



**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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

**RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO**

**1. INFORMAÇÕES FACTUAIS**

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº				
09JAN2020 - 20:00 (UTC)		SERIPA VI		A-003/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO AGROER AVIAÇÃO - (SWMZ)		RONDONÓPOLIS		MT	16°26'31"S	054°42'07"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-BHF		CESSNA		172A				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			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	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 Agroer Aviação (SWMZ), Rondonópolis, MT, por volta das 19h55min (UTC), a fim de realizar voo local privado, com um piloto e um passageiro a bordo.

Segundo o piloto, logo após a decolagem, a aeronave teve uma falha de motor. Foi realizado um pouso forçado à frente, em uma área de vegetação rasteira. O trem de pouso auxiliar quebrou e a aeronave pilonou.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave após a ocorrência, vista lateral direita.



Figura 2 - Aeronave após a ocorrência, vista lateral esquerda.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Não foi possível verificar se o piloto estava qualificado e se possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 11JUN2019. Segundo o piloto, ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas.

Segundo o piloto, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência pela imprensa.

Os prováveis fatores contribuintes para a ocorrência estão relacionados à falha do sistema motopropulsor da aeronave. Como as inspeções de manutenção obrigatórias não haviam sido realizadas conforme as boas práticas preconizadas pelo fabricante e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), concluiu-se que o aprofundamento da investigação em tela não traria aprendizados para a prevenção de acidentes aeronáuticos.

A falta de aderência às boas práticas de manutenção, associadas à falha do grupo motopropulsor denotam que as operações em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor podem implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

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 da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

## 3. CONCLUSÕES

### 3.1. 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) não foi possível verificar se o piloto estava qualificado e se possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 11JUN2020;
- e) segundo o piloto, a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- g) de acordo com o piloto, as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) segundo o piloto, logo após a decolagem, houve falha do motor;
- i) foi realizado um pouso forçado em uma área de vegetação rasteira;
- j) a aeronave pilonou;

- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Indeterminados.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

### **5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 12 de abril de 2022.

