma quantidade significativa de combustível a bordo.

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 piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação Classe de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto estava qualificado, mas não tinha experiência no tipo de operação (PAGA) e no modelo da aeronave (EMB-202);
- d) a Comissão de Investigação utilizou as referidas marcas, com base nos relatos obtidos durante esta investigação;
- e) as marcas da aeronave (PT-UHE) foram obtidas por meio do relato da irmã do piloto;

- f) no banco de dados do Sistema Integrado da Aviação Civil (SIAC), não foram encontrados registros com o NS 200687;
- g) nos registros verificados junto ao SIAC da ANAC, o número de série da aeronave de marcas PT-UHE seria o 202687;
- h) não foi possível confirmar que a aeronave era realmente o PT-UHE;
- i) o PT-UHE estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 19DEZ2013;
- j) o PT-UHE estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- k) não foi possível precisar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- l) não foi possível ter acesso à documentação, bem como a registros de possíveis intervenções de manutenção realizados na aeronave;
- m) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- n) o operador não notificou a ocorrência;
- o) o operador não respondeu às demandas da Autoridade de Investigação;
- p) as pontas de pá da hélice estavam com deformação para trás;
- q) a aeronave ficou destruída; e
- r) o piloto sofreu lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 23 de março de 2023.