



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	
31JAN2012 - 18:00 (UTC)	SERIPA VI	A-546/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR E [OTHR] OUTROS	FALHA DO MOTOR EM VOO E POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO NÃO CERTIFICADO	NOVA BRASILÂNDIA	MT	14°52'36"S 052°53'19"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-IRJ	CESSNA	CESSNA 210L
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

Segundo o relato do piloto, a aeronave decolou do Aeródromo de Santo Antônio de Leverger (SWLV), MT, com destino ao Aeródromo Marechal Rondon (SBCY), MT, por volta das 17h00min (UTC), com um tripulante a bordo.

Com cerca de uma hora de voo, a aeronave efetuou um pouso em local não registrado no município de Nova Brasilândia, MT.

De acordo com as informações prestadas pelo piloto, o pouso nesse local se deu por conta de uma perda de potência no motor.

Durante a corrida de pouso, o avião quebrou o trem de pouso, segundo relatos, devido a buracos na área escolhida para a aterrissagem.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 1994 e com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde 1995. Deste modo, não foi possível verificar se o piloto possuía experiência no tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido. Contudo, não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Também não foi verificado se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante saiu ileso.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 1994;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) vencida desde 1995;
- c) não foi possível verificar se o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi verificado se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) segundo o relato do piloto, a aeronave teve que efetuar um pouso em local não registrado no município de Nova Brasilândia, MT;
- i) de acordo com as informações prestadas pelo piloto, o pouso em local não registrado se deu por conta de uma perda de potência no motor;
- j) durante a aterrissagem, houve a quebra do trem de pouso;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

3. INTERRUPÇÃO 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, 29 de maio de 2020.