



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	
06 MAIO 2009 - 12:45 (UTC)		SERIPA VI		A-511/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO		JATAÍ	GO	17°22'04''S	051°46'26''W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ARR	PIPER AIRCRAFT	PA-18-135
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	AGRÍCOLA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Jataí, GO (SWJW), às 12h30min (UTC), a fim de realizar aplicação de defensivos agrícolas, com um piloto a bordo.

Cerca de quinze minutos após a decolagem, a aeronave colidiu contra o solo, no meio da plantação de milho da Fazenda Boa Vista.

A aeronave ficou destruída. O tripulante faleceu no local da ocorrência.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestres (MNTE) vencida;
- c) o piloto não possuía a habilitação de Piloto Agrícola (PAGA);
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido;
- f) a aeronave era registrada na categoria de serviços aéreos privados (TPP), mas estava executando serviços aéreos especializados (SAE);
- g) as condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo;
- h) a aeronave colidiu contra o solo no meio de uma plantação de milho, incendiando-se após o impacto;
- i) a aeronave ficou destruída; e
- j) o piloto faleceu no local.

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, 4 de setembro de 2018.

