



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	
05 FEV 2016 - 10:30 (UTC)		SERIPA VI		A-030/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
PISTA DA EMPRESA PRECISA AVIAÇÃO AGRÍCOLA		LAGOA DA CONFUSÃO		TO	10°46'09"S 049°39'44"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-GII		NEIVA		EMB-201	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			TPP		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

A aeronave decolou da pista de pouso eventual da empresa Precisa Aviação Agrícola, localizada no município de Lagoa da Confusão, TO, por volta das 10h00min (UTC), a fim de realizar um voo local para cheques do motor e do equipamento de aplicação de defensivos, com um piloto a bordo.

Inicialmente, o avião foi abastecido com 60 litros de combustível e foi realizado um voo para checar os parâmetros do motor.

Após esse voo, a aeronave foi carregada com 400 litros de água e decolou novamente, com a finalidade de realizar os testes do sistema de pulverização, tendo efetuado algumas passagens, com esse equipamento acionado.

De acordo com os relatos colhidos, durante um dos tiros, houve perda de potência do motor e o piloto conduziu a aeronave para um pouso forçado, em terreno não preparado.

O Comando Investigador tomou conhecimento da ocorrência por meio de denúncia anônima.

Durante a ação inicial, constatou-se que a aeronave estava operando com etanol e que ela havia sido removida do local da ocorrência, sem a necessária autorização da autoridade do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Ela foi encontrada completamente desmontada e já recebendo reparos de manutenção, no galpão da empresa Precisa Aviação Agrícola.

A pesquisa na documentação da aeronave revelou que o monomotor estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 25SET1999.

Em consulta à EMBRAER, fabricante do avião, realizada no dia 02MAR2016, verificou-se que a conversão do motor para operação com etanol não havia sido realizada em empresa homologada.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto sofreu lesões leves.



Figura 1 - Vista geral da aeronave desmontada após a ocorrência.



Figura 2 - Vista geral do grupo motopropulsor após a ocorrência.

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 - Avião (PAGA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 31MAR2001;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- f) de acordo com as declarações colhidas, as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo visual;
- g) de acordo com as declarações colhidas, durante um voo de verificação, houve uma falha do motor e a aeronave foi conduzida para um pouso forçado, em terreno não preparado;
- h) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima, contrariando o previsto no Artigo nº 88, da Lei 7.565, de 19DEZ1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e o item 4.2.6, da Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13, 2014;
- i) quando a ação inicial foi realizada, a aeronave já havia sido removida do local da ocorrência, sem a devida autorização, e estava desmontada, contrariando o previsto no Artigo nº 88-N, do CBA e o item 5.2.1, da NSCA 3-13, 2014;
- j) a aeronave estava voando com a IAM vencida desde 25SET1999, contrariando o previsto na seção 91.7, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91;
- k) o motor da aeronave estava operando com etanol;

- l) em consulta ao fabricante da aeronave, verificou-se que a conversão do motor para operação com etanol não foi realizada em empresa homologada, contrariando o previsto na seção 91.407, RBHA n° 91;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto 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, 10 de maio de 2018.