



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
060/A/2013	26/MAR/2013 - 15:20 (UTC)	SERIPA VI	A-060/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	INDETERMINADA	12°07'57"S	055°39'10"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
BARREIRO		SORRISO	MT

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GFF	NEIVA	EMB 201
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	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
Total	1	-	-	-	1	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da fazenda Berrante de Ouro (Sorriso-MT), por volta de 11h para realizar aplicação de agrotóxicos em uma plantação de milho, conduzida por uma pessoa não habilitada.

Cerca de 40 minutos após a decolagem, a equipe de solo que apoiava os trabalhos iniciou a busca pela aeronave devido à demora no seu retorno. Apoiados por uma segunda aeronave que sobrevoava a região, a equipe identificou o local da queda, no interior de uma mata fechada.

O condutor da aeronave foi retirado dos destroços, conduzido até uma estrada e transferido para um carro do Corpo de Bombeiros. Em seguida, o mesmo foi encaminhado para o hospital e internado em UTI com sérios traumatismos na face, vindo a falecer, após três dias, em decorrência das lesões sofridas no acidente.

A aeronave ficou destruída.



Figura 1 - Situação da aeronave após o impacto.

3. Fatos

- a) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- b) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 15DEZ2009;
- d) o motor da aeronave, originalmente especificado para operação com gasolina de aviação (AvGas), passou por conversão para operação com etanol em desacordo com as especificações do fabricante;
- e) não havia registros de manutenção da aeronave em oficinas homologadas nos últimos cinco anos;
- f) o condutor decolou da fazenda Berrante de Ouro (Sorriso-MT), por volta de 11h para realizar aplicação de agrotóxicos em uma plantação de milho;
- g) a aeronave foi encontrada destruída em local de mata fechada; e

h) o condutor da aeronave sofreu lesões graves, vindo a falecer três dias após o acidente.

4. Interrupção da investigação

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em 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 5.1.15 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 julho de 2015.