



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 FEV 2014 / 22:00 (UTC)		SERIPA I		A-036/CENIPA/2014	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		COORDENADAS	
TRACUATEUA		BRAGANÇA		UF	
				PA	
				01°11'47"S	046°56'26"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YMF	ROBINSON HELICOPTER	R-44
OPERADOR		REGISTRO
HÓRUS ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL		PRI
		OPERAÇÃO
		OUTROS

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
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 Aeródromo de Paragominas (SNEB), PA para o Hotel Fazenda Vitória, na localidade de Tracuateua, município de Bragança, PA, por volta das 19h10min (UTC), a fim de realizar traslado, com um piloto e um passageiro a bordo.

A aproximadamente 7 NM do Hotel Fazenda, a aeronave veio a colidir contra as árvores e, em seguida, contra o solo, numa região de mata fechada.

A aeronave ficou destruída. O tripulante e o passageiro sofreram lesões fatais.



Figura 1 - Destroços da cabine da aeronave.

2. FATOS

- a) a aeronave estava sendo trasladada de Joinville, SC para Belém, PA;
- b) a rota planejada para o traslado era: Joinville, SC / Peruíbe, SP / Poços de Caldas, MG / Patos de Minas, MG / Luziânia, GO / Porangatu, GO / Redenção, PA / Marabá, PA / Paragominas, PA / Belém, PA;
- c) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- d) o piloto estava com a habilitação de aeronave tipo R-44 vencida desde maio de 2013;
- e) o piloto realizou o traslado utilizando o código ANAC de outro piloto;
- f) o piloto estava com a habilitação de Instrutor de Voo - Helicóptero (INVH) válida;
- g) o piloto não possuía a habilitação para Voo por Instrumento - Helicóptero (IFRH);
- h) as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo em condições visuais; tendo em vista a presença de grandes formações de nuvens tipo Cumulus Nimbus;
- i) a ocorrência se deu em período noturno;
- j) o local de pouso no Hotel Fazenda Vitória não era homologado/registrado;
- k) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

- l) foi apresentado um recibo de compra e venda da aeronave em favor de dois sócios, pessoas físicas, porém o contrato ainda não havia sido averbado na Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) da ANAC;
- m) as cadernetas de célula, motor e hélice não foram encontradas no local do acidente;
- n) em análise feita no motor da aeronave, atestou-se que os componentes internos encontravam-se com os movimentos lineares e rotacionais livres, ainda com lubrificação interna residual;
- o) não foi conseguida a ficha de peso e balanceamento da aeronave, nem o manifesto de carga;
- p) não foi apresentado plano de voo para o voo da ocorrência;
- q) a aeronave colidiu contra as árvores e após contra o solo;
- r) a aeronave ficou destruída; e
- s) o piloto e o passageiro 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.

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, 07 de novembro de 2018.