



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		
27 NOV 2015 - 16:00 (UTC)		SERIPA VI		A-157/CENIPA/2015		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
FAZENDA LARANJAL		PLANALTO DA SERRA		MT	14°31'48"S 055°15'56"W	

DADOS DA AERONAVE						
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO		
PT-FFB		CESSNA AIRCRAFT		A188B		
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO	
CATTANI AVIACAO AGRICOLA LTDA. - ME			SAE-AG		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	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Laranjal, localizada no município de Planalto da Serra, MT, a fim de realizar aplicação de defensivos agrícolas, com um piloto a bordo.

Durante o sobrevoo de uma área de mata nativa, ocorreu a falha do motor da aeronave e o piloto efetuou um pouso forçado em um local de vegetação densa.

A aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 19JUL2014.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após o pouso forçado.

A aeronave era certificada para operação com Gasolina de Aviação (AvGas) e foi convertida para operar com Etanol (Álcool Etílico Hidratado Combustível - AEHC).

O operador não possuía Autorização Especial de Voo (AEV), conforme previa a IS Nº 137.201-001, Revisão B, que estabelecia as condições aceitáveis sob as quais o etanol podia ser usado em operação de aeronave agrícola equipada com motor convencional.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto saiu ileso.

2. 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 - Avião (PAGA) válidas;
- c) as condições meteorológicas eram favoráveis à realização do voo;
- d) a aeronave encontrava-se dentro dos limites de peso e balanceamento previstos pelo fabricante;
- e) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 19JUL2014;
- f) a aeronave era certificada para operação com Gasolina de Aviação (AvGas);
- g) a aeronave estava operando com Etanol (Álcool Etílico Hidratado Combustível - AEHC);

- h) o operador não possuía Autorização Especial de Voo (AEV);
- i) a aeronave estava com o diário de bordo e as cadernetas de célula, motor e hélice desatualizadas;
- j) o piloto realizou um pouso forçado em área de vegetação densa;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

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, 07 de novembro de 2018.