



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
100/A/2014	21/MAI/2014 - 18:00 (UTC)	SERIPA II	A-100/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	16°51'37"S	039°36'26"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
ÁREA RURAL	ITAMARAJU	BA	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-JAC	ROBINSON HELICOPTER	R44
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	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	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da Fazenda Santa Ana com destino à Fazenda Brink, às 17h54min (UTC), ambas localizadas no município de Itamaraju, BA, com um piloto e um passageiro a bordo.

Ao tentar realizar o pouso no local de destino, o piloto percebeu que a aeronave não se encontrava estabilizada no solo e optou por tentar um novo pouso.

Durante a decolagem, a seção frontal do esqui direito se enroscou na vegetação rasteira e a aeronave tombou para a direita.

Instantes após o tombamento houve uma explosão seguida de incêndio.

O fogo consumiu quase toda a aeronave, com exceção do cone e rotor de cauda.

O piloto e o passageiro saíram ilesos.

3. Comentários

O piloto estava qualificado para operar a aeronave, tendo obtido a licença de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH) em 15NOV2011. Contava com uma experiência de 1.350 horas totais de voo, sendo 320 horas em aeronaves do mesmo modelo da acidentada.

Após a decolagem da Fazenda Santa Ana, a aeronave percorreu um trajeto com seis minutos de duração até chegar ao destino.

Para realizar o pouso, o piloto, que não conhecia a Fazenda Brink, escolheu um local descampado e coberto por uma vegetação rasteira e pequenos arbustos isolados, no alto de uma colina.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

A aproximação e o pouso da aeronave foram realizados na proa magnética 050°, com vento calmo.

Após o pouso, o piloto percebeu que a aeronave não se encontrava adequadamente estabilizada no solo, com tendência de inclinar para trás e para o lado esquerdo.

Diante deste fato, decidiu decolar, a fim de escolher outro local para pouso.

Durante a decolagem, a seção frontal do esqui direito do helicóptero se enroscou na vegetação rasteira, provocando o tombamento da aeronave para a direita.

Após o tombamento, o motor da aeronave continuou funcionando, mesmo com a quebra do rotor principal, inclusive com a ruptura das pás do rotor principal.

O piloto tentava efetuar o corte do motor, quando foi alertado pelas pessoas que testemunharam o acidente sobre a necessidade do abandono imediato da aeronave.

O incêndio seguido da explosão da aeronave ocorreu imediatamente após o piloto e o passageiro abandonarem a aeronave.

O pouso em locais não homologados ou registrados pode ocorrer observando-se o disposto na Seção 91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS, do RBHA 91.

O acidente revelou que, para a realização do pouso na Fazenda Brink, não houve a observância do número (3) da Seção 91.327, que estabelece: "*o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave, de seus ocupantes e de terceiros*".

O piloto não tinha vínculo empregatício com o operador da aeronave, embora contasse com autonomia para realizar o planejamento e a execução dos voos.

3.1 Fatores Contribuintes

- Planejamento do voo;
- Supervisão gerencial; e
- Indisciplina de voo.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- b) a aeronave estava com as escriturações das cadernetas de célula e motor atualizadas;
- c) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- d) o pouso foi realizado no alto de uma colina, em um local descampado, coberto por uma vegetação rasteira e pequenos arbustos isolados;
- e) o piloto não estava familiarizado com o local do pouso;
- f) após o pouso, o piloto percebeu que a aeronave não se encontrava adequadamente estabilizada no solo;
- g) o piloto decidiu decolar, visando escolher outro local para pouso;
- h) durante a decolagem, a seção frontal do esqui direito do helicóptero se enroscou na vegetação rasteira, provocando o tombamento da aeronave para a direita;
- i) após o tombamento, houve incêndio seguido de explosão da aeronave;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

O piloto da aeronave foi orientado quanto à necessidade do fiel cumprimento da Seção 91.327 do RBHA 91, notadamente, no que se refere às providências para garantir a segurança da aeronave e seus ocupantes, por ocasião da realização de operações ocasionais.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 9 de fevereiro de 2015.

