



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).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA(V) Nº
19 JUL 2016 - 15:30 (UTC)		SERIPA I		A-102/CENIPA/2016
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[MAC] PERDA DE SEPARAÇÃO/COLISÃO EM VOO		COLISÃO DE AERONAVES EM VOO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO DE SÃO JOSÉ (SNSH)	SANTARÉM	PA	02°34'28"S	054°43'53"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-JCS e PT-EOT	CESSNA AIRCRAFT e NEIVA	T210N e EMB 720C
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	2	1	1	-	-	-	None	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	2	1	1	-	-	-	X Substantial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave PR-JCS decolou do aeródromo São José, PA (SNSH), às 15h00min (UTC), para realizar um voo local com duração prevista de, aproximadamente, 20 minutos, com um piloto a bordo.

Por volta das 15h30min (UTC), a aeronave de matrícula PT-EOT se preparava para decolar do mesmo aeródromo, também para um voo local, com um piloto a bordo.

Enquanto isso, na perna do vento para a cabeceira 10 de SNSH, o piloto do PT-JCS, já no retorno para o pouso, avistou um avião parado na cabeceira da pista.

De acordo com as declarações colhidas, o comandante não teve sucesso na tentativa de comunicação por meio da frequência de coordenação e, observando que a aeronave no solo permanecia parada, decidiu realizar o pouso, embora a pista não estivesse livre.

Segundo o piloto do PR-JCS, durante a aproximação final, já com sua aeronave configurada para pouso, ele percebeu que o avião no solo estava iniciando a corrida de decolagem e tentou executar o procedimento de arremetida, porém não foi possível evitar a colisão com o PT-EOT, que estava saindo do solo.

O PR-JCS atingiu a aeronave PT-EOT por cima e seu motor parou de funcionar. Em função disso, ele efetuou um pouso de emergência na pista, logo à frente do local do abalroamento.

Não houve tempo suficiente para o completo baixamento e travamento dos trens de pouso principais, de modo que a aterragem do PR-JCS aconteceu com os trens não travados na posição embaixo.

Houve vários pontos de contato entre as aeronaves. Os maiores danos foram causados pelas pás da hélice do PR-JCS à cabine de pilotagem do PT-EOT.

O piloto da aeronave PR-JCS saiu ileso e o piloto da aeronave PT-EOT sofreu lesões leves.

As aeronaves tiveram danos substanciais.



Figura 1 - PT-EOT atingido pela aeronave PR-JCS.



Figura 2 - PR-JCS sem a deriva e com as pás da hélice danificadas.



Figura 3 - Croqui da ocorrência.

2. FATOS

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) os pilotos estavam com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidas;
- c) os pilotos estavam qualificados e possuíam experiência no tipo de voo;
- d) as aeronaves estavam com os Certificados de Aeronavegabilidade (CA) válidos;
- e) as aeronaves estavam dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice de ambas as aeronaves estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) não havia controle de tráfego no aeródromo SNSH;
- i) nenhuma das aeronaves envolvidas na ocorrência apresentou plano de voo;
- j) o piloto do PR-JCS avistou o PT-EOT na cabeceira da pista que seria utilizada para pouso e prosseguiu na aproximação;
- k) o PT-EOT iniciou a corrida de decolagem e as aeronaves colidiram no final do primeiro terço da pista;

- l) o motor da aeronave PR-JCS parou e ela pousou, em emergência, com os trens de pouso principais não travados na posição embaixo, logo à frente do local do abalroamento;
- m) o piloto da aeronave PR-JCS descumpriu o previsto na letra “e”, do item 4.2.6, da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12, de 31 de julho de 2014, ao prosseguir para pouso enquanto o PT-EOT ainda estava na pista;
- n) as aeronaves foram movimentadas sem autorização da autoridade aeronáutica competente, contrariando o previsto no item 5.2.1, da Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13, 2014;
- o) os investigadores encontraram a aeronave PT-EOT com as marcas de nacionalidade e matrícula raspadas;
- p) os estabilizadores horizontal e vertical da aeronave PR-JCS foram retirados antes da chegada dos investigadores ao local, contrariando o previsto na letra “a”, do item 5.3.1, da NSCA 3-13, 2014;
- q) a comunicação da ocorrência foi realizada por terceiros, 24 horas após o evento, contrariando o previsto no item 4.2.6, da NSCA 3-13, 2014;
- r) as aeronaves tiveram danos substanciais; e
- s) o piloto do PR-JCS saiu ileso e o do PT-EOT sofreu lesões leves.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, conforme a lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Capítulo IV que trata do Sistema de Segurança de Voo, na Seção I que versa sobre os Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voos, em seu Art. 66.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao se deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança, advindas da análise dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 10 de maio de 2018.