



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 N°		
29NOV2013 - 19:30 (UTC)		SERIPA IV		A-210/CENIPA/2013		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		FALHA DO MOTOR NO SOLO		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
FAZENDA SETE LAGOAS		MOGI GUAÇU		SP	22°13'54"S	047°11'48"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-VTI		EMBRAER		EMB-202A	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
AGROSEMA AERO AGRICOLA 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 decolava da área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Sete Lagoas, Mogi Guaçu, SP, por volta das 19h30min (UTC), a fim de realizar um voo de aplicação, com um piloto a bordo.

Durante a corrida de decolagem, próximo à metade da pista, o piloto julgou que o avião não acelerava como esperado.

Considerando que não havia espaço suficiente para realizar uma abortiva, ele optou por prosseguir e alijar a carga de defensivo. O trem de pouso colidiu contra a plantação de laranjas e a aeronave capotou.

O avião teve danos substanciais e o tripulante saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

Ele estava com a habilitação de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencida desde 01OUT2013 e seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava vencido desde 26SET2013.

A seção 91.5 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, que tratava dos Requisitos Para Tripulações, letra (a), número (3), especificava o seguinte:

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

[...]

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido. Não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

De acordo com informações prestadas pelo piloto, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O acidente não foi comunicado tempestivamente ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER). Quando os investigadores do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA IV) tomaram conhecimento da ocorrência, o avião já havia sido removido e os destroços alterados.

Isto posto, não foi possível realizar uma coleta adequada de elementos de investigação, a fim de levantar dados essenciais ao processo, tais como condição dos destroços, situação de peso e balanceamento do avião ou imagens no local do acidente.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) nº 3-13, que tratava dos Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas Pelo Estado Brasileiro, previa, em seu parágrafo 5.2 Preservação de Indícios e Evidências, o seguinte:

5.2 PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS

5.2.1 Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a

não ser em presença ou com autorização do responsável pela Ação Inicial, em consonância com o Art. 89 do CBA.

Assim, a não comunicação tempestiva da ocorrência por parte do operador, bem como a movimentação da aeronave e a alteração dos destroços configuraram o descumprimento dos dispositivos estabelecidos pela NSCA nº 3-13.

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 26SET2013;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) ele estava com a habilitação de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencida desde 01OUT2013;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) não foi possível determinar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) o piloto declarou que as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) durante a corrida de decolagem, o trem de pouso do avião colidiu contra a plantação de laranjas e a aeronave capotou;
- h) o acidente não foi comunicado tempestivamente ao SIPAER;
- i) o avião foi removido do local do acidente e os destroços foram alterados sem o conhecimento do SIPAER;
- j) a remoção da aeronave inviabilizou a investigação;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 21 de julho de 2021.

