



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	
30 DEZ 2017 - 16:45 (UTC)		SERIPA V		A-170/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
FORA DE AERÓDROMO		DOM PEDRITO		RS	
				COORDENADAS	
				30°54'11"S 054°59'42"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-MLY	CESSNA AIRCRAFT	A188B
OPERADOR		REGISTRO
SCHEIS AERO AGRÍCOLA LTDA.		SAE-AG
		OPERAÇÃO
		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 de área de pouso para uso aeroagrícola, localizada na Estância Santa Gertrudes, no município de Dom Pedrito, RS, às 16h43min (UTC), a fim de realizar voo de traslado para uma fazenda no mesmo município, com um piloto e um passageiro a bordo.

Segundo relatos, logo após a decolagem, a aeronave iniciou uma curva para a esquerda, vindo a perder altitude e a colidir contra um barranco próximo de um rio.

A aeronave estava com duas pessoas a bordo no momento do acidente, porém era homologada para voo com apenas uma, de acordo com o seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

Ao realizar o cálculo de peso e balanceamento da aeronave, foi verificado que o Centro de Gravidade (CG) extrapolava o limite traseiro, principalmente pelo fato de transportar um passageiro.

O operador tinha vendido a aeronave mediante um contrato de compra e venda registrado em cartório. Porém, a comunicação de venda não tinha sido remetida pelo vendedor ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), descumprindo o previsto na Resolução Nº 293, de 19 de novembro de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em seu artigo 29.

Foi constatado, durante o processo de investigação, que o processo junto ao RAB somente seria regularizado após a quitação do saldo devedor entre as partes.

A aeronave não possuía Autorização Especial de Voo, emitida pela ANAC, para operação com Álcool Etílico Hidratado Combustível, descumprindo os preceitos da Instrução Suplementar 137.201-001.

A aeronave teve danos substanciais no motor, na hélice, nas asas e na fuselagem. O piloto faleceu e o passageiro sofreu lesões leves.



Figura 1 - Aeronave no local de impacto.



Figura 2 - Vista lateral da aeronave.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de telefonema da Polícia Civil de Dom Pedrito, RS, quatro horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 23ABR2017;
- c) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola - Avião vencidas desde novembro de 2017;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) o operador não comunicou a venda da aeronave ao RAB;
- g) a aeronave estava dentro do limite de peso, porém fora do limite de balanceamento;
- h) a aeronave estava com um piloto e um passageiro a bordo, descumprindo o previsto no Certificado de Aeronavegabilidade;
- i) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- j) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- k) o motor da aeronave estava operando com Álcool;
- l) a aeronave não possuía Autorização Especial de Voo, emitida pela ANAC, para operação com Álcool Etílico Hidratado Combustível;
- m) a aeronave colidiu contra o barranco de um rio;
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) o piloto faleceu 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, 07 de novembro de 2018.