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
05MAIO2018 - 20:30 (UTC)	SERIPA IV	A-083/CENIPA/2018

CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)
ACIDENTE	[CTOL] COLISÃO COM OBSTÁCULO DURANTE A DECOLAGEM E POUSO	NIL

LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	VINHEDO	SP	23°02'11"S	047°00'08"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-VIA	*ROBINSON HELICOPTER*	R44 II

OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
ALTER AVIATION-SERVS.AER.ESPEC.LTDA-ME	S00	SAE

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE									
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-		Nenhum
Passageiros	3	2	1	-	-	-		Leve
Total	**4**	**3**	**1**	**-**	**-**	**-**		Substancial
							X	Destruída
Terceiros	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		Desconhecido

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Jundiaí (SBJD), SP, com destino a Vinhedo, SP, por volta das 20h20min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Durante aproximação para pouso em área gramada, houve o toque do rotor de cauda em uma construção com consequente perda de controle da aeronave e, em seguida, colisão contra o solo.

A aeronave ficou destruída.

Um passageiro sofreu lesões leves. O pilotos e os outros dois passageiros saíram ilesos.

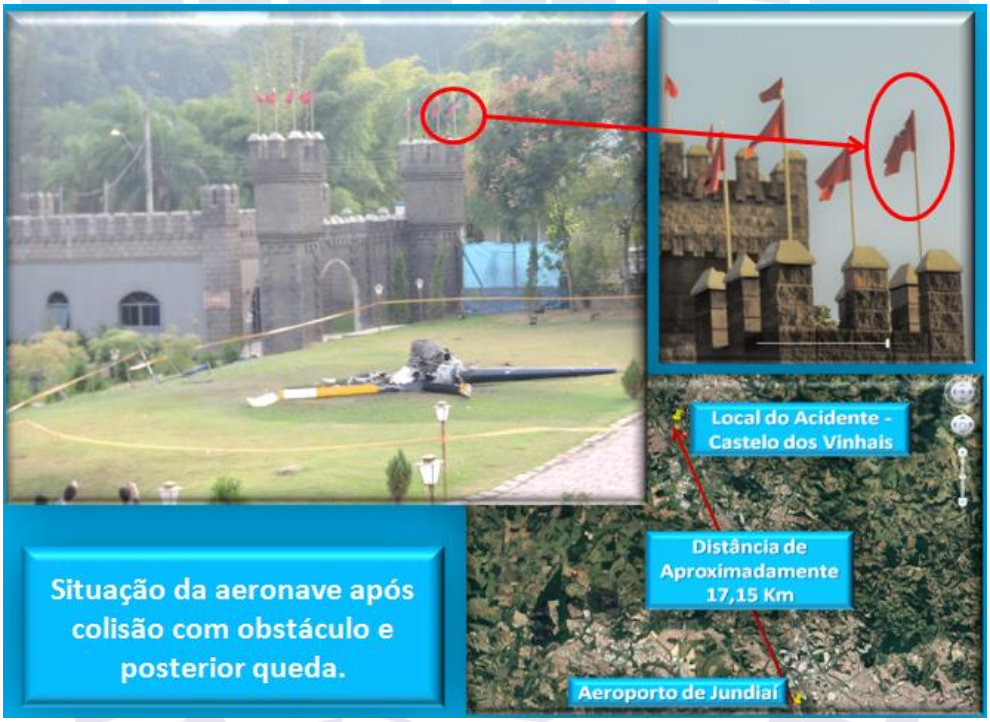

Figura 1 - Imagem da aeronave acidentada, obstáculo da colisão e trajeto percorrido.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor Convencional (HMNC) válida. Ele possuía experiência no tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido. Contudo, não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula e motor não estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

De acordo com o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, vigente à época, para manobras em que houvesse a possibilidade de pessoas (público) próximas à área não certificada ou não registrada, era necessário solicitar autorização da ANAC para o pouso eventual de helicóptero.

A empresa envolvida na operação da aeronave não tinha autorização para realizar a atividade de táxi-aéreo nem obteve autorização prévia, com antecedência mínima de 30 dias, para pousar no local do evento, portanto, não era certificada para a operação.

O local do pouso não era certificado ou registrado e não havia garantias sobre a rampa ideal para aproximação ou iluminação adequada.

A rampa de aproximação era inadequada conforme descrevia o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91, item 91.327 (7) (iii), fazendo com que o piloto realizasse a aproximação com rampa íngreme, o que contribuiu para a ocorrência em tela.

Foi emitida uma nota pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) relatando que havia indícios de que a aeronave realizava voo na modalidade táxi-aéreo, sendo a empresa proprietária e a aeronave em questão registradas para realizar atividades de Serviço Aéreo Especializado (SAE).

Com essas informações, constatou-se que a operação estava aquém dos requisitos de segurança e que a ocorrência poderia ter sido evitada caso houvesse um planejamento que contemplasse estes requisitos.

2. FATOS

a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;

b) o piloto estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor Convencional (HMNC) válida;

c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;

d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;

f) as escriturações das cadernetas de célula e motor não estavam atualizadas;

g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

h) a aeronave veio a colidir contra um obstáculo em local de pouso não certificado ou registrado;

i) o local de pouso não era adequado conforme requisitos do RBHA 91;

j) a aeronave ficou destruída; e

k) um passageiro sofreu lesões leves. O pilotos e os outros dois passageiros saíram ilesos.

3. INTERRUPÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3°, 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 trouxer 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 Capitulo 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, 22 de abril de 2020.