



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(V) Nº	
15 JAN 2018 - 12:43 (UTC)	SERIPA II	A-009/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
MARGENS DO LAGO CATU	AQUIRAZ	CE	03°55'41"S 038°22'07"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-HCJ	MICROLEVE	ML 400T
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
FPC PARTICIPAÇÕES LTDA.	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
Total	1	-	-	1	-	-	X	Substancial
								Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Catuleve, município de Aquiraz, CE (SJCM), às 12h40min (UTC), a fim de realizar um voo local, com um piloto a bordo.

Cerca de três minutos após a decolagem, quando a aeronave cruzava 600ft de altura, houve a perda de controle em voo. Posteriormente, a aeronave colidiu contra a copa de uma árvore e chocou-se com o muro de uma propriedade privada, localizada nas proximidades do SJCM.

O tripulante foi removido da aeronave e conduzido para o Instituto Dr. José Frota, localizado no centro da cidade de Fortaleza.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto sofreu lesões graves.



Figura 1 - Aeronave no local do acidente.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 16ABR2015;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) suspensa;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo (CAV) válido;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Marcas Experimentais (CME) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave estava com o Registro de Inspeção Anual de Manutenção (RIAM) válido;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo visual;
- h) para a realização do voo, o piloto não apresentou notificação ou plano de voo, nem realizou chamadas nas frequências dos órgãos ATC-FZ;
- i) a realização do voo ocorreu sem o conhecimento ou a autorização do proprietário da aeronave;
- j) no dia anterior à data do acidente, o piloto havia realizado um voo na aeronave, como passageiro, atendendo à solicitação de uma terceira pessoa, que havia demonstrado interesse na compra do ultraleve;

- k) a perda de controle em voo ocorreu cerca de três minutos após a decolagem, quando a aeronave cruzava 600ft de altura;
- l) a aeronave se chocou contra o muro de uma propriedade privada nas proximidades do lago Catu, no município de Aquiraz, CE;
- m) aeronave teve danos substanciais;
- n) o piloto sofreu lesões graves; e
- o) não houve danos a terceiros.

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.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

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, 27 de julho de 2018.