



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
14SET2018 - 11:30 (UTC)		SERIPA II		A-147/CENIPA/2018
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR/[RE] EXCURSÃO DE PISTA		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	BOA VIAGEM	CE	05°08'46"S 039°43'35"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-COR	CIRRUS	SR22
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	1	1	-	-	-	-		Leve
Total	2	2	-	-	-	-	X	Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Dix-Sept Rosado (SBMS), Mossoró, RN, com destino ao Aeródromo de Crateús (SNWS), CE, por volta das 10h30min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Segundo o piloto, com aproximadamente 50 minutos de voo, ainda em altitude de cruzeiro, o motor da aeronave apresentou perda de potência. O tripulante identificou uma pista nas proximidades da cidade de Boa Viagem, CE, para realizar um pouso de precaução.

Durante o pouso, houve a quebra do trem de pouso auxiliar e o consequente toque das pás da hélice contra o solo. O avião saiu da pista para a direita (*veer off*) e o trem de pouso principal direito rompeu-se da estrutura da aeronave.



Figura 1 - Vista frontal da aeronave após o acidente.

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

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Instrutor - Avião (INVA) válidas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave, de número de série (NS) 2667, foi fabricada pela Cirrus, em 2007, e estava registrada na Categoria de Serviços Aéreos Privados (TPP).

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido.

O piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo.

A pista não era registrada para operações de pouso e decolagem no banco de dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A aeronave foi removida do local do acidente sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER, prejudicando a preservação das evidências e descaracterizando o ambiente da ocorrência.

“Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados

ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.”

Não foi possível aprofundar a investigação da ocorrência, pois a remoção da aeronave sem autorização comprometeu a preservação das evidências, prejudicando a coleta de dados, a análise *in loco* do local do acidente e a formulação das hipóteses, o que inviabilizou a identificação dos fatores contribuintes presentes no acidente e, conseqüentemente, a emissão das recomendações de segurança pertinentes.

Dessa forma, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra b, o CENIPA decidiu pela interrupção da investigação, tendo em vista que a investigação não trará proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos.



Figura 2 - Aeronave removida do local do acidente.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio da Polícia Militar do Ceará, no dia do acidente;
- b) o piloto somente notificou oficialmente a ocorrência no dia 16SET2018;
- c) logo após a ocorrência, a aeronave foi removida do local do sinistro sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- d) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- e) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Instrutor de Voo (INVA) válidas;
- f) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- g) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- h) segundo o piloto, com aproximadamente 50 minutos de voo, ainda em altitude de cruzeiro, o motor da aeronave apresentou perda de potência;
- i) o pouso foi realizado em uma pista não registrada no município de Boa Viagem, CE;
- j) durante o pouso, ocorreram a ruptura do trem de pouso auxiliar e o toque das pás da hélice contra o solo;
- k) o avião ultrapassou o limite lateral da pista (*veer off*);

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

3. INTERRUPTÃO 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, 24 de julho de 2020.