



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	
27JUN2019 - 14:30 (UTC)	SERIPA II	A-096/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO / [RE] EXCURSÃO DE PISTA	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO DE CAMOCIM (SNWC)	CAMOCIM	CE	02°53'48"S 040°51'25"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ZMP	VANS AIRCRAFT	RV-10
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	2	2	-	-	-	-	Leve	
Total	3	3	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Domingos Rego (SNDR), Timon, MA, com destino ao Aeródromo de Camocim (SNWC), Camocim, CE, por volta das 13h10min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Durante a corrida de pouso na pista 14 do aeródromo de destino, o piloto perdeu o controle da aeronave, saindo pela lateral esquerda (*veer off*).

A aeronave teve danos substanciais. O piloto e os passageiros saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave no local da ocorrência.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. Ele estava qualificado para a realização do voo. Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido, entretanto, não foi possível verificar se operava dentro dos limites de peso e balanceamento, uma vez que autoridade de investigação SIPAER foi informada da ocorrência sete dias após o acidente.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave foi removida do local da ocorrência sem a autorização do Comando Investigador, impedindo a execução da ação inicial e de exames testes e pesquisas em seus componentes.

Assim, 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) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência sete dias após o acidente;

- b) a aeronave foi removida do local do acidente sem a autorização da autoridade de investigação SIPAER;
- c) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) durante a corrida após o pouso na pista 14 de SNWC, o piloto perdeu o controle direcional da aeronave;
- h) o avião saiu da pista pela lateral esquerda;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) todos 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, 28 de outubro de 2019.