



**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(I) Nº		
25JAN2018 - 12:30 (UTC)	SERIPA VI	IG-063/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
INCIDENTE GRAVE	[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA PIQUIRI	JUARA	MT	11°06'49"S	057°11'25"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-MLP	AIR TRACTOR	AT-502B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROAGRICOLA BOA SAFRA LTDA. - EPP	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	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 decolou do Aeródromo de Juara Sul (SIZX), MT, por volta das 12h00min (UTC), a fim de realizar voo local de treinamento, com um piloto a bordo.

Com cerca de trinta minutos de voo, foi realizado um pouso para treinamento na área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Piquiri.

Durante a corrida após o pouso, ocorreu a perda de controle da aeronave, com a saída pela lateral direita, local onde havia uma plantação de cana-de-açúcar.

A aeronave teve danos leves. O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Vista da aeronave após a parada total.

Tratava-se de um voo de treinamento com duração prevista de, aproximadamente, uma hora.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Ele possuía experiência no tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e estava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Durante o voo, o piloto decidiu realizar um pouso para treinamento na área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Piquiri.

Segundo relatos, a aproximação foi realizada nas velocidades e altitudes previstas para o circuito de tráfego. Ao realizar o toque no solo, o piloto sentiu a aeronave derrapar, vindo a perder a reta para a direita, mesmo utilizando-se dos comandos do leme no intuito de que a aeronave se mantivesse no eixo do pouso.

A aeronave colidiu com uma plantação de cana de açúcar, parou na lateral direita da área de pouso e a 90° com o eixo de pouso pretendido.

A superfície da área de pouso para uso agrícola da Fazenda Piquiri era gramada e de acordo com o piloto, no momento da ocorrência, a mesma encontrava-se molhada. Relatou ainda que o vento predominante era calmo, a visibilidade era maior do que 10 quilômetros, não havia nebulosidade e a temperatura aproximada era de 25°C.

Apesar de tratar-se de aeronave de utilização em operações aeroagrícolas, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 137 - CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES AEROAGRÍCOLAS, em seu parágrafo 137.301, letra e, dispunha que:

“Ninguém pode operar uma aeronave em área de pouso para uso aeroagrícola, a menos que:

- (1) a operação seja exclusiva de atividades aeroagrícolas, por um período previamente definido”.

O voo em questão não fazia parte de operação aeroagrícola, tendo sido informado como voo de treinamento. Assim, não foi encontrado amparo nas normas em vigor na data da ocorrência, para a realização do pouso na área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Piquiri.

## 2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) o piloto decidiu realizar um pouso para treinamento na área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Piquiri;
- i) no pouso, durante o toque, o piloto sentiu a aeronave derrapar, vindo a perder a reta para a direita;
- j) a aeronave colidiu contra uma plantação de cana-de-açúcar, parou na lateral direita da área de pouso e a 90° com o eixo de pouso pretendido;
- k) a aeronave teve danos leves; e
- l) o piloto saiu ileso.

## 3. INTERRUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 28 de outubro de 2019.

