



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	
14JUN2017 - 20:20 (UTC)	SERIPA VII	A-171/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[OTHR] OUTROS	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
MARGEM DO RIO CATRIMAN	CARACARAÍ	RR	02°06'40"S 062°26'43"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-TOD	HELIBRAS	AS 350 B2
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARAMAZÔNIA TÁXI AÉREO LTDA.	TPX	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Nenhum
Passageiros	2	2	-	-	-	-		Leve
Total	3	3	-	-	-	-		Substancial
								Destruída
Terceiros	2	1	-	-	1	-		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

O voo teve origem na cidade de Boa Vista, RR, tendo a bordo um piloto e dois passageiros com o objetivo de realizar o resgate dos ocupantes do PT-KGC, que havia realizado uma amerissagem no Rio Catrimani, município de Caracaraí, RR, em local distante cerca de 40km do Aeródromo da Missão Catrimani (SJLU), em Caracaraí, RR.

Conforme filmagem do momento do acidente do PT-KGC e relatos de outros pilotos que voavam em área próxima ao local do acidente, as condições eram favoráveis ao voo visual. Esta informação foi corroborada pela imagem satélite realçada, que não mostrava formações meteorológicas significativas, bem como não havia previsão de mau tempo na rota proposta.

A amerissagem da aeronave PT-KGC foi realizada com sucesso a poucos metros da margem do Rio Catrimani.

Logo após a amerissagem, o passageiro conseguiu abandonar a aeronave e nadar até a margem, porém o comandante, que não sabia nadar, teve que ser auxiliado pelo passageiro para conseguir transpor os poucos metros que separavam a aeronave da margem.

Os ocupantes conseguiram sair ilesos e alcançar terra firme para aguardar o resgate.

O helicóptero PR-TOD, ao chegar ao local do acidente, realizou um voo pairado à baixa altura, cerca de 1m do nível do Rio Catrimani, mas afastado cerca de 5m a 10m da margem, pois a copa das árvores impedia uma maior aproximação da aeronave.

O comandante da aeronave acidentada não sabia nadar, por esse motivo foi lançada uma corda que foi utilizada para puxá-lo até o helicóptero. A corda foi amarrada à cintura do tripulante pelo outro sobrevivente quando estes ainda estavam na margem do rio.

O sobrevivente que sabia nadar conseguiu chegar até o helicóptero e embarcar, para então, com o auxílio dos outros dois ocupantes, puxar o comandante do PT-KGC que ainda estava na margem do rio. Então, com muita dificuldade, este conseguiu se segurar no esqui da aeronave, porém não conseguiu subir até a cabine, mesmo sendo auxiliado pelos outros três ocupantes.

Durante essa tentativa de puxar o comandante para dentro do helicóptero, este escorregou por dentro do laço que havia sido feito em sua volta, se soltando e afundando no rio.

Após se soltar do esqui e afundar no rio, a correnteza passou a levar o tripulante para longe do helicóptero. O passageiro do PT-KGC (que já estava na cabine da aeronave de resgate) mergulhou no rio na tentativa de salvar o comandante que não sabia nadar, mas não obteve sucesso.

O sobrevivente retornou para o helicóptero e a aeronave regressou para Boa Vista, sem que o SALVAERO fosse notificado da ocorrência durante a tentativa de resgate dos dois ocupantes do PT-KGC.

O corpo do comandante foi localizado por bombeiros, dois dias após a ocorrência, cerca de 6Km rio abaixo.

Constava no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) que a aeronave PR-TOD era um helicóptero, fabricado pela Helibras em 2009, modelo AS350B2, de propriedade privada e estava registrado na categoria Transporte Aéreo Público - Não Regular (TPX).

O comandante da aeronave de registro PR-TOD, que também era o Gestor Responsável da empresa Paramazônia Táxi Aéreo Ltda., estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e com a habilitação de Helicóptero Monomotor a Turbina (HMNT) válida, porém, não possuía curso ou instrução para a realização do serviço especializado de salvamento.

A aeronave PR-TOD não era homologada nem equipada para realizar uma operação especializada em salvamento.

Os outros dois ocupantes que foram embarcados com a finalidade de auxiliar no resgate dos sobreviventes do PT-KGC eram funcionários da empresa, mas não possuíam código ANAC.

Face às peculiaridades das atividades aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA 91) em sua Subparte K, estabelecia normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo formação de tripulações e manutenção das aeronaves

O subitem 91.953 - CONCEITUAÇÃO trazia a seguinte definição:

(a) Para os propósitos deste regulamento:

(1) "operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil" é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por Órgão de segurança pública ou de defesa civil.

...

(b) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras; e outras operações autorizadas pelo DAC.

(c) Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil.

O mesmo RBHA, em seu subitem 91.955 - AERONAVES AUTORIZADAS, trazia que:

(a) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras. Conseqüentemente, exceto como explicitamente previsto nesta subparte, tais aeronaves devem atender aos RBHA aplicáveis, a saber:

...

(5) devem ser registradas no RAB como aeronaves públicas, conforme disposto no RBHA 47;

(6) devem ser operadas por tripulações qualificadas pelo DAC que atendam aos requisitos do RBHA 61 quanto à habilitação técnica e às normas do RBHA 67 quanto à capacitação física;

...

Em relação à classificação da aeronave, o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Artigo 107, trazia a seguinte definição:

Art. 107 As aeronaves classificam-se em civis e militares.

...

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

...

Além das restrições impostas pelas legislações em vigor, a iniciativa de realizar o resgate dos ocupantes do PT-KGC pelo comandante do PR-TOD mostrou-se inadequada, uma vez que os sobreviventes já se encontravam fora de perigo.

Inferiu-se que, ao decidir por realizar uma atividade para a qual não estava capacitado, com uma aeronave que não estava homologada para tal atividade, o comandante não levou em consideração seus limites, nem os da aeronave, ou as legislações em vigor, especificamente o que previa o RBHA 91 em sua Subparte K.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor a Turbina (HMNT) válida;
- c) o piloto não possuía experiência no tipo de voo (salvamento);
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave era privada e estava registrada para realizar Transporte Aéreo Público Não Regular (TPX);
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo visual;
- h) o comandante não possuía formação para realizar a operação aérea especializada de salvamento;
- i) os ocupantes que auxiliaram no resgate não tinham formação para tal função a bordo;
- j) a aeronave PR-TOD não era homologada e nem equipada para realizar uma operação especializada de salvamento;
- k) a aeronave não teve danos;
- l) o passageiro do PT-KGC foi resgatado pelo PR-TOD; e
- m) o corpo do piloto do PT-KGC sofreu lesões fatais, sendo localizado dois dias depois por uma equipe dos bombeiros a cerca de 6km do local do acidente.

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 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.”

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, 08 de abril de 2019.

