



**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 AGO 2015 - 19:30 (UTC)	SERIPA IV	A-119/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
ÁREA RURAL	MARIÁPOLIS	SP	21°47'34"S 051°05'43"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-TCC	CESSNA AIRCRAFT	T210N
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave decolou do aeródromo de Adamantina, SP (SDAD), a fim de realizar um voo local privado, com um condutor e um passageiro a bordo.

Após a decolagem da cabeceira 09 em SDAD, foi iniciada uma curva à esquerda, subindo para 3.800ft. Após o nivelamento, o motor da aeronave apresentou funcionamento anormal, com perda de óleo e vibração, conforme relatado pelo condutor do avião.

O motor foi reduzido e cortado. O pouso de emergência foi realizado em área rural da cidade de Mariápolis, SP.

A equipe de investigação do SERIPA IV constatou que o condutor do avião não possuía licença, habilitação ou certificado de piloto.

Os relatos do condutor divergiram do registro policial quanto à natureza do voo e ao objetivo da operação.

Em consulta ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a aeronave estava em situação regular.

O proprietário da aeronave não foi encontrado.

Os dois ocupantes saíram ilesos.

O avião teve danos substanciais.



Figura 1 - Visão da aeronave após o impacto.



Figura 2 - Visão lateral da aeronave, após a parada total.

## 2. FATOS

- a) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- b) o condutor não possuía Licença, Habilitação ou Certificado de piloto;
- c) a aeronave estava em situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) da ANAC;
- d) os relatos do condutor divergiram do registro policial quanto à natureza do voo e ao objetivo da operação;
- e) o proprietário da aeronave não foi encontrado;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) o condutor da aeronave e o passageiro saíram ilesos.

## 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, 09 de março de 2018.

