



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 Nº		
11 FEV 2015 - 10:18 (UTC)	SERIPA VI	A-174/CENIPA/2015		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LALT] OPERAÇÃO A BAIXA ALTITUDE	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	CABECEIRAS	GO	15°48'25"S	046°55'52"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-SMC	LAVIASA	PA-25-260
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEREO AGRICOLA SANTA MARIA LTDA-ME	SAE-AG	AGRÍCOLA

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	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da Fazenda Buriti, nas proximidades da cidade de Cabeceiras, GO, com destino ao aeródromo de Formosa, GO, às 10h15min (UTC), a fim de realizar voo de traslado, com um piloto a bordo.

Segundo relato do operador, o piloto, devido às condições meteorológicas adversas, decidiu realizar o voo mais próximo ao solo, quando colidiu contra uma rede elétrica, o que ocasionou perda de controle em voo e colisão contra o solo.

A aeronave teve danos substanciais, sendo que parte dela foi consumida pelo fogo. O piloto em comando teve ferimentos graves no rosto e nas mãos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência em junho de 2016, por meio de uma ligação da empresa Centrais Elétricas de Goiás (CELG), na qual esta indagava sobre o andamento das investigações relativas ao acidente com a aeronave de marcas PR-SMC, tendo em vista esta ter colidido e danificado uma rede elétrica próxima à cidade de Cabeceiras, GO.

Foi realizado contato com o operador e verificado que o acidente teria ocorrido no dia 11FEV2015.

A Comissão de Investigação não conseguiu contato com o piloto que voava a aeronave na data da ocorrência.

Segundo o operador, a aeronave foi enterrada depois do acidente, devido estar totalmente queimada e inviável para recuperação.

As cadernetas de motor, hélice e célula não puderam ser verificadas quanto à sua atualização, bem como a ficha de peso e balanceamento.

O Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave estava válido.

O Certificado Médico Aeronáutico do piloto, bem como o Certificado de Habilitação Técnica estavam válidos.

A empresa era detentora apenas da portaria jurídica emitida em 12SET2014, o que não a autorizava a funcionar como prestadora de serviços aéreos. A Portaria de autorização para operar serviço aéreo público especializado foi emitida no dia 04NOV2015, por meio da Decisão nº 135 da ANAC.

A aeronave e o piloto não estavam certificados para operar em condições IFR e o voo, segundo informações do operador, foi realizado abaixo dos mínimos meteorológicos para operação VFR.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola válidas;
- c) o piloto não possuía habilitação para Voo por Instrumentos (IFRA);
- d) não foi possível verificar se a aeronave encontrava-se dentro dos limites de peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante;

- e) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- f) as condições meteorológicas não eram favoráveis à realização do voo;
- g) a empresa não possuía autorização para operar;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto sofreu lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Planejamento de voo - contribuiu;
- Condições meteorológicas adversas - contribuiu; e
- Indisciplina de voo - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-174/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 27/07/2018

Atuar junto à Aereo Agrícola Santa Maria Ltda-ME, no sentido de certificar-se que a empresa operadora observe o que preconiza o artigo 88 da Lei 7565, sobre a obrigatoriedade de comunicação de ocorrências aeronáuticas.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar

Em, 27 de julho de 2018.