



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
063/A/2015	23/ABR/2015 - 12:30 (UTC)	SERIPA VI	A-063/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	10°31'50"S	051°31'50"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA CALIFÓRNIA	CONFRESA	MT	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GIG	NEIVA	EMB-201
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROFORMOSO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA - ME	SAE-AG	AGRÍCOLA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

## 2. Histórico do voo

Durante a realização de aplicação de herbicida em pastagem, ao realizar manobra de reposicionamento, o piloto perdeu o controle da aeronave em voo e colidiu contra uma vegetação de mata densa localizada em uma elevação de grande acrive.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso, em virtude da Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida.

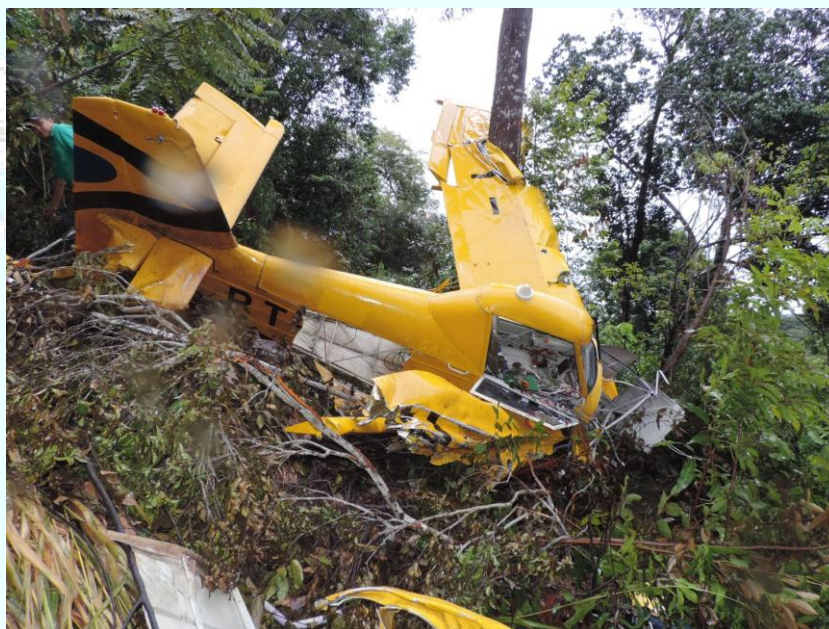


Figura 1 - Aeronave sem as marcas de matrícula.

Os destroços da aeronave foram movimentados antes do início da coleta de dados no local do acidente. O painel foi retirado do sítio de destroços, e partes da aeronave com as marcas de nacionalidade e de matrícula haviam sido raspadas e recortadas. Apesar da tentativa de ocultar as marcas, os investigadores conseguiram identificar a aeronave com matrícula PT-GIG.

## 3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a Habilitação de Piloto Agrícola (PAGA) válida;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida;
- e) a Comissão de Investigação não teve acesso às cadernetas de célula, motor e hélice da aeronave;
- f) o piloto estava realizando aplicação de insumos agrícolas;
- g) os destroços da aeronave foram movimentados antes do início da coleta de dados no local do acidente;
- h) o painel da aeronave foi retirado do sítio de destroços;
- i) partes da aeronave com as marcas de nacionalidade e de matrícula haviam sido raspadas e recortadas;
- j) a meteorologia era favorável à realização do voo visual;

- k) a aeronave colidiu contra uma vegetação de mata densa;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto apresentou lesões leves.

#### **4. 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 trouxer 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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 15 de fevereiro de 2016.

