



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, o propósito desta atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou uma 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	
02 MAIO 2016 - 15:12 (UTC)	SERIPA IV	A-083/CENIPA/2016	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
FORA DE AERÓDROMO	SANTOS	SP	23°51'18"S 046°21'42"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-RCA	ROBINSON HELICOPTERS	R22 BETA
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AGD AVIATION ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL	PRI	INSTRUÇÃO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES				DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum
Passageiros	1	-	-	-	1	-	Leve
Total	2	-	-	-	2	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Campo de Marte (SBMT), localizado em São Paulo, SP, por volta de 11h23min (local) para, de acordo com o plano de voo, realizar voo com toque e arremetida na pista da Fazenda Irohy (SDIH), localizada em Biritiba-Mirim, SP.

Cerca de 10 minutos após a decolagem, a aeronave entrou em contato com a Rádio Santos para informar a intenção de manter um sobrevoo próximo à região de Cubatão.

Às 12h12min (local), uma aeronave da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMSP) confirmou que a aeronave havia colidido contra o solo nas proximidades do Km 260, da Rodovia Conêgo Domênico Rangoni.

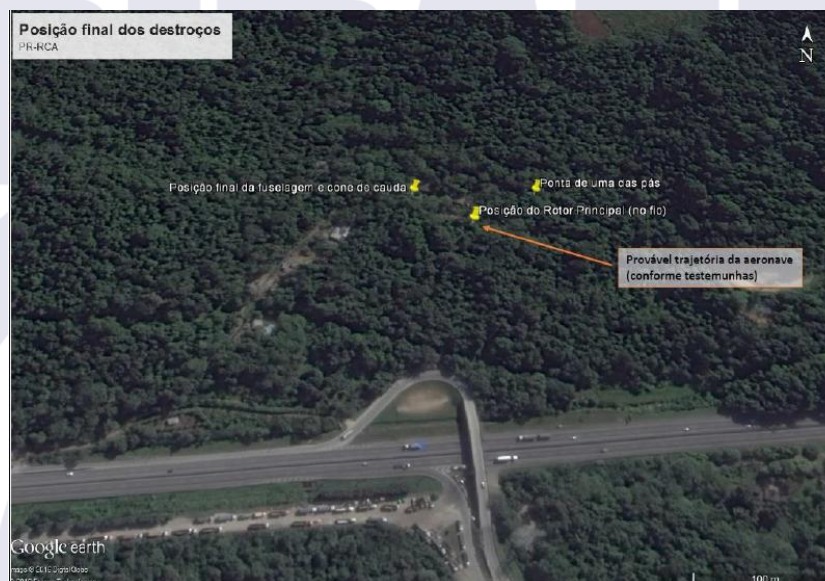


Figura 1 - Vista do local do acidente.

No local do acidente foi constatado que a aeronave, antes de atingir o solo, colidiu contra um cabo de aço pertencente a uma rede elétrica localizada paralela à rodovia. O rotor principal ficou preso à fiação.



Figura 2 - Rotor principal preso no cabo de aço da rede de alta tensão.

A Comissão de Investigação constatou que o acidente ocorreu durante a realização de um voo contratado para realização de fotografias aéreas de uma obra próxima à região da ocorrência.

Nesse sentido, a aeronave, que possuía em seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA) a categoria de registro Privada-Instrução (PRI), não poderia efetuar um voo de natureza diversa para a qual estava registrada, no caso em questão, aerofotografia.

Da mesma forma, o voo transcorreu em desacordo com o estabelecido na Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-4 Regras e Procedimentos Especiais de Tráfego Aéreo para Helicópteros, no que diz respeito à autorização para realizar voos abaixo da altura mínima para o voo visual de helicópteros com vistas a atender a operações especiais de helicópteros.

O voo ocorreu em área distante mais de 40km do local previsto no plano de voo, tendo o deslocamento sido feito por corredores diferentes daqueles informados na notificação oficial.

O Relatório das Análises em Destroços da Aeronave PR-RCA elaborado pelo Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE) do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA) concluiu que:

...havia rotação com potência em diversos sistemas da aeronave, e que ocorreu o impacto contra algum tipo de fio metálico de alta resistência, que cortou a pá do rotor principal e que se enrolou no rotor principal.

O piloto e a passageira sofreram lesões fatais.

A aeronave foi consumida pelo fogo e ficou destruída.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação técnica de R22 válida;
- c) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) as escriturações das cadernetas de célula, motor e rotores estavam atualizadas;
- e) o voo foi realizado em desacordo com o plano de voo apresentado;
- f) o voo sucedeu, na região de Cubatão, em área distante mais de 40km do local previsto no plano de voo;
- g) o acidente ocorreu durante a realização de um voo contratado para realização de fotografias aéreas de uma obra próxima à região da ocorrência;
- h) a aeronave estava registrada como Privada-Instrução (PRI);
- i) o Relatório das Análises em Destroços da Aeronave PR-RCA concluiu que havia rotação com potência em diversos sistemas da aeronave;
- j) o voo transcorreu em desacordo com o estabelecido na ICA 100-4, no que diz respeito à autorização para realizar voos abaixo da altura mínima para o voo visual de helicópteros, com vistas a atender a operações especiais de helicópteros;
- k) a aeronave ficou destruída; e
- l) o piloto e a passageira sofreram lesões fatais.

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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente”*.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“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, 01 de agosto de 2017.

