

Em levantamento da AIN, para aviação geral-executiva, 1T22 não registra acidentes fatais com jatos executivos globalmente, em 27.04.22

Por post da mídia AIN, nesta segunda dia 25, nenhum acidente fatal envolvendo jatos executivos em todo o mundo foi registrado nos primeiros três meses deste ano versus um evento com fatalidade no mesmo período (trimestre) do ano passado.

No entanto, no 1T22 foram registrados cinco acidentes não-fatais envolvendo jatos executivos registrados no EUA versus três no mesmo período do ano passado (1T21), de acordo com estatísticas preliminares coletadas pela AIN.

Jatos executivos registrados fora do EUA não tiveram ocorrências classificadas como acidentes tanto no 1T22 como no 1T21.

O único acidente fatal com um jato executivo em todo o mundo no primeiro trimestre do ano passado ainda está sob investigação do NTSB. Em 09 de janeiro de 2021, um Cessna *Citation* 560, em um voo do transporte privado (PART-91) colidiu no solo após um mergulho numa espiral do FL310, matando o piloto, o único ocupante. Informações preliminares do NTSB relataram que os registros da FAA não indicavam que o piloto possuía habilitação Tipo para o *Citation* 560.

Dos cinco acidentes não-fatais de jatos executivos com registro não-americano, no primeiro trimestre (1T22), dois ocorreram com aviões do transporte privado (PART-91) e três com aviões do transporte não-regular, por demanda (PART-135). No mesmo período do ano passado (1T21), todos os quatro acidentes (um fatal e três não-fatais) ocorreram em voos do transporte privado ("-91"), não tendo havido acidentes em voo de fretamento ("-135") nos primeiros três meses de 2021.

As operações de propriedade fracionada (PART-91 – Subparte "K", pela regulamentação do EUA) continuaram um recorde de vários anos sem acidentes.

Mas as fatalidades em acidentes de turboélices executivos, de transporte privado e não-regular, de passageiros, registrados no EUA dispararam no primeiro trimestre. Doze (12) pessoas perderam a vida em três (03) acidentes no 1T22 versus duas (02) pessoas que morreram em um único (01) acidente no 1T21.

O NTSB investiga estes três primeiros acidentes de turboélices executivos.

O único acidente de turboélice executivo em 2021 envolveu um bimotor Cessna *Conquest* que colidiu com terreno em Belvedere, no Tennessee, em descida de aproximação para o Aeródromo municipal de Winchester (KBGF), também no Tennessee.

Em 07 de fevereiro de 2021, por volta de 16:48LT, o Cessna C441 *Conquest II* de prefixo N44776 (registro de produção sn 441-0121, fabricação 1978, com motorização Airsearch/Honeywell TPE331 Series), com dois ocupantes (duas pilotos, uma detentora de Licença de Piloto de Linha Aérea como cmte. e uma detentora de Licença de piloto Comercial), colidiu com terreno em ponto a 6 milhas ao sul de Winchester (KBGF). O avião foi destruído e as duas ocupantes faleceram.

O avião era do transporte privado, e operava pelo regulamento PART-91. Dados de rastreamento por ADS-B mostram que o avião pousou (procedente de origem desconhecida) Aeródromo Bowman Field (KLOU), em Louisville, no Estado do Kentucky, às 12:23LT/CST (17:23Z), partindo logo após, 12:50LT/CST (17:50Z) com o destino do Aeródromo municipal Thomasville (KTVI), na Georgia, a 448 MN a SE-S, onde pousou às KTVI 15:02LT/CST (20:23Z). Novamente, após rápida escala, às 15:28LT/CST (20:28Z), o avião decolou para Aeródromo municipal de Winchester (KBGF), no Tennessee, a 278 MN a noroeste.

O Aeródromo municipal de Winchester (KBGF), no Tennessee, em elevação de 978 pés, tem pista (18/36) de 23 x 1.525 m., asfaltada. O aeródromo não é controlado, dispondo de frequência

de coordenação de aeronaves (CTAF/FCA), com operações de saída e aproximação sendo servidas e atendidas pelo ARTCC (*Air Route Traffic Control Center*, ou Centro de Controle de Tráfego Aéreo Em rota, ou simplesmente Centro de Controle de Área/ACC) Memphis. Para pouso, em operação IFR, existem procedimentos de aproximação por navegação por satélite (RNAV/RNP) para as duas pistas.

Na descida, com o avião cruzando 4.000 pés (MSL), um tripulante contactou controlador-radar de Kentucky - *Bowling Green*. O vôo foi autorizado pela o procedimento de aproximação RNAV pista 36. Com o avião em descida cruzando 3.200 pés, o alvo-radar do avião desapareceu, o que é comum de acontecer pelas limitações da cobertura e alcance radar na área. Cerca de três minutos depois, o controlador tentou contato com o avião, não obtendo resposta. Não houve mais comunicação rádio com o avião.

À noite do mesmo dia, os destroços do avião foram encontrados em ponto a seis milhas ao sul do Aeródromo municipal de Winchester (KBGF). A trilha dos destroços era de cerca de 500 pés (150 m.) de comprimento, com orientação para norte. Uma grande porção da fuselagem e as duas asas foram consumidas por fogo pós-impacto.

Dados do rastreamento de vôo por satélite – sistema *FlightAware*:
<https://flightaware.com/live/flight/N44776>

Em 13 de fevereiro de 2022, um piloto morreu no acidente de decolagem de um Piper *Meridian* após a decolagem do Aeroporto do Condado de Johnson, em Olathe, no Kansas.

No horário local (CST) de 10:20, o monomotor turboélice Piper PA-46-500TP de matrícula N2445F (registro de produção sn 4697480, fabricação 2012, com motorização P&W Canada PT6A-42A) foi destruído na decolagem do Aeroporto Executivo do Condado de County (KOJC), em Olathe. Apenas o piloto estava no avião, e o mesmo faleceu.

O avião era do transporte privado, e operava pelo regulamento PART-91. O vôo tinha o destino do Aeroporto Internacional de Albuquerque (KABQ), no Novo México, a 615 MN a sudoeste. Para o vôo, o piloto apresentou Plano de Vôo em regra IFR.

A investigação (em andamento) levantou que o avião havia passado, recentemente, por IAM (inspeção anual) e o piloto conduziria o avião para a sua base de operações.

O Aeroporto Executivo do Condado de County (KOJC), em Olathe, em elevação de 1.096 pés, tem pista 18/36, de 23 x 1.249 m., com pavimento de concreto em excelente condição de conservação.

Ao horário da decolagem o tempo no aeroporto era bom, com vento norte moderado, com visibilidade de 10 SM (16 km) e céu “limpo”, com temperatura do ar de -02°C e QNH de 30,36 pol. Hg (1.028 hPa)

METAR KOJC 131553Z 36015KT 10SM CLR M02/M12 A3035 RMK AO2 SLP289 T10171117=

SPECI KOJC 131650Z 01013KT 10SM CLR M02/M13 A3036 RMK AO2=

METAR KOJC 131653Z 01012KT 10SM CLR M02/M13 A3036 RMK AO2 SLP294 T101711128=

METAR KOJC 131753Z 36013G18KT 10SM CLR M01/M14 A3037 RMK AO2 SLP298 T10111144 10000 21061 51018=

Os registros de rádio-comunicação mostraram que o piloto contactou o controlador do “Executivo do Condado de County” (KOJC), que deu informação da autorização de tráfego a partir do PLN

apresentado. Uma vez o avião no taxiamento, o controlador deu uma autorização de decolagem com instruções para o avião voar um rumo de 340° para altitude de 5.000 pés (MSL).

Cerca de um minuto depois, o piloto transmitiu a seguinte mensagem: “temos que voltar, Dois-quatro *Foxtrot*”. O controlador imediatamente liberou o piloto para pouso. Nenhuma outra transmissão foi recebida do avião acidentado.

Os dados de rastreamento do vôo mostraram que o avião começou a decolagem da pista 36 às 10:19:42CST/LT. O avião acelerou atingindo uma velocidade com relação ao solo (GS) máxima de 80 KT a cerca de 2.250 pés (685 m) da longa pista de 4.097 pés (1.249 m.). O avião então derivou ligeiramente para a direita e diminuiu a velocidade antes de voltar para a esquerda. A velocidade com relação ao solo do avião continuou a diminuir ao longo do restante dos dados. A posição final registrada foi cerca de 100 pés (30,5 m.) a sudeste do ponto de impacto inicial.

O avião colidiu com o solo na linha central da pista estendida cerca de 400 pés (122 m.) após livrar a pista 36. O avião restou na sua posição normal com a fuselagem orientada na direção sudeste. Houve um incêndio pós-impacto que queimou a seção dianteira da fuselagem e asas, até a seção correspondente à ligação da longarina traseira da asa, pela caixa central. A seção traseira da fuselagem, incluindo a empenagem, ficou intacta. Foi produzida uma área queimada em forma de leque no terreno que se estendeu dos destroços da aeronave em direção sul.

Em outro acidente na mesma data, o piloto, seu filho e seis passageiros morreram quando seu Pilatus PC-12 caiu no Oceano Atlântico na Carolina do Norte.

No horário local (EST) de 14:02, o monomotor turboélice Pilatus PC-12/47E de matrícula N79NX (registro de produção sn 1709, fabricação 2017, com motorização P&W Canada PT6A-67P) foi destruído em um acidente perto de Beaufort, na Carolina do Norte. Os oito ocupantes, sendo sete passageiros, sendo um piloto-aluno sentado no assento da direita na cabine de comando, e um piloto (cmte.) detentor de Licença de Piloto Comercial, foram fatalmente feridos.

O avião era do transporte privado, e operava pelo regulamento PART-91. O monomotor havia decolado do Aeroporto Pitt-Greenville (KPGV), em Greenville, na Carolina do Norte, por volta de 12:35LT (17:35Z), e pousou no Aeródromo do Condado de Hyde (7W6), na Carolina do Norte, a 70 MN a leste, às 12:55L (17:55Z). Em seguida (40 minutos), o avião partiu da pista 29 do aeródromo de Hyde (7W6), por volta das 13:35LT (18:35Z), com o destino do Aeródromo Michael J. Smith (KMRH), em Beaufort, também na Carolina do Norte, no litoral, a cerca de 60 MN a sudoeste. Em rota direta, este vôo ocorre sobrevoando o mar (até 25 MN fora Beaufort/KMRH), cruzando áreas condicionada/restritas – a R5306A, (a partir de cerca de 20 MN fora de Hyde/7W6 e até 8 MN fora de Beaufort/KMRH) e a contígua R5306C.

Após a decolagem do aeródromo de Hyde (7W6), o piloto entrou em contato com órgão de controle de tráfego aéreo, informou que iria nivelar a 3.500 pés (MSL/nível médio do mar) e solicitou operação em regra VFR bem como autorização de operação por regra IFR para do Aeródromo Michael J. Smith (KMRH), em Beaufort.

Às 13:38LT (três minutos de vôo), controlador avisou o piloto que o espaço aéreo restrito próximo estava ativo, e o piloto confirmou que eles permaneceriam fora do espaço aéreo voando para leste, para contornar este espaço.

Às 13:41LT, o controlador novamente chamou o piloto e indicou que ele estava prestes a adentrar no espaço aéreo restrito (ativo). Após várias chamadas sem resposta do piloto do PC-12, o controlador instruiu a aeronave militar que operava no espaço aéreo restrito a permanecer à altitude acima de 4.000 pés (MSL).

Às 13:49LT (18:49Z), o piloto contactou o controlador e solicitou a aproximação RNAV para a pista 26 do Aeródromo Michael J. Smith (KMRH), em Beaufort, mas o controlador não deu esta

autorização em função da condição ativa do espaço aéreo restrito. Além disso, o controlador questionou o piloto por que ele não respondera às chamadas de rádio anteriores, e o piloto respondeu que “estava tentando sair” e que não conseguia receber as transmissões de rádio. O controlador ofereceu aproximação para a pista 08 ou pista 03 em Beaufort (KMRH), e o piloto escolheu a pista 08.

Em elevação de 10 pés, o Aeródromo Michael J. Smith (KMRH), em Beaufort, tem três pistas intercruzadas, asfaltadas: a 08/26, de 30 x 1.525 m., a 03/21, de 46 x 1.278 m. e a 14/32, de 30 x 1.220 m. Todas as cabeceiras operam procedimentos de aproximação por navegação por satélite (RNAV/RNP).

Às 13:52LT (18:52Z), o controlador informou que o espaço aéreo restrito não estava mais ativo e indagou se o piloto ainda queria a aproximação RNAV para a pista 26. O piloto respondeu que apreciaria esse procedimento e o controlador liberou o piloto para voar direto para o “CIGOR”, o fixo inicial de Aproximação (IAF) do procedimento IAC RNAV 26 – sobre terreno próxima da linha da costa, a 9,4 MN do ARP (9 MN da cabeceira 26) com rumo 258º, com altitude mínima de 1.900 pés. A carta do procedimento indica MSA geral de 2.100 pés no raio de 25 MM da cabeceira 26.

Conforme boletins METAR, o Aeródromo Michael J. Smith (KMRH) tinha chuva fraca, com visibilidade de em recuperação de 10 SM (16 km), com céu fechado com Teto de 900 pés; vento era nordeste moderado com rajadas chegando a 20 KT.

SPECI KMRH 131746Z AUTO 03012G18KT 7SM -RA OVC010 08/07 A2997 RMK AO2 CIG 007V012 P0001 I1000 T00780067 TSNO=

METAR KMRH 131758Z AUTO 02010G20KT 7SM -RA OVC010 08/06 A2996 RMK AO2 CIG 007V012 SLP146 P0002 60010 I1000 I6/// T00780061 10133 20078 58016 TSNO=

SPECI KMRH 131839Z AUTO 03011G21KT 10SM -RA OVC009 07/06 A2994 RMK AO2 CIG 007V012 P0001 I1000 T00720061 TSNO=

METAR KMRH 131858Z AUTO 02013G18KT 10SM -RA OVC009 07/06 A2993 RMK AO2 CIG 006V012 SLP137 P0002 I1000 T00720061 TSNO=

SPECI KMRH 131949Z AUTO 02009KT 10SM OVC011 07/05 A2994 RMK AO2 RAE05 P0000 I1000 T00670050 TSNO=

METAR KMRH 131958Z AUTO 01009KT 10SM OVC012 07/05 A2994 RMK AO2 RAE05 SLP139 P0000 I1000 T00670050 TSNO=

Às 13:55LT (18:55Z), o controlador contatou o PC-12 e solicitou para o tripulante verificar se o avião voava direto para o fixo/IAF “CIGOR” (conforme a instrução) porque o avião ainda voava com proa sudoeste (coerente com rumo de rota direta). O respondeu “Roger” e o controlador disse que o avião poderia seguir direto para o fixo/IAF “CIGOR”, cruzar o fixo 1.900 pés (MSL) ou acima (conforme o procedimento), e liberou o PC-12 para a aproximação RNAV da pista 26. O piloto cotejou a instrução corretamente.

Em seguida, às 13:58LT (18:58Z), o controlador entrou em contato com o avião e emitiu rumo para o fixo “CIGOR”, e depois registrou manobra de correção de rumo – que o avião estava “corrigindo agora”. Às 13:58:46LT (quase 18:59Z), o controlador chamou o piloto e informou a ajuste de altímetro porque o avião estava à altitude de 1.700 pés (MSL), e que deveria manter 1.900 pés MSL. O piloto cotejou a pressão atmosférica (QNH), para ajuste do altímetro) corretamente, e essa foi a última transmissão do avião.

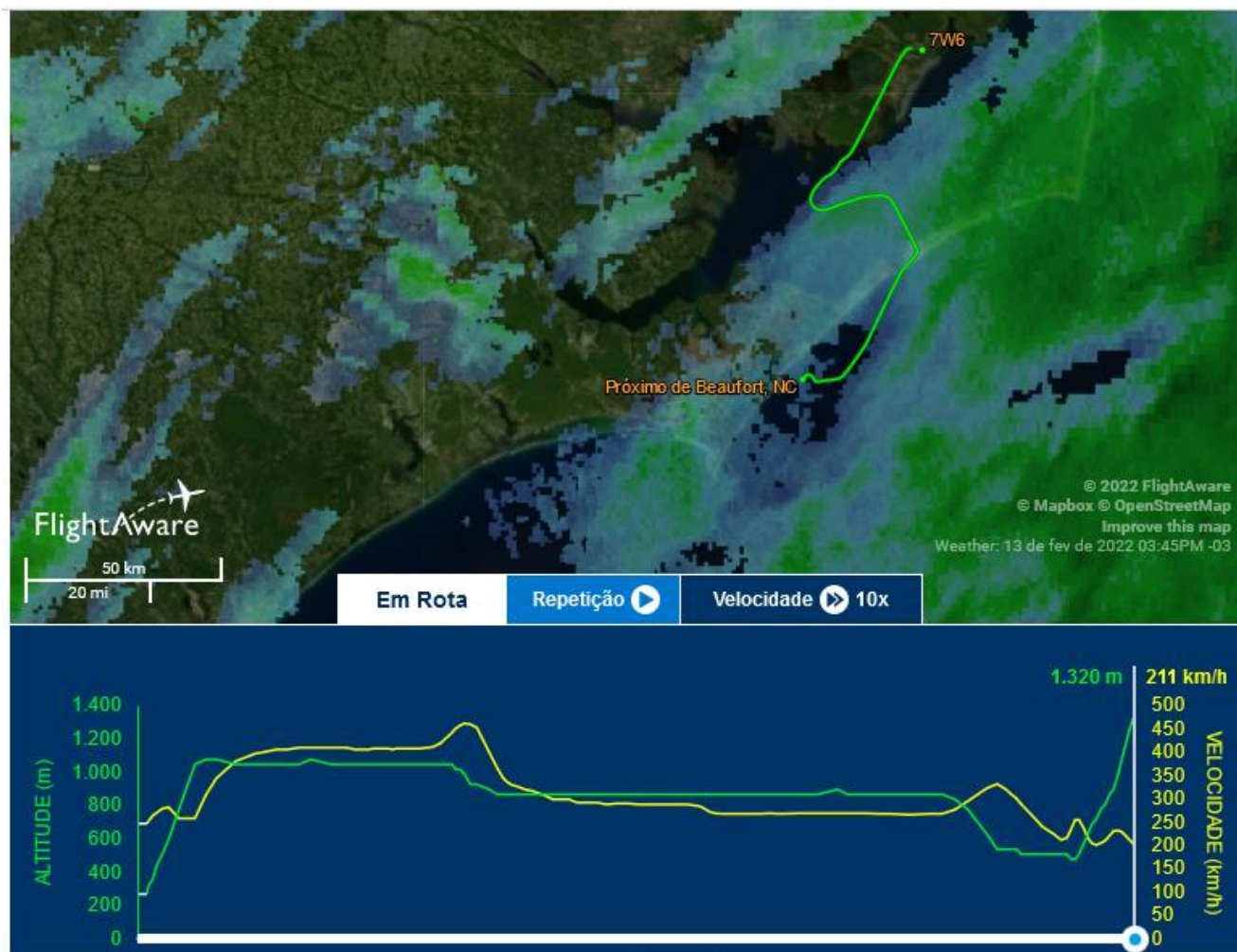
Às 14:01LT (19:01Z), o controlador contatou o avião e questionou a que altitude estava porque o avião estava a 4.700 pés MSL e subindo rapidamente. Não houve resposta.

O contato radar com o avião foi perdido às 14:02LT e um ALNOT (*Alert Notice* – Comunicado de Alerta – de desaparecimento de aeronave) foi emitido às 14:29LT.

Durante toda a comunicação com o controle de tráfego aéreo, não houve pedidos de socorro ou declaração de emergência do avião.

O avião colidiu com o mar (Oceano Atlântico) tendo sido localizado pela Guarda Costeira do EUA a 3 milhas da costa, em lâmina de água de cerca de 60 pés (18 m.). As equipes de mergulho recuperaram o ELT e um registrador de dados de voo leve (LDR - *Light Data Recorder*). O LDR foi enviado ao laboratório de gravadores de dados do NTSB para *download* dos registros arquivados.

A investigação está dependendo da recuperação dos destroços.



<https://flightaware.com/live/flight/N79NX/history/20220213/1835Z/7W6/L%2034.81377%20-76.29135>

Os dados do rastreamento pelo sistema *FlightAware* mostram que o avião, basicamente, manteve altitude da ordem de 3.500 pés enquanto voando direto (rumo sudoeste) para Beaufort (KMRH).

Conforme relatório preliminar, às 13:38LT (três minutos de voo), controlador avisou o piloto que o espaço aéreo restrito próximo estava ativo, e o piloto confirmou que eles permaneceriam fora do espaço aéreo voando para leste, para contornar este espaço. E às 13:41LT, o controlador novamente chamou o piloto e indicou que ele estava prestes a adentrar no espaço aéreo restrito (ativo). Após várias chamadas sem resposta do piloto do PC-12, o controlador instruiu a aeronave militar que operava no espaço aéreo restrito a permanecer à altitude acima de 4.000 pés (MSL).

Pelos dados de rastreamento *FlightAware*, com cerca de oito minutos de vôo, por volta de 13:43LT (18:43Z), o avião curva para esquerda e inicia descida – estranhamente, primeiramente, tomando rumo nordeste e, na sequência, com cerca de 11 minutos de vôo, por volta de 13:46LT (18:46Z), tomando rumo sudeste (em afastamento diagonal à linha do litoral, do continente para o mar), já em altitude nivelada de cerca de 2.900 pés.

Conforme relatório preliminar, às 13:49LT (18:49Z), o piloto contatou o controlador e solicitou a aproximação RNAV para a pista 26 do Aeródromo Michael J. Smith (KMRH), em Beaufort, mas o controlador não deu esta autorização em função da condição ativa do espaço aéreo restrito; além disso, questionou o piloto por que ele não respondera às chamadas de rádio anteriores, e o piloto respondeu que “estava tentando sair” e que não conseguia receber as transmissões de rádio.

De acordo com os registros da FAA, o piloto (cmte.) possuía Licença de Piloto Comercial com habilitações para avião monomotor terrestre, avião multimotor terrestre e vôo por instrumentos. Além disso, possuía um certificado de instrutor de vôo em solo e um certificado de mecânico aeronáutico para fuselagem e motor. Seu certificado médico de segunda classe mais recente era de emissão em 28 de junho de 2021, quando informou experiência acumulada ao momento de 3.000 horas de vôo.

De acordo com os registros da FAA, o passageiro sentado no assento direito possuía um certificado de piloto-aluno. Seu certificado médico de terceira classe mais recente era de 06 de julho de 2021 e, naquele momento, por sua declaração, somava 20 horas de experiência de vôo.

Adicionalmente, acidente de um bimotor turboélice Beechcraft *King Air C90* de matrícula americana no México, em 28 de março de 2022, matou três dos cinco ocupantes.

No dia 28, por volta de 12:51LT (17:51Z), o bimotor turboélice Beechcraft *King Air C90A* de matrícula N426EM (registro de produção sn LJ-1352, fabricação 1993) colidiu com imóvel comercial (supermercado) *Bodega Aurrerás Express*, em Azteca Temixco, em Morelos. A bordo estavam cinco pessoas, sendo três passageiros e dois pilotos, em viagem de Acapulco/Aeroporto Internacional Alvarez (MMAA) para o Aeroporto de Cuernavaca (MMCB), a 127 MN ao norte, na região central do México.

Os dois pilotos e uma passageira morreram. Dois passageiros do sexo masculino e dois clientes do supermercado ficaram feridos.

O Aeroporto de Cuernavaca (MMCB) está em elevação de 4.295 pés, com pista (03/21) de 45 x 2.798 m.

Ao momento do acidente, o aeroporto operava com excelente condição de tempo, com visibilidade de 9 SM (14,5 km), com céu “limpo”, temperatura do ar de 24°C e pressão atmosférica de 30,25 pol. Hg (1.024 hPa), com vento sudeste fraco.

METAR MMCB 281554Z 15003KT 12SM SKC 21/05 A3030=

METAR MMCB 281649Z 18010KT 10SM SKC 23/05 A3028=

METAR MMCB 281748Z 13005KT 9SM SKC 24/05 A3025 RMK HZY=

METAR MMCB 281846Z 00000KT 10SM SKC 26/04 A3020=

METAR MMCB 281941Z 24002KT 9SM SKC 27/04 A3015 RMK HZY=

Houve uma fatalidade em acidentes em turboélices executivos registrados fora do EUA no primeiro trimestre deste ano contra 17 mortes em três acidentes no mesmo trimestre do ano passado.

Em 30 de março de 2022, o piloto, que se acredita ser o único ocupante de um Cessna *Caravan* 208 registrado na Alemanha, morreu quando o monomotor atingiu uma montanha na Suíça.

Por volta de 12:22LT (de 30/03), o monomotor turboélice Cessna 208 *Caravan* de matrícula D-FLIC (registro de produção sn 20800274, com primeiro voo datado em 198), operado pela lançadora de paraquedista *Skydive Costa d'Argento*, colidiu em rota com a montanha Sântis, na Suíça, sendo destruído. O avião voava de Siegen/Aeroporto Siegerland (SGE/EDGS), na Alemanha, para o Campo de aviação *Costa d'Argento*, na Itália, em viagem de traslado. [EL]