



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	
21NOV2014 - 10:05 (UTC)	SERIPA V	A-559/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
DISTRITO RAMAL 18	SANTA ISABEL DO IVAÍ	PR	23°10'32"S 053°14'02"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GGW	NEIVA	EMB-201
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROGRIGOLI AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA.	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 teria decolado de uma área de pouso para uso aeroagrícola localizada na área rural de Santa Isabel do Ivaí, PR, por volta das 09h45min (UTC), a fim de realizar serviços de pulverização, com um piloto a bordo.

Segundo informado à Comissão de Investigação, após aproximadamente 20 minutos de voo, o piloto realizou um pouso de emergência em área de pastagem.

Antes do pouso em área não preparada, o trem de pouso da aeronave teria colidido com uma cerca e, na corrida após o pouso, se chocou contra uma árvore, danificando a asa esquerda.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave sendo reparada sem autorização da ANAC.

2. FATOS

- a) O operador/proprietário não notificou a ocorrência envolvendo a aeronave na ocasião do acidente;
- b) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de terceiros, em 05AGO2015;
- c) inicialmente, o operador negou a ocorrência do acidente. No entanto, acabou realizando a notificação em 13AGO2015, alegando que a aeronave teve pane seca;
- d) diferentemente do relatado pelo operador, o piloto afirmou que, durante o voo, percebeu um funcionamento anormal do motor (variação de RPM), realizou a troca de tanque e ligou a bomba auxiliar de combustível, porém o motor parou de funcionar. Uma nova tentativa de partida foi provocada, contudo, não se obteve o êxito, o que ocasionou o pouso forçado;
- e) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- f) o tripulante estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola (PAGA) válidas;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- h) não foi possível calcular os limites de peso e balanceamento da aeronave;
- i) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas, sendo que os últimos registros nas Partes I das respectivas cadernetas datavam de OUT2007;

- j) não constava no diário de bordo da aeronave o registro do voo no qual ocorreu o acidente;
- k) a aeronave foi desmontada e removida do local da ocorrência para uma organização de manutenção aeronáutica sem autorização da autoridade de investigação SIPAER;

Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (CBA):

[...]

Art. 88-N Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

[...]

- l) o operador/proprietário não solicitou à ANAC, por meio da organização de manutenção aeronáutica devidamente certificada para o modelo de aeronave, a autorização para início de reparos, nos termos da Instrução Suplementar (IS) 43.13-004 - Revisão A;
- m) a organização de manutenção aeronáutica iniciou os reparos (INREP) na aeronave sem autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

Instrução Suplementar (IS) 43.13-004 - Revisão A. Procedimentos para Reparo de Aeronaves Avariadas em Acidente/Incidente Aeronáutico ou Ocorrência de Solo com Avarias Estruturais de Grande Monta.

[...]

5.4.1 Nenhuma empresa certificada poderá iniciar os reparos em uma aeronave avariada em acidente/incidente aeronáutico ou ocorrência de solo conforme o item 5.2.2 sem autorização da ANAC.

[...]

- n) a Comissão de Investigação do Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA V) localizou a aeronave nas dependências de organização de manutenção aeronáutica completamente desmontada, com substituição total da chapa de revestimento do tanque de combustível da asa esquerda e com avarias próximas à fixação traseira da asa esquerda;
- o) a hélice e o motor registrados nas cadernetas do PT-GGW haviam sido removidos e instalados em outra aeronave de propriedade do mesmo operador;
- p) como na data da ocorrência não houve a comunicação ao SERIPA V, a ação inicial não foi realizada. Sendo assim, não houve a coleta e a análise das evidências que permitiriam identificar os fatores contribuintes para o acidente;
- q) a aeronave teve danos substanciais; e
- r) 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, 11 de março de 2019.

