



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
18/OUT/2016 – 18:00 (UTC)		SERIPA V		A-135/CENIPA/2016
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO			
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	33°16'08"S	053°03'29"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-UOT	NEIVA – INDUSTRIA AERONÁUTICA	EMB-202
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA	SAE-AG	AGRÍCOLA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	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 pista de Santa Vitória do Palmar (SSVP), RS, a qual se encontrava interditada para o tráfego aéreo, às 16h20min (UTC), com um piloto a bordo, para realizar voo local.

Durante o voo, foram realizadas algumas manobras e, com aproximadamente 40 minutos de voo, o piloto resolveu fazer um treinamento de aplicação aeroagrícola sobre um pasto. No terceiro tiro, ocorreu o abalroamento do trem de pouso contra o solo.

O piloto perdeu o controle da aeronave, a qual colidiu contra o terreno.

A aeronave teve danos substanciais na hélice, no motor, no trem de pouso e em toda a sua fuselagem. O piloto sofreu lesões leves.

2. FATOS

- a) a pista de SSVP era administrada pelo Estado do Rio Grande do Sul, por meio do termo de Convênio nº 131/2013, de 24SET2013, elaborado entre este Estado e a União, por intermédio da SAC-PR e encontrava-se interditada para o tráfego aéreo, sendo, contudo, autorizado pelo CINDACTA II seu uso exclusivamente como área de pouso eventual para fins aeroagrícolas, conforme Ofício 520/OTTA/14065, de 19MAIO2013;
- b) foi observado, durante a Ação Inicial que, na lateral da pista de SSVP, havia um lixão a céu aberto, utilizado pela prefeitura local como depósito de resíduos sólidos recolhidos neste Município. Cabe ressaltar que este local caracterizava-se como foco atrativo de pássaros, sendo muitos animais observados voando ou pousados no seu entorno;
- c) a aeronave decolou de SSVP para realizar voo local, sem a finalidade de uso aeroagrícola, descumprindo a autorização do CINDACTA II de utilização da pista apenas para uso aeroagrícola;
- d) o piloto estava com seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 18MAR2007;
- e) o piloto encontrava-se com sua Habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde outubro de 2002;
- f) o piloto encontrava-se com sua Habilitação de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencida desde outubro de 2002;
- g) as cadernetas de célula, hélice e motor estavam desatualizadas;
- h) não foram encontrados registros referentes às inspeções de 50 e 100 horas entre a Inspeção Anual de Manutenção (IAM), realizada em 17SET2015, data na qual a aeronave estava com 4.473:40 horas totais, e a IAM, realizada em 26SET2016, quando a aeronave estava com 4.685 horas totais, tendo o avião voado neste período 211:20 horas. Ainda, não foi apresentado nenhum outro registro de manutenção que comprovasse a execução destas inspeções.
- i) o acidente aconteceu às 18h00min (UTC), do dia 18OUT2016. O Comando Investigador (SERIPA V) só tomou conhecimento da ocorrência na manhã do dia 19OUT2016, por meio de uma denúncia, não tendo sido notificado pelo operador;
- j) o operador retirou a aeronave do local do acidente e a levou para a sede da empresa, lavando-a com jato d'água, descaracterizando por completo as evidências que pudessem identificar os fatores contribuintes da ocorrência;

- k) a aeronave teve danos substanciais na hélice, no motor, no trem de pouso e em toda a sua fuselagem; e
- l) o piloto sofreu lesões leves

3. INTERRUPÇÃO 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, 02 de maio de 2017.