



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	
01 FEV 2018 - 18:10 (UTC)	SERIPA V	A-019/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[USOS] POUSO AQUÉM/ALÉM DA PISTA	POUSO ANTES DA PISTA	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
ÁREA DE POUSO EVENTUAL - VILA CLARA	MATA	RS	29°34'24"S 054°20'48"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-SUB	CESSNA AIRCRAFT	A-188B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
MORO SERVIÇO AÉREO ESPECIALIZADOS LTDA.-ME	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	1	-	1	-	-	-	Leve	
Total	2	-	1	1	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da área de pouso eventual, localizada na zona rural do município de Dilermando de Aguiar, RS, com destino a área de pouso eventual, localizada em Vila Clara, município de Mata, RS, por volta de 18h00min (UTC) a fim de realizar traslado, para posteriormente iniciar a aplicação de ureia, com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante o pouso, a aeronave realizou o primeiro toque em torno de 70m antes da pista, voltando a sair do solo. No segundo toque, ainda antes da pista, a aeronave veio a capotar.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto sofreu lesões graves e o passageiro lesões leves.



Figura 1 - Posição final da aeronave.

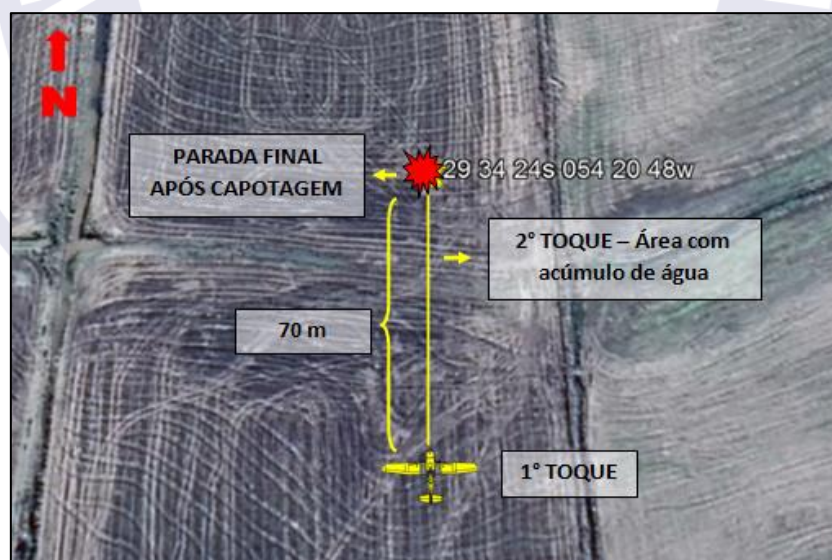


Figura 2 - Croqui da trajetória da aeronave PR-SUB.

As cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas. O último lançamento foi em julho de 2017.

No momento do acidente, além do piloto, havia um passageiro a bordo, sentado junto ao assento do piloto, sendo que a aeronave era homologada para apenas um tripulante, de acordo com seu Manual e documentação.

Dessa forma, ao operar a aeronave com dois ocupantes em um único assento, houve o descumprimento de limitações especificadas no Manual de voo causando alterações de pilotagem e ergonomia.

Assim, tornou-se infrutífera qualquer atuação dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que não houve condições de realizar ação corretiva ou recomendação de segurança que agregasse novos conhecimentos para a prevenção.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola (PAGA) válidas;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) havia um passageiro a bordo, sentado junto ao assento do piloto;
- g) a aeronave era homologada para apenas um tripulante;
- h) durante o pouso, a aeronave realizou o primeiro toque em torno de 70m antes da pista;
- i) a aeronave capotou após o segundo toque;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto sofreu lesões graves e o passageiro sofreu lesões leves.

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, 4 de setembro de 2018.

