



**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	
08 DEZ 2016 - 10:30 (UTC)	SERIPA V	IG-165/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	OUTROS	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA SANTA LÚCIA	TAPES	RS	30°47'08"S   051°27'09"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WJI	CESSNA AIRCRAFT	T188C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
DILOPES AVIAÇÃO 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	-	-	-	-	-	-	X Leve	
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave realizava a segunda decolagem do dia em uma área de pouso eventual na fazenda Santa Lúcia, localizada no município de Tapes, RS, às 08h30min (local), a fim de aplicar defensivo agrícola (adubo), com um piloto a bordo.

Segundo relato do piloto, durante a decolagem, logo que a cauda saiu do solo, foi avistado um animal silvestre à frente da aeronave (reta de decolagem).

O piloto aplicou o pedal esquerdo e conseguiu desviar do animal. Porém, ao tentar regressar ao centro da pista, a cauda da aeronave tocou o solo na lateral e ocorreu a perda do controle.

A aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) e o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencidos.

A ocorrência somente foi comunicada, por meio da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), após denúncia feita à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), dezoito dias depois do incidente grave.

Quando a ação inicial de investigação foi realizada, os serviços de reparo da aeronave já estavam em andamento, impossibilitando a verificação dos danos informados pelo piloto.



Figura 1 - Vista frontal da aeronave em processo de reparo.



Figura 2 - Vista traseira da aeronave em processo de reparo

A operação se desenvolvia em área de pouso eventual, propícia ao acesso de animais.

Tendo em vista o intervalo de tempo decorrido entre a ocorrência e a ação inicial, não foi possível constatar a efetiva presença da fauna no evento. Nesse sentido, pode-se, também, considerar a hipótese de uma possível perda de controle no solo, durante a corrida de decolagem, como consequência de uma inadequada utilização dos comandos de voo.

A aeronave teve danos leves.

O tripulante saiu ileso.

## 2. FATOS

- a) o piloto da aeronave estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto da aeronave estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- c) o piloto era qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 04OUT2016;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice da aeronave não estavam atualizadas;
- f) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 18AGO2016;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a aeronave realizava voo de aplicação de adubo;
- i) o piloto informou que, durante a corrida de decolagem, um animal silvestre surgiu à frente da aeronave;
- j) durante a tentativa do desvio, a aeronave colidiu contra uma vala na lateral da pista;
- k) não foi possível constatar a efetiva presença de fauna na ocorrência;
- l) este incidente grave foi comunicado dezanove dias após ter ocorrido, devido à denúncia recebida pela ANAC;
- m) os serviços de reparo da aeronave foram iniciados antes da chegada da equipe de investigação;
- n) a aeronave teve danos leves; e
- o) 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, 30 de novembro de 2017.

