



**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	
11 NOV 2017 - HORA DESCONHECIDA		SERIPA V		A-142/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		RE] EXCURSÃO DE PISTA		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
ÁREA DE POUSO PARA USO AEROAGRÍCOLA		RESTINGA SECA		RS	29°43'52"S 053°23'39"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-VTW		EMBRAER		EMB-202A	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
BOLZAER AVIAÇÃO AGRÍCOLA 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	-	-	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolava da pista de pouso eventual não registrada de São Miguel, em Restinga Seca, RS, em horário desconhecido, a fim de realizar pulverização aeroagrícola, com um piloto a bordo.

Durante a corrida de decolagem, o piloto decidiu abortar o procedimento, pois não conseguia fazer com que a aeronave saísse do solo. A aeronave ultrapassou o limite final da pista, capotou e parou em área de plantio de arroz.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave capotada após ultrapassagem do final da pista.

### 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a licença de Piloto Comercial (PCM) e a habilitação de Piloto Agrícola (PAGA) válidas;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) decorridos 25 dias do acidente, a empresa Bolzaer comunicou a ocorrência ao SERIPA V, logo após a fiscalização da ANAC;
- h) o *crash site* foi descaracterizado, inclusive com a remoção dos destroços, sem o conhecimento da autoridade de investigação, impossibilitando a coleta de informações;
- i) a fiscalização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), na sede da empresa Bolzaer, constatou que a aeronave PT-VTW havia sido reparada após a ocorrência, sem a permissão da autoridade de regulação da aviação civil brasileira;
- j) em virtude do tempo decorrido e dos reparos já realizados, não foi possível especificar os danos causados à aeronave com precisão ou identificar os fatores contribuintes para a ocorrência;

- k) não foi possível verificar o horário e as condições meteorológicas no momento;
- l) não foi possível realizar o cálculo de peso e balanceamento da aeronave;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto saiu ileso.

### 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.