



**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	
17 FEV 2017 - 13:35 (UTC)	SERIPA VII	A-029/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FAZENDA MUSTAFA	BOCA DO ACRE	AM	08°53'23"S 067°13'06"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-VVG	EMBRAER	EMB-202A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROSARA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA ME	SAE-AG	AGRÍCOLA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	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 decolou de uma área de pouso eventual para realizar um voo de aplicação de insumos agrícolas na Fazenda Mustafa, localizada no município de Boca do Acre, AM.

Durante a aplicação dos insumos agrícolas, a aeronave colidiu contra uma árvore e posteriormente contra o solo, em um ângulo de, aproximadamente, 30°.

O piloto não estava utilizando EPI (Equipamentos de Proteção Individual) e, durante a desaceleração, bateu a cabeça contra o painel da aeronave.

O piloto não era habilitado para realizar o tipo de voo, uma vez que não possuía a habilitação de piloto agrícola (PAGA).

O piloto estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) vencida desde 1990 e com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 1995.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões fatais.

### **2. FATOS**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), vencido desde 1995;
- b) o piloto estava com a habilitação de avião monomotor terrestre (MNTE) vencida desde 1990;
- c) o piloto não possuía a habilitação de piloto agrícola (PAGA);
- d) o piloto não era habilitado para realizar o tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) o piloto não estava utilizando EPI (Equipamentos de Proteção Individual);
- i) não houve fogo;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto sofreu lesões fatais.

### **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.

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, 26 de fevereiro de 2017.

