



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	
26JUL2011 - 12:00 (UTC)	SERIPA VI	A-519/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA	POUSO BRUSCO	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO (SWNV)	GOIÂNIA	GO	16°37'41"S 049°20'44"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YTL	ROBINSON HELICOPTER	R22
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
UNNILODI AGRONEGOCIOS CEREAIS LTDA.	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Helicóptero (PCH) e estava com a habilitação RHBS, a qual incluía o modelo R22, válida. Não foi possível confirmar se ele estava qualificado e se possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

Por sua vez, a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, as escriturações das suas cadernetas de célula e motor estavam atualizadas porém, não foi possível verificar se ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

A aeronave decolou do Aeródromo Nacional de Aviação (SWNV), em Goiânia, GO, para um voo local, por volta das 11h45min (UTC), a fim de realizar treinamento, com um piloto e outro ocupante a bordo.

Por ocasião de um pouso, a aeronave tocou bruscamente o solo. Não foi possível saber se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Os esquis foram danificados, as pás do rotor principal colidiram contra o solo e a aeronave teve danos estruturais.

O operador não notificou à autoridade do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), conforme previsto nas legislações da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e nas normas do Comando da Aeronáutica (COMAER).

O conhecimento da ocorrência se deu por denúncia anônima.

A aeronave foi removida do local do acidente para um hangar em SWNV, sem autorização da Comissão de Investigação.

Tratava-se, segundo relatos, de um voo de instrução local. Não foi possível identificar o outro ocupante e se este possuía licenças ou habilitações averbadas. Somente foi possível identificar o piloto que atuava como instrutor.

O processo de investigação foi inviabilizado, pois o piloto se negou a relatar o corrido aos investigadores.

Não foi possível identificar o treinamento que estava sendo realizado, não permitindo, destarte, a identificação de fatores contribuintes para o acidente.

A aeronave teve danos substanciais.

Os dois ocupantes saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave no hangar durante a Ação Inicial.

2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência por meio de uma denúncia anônima;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com a habilitação de aeronave tipo RHBS, a qual incluía o modelo R22, válida;
- d) não foi possível verificar a qualificação e a experiência de voo dos ocupantes;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula e motor estavam atualizadas;
- h) não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- i) a aeronave foi removida do local do acidente sem autorização;
- j) segundo relatos, tratava-se de um voo de instrução;
- k) o piloto se negou a relatar o ocorrido à Comissão de Investigação;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) os ocupantes saíram ilesos.

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, 08 de abril de 2019.

