



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, o propósito desta atividade não é 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

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA(V) Nº	
14/NOV/2016 - 14:30 (UTC)		SERIPA V		A-149/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		COM TREM DE POUSO			
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
PISTA DA FAZENDA ÁVILA		TRIUNFO		RS	29°56'36"S 051°43'05"W

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-LFA	CESSNA AIRCRAFT	A188B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
TAGUATÓ AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA	SAE-AG	AGRÍCOLA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista de Montenegro, RS (SSNG), para fazer um voo local, com posterior pouso na pista da Fazenda Ávila, em Triunfo, RS.

A aeronave estava com a sua Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 16JAN2016, e o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 10FEV2016.

O piloto, por sua vez, estava com suas habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencidas desde JUN/2012, e o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 08JUL2014.

Segundo alegação do piloto, na corrida de decolagem na Fazenda Ávila, após ter percorrido 50m, houve um súbito abaixamento da asa esquerda, com a quebra da perna esquerda do trem de pouso principal.

Logo em seguida, também ocorreu a quebra da perna do trem de pouso direito.

Em consequência, a hélice colidiu contra o solo e a aeronave parou na pista.

O piloto declarou que houve quebra das lâminas de ambas as pernas do trem de pouso principal, danos na caixa de alijamento (*hopper*), avarias na carenagem inferior do motor e o dobramento das pás da hélice para trás.

O piloto saiu ileso.

A ocorrência não foi comunicada ao SIPAER pelo operador.

O SERIPA V só tomou conhecimento deste fato em 22NOV2016, por meio de uma denúncia recebida do Núcleo Regional de Aviação Civil de Porto Alegre (NURAC/PA).

Não foi possível avaliar realmente os danos que a aeronave teve, pois esta foi removida do local sem autorização do Comando Investigador. Aliado a isso, a ação inicial de investigação somente foi realizada nove dias após o acidente, quando a aeronave já se encontrava em recuperação (Figura 1).

Foi constatado o descumprimento das normas do SIPAER, particularmente da NSCA 3-13, de 2014, e do Código Brasileiro de Aeronáutica.



Figura 1 – Vista geral da aeronave, já em processo de recuperação no hangar.

3. Fatos

- a) o piloto estava com suas habilitações (MNTE e PAGA), vencidas desde JUN/2012;
- b) o piloto estava com seu CMA vencido desde 08JUL2014;
- c) a aeronave estava com a IAM vencida desde 16JAN2016;
- d) a aeronave estava com o CA suspenso pela ANAC (Código "8" - IAM vencida) desde 16FEV2016;
- e) as escriturações do diário de bordo e das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas;
- f) algumas inspeções previstas em componentes estavam vencidas por data, de acordo com o mapa de controle apresentado;
- g) constatou-se a existência de Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA) vencidas por período calendárico, de acordo com o mapa de controle apresentado;
- h) na corrida para decolagem, após ter percorrido 50m, ocorreu a quebra das pernas do trem de pouso principal;
- i) ocorreu a colisão da hélice contra o solo e a aeronave parou na pista;
- j) a ocorrência não foi comunicada pelo operador ao SIPAER;
- k) o SERIPA V só tomou conhecimento deste fato em 22NOV2016;
- l) não foi possível avaliar os danos à aeronave, pois esta foi removida do local e recuperada, sem autorização do Comando Investigador;
- m) houve o descumprimento das normas do SIPAER, particularmente da NSCA 3-13, de 2014, e do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);
- n) o piloto saiu ileso.

4. 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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *"A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente"*.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *"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, 02 de maio de 2017.

