



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

| DADOS DA OCORRÊNCIA | | | |
|---------------------------|--------------|-------------------|------------------------|
| DATA - HORA | INVESTIGAÇÃO | SUMA(V) Nº | |
| 17 DEZ 2014 - 12:10 (UTC) | SERIPA VI | A-201/CENIPA/2014 | |
| CLASSIFICAÇÃO | TIPO(S) | SUBTIPO(S) | |
| ACIDENTE | OUTROS | NIL | |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | COORDENADAS |
| FAZENDA FLORESTA | NAZÁRIO | GO | 16°31'10"S 049°50'22"W |

| DADOS DA AERONAVE | | |
|-------------------|------------|----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO |
| PT-GGA | NEIVA | EMB-201 |
| OPERADOR | REGISTRO | OPERAÇÃO |
| PARTICULAR | TPP | 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 | - | - | Substancial | |
| | | | | | | | X Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma área de pouso eventual localizada no município de Anicuns, GO, às 12h10min (UTC), a fim de realizar a pulverização de 400 litros de defensivo agrícola na Fazenda Floresta, localizada no município de Nazário, GO, com um piloto a bordo.

Após a segunda passagem de aplicação, segundo informações de terceiros, ao fazer a curva de reposicionamento ("balão"), a aeronave colidiu contra o solo em local de relevo acentuado (morro), próximo à área de aplicação.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM). Estava com as habilitações técnicas de aeronave Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas.

Durante a Ação Inicial, constatou-se que a aeronave estava operando com etanol. O boletim de conversão BS200-028-0028 (COMBUSTÍVEL - Conversão da Aeronave EMB-202 e EMB-201A Ipanema), para operar com combustível Álcool Etílico Hidratado Carburante (AEHC), é aplicável a partir do número de série 200-0277, modelo EMB-201A. O número de série da aeronave em questão (modelo EMB-201) era 200-0111, portanto, não passível de ser convertida pelo boletim da Embraer.

Na pesquisa documental, verificou-se que o monomotor estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 25NOV2009. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava cancelado, em função da ausência da IAM, e vencido desde 01AGO2009.

A aeronave foi consumida pelo fogo após a parada total.

O piloto sofreu lesões graves.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após a ocorrência



Figura 2 - Destroços da aeronave.

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) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde de 01AGO2009;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- f) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- g) a aeronave estava abastecida com etanol;
- h) a aeronave não era passível de conversão (para etanol) de acordo com o boletim BS200-028-0028 da Embraer;
- i) ao término da curva de reposicionamento, a aeronave colidiu contra o solo em local de relevo acentuado;
- j) aeronave foi destruída pelo fogo após a parada total; e
- k) o piloto sofreu lesões graves.

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.

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 trazer 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, 01 de agosto de 2017.

