



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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
28DEZ2020 - 17:00 (UTC)		SERIPA III		A-159/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
RIO PARNAÍBA		RIO PARNAÍBA		MG	19°12'43"S 046°14'46"W			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PR-ALA		PIPER AIRCRAFT		PA 25-235				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
SOCANA AVIAÇÃO AGRÍCOLA			SAE-AG		AGRÍCOLA			
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 Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

O operador reportou que a aeronave decolou do Aeródromo de Rio Paranaíba (SNRP), MG, a fim de realizar um voo local para aplicação de produtos agrícolas em uma fazenda na região, com um piloto a bordo.

Durante o voo, a aeronave teria sido supostamente submetida a uma rajada de vento, levando à perda de controle e posteriormente ao impacto contra o solo.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O acidente em tese ocorreu, segundo reportado pelo operador, no dia 28DEZ2020, porém foi comunicado ao SERIPA III apenas no dia 15JAN2021, ocorrendo um lapso de 19 dias entre o acidente e o reporte.

A aeronave foi removida do local e desmontada sem a anuência da Autoridade de Investigação SIPAER. Dessa forma, a investigação ficou prejudicada.



Figura 1- Aeronave sendo removida sem a anuência da Autoridade de Investigação SIPAER. Fonte: Operador

O Piloto em Comando (PIC) reportado pelo operador possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com a Autorização Especial de Voo (AEV) válida.

Não foi possível verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Tendo em vista que não houve a comprovação do dia e horário do acidente, apesar das informações repassadas pelo operador, não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

No acidente em questão, a Autoridade de Investigação SIPAER foi notificada com um atraso de 19 dias. Não obstante, a aeronave já havia sido desmontada e movimentada pelo operador.

O local do acidente também não foi preservado. Dessa forma, não pôde ser realizada a coleta de dados prevista na Ação Inicial.

Uma vez que não houve a notificação do ocorrido, não foi possível realizar a coleta de dados oportunamente e, conseqüentemente, não havia dados disponíveis a serem analisados, impossibilitando, dessa forma, o aprofundamento do processo de investigação SIPAER.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o Piloto em Comando (PIC) reportado pelo operador estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- b) o PIC estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) a aeronave estava com a Autorização Especial de Voo (AEV) válida;
- d) segundo o operador, houve a perda de controle da aeronave e logo após colisão contra o solo;
- e) a aeronave teve danos substanciais; e
- f) não foi possível conhecer as lesões do piloto.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-159/CENIPA/2020 - 01

Emitida em: 03/11/2022

Atuar junto à SOCANA Aviação Agrícola, a fim de que aquele operador observe o fiel cumprimento da legislação em vigor, possibilitando que a Autoridade de Investigação SIPAER possa exercer suas atribuições previstas na Lei nº 7.565/1986, com o objetivo único de prevenir novas ocorrências por meio da identificação dos possíveis fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para o acidente ou incidente aeronáutico.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 3 de novembro de 2022.