



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, o propósito desta atividade não é 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	
23 MAR 2015 – 17:15 (UTC)		SERIPA VI		A-042/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		COORDENADAS	
FAZ. ANTA GORDA II		DIAMANTINO		UF	
				MT	
				13°48'59" S	057°10'06" W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-UUP		NEIVA		EMB-202A	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			SAE-AG		PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	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 Fazenda Anta Gorda II, localizada no município de Diamantino, MT, por volta das 17h00min (UTC), com um piloto a bordo.

Durante a realização de uma curva de reposicionamento pela esquerda, a aeronave perdeu sustentação, entrou em parafuso a baixa altura e impactou contra o solo, em um ângulo de aproximadamente 60°, sem deslocamento horizontal.

Em decorrência do elevado ângulo de impacto, a parte dianteira da aeronave ficou soterrada e o piloto sofreu lesões fatais.

Durante a investigação, ficou constatado que o piloto não possuía a habilitação de Piloto Agrícola (PAGA) e que havia sido contratado para realizar o trabalho de auxiliar aeroagrícola, reabastecer, lavar e guardar a aeronave. Conforme o relato do administrador da fazenda, o auxiliar não tinha autorização para voar a aeronave.

A pessoa, contratada como piloto, confirmou que embora o auxiliar aeroagrícola fosse um piloto, ele não era autorizado a realizar voos na aeronave acidentada. O piloto contratado ainda afirmou desconhecer que o auxiliar já tivesse voado anteriormente na fazenda.

Conforme entrevistas realizadas pela equipe de investigação com funcionários da propriedade rural, esta foi a primeira vez que eles visualizaram o auxiliar realizando um voo naquela aeronave.

Os relatos ainda corroboraram que o voo do acidente estava sendo desenvolvido em perfil de operação aeroagrícola, ou seja, a baixa altura e com curvas ascendentes de grandes inclinações, para iniciar novas passagens baixas no rumo oposto. Como consequência, em uma dessas curvas, a aeronave perdeu altura girando até colidir contra o solo.

Segundo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61 (RBAC 61):

"RBAC 61 SUBPARTE N - HABILITAÇÃO DE PILOTO AGRÍCOLA - 61.247- Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto agrícola é a de atuar como piloto em comando de aeronave agrícola em execução de operações aéreas agrícolas.

(b) Para que a prerrogativa do piloto agrícola possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto agrícola deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação agrícola válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.

Segundo o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA 91):

"RBHA 91 SUBPARTE B - REGRAS DE VOO - 91.102 – REGRAS GERAIS

(c) Nenhuma pessoa pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxiar um avião, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave ou seja uma pessoa adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma."

Segundo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 137 (RBAC 137):

"RBAC 137 SUBPARTE C - REGRAS PARA AS OPERAÇÕES AEROAGRÍCOLAS - 137.207 – REQUISITOS PARA PILOTOS

(a) Somente podem realizar operações aeroagrícolas pilotos agrícolas habilitados conforme o RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com Certificado Médico Aeronáutico (CMA), emitido segundo o RBAC 67, válido."

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto não possuía habilitação de Piloto Agrícola (PAGA);
- c) o piloto não possuía experiência no tipo de voo;
- d) o piloto não possuía treinamento no tipo de voo;
- e) o piloto havia sido contratado como auxiliar aeroagrícola;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- i) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- j) o voo estava sendo realizado à baixa altura;
- k) as curvas estavam sendo realizadas de forma ascendente e com grande inclinação;
- l) a aeronave colidiu contra o solo em ângulo acentuado;
- m) após o impacto contra o solo, não houve deslocamento horizontal;
- n) a parte dianteira da aeronave ficou soterrada;
- o) a aeronave teve danos substanciais; e
- p) o piloto sofreu lesões fatais.

3. INTERRUPÇÃO 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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente”*.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“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, 01 de agosto de 2017.

