



**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	
19JAN2019 - 19:30 (UTC)	SERIPA II	A-012/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[GCOL] COLISÃO NO SOLO	COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
CONDOMÍNIO TURMALINA PARK	PARELHAS	RN	06°41'35"S    036°39'07"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-ABD	ULTRALEGER	MISTRAL 582C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

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

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave iria decolar de uma rua localizada dentro de um condomínio, no município de Parelhas, RN, por volta das 19h30min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto a bordo.

Na corrida de decolagem, a aeronave colidiu a asa esquerda contra uma pessoa que estava na lateral da via. O avião saiu da estrada e parou num terreno irregular.



Figura 1 - Aeronave após a ocorrência.

A aeronave teve danos substanciais. O condutor saiu ileso e a pessoa atingida pela aeronave sofreu lesões graves, sendo encaminhada para o hospital.

O avião foi removido do local da ocorrência sem a anuência do Comando Investigador.

O condutor da aeronave não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA). Ele não possuía Licença de Piloto nem habilitação para a atividade aérea.

Não foi possível coletar as informações sobre a aeronave, pois a mesma possuía somente reserva de marcas. Devido a esse fato, as suas características básicas não estavam cadastradas no SACI.



Figura 2 - Croqui da ocorrência.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER não foi informada da ocorrência pelo operador ou pelo condutor da aeronave;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) o condutor não possuía Licença de Piloto;
- d) o condutor da aeronave não possuía habilitação para a atividade aérea;
- e) não foi possível coletar as informações sobre a aeronave, pois a mesma possuía somente reserva de marcas;
- f) a aeronave iria decolar de uma via localizada dentro de um condomínio;
- g) durante a corrida de decolagem, a asa esquerda do avião chocou-se contra um pedestre que estava na lateral da via;
- h) a aeronave saiu da via, parando em terreno irregular;
- i) a aeronave foi removida do local da ocorrência sem a anuência do Comando Investigador;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o condutor saiu ileso e a pessoa atingida pela aeronave na decolagem sofreu lesões graves.

## 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, 03 de setembro de 2019.

