



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

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA(V) Nº	
23/OUT/2016 - 12:30 (UTC)		SERIPA V		A-143/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO			
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
PISTA DA AGRIGEL AERO AGRÍCOLA		VALE VERDE		RS	
				COORDENADAS	
				29°46'50"S 052°09'48"W	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WKT	CESSNA AIRCRAFT	A188B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AGRIGEL AERO AGRÍCOLA LTDA	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
Total	1	1	-	-	-	-	X Substantial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

Segundo o relato do piloto, durante a 3ª corrida no solo para testar a aeronave que já estava parada havia 7 (sete) meses, ocorreu a colisão desta contra uma pedra que a fez derivar para a esquerda da pista. Ao tentar corrigir com o uso do freio, a aeronave girou à direita e parou na pista.

A aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida, quando o piloto alegou que decidiu fazer corridas de decolagem na pista da AGRIGEL Aero Agrícola, em Vale Verde, RS, para teste do avião antes do seu traslado para a oficina.

A aeronave teve danos estruturais e o piloto saiu ileso.

A ocorrência não foi comunicada pelo operador.

O SERIPA V só tomou conhecimento deste fato em 21NOV2016, por meio de uma denúncia.

Segundo declaração do piloto, houve apenas a quebra de dois tubos de suporte da célula. Entretanto, não foi possível constatar realmente os danos que a aeronave teve, devido ao grande tempo decorrido entre o acidente e a ação inicial de investigação (mais de 30 dias), bem como pelo fato de a aeronave já ter sido desmontada pelo operador (Figura 1).



Figura 1 – Vista geral da aeronave, já desmontada e dentro do hangar.

O piloto informou, ainda, que estava há mais de um ano sem voar, porém, a Caderneta Individual de Voo (CIV) não foi apresentada. Também foi constatado que, embora estivesse operando a aeronave, o piloto tinha restrição no seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA), estando proibido de realizar voar solo.

Durante a abordagem dos investigadores, o operador se esquivou de preencher a Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), tendo o SERIPA V de realizar tal procedimento.

3. Fatos

- a) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 28JUL2016;

- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso pela ANAC – Código “8” – desde 28AGO2016;
- c) o piloto alegou que, na 3ª corrida no solo, a aeronave veio a colidir contra uma pedra e derivou para a esquerda da pista;
- d) a pista da AGRIGEL em Vale Verde, RS, era de cascalho e apresentava muitas pedras soltas;
- e) o piloto disse que, na tentativa de corrigir o desvio da aeronave, aplicou o freio e, nesse momento, o avião girou à direita e parou na pista;
- f) segundo declaração do piloto, houve apenas a quebra de dois tubos de suporte da célula;
- g) o piloto saiu ileso;
- h) a ocorrência não foi comunicada pelo operador ao SIPAER;
- i) o SERIPA V só tomou conhecimento deste fato em 21NOV2016;
- j) não foi possível avaliar os danos à aeronave, pois a mesma foi removida do local sem autorização do Comando Investigador. Aliado a isso, a ação inicial de investigação somente foi realizada com mais de 30 dias após o acidente, quando a aeronave já havia sido desmontada pelo operador;
- k) o piloto tinha restrição no seu CMA, estando proibido de voar solo;
- l) os registros de manutenção, cadernetas da aeronave, certificados técnicos, fichas de inspeção e diário de bordo não foram apresentados pelo operador; e
- m) foi constatado o descumprimento das normas do SIPAER, particularmente da NSCA 3-13, de 2014, e do Código Brasileiro de Aeronáutica.

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 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.

