



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	
08 JAN 2015 - 20:30 (UTC)		SERIPA VI		A-004/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
FAZENDA AGRITER		BRASNORTE		MT	
				COORDENADAS	
				13°05'01"S 057°47'50"W	

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-GOJ		NEIVA		EMB-201	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
JM AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA			SAE-AG		AGRÍCOLA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	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 de uma pista de pouso eventual da Fazenda Agriter, localizada no município de Brasnorte, MT, por volta de 17h20min (local), para realizar um voo de aplicação de defensivo agrícola, com um piloto a bordo.

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual.

A aeronave foi abastecida com 600 litros de produto no *hooper*.

Durante o deslocamento para a área de aplicação do produto, a aproximadamente 1.860 metros do local de decolagem, a aeronave chocou-se contra a vegetação.



Figura 1 - Vista frontal da aeronave após a colisão contra o solo.



Figura 2 - Foto traseira da aeronave após a parada total.



Figura 3 - Ponto de impacto da aeronave contra o solo.

No dia 08JAN2015, antes do voo do acidente, a aeronave havia efetuado quatro voos. Estavam planejadas sete decolagens para a finalização da aplicação de fungicida na lavoura em questão.

Na quinta decolagem do dia, antes de atingir a área de aplicação, ocorreu o acidente.

Com a degravação do D-GPS embarcado na aeronave foi possível determinar as trajetórias realizadas pela aeronave, inclusive a última rota executada até o impacto.

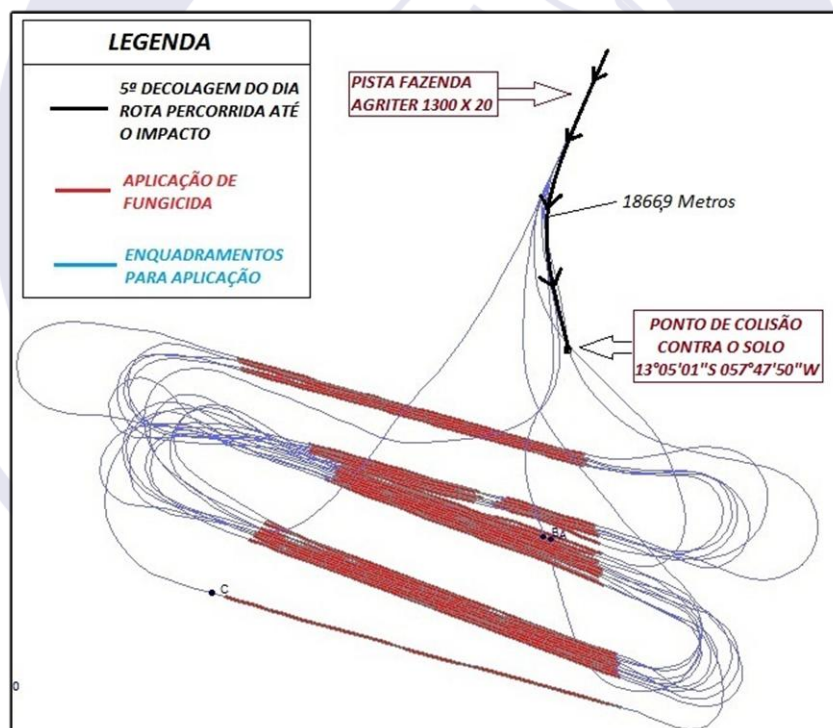


Figura 4 - Rotas executadas durante o dia 08JAN2015, em destaque (preto), a quinta decolagem até o ponto de impacto.

A ocorrência chegou ao conhecimento do Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VI) por meio de denúncia, 21 dias após o acidente. A aeronave foi removida do local sem a ciência e a autorização de qualquer autoridade aeronáutica.

De acordo com o piloto, houve queda de potência durante o voo à baixa altura e não foi possível manter o voo, fato que culminou no choque contra a vegetação. Antes do impacto, o piloto cortou o motor.

Segundo o relato do proprietário da aeronave e de testemunhas, houve a perda de controle em voo durante o deslocamento para área de aplicação, não havendo falha do motor.

Não foi possível efetuar qualquer pesquisa ou análise no motor para identificar falhas de funcionamento ou componentes, pois durante a realização da ação inicial, o motor já havia passado por oficina de manutenção e estava desmontado no hangar do proprietário.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto saiu ileso.

2. FATOS

- a) a aeronave estava com a inspeção anual de manutenção (IAM) vencida desde 06DEZ2014;
- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 09MAIO2014;
- c) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) de Piloto Agrícola (PAGA) válido;
- d) a ocorrência chegou ao conhecimento da autoridade aeronáutica (SERIPA VI) através de denúncia, 21 dias após o acidente;
- e) o proprietário/operador e o piloto não comunicaram imediatamente o acidente a nenhuma autoridade aeronáutica;
- f) a aeronave foi removida do local do acidente sem a ciência da autoridade aeronáutica;
- g) durante a ação inicial, o motor encontrava-se desmontado e já havia passado por oficina de manutenção;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) 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.

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, 27 de outubro de 2017.

