



**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	
19JUN2017 - 14:25 (UTC)	SERIPA VI	IG-086/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE	[FUEL] COMBUSTÍVEL	PANE SECA	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
RODOVIA MT-020	CANARANA	MT	13°31'09"S 052°28'05"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-KKR	CESSNA AIRCRAFT	T210R
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	3	3	-	-	-	-	X Leve	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Municipal Presidente João Figueiredo (SWSI), Sinop, MT, com destino ao Aeródromo Municipal Frederico Carlos Muller (SWHP), Água Boa, MT, por volta das 12h45min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Com cerca de 1 hora e 40 minutos de voo, ocorreu a falha do motor da aeronave.

Após a falha, o piloto tentou, por diversas vezes, executar o procedimento de partida do motor, não obtendo êxito.

O piloto efetuou pouso de emergência na rodovia MT 020, que ligava os municípios de Canarana e Gaúcha do Norte, precisamente nas coordenadas 13°31'09"S/052°28'05"W, danificando a luz de anticolisão da asa direita da aeronave ao colidir com pequenas árvores que beiravam a estrada.



Figura 1 - Aeronave já no hangar após o translado.

A aeronave teve danos leves. O tripulante e os três passageiros saíram ilesos.

Após o pouso de emergência, o piloto pediu auxílio a um conhecido, para que este levasse combustível ao local. A aeronave foi abastecida e o piloto efetuou decolagem da estrada, realizando voo de translado para o aeródromo mais próximo, sem qualquer reporte ou autorização dos órgãos competentes.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a Licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válida. Isso automaticamente revalidava a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), a qual se encontrava vencida desde maio de 2015, de acordo com o preconizado no RABC nº 061, emenda nº 06, item 61.197, letra B, número 1.

O piloto estava qualificado, possuía experiência para a realização do voo e seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

Por sua vez, a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas e operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Não houve comunicação da ocorrência, a qual chegou ao conhecimento do Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VI) por meio da imprensa.

Deve-se destacar, também, que houve indisciplina de voo, uma vez que a aeronave foi transladada após esse incidente grave sem autorização dos órgãos competentes.

Tendo em vista que a presente investigação não traz novos elementos em proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, decidiu-se por sua interrupção, de acordo com o que preconiza o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, em seu Art. 3º, item VII, letra b, abaixo transcrito.

## 2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de avião multimotor terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto estava qualificado e 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 a realização do voo;
- h) ocorreu a falha do motor por falta de combustível com aproximadamente 1 hora e 40 minutos de voo;
- i) o piloto realizou pouso de emergência na rodovia MT 020, que ligava os municípios de Canarana e Gaúcha do Norte;
- j) após o pouso de emergência, o piloto reabasteceu a aeronave e decolou da estrada, sem comunicação e sem autorização dos órgãos competentes, transladando-a para o aeródromo mais próximo;
- k) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da imprensa;
- l) a aeronave teve danos leves; e
- m) o piloto e os passageiros 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.

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.”

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, 16 de maio de 2019.

