



**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 N°				
07JUL2019 - 14:00 (UTC)		SERIPA VII		A-101/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)					
ACIDENTE	[RE] EXCURSÃO DE PISTA		NIL					
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS					
ÁREA RURAL	CAROEBE	RR	00°53'13"S	059°43'05"W				
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA	FABRICANTE		MODELO					
PR-ZER	NEIVA		REGENTE - 42 ELO					
OPERADOR		REGISTRO		OPERAÇÃO				
PARTICULAR		PET		PRIVADA				
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	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 decolava, por volta das 14h00min (UTC), de um local não registrado situado no município de Caroebe, RR, com destino desconhecido, para realizar um voo privado, com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante a corrida de decolagem, a aeronave percorreu toda a extensão disponível do local escolhido, ultrapassou o limite longitudinal, adentrou em área gramada e capotou.



Figura 1 - Vista dos destroços da aeronave.

Houve danos substanciais à hélice, motor, trem de pouso auxiliar, fuselagem e empennagem da aeronave. Os dois ocupantes sofreram lesões leves.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Segundo informações da Polícia Militar de Roraima, a aeronave decolava de um local não registrado situado no município de Caroebe, RR.

Esse tipo de operação contrariava o disposto no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, Subparte B - "Regras de Voo", em vigor à época:

91.102 - REGRAS GERAIS

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação.

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

O PIC possuía experiência e estava qualificado para o tipo de voo. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave, modelo REGENTE - 42 ELO, número de série (SN) 3503, foi fabricada pela Neiva, em 1986, e estava registrada na Categoria de Serviços Privada - Experimental (PET).

Apesar de estar com o *status* na ANAC válido, não foi possível obter o Relatório de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) para atestar a aeronavegabilidade da aeronave.

Ainda no dia 07JUL2019, a Comissão de Investigação tomou ciência da ocorrência por meio de reportagem publicada na rede mundial de computadores. A partir desse

momento, o Comissão de Investigação entrou em contato com as autoridades policiais locais, a fim de obter informações mínimas para a elucidação dos fatos.

Nesse sentido, segundo apurado junto à Polícia Civil de São João da Baliza-RR, o piloto e o passageiro foram detidos no local, juntamente com a carga, possivelmente ilícita, que era transportada pela aeronave.

Da mesma forma, tentou-se contato, sem sucesso, com o proprietário/operador da aeronave que constava no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

Ao constatar uma operação a partir de local não registrado, deixou-se 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), podendo criar condições inseguras latentes as quais deveriam ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

### **3. CONCLUSÕES**

#### **3.1. Fatos**

- a) a Comissão de Investigação tomou ciência da ocorrência por meio de reportagem publicada na rede mundial de computadores;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- d) o piloto estava qualificado e possuía experiência para o tipo de voo;
- e) não foi possível obter o RIAM para atestar as condições de aeronavegabilidade da aeronave;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) a aeronave tentava decolar de um local não registrado;
- h) durante a corrida de decolagem, a aeronave ultrapassou a extremidade longitudinal do local escolhido, adentrou em área gramada e capotou;
- i) a operação ocorreu em desacordo com as regulamentações aeronáuticas vigentes;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) os dois ocupantes sofreram lesões leves.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Indeterminados.

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

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

Nada a relatar.

Em, 5 de agosto de 2022.