



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
150/A/2013	21/AGO/2013 - 14:45 (UTC)	SERIPA V	A-150/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO	27°09'59"S	048°37'21"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
CONDOMÍNIO COSTA ESMERALDA	PORTO BELO	SC	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-DUH	ROBINSON HELICOPTER	R44 II
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
POWER AVIATION IMPORTAÇÃO LTDA	TPP	PRIVADA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

2. Histórico do voo

O helicóptero decolou do Aeródromo de Joinville, SC (SBJV), com destino ao Aeródromo Costa Esmeralda (SDEN) localizado em Porto Belo, SC, com um piloto e três passageiros a bordo.

Após o desembarque dos passageiros em SDEN, o piloto, a fim de reposicionar o helicóptero na área do pátio de manobras, colidiu o rotor principal contra a parte superior da coluna e porta do hangar.

O helicóptero teve danos substanciais no rotor principal, no rotor cauda, no cone de cauda e na fuselagem.

O piloto saiu ileso.

Houve danos a terceiros.



Figura 1 - Danos ao helicóptero.



Figura 2 - Danos ao helicóptero.



Figura 3 - Danos causados na parte externa do hangar.



Figura 4 - Danos causados na parte interna do hangar.

3. Comentários

De acordo com o piloto, o helicóptero foi atingido por uma rajada de vento de través esquerdo no momento em que era reposicionado na área do pátio.

A comunicação da ocorrência foi realizada somente no dia 29AGO2013 às 7h30min por meio de denúncia (e-mail e telefone).

O helicóptero foi retirado do local da ocorrência sem autorização do Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA V).

Foram realizados contatos com o proprietário e com o piloto para que fosse feita comunicação imediata da ocorrência ao SERIPA V.

Em 03SET2013, a equipe do SERIPA V foi ao local da ocorrência para analisar os fatos e compareceram ao local apenas os representantes do futuro proprietário do helicóptero.

Em 06SET2103, o piloto compareceu ao SERIPA V e informou que não comunicou o acidente ao CENIPA/SERIPA V, pois de acordo com orientações recebidas da Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero (ABRAPHE), não havia necessidade de comunicar este tipo de ocorrência, pelo fato de não haver vítimas e de ter ocorrido na área de manobras do pátio de estacionamento.

Foi realizado contato com o Gerente de Segurança Operacional (GSO) da ABRAPHE, a fim de verificar estas orientações acerca da comunicação de ocorrências aeronáuticas. O GSO relatou que orientou o piloto a entrar em contato com o SERIPA.

Em 09SET2013, o SERIPA V encaminhou à ABRAPHE orientações quanto ao correto procedimento no caso de uma ocorrência aeronáutica. Dentre essas orientações, foi também enviada cópia da NSCA 3-13 e do Cartão de Comunicação de Ocorrências Aeronáuticas do CENIPA.

O helicóptero estava em fase de venda da Power Helicópteros para o proprietário da empresa Grupo All Empreendimentos.

Algumas testemunhas afirmaram, em entrevistas, que o piloto tentou entrar no hangar voando com o helicóptero.

3.1 Fatores Contribuintes

- Indisciplina de voo – indeterminado;
- Condições meteorológicas adversas – indeterminado;
- Planejamento do voo – contribuiu;
- Julgamento de pilotagem – contribuiu.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto informou que possuía cerca de 800 horas no modelo do helicóptero;
- d) o helicóptero estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) o helicóptero estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as cadernetas de célula e motor estavam com as escriturações atualizadas;
- g) o helicóptero decolou do Aeródromo de Joinville, SC (SBJV) com destino ao Aeródromo Costa Esmeralda (SDEN), localizado em Porto Belo, SC, com um piloto e três passageiros a bordo;
- h) após o desembarque dos passageiros, o piloto, a fim de reposicionar o helicóptero na área do pátio de manobras, colidiu o rotor principal contra a parte superior da coluna e porta do hangar;
- i) o helicóptero teve danos substanciais no rotor principal, no rotor e no cone de cauda, além da fuselagem;
- j) o piloto saiu ileso; e
- k) houve danos a terceiros.

5. Ações Corretivas

O administrador do aeródromo, a ABRAPHE, o proprietário e o piloto foram orientados quanto ao correto procedimento no caso de uma ocorrência aeronáutica.

O SERIPA V se colocou à disposição para realizar eventos de prevenção (palestras, seminários, VSV, outros) com a finalidade de conscientizar a comunidade aeronáutica da região, da importância da segurança de voo.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 28 de abril de 2014.

