



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(V) Nº	
24 OUT 2017 - 12:30 (UTC)	SERIPA I	A-134/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UNK] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA IPANEMA	ALTAMIRA	PA	05°54'31"S 053°26'09"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-RBA	CESSNA AIRCRAFT	A188B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
TOSIN AERO AGRÍCOLA LTDA.	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	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista da Fazenda Ipanema, localizada no município de Altamira, PA, por volta das 12h30min (UTC), a fim de realizar serviço aeroagrícola com um piloto a bordo.

Conforme relatos de observadores no solo, após a execução de uma curva, a aeronave tentou retomar seu curso, contudo perdeu sustentação e caiu verticalmente, girando de forma descontrolada.

A aeronave foi encontrada acidentada em uma área de mata, a cerca de 8km do local de decolagem.



Figura 1 - Aeronave encontrada em área de mata.

A aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 14AGO2015 e a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM), vencida desde 15DEZ2011.

Conforme dados extraídos do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a última IAM foi realizada em Organização de Manutenção certificada pela ANAC em 15DEZ2010, não sendo apresentados quaisquer documentos sobre outras manutenções realizadas na aeronave.

O piloto possuía licença de Piloto Comercial e estava com as habilitações de avião monomotor terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola (PAGA) válidas. Estava, ainda, com o Certificado Médico Aeronáutico válido.

Segundo informações, o piloto não possuía vínculo empregatício com o operador da aeronave.

Foram realizados diversos contatos com proprietário/operador da aeronave, porém nenhuma das solicitações dos investigadores foi atendida, especialmente, quanto à documentação da aeronave e do piloto.

A Portaria ANAC N° 68/SRE, de 10JAN2012, autorizou o funcionamento do operador como empresa exploradora de serviço aéreo público especializado na atividade aeroagrícola, pelo prazo de 12 meses, logo, o operador da aeronave não estava mais autorizado a realizar esses tipos de serviços.

Houve fogo e a aeronave ficou destruída.

O piloto sofreu lesões fatais.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola (PAGA) válidas;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 14AGO2015;
- e) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 15DEZ2011;
- f) não foram apresentados quaisquer documentos sobre as manutenções realizadas na aeronave;
- g) a empresa não possuía autorização para operação aeroagrícola;
- h) foram realizados diversos contatos com o proprietário/operador, porém nenhuma das solicitações dos investigadores foi atendida;
- i) a aeronave ficou destruída; e
- j) o piloto sofreu lesões fatais.

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.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, 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, 10 de maio de 2018.