



# 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 desta atividade não é 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº
152/A/2014	31/AGO/2014 - 19:50 (UTC)	SERIPA V	A-152/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	25°32'43"S	052°00'35"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FORA DE AERÓDROMO	CANDÓI	PR	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YFD	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	5	-	5	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Parque de Exposições de Candói, PR, com um piloto e cinco passageiros a bordo, para realizar um voo panorâmico de dez minutos de duração.

Após a decolagem, quando havia percorrido aproximadamente 70 metros, o piloto perdeu o controle da aeronave em voo e realizou um pouso de emergência logo à frente.

A aeronave teve danos substanciais no rotor principal, no rotor de cauda, no cone de cauda, nos esquis e na cabine.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 14FEV2013 e a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava vencida desde 22DEZ2012;

O piloto saiu ileso e os passageiros tiveram ferimentos leves.

## **3. 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 era qualificado e possuía 1.300 horas totais de voo, sendo todas no modelo de aeronave, porém possuía apenas 190 horas registradas;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 14/02/2013;
- e) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) era a última manutenção registrada nas cadernetas de Célula e Motor, datada de 22/12/2011, ou seja, a IAM estava vencida desde 22/12/2012;
- f) a Parte I das cadernetas de Célula e Motor, abertas em 05/03/2010, não possuíam nenhum registro das horas voadas;
- g) o Diário de Bordo da aeronave estava totalmente em branco, inclusive sem as marcas da aeronave;
- h) a Ficha de Peso e Balanceamento era de 09/02/2007;
- i) o Seguro estava vencido desde 02/09/2013;
- j) a aeronave estava voando com a matrícula coberta por adesivos de propaganda em ambos os lados;
- k) a aeronave estava dentro dos limites de peso, porém excedendo o limite de C.G. longitudinal dianteiro, de acordo com a ficha disponível de 2007;
- l) os serviços de manutenção não foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula e motor desatualizadas;
- m) a aeronave decolou do Parque de Exposições de Candói, PR, com um piloto e cinco passageiros, para realizar um voo panorâmico de 10 (dez) minutos de duração;
- n) ao percorrer aproximadamente 70 metros, houve perda de controle em voo, o que ocasionou um pouso de emergência logo à frente;
- o) a aeronave teve danos substanciais no rotor principal, no rotor de cauda, no cone de cauda, nos esquis e na cabine; e
- p) o piloto saiu ileso e os passageiros tiveram ferimentos leves.

#### **4. Interrupção da investigação**

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar em 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.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”*

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 5.1.15 que: *“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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 24 de abril de 2015.