



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	
02 OUT 2011 - 13:30 (UTC)	SERIPA V	A-539/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[OTHR] OUTROS	POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	SANTO ÂNGELO	RS	28°16'56"S 054°10'08"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-RRY	CIA AERONAUTICA PAULISTA	CAP-4
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de Santo Angelo	PRI	INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	-	-	-	-	2	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve	
Total	2	-	-	-	-	2	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Santo Ângelo, RS (SBNM), por volta das 13h00min (UTC), com dois pilotos a bordo.

Por fatores que não foram possíveis de serem apurados, a aeronave efetuou pouso forçado numa área de plantação de trigo próxima à cabeceira 11 de SBNM.

A aeronave teve danos leves. Não foi possível apurar o estado de saúde dos tripulantes.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de denúncia anônima, um dia após o acidente, sendo reportada como uma saída de pista;
- b) a ocorrência foi comunicada formalmente no dia 04OUT2011, por meio de FNCO, pelo administrador do aeródromo e já reportada como pouso fora de aeródromo;
- c) no mesmo dia, o vice-presidente do Aeroclube de Santo Ângelo fez contato com a autoridade SIPAER, informando que a ocorrência não havia existido;
- d) no dia 05OUT2011, o presidente do Aeroclube realizou contato com a autoridade SIPAER e também negou a ocorrência;
- e) foi solicitado ao presidente do Aeroclube que enviasse esclarecimentos por escrito sobre a ocorrência à autoridade SIPAER. Tal solicitação não foi atendida;
- f) no dia 07OUT2011, a equipe de Ação Inicial deslocou-se para o local, a fim de confirmar a ocorrência;
- g) após entrevistas com observadores, apurou-se que a aeronave foi vista pousada em meio a uma plantação de trigo, nas proximidades da cabeceira 11 de SBNM;
- h) em vistoria no local provável do pouso, foram encontrados fragmentos de tinta de entelagem, cuja cor predominante coincidia com a cor da aeronave;
- i) ao ser inspecionada, a aeronave apresentava partes em que a tinta estava descascada, principalmente na estrutura de fixação do trem de pouso, esta em sua totalidade. Apresentava, ainda, na parte inferior do profundor, área que sugeria retoque de pintura na entelagem;
- j) segundo imagens de circuito interno recebidas durante a investigação, constatou-se que a aeronave foi movimentada no dia da ocorrência para o hangar da empresa SANAGRI às 14h20min (UTC) e, após 25 minutos, para o pátio de estacionamento de SBNM, a fim de realizar nova decolagem;
- k) tanto a decolagem da possível ocorrência quanto a subsequente não foram registradas no Diário de Bordo da aeronave;
- l) diante da recalcitrância do operador em contribuir voluntariamente com dados e informações, não houve como identificar de forma positiva tanto a ocorrência quanto os tripulantes, não sendo possível sua confirmação;
- m) a aeronave teve danos leves; e
- n) não foi possível apurar o estado de saúde dos pilotos.

3. INTERRUPÇÃO 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, 4 de setembro de 2018.

