

COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



RELATÓRIO FINAL
A - 024/CENIPA/2013

<u>OCORRÊNCIA:</u>	ACIDENTE
<u>AERONAVE:</u>	PT-YMJ
<u>MODELO:</u>	BH-06
<u>DATA:</u>	08ABR2011



ADVERTÊNCIA

Conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Artigo 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

A elaboração deste Relatório Final foi conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses levantadas, sendo um documento técnico que reflete o resultado obtido pelo SIPAER em relação às circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência.

Não é foco do mesmo quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes, incluindo as variáveis que condicionaram o desempenho humano, sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais, e que interagiram, propiciando o cenário favorável ao acidente.

O objetivo exclusivo deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, cuja decisão quanto à pertinência a acatá-las será de responsabilidade exclusiva do Presidente, Diretor, Chefe ou o que corresponder ao nível mais alto na hierarquia da organização para a qual estão sendo dirigidas.

Este relatório não recorre a quaisquer procedimentos de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Outrossim, deve-se salientar a importância de resguardar as pessoas responsáveis pelo fornecimento de informações relativas à ocorrência de um acidente aeronáutico. A utilização deste Relatório para fins punitivos, em relação aos seus colaboradores, macula o princípio da "não autoincriminação" deduzido do "direito ao silêncio", albergado pela Constituição Federal.

Consequentemente, o seu uso para qualquer propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e a conclusões errôneas.

ÍNDICE

SINOPSE.....	4
GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS.....	5
1 INFORMAÇÕES FACTUAIS	6
1.1 Histórico da ocorrência.....	6
1.2 Danos pessoais	6
1.3 Danos à aeronave	6
1.4 Outros danos	6
1.5 Informações acerca do pessoal envolvido.....	6
1.5.1 Informações acerca dos tripulantes.....	6
1.6 Informações acerca da aeronave	7
1.7 Informações meteorológicas.....	7
1.8 Auxílios à navegação.....	7
1.9 Comunicações.....	8
1.10 Informações acerca do aeródromo.....	8
1.11 Gravadores de voo	8
1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços	8
1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas.....	8
1.13.1 Aspectos médicos.....	10
1.13.2 Informações ergonômicas	10
1.13.3 Aspectos psicológicos	10
1.14 Informações acerca de fogo	10
1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave.....	10
1.16 Exames, testes e pesquisas	10
1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento	10
1.18 Informações operacionais.....	10
1.19 Informações adicionais.....	10
1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação	11
2 ANÁLISE	11
3 CONCLUSÃO.....	12
3.1 Fatos.....	12
3.2 Fatores contribuintes	13
3.2.1 Fator Humano.....	13
3.2.2 Fator Operacional.....	13
3.2.3 Fator Material	13
4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)	13
5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA	14
6 DIVULGAÇÃO	15
7 ANEXOS.....	15

SINOPSE

O presente Relatório Final refere-se ao acidente com a aeronave PT-YMJ, modelo BH-06, ocorrido em 08ABR2011, classificado como colisão em voo com obstáculo.

Durante um voo entre a localidade de Guarujá, SP, e o Aeródromo de Campo de Marte, SP (SBMT), a aeronave colidiu contra o solo em uma região de Mata Atlântica na Serra do Mar.

O piloto e o passageiro faleceram no local.

A aeronave ficou completamente destruída.

Não houve a designação de representante acreditado.

GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATS	<i>Air Traffic Services</i>
CA	Certificado de Aeronavegabilidade
CCF	Certificado de Capacidade Física
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CG	Centro de Gravidade
CHT	Certificado de Habilitação Técnica
CIV	Caderneta Individual de Voo
DCTA	Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial
FAB	Força Aérea Brasileira
GPS	<i>Global Position System</i>
IFR	<i>Instruments Flight Rules</i>
IMC	<i>Instrument Meteorological Conditions</i>
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INVH	Instrutor de voo - helicóptero
Lat	Latitude
Long	Longitude
NDB	<i>Non-Directional Beacon</i>
PCH	Piloto Comercial – Helicóptero
PPH	Piloto Privado – Helicóptero
RSV	Recomendação de Segurança de Voo
SBMT	Designativo de localidade – Aeródromo de Campo de Marte, SP
SBST	Designativo de localidade – Base Aérea de Santos, SP
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIBI	Designativo de localidade – Helicentro Guarujá, SP
SICV	Designativo de localidade – Heliponto Porto Marina Astúrias, ST
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
UTC	<i>Coordinated Universal Time</i>
VFR	<i>Visual Flight Rules</i>

AERONAVE	Modelo: BH-06 Matrícula: PT-YMJ Fabricante: <i>Bell-Textron Helicopter</i>	Operador: A.R. Turismo Ltda.
OCORRÊNCIA	Data/hora: 08ABR2011 / 20:10 UTC Local: Serra do Mar Lat. 23°46'54"S – Long. 046°20'26"W Município – UF: Santo André, SP	Tipo: Colisão em voo com obstáculo

1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou do Heliporto Porto Marina Astúrias, ST (SICV), com destino ao Aeródromo de Campo de Marte, SP (SBMT), às 19h54min UTC, com um piloto e um passageiro a bordo.

Após 2 minutos de voo, aproximadamente, o piloto informou a Rádio Santos que sua intenção era livrar a pista da Base Aérea de Santos (SBST) pelo setor "E".

Em razão de a aeronave não ter chegado ao destino, e o contato rádio ter sido perdido, foram iniciados os procedimentos de busca.

A aeronave foi encontrada na manhã do dia seguinte, em área de Mata Atlântica, no topo da encosta da Serra do Mar, próximo à Vila de Paranapiacaba, SP.

1.2 Danos pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	01	01	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ilesos	-	-	-

1.3 Danos à aeronave

Danos graves na cabine e no cone de cauda, fratura das pás do rotor principal e avarias generalizadas em toda fuselagem.

1.4 Outros danos

Não houve.

1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

HORAS VOADAS	
DISCRIMINAÇÃO	PILOTO
Totais	1.692:50
Totais, nos últimos 30 dias	27:05
Totais, nas últimas 24 horas	00:15
Neste tipo de aeronave	851:50
Neste tipo, nos últimos 30 dias	27:05
Neste tipo, nas últimas 24 horas	00:15

Obs.: Os dados relativos às horas voadas foram obtidos por meio dos registros na Caderneta Individual de Voo (CIV) do piloto.

1.5.1.1 Formação

O piloto realizou o curso de Piloto Privado – Helicóptero (PPH) na Master Escola de Pilotagem, SP, em 2000.

1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial – Helicóptero (PCH) e estava com as habilitações técnica de aeronave tipo Bell 206 e Instrutor de Voo – Helicóptero (INVH) válidas.

1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo

O piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido.

1.6 Informações acerca da aeronave

A aeronave, de número de série 4478, foi fabricada pela Indústria Aeronáutica *Bell- Textron Helicopter*, em 1998.

O certificado de aeronavegabilidade (CA) estava válido.

As cadernetas de célula e motor estavam com as escriturações atualizadas.

A última inspeção da aeronave, do tipo “100 horas”, foi realizada em 01OUT2010 pela oficina Hangar Fontoura, em São Paulo, SP, constando tal lançamento no Diário de Bordo da aeronave, e não nas cadernetas.

1.7 Informações meteorológicas

De acordo com as informações disponíveis para a rota, havia teto baixo e o topo da Serra do Mar estava coberto por uma densa camada de neblina, característica da região.

Testemunhas que estavam no heliponto de decolagem, na tarde do acidente, informaram que, em razão do nevoeiro, havia dificuldade de se visualizar as referências no terreno que identificassem a proa para a Vila de Paranapiacaba.

Outra aeronave Bell 206, PP-LAA, havia decolado do mesmo heliponto, 45 minutos antes da decolagem do PT-YMJ, e o piloto preferiu seguir com a proa um pouco mais a oeste, também em direção à capital, e reportou ter enfrentado névoa, confirmando que o setor “E” encontrava-se com a visibilidade prejudicada.

As informações meteorológicas regulares dos Aeródromos de Santos, Campo de Marte, Guarulhos e São José dos Campos reportavam teto de cerca de 2000 pés e boa visibilidade horizontal.

Pilotos que voavam na região naquele dia, e que foram entrevistados na investigação, atestaram as condições presentes de baixa visibilidade e neblina no topo da Serra do Mar.

1.8 Auxílios à navegação

Não foi possível identificar nos destroços da aeronave a sintonia de algum auxílio rádio. Supõe-se que o NDB Santos estivesse sintonizado.

A aeronave dispunha de GPS.

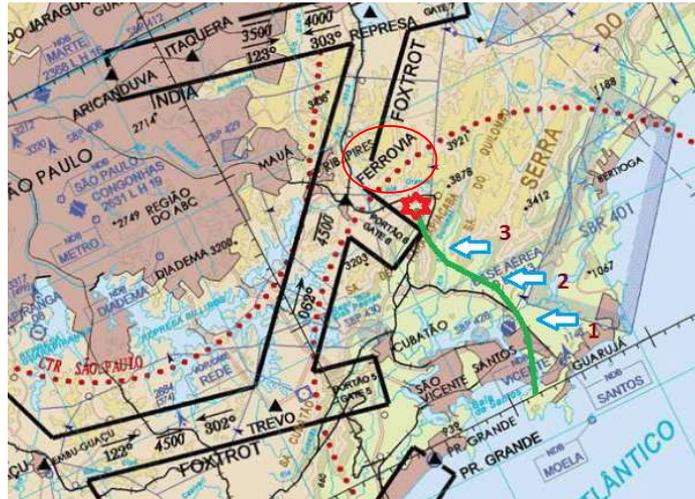


Figura nº1 Provável rota do PT-YMJ: 1 – Decolagem com curva à direita e após esquerda, para livrar SBST pelo setor “E”; 2 – Manutenção de proa; 3 – Curva à direita na tentativa de contato visual com o vale e/ou Vila de Paranapiacaba. A estrela indica o local da colisão.

Em entrevista com controladores de SBMT, foi confirmado que os tráfegos de helicópteros provenientes da região do Guarujá, SP, deveriam ter a posição “Ferrovia” como ponto de entrada para voos tendo como destino a capital, sendo que nem sempre isso ocorria.

Da mesma forma, aproximações de helicópteros oriundos da Serra do Mar, em direção ao Campo de Marte, normalmente não se utilizavam de nenhum corredor específico.

1.9 Comunicações

As comunicações da aeronave com a Rádio Santos, na frequência de 118.30 MHZ, foram transcritas. O PT-YMJ não realizou nenhum outro contato bilateral, com aeronave ou estação de terra.

O piloto informou a autonomia da aeronave, o aeródromo de destino e o horário estimado de chegada à SBMT.

Informou, também, que sobrevoaria o Aeródromo de Santos, SP pelo setor “E” e tentaria cruzar a Serra do Mar próximo a Cubatão.

1.10 Informações acerca do aeródromo

O acidente ocorreu fora de aeródromo.

1.11 Gravadores de voo

Não requeridos e não instalados.

1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços

Os destroços estavam concentrados em linha. A proa magnética da trajetória de colisão foi 310°.

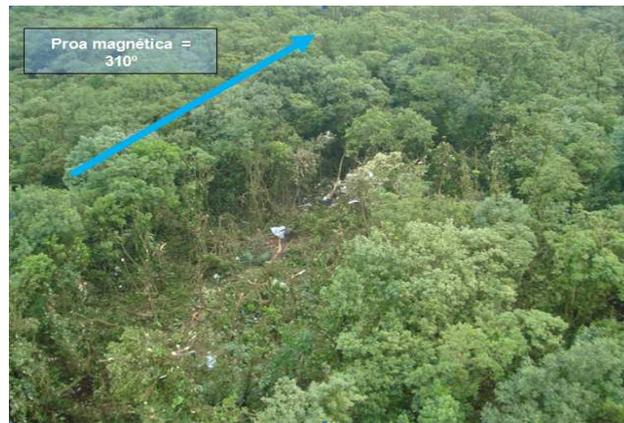


Figura nº2 Clareira aberta na Mata Atlântica, indicando o sentido de voo do PT-YMJ.

A colisão deixou a copa das árvores com cortes, característicos das pás do rotor principal.



Figura nº3 Condições de visibilidade e características dos cortes no topo das árvores

O primeiro impacto ocorreu com a parte frontal dos esquis, fazendo com que houvesse um movimento de picada do helicóptero, e as pás do rotor principal adentrassem nas copas das árvores que chegavam a 25 metros de altura.

Na colisão contra os troncos, o *tail boom* se rompeu e foi separado do restante da fuselagem. Na sequência dos impactos contra as árvores, as pás do rotor principal se partiram e a fuselagem atingiu o solo, tombando num giro à esquerda.

O painel de instrumentos foi destruído. Alguns instrumentos foram encontrados sem ponteiro. Disjuntores, bateria e gerador foram também destruídos.

As marcações dos instrumentos não estavam confiáveis; havia ponteiros faltantes e outros frouxos. O velocímetro indicava 28 nós, embora a clareira tenha sido aberta com uma velocidade horizontal estimada de cerca de 60 nós.

Ao decolar, o piloto informou pela fonia à Rádio Santos que possuía autonomia de 02 horas e 50 minutos, o que correspondia ao abastecimento de 76 galões de combustível, com tanque cheio.

Com um tempo de voo entre 10 e 13 minutos até o impacto, a quantidade de combustível estimada nos destroços foi de cerca de 70 galões.

O conjunto do motor encontrava-se íntegro, preso em seu berço.

1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas

1.13.1 Aspectos médicos

Nada a relatar.

1.13.2 Informações ergonômicas

Nada a relatar.

1.13.3 Aspectos psicológicos

1.13.3.1 Informações individuais

Conforme apurado em entrevistas com familiar próximo do piloto, o mesmo gozava de boa saúde, não apresentava sinais de fadiga ou estresse, não usava álcool tampouco fazia uso de qualquer tipo de medicação.

Tinha relacionamento de amizade com o proprietário da aeronave, que era seu empregador como *freelancer* há oito anos.

O piloto possuía experiência naquela rota e tinha a confiança do proprietário da aeronave na condução do voo.

1.13.3.2 Informações psicossociais

Nada a relatar.

1.13.3.3 Informações organizacionais

O proprietário da aeronave não tinha o hábito de pressionar seu piloto quanto a cumprir determinada etapa de voo, mormente em condições meteorológicas desfavoráveis.

1.14 Informações acerca de fogo

Não houve fogo.

1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave

Nada a relatar.

1.16 Exames, testes e pesquisas

Os exames realizados no Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTEA), com a amostra de combustível retirado da aeronave, apontou conformidade em relação ao padrão do querosene de aviação. Os desvios nas quantidades de partículas presentes foram considerados normais, não representando nenhuma evidência de contaminação.

1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento

Nada a relatar.

1.18 Informações operacionais

O piloto voava para o proprietário da aeronave há oito anos, conciliando outro emprego quinzenal, também como piloto de helicóptero.

Na data do acidente, o helicóptero decolou às 13h20min (UTC) do Aeródromo de Campo de Marte (SBMT) com destino ao Heliponto privado Tame Guarujá, também conhecido como Helicentro Guarujá (SIBI), de operação não regular, usado por algumas aeronaves que se utilizam da Marina Astúrias, para reabastecimento.

Após o reabastecimento, decolou para o Heliponto Porto Marina Astúrias-Guarujá (SICV).

Na Marina Astúrias, após o proprietário ter tratado de assuntos referentes a seu recém-adquirido barco, os dois ocupantes almoçaram na localidade.

Segundo testemunhas, o almoço transcorreu calmamente, e os ocupantes não demonstravam ter pressa para regressar a São Paulo. O proprietário da marina, que acompanhava os mesmos, atestou que por volta das 19h00min (UTC) foi tomada a decisão de regressar a SBMT.

Com o desaparecimento da aeronave, as buscas foram realizadas a partir da manhã do dia seguinte ao acidente, posto que o acionamento do SALVAERO ocorreu no início do período noturno.

Duas aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) foram engajadas na busca e os destroços foram então localizados.

Os voos realizados entre a Baixada Santista e os aeródromos e helipontos situados no Planalto Paulista são rotineiros, sendo que a maioria desses tráfegos são aeronaves de asas rotativas, em condições de voo visual (VFR).

De acordo com informações fornecidas por pilotos que realizam esses voos, é comum o sobrevoo do Vale do Rio Mogi, como forma de ascender sobre a encosta da Serra, em direção a nordeste, para então, com referências visuais com a Vila de Paranapiacaba e redondezas, prosseguir direto para o destino ou ingressar em um corredor visual.

Pilotos de outras aeronaves, que haviam cruzado a Serra do Mar, oriundos do litoral na mesma tarde, reportaram terem seguido como referências visuais as rodovias Anchieta e Imigrantes, mais a oeste do Vale do Mogi, em razão de a visibilidade estar menos prejudicada naquele setor.

A aeronave Bell 206B não era homologada para voos IFR e estava dentro dos limites de peso e do centro de gravidade (CG) especificados pelo fabricante.

1.19 Informações adicionais

Nada a relatar.

1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Não houve.

2 ANÁLISE

O piloto voava para o proprietário da aeronave, conciliando tal atividade com outra atividade profissional.

O fato de voar com certa regularidade com o PT-YMJ, conduzindo o proprietário da aeronave em várias rotas, principalmente para o litoral, certamente criou um clima de respeito e de confiança entre eles.

A Serra do Mar apresenta fenômenos meteorológicos particulares, em razão da temperatura baixa associada a grande umidade e a brisa litorânea, que acabam degradando as condições de visibilidade horizontal e vertical, principalmente no final dos dias.

Tal contexto meteorológico era do conhecimento do piloto, e provavelmente foi determinante para a ocorrência do acidente.

A primeira colisão ocorreu com a parte anterior dos esquis, por ser a parte mais baixa da aeronave; tal situação foi confirmada pela condição de entrada nas copas das árvores, com indicação de atitude de voo nivelado.

A característica de corte do topo das árvores indica que, no momento da colisão, a potência empregada no rotor principal era normal para o tipo de voo.

A hipótese mais provável para a ocorrência é que o piloto estivesse voando quase que em condições por instrumento (IMC) e, no momento da colisão, estivesse tentando obter referências visuais com o solo.

Após o primeiro impacto, certamente não houve mais condições de uma atuação rápida nos comandos (cíclico e coletivo), que pudesse imprimir a sustentação necessária para evitar a colisão do rotor principal contra as árvores.

A situação dos destroços e o tipo de clareira aberta na vegetação descartam a possibilidade de que tenha ocorrido uma desorientação espacial, pois a aeronave estava nivelada na proa correta para o destino.

3 CONCLUSÃO

3.1 Fatos

- a) o piloto estava com o CCF válido;
- b) o piloto estava com o CHT válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o CA válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave decolou de SICV, com destino a SBMT às 19h54min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo;
- g) após 2 minutos de voo, aproximadamente, o piloto informou a Rádio Santos que sua intenção era livrar a pista da Base Aérea de Santos pelo setor "E";
- h) em razão de a aeronave não ter chegado ao destino, e o contato-rádio ter sido perdido, foram iniciados os procedimentos de busca;
- i) de acordo com as informações disponíveis para a rota, havia teto baixo; e o topo da Serra do Mar não estava em condições visuais;
- j) duas aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) foram engajadas na busca e os destroços foram então localizados;
- k) a aeronave ficou completamente destruída; e
- l) o piloto e o passageiro faleceram no local.

3.2 Fatores contribuintes

3.2.1 Fator Humano

3.2.1.1 Aspecto Médico

Nada a relatar.

3.2.1.2 Aspecto Psicológico

3.2.1.2.1 Informações Individuais

a) Atitude – indeterminado

É possível que o piloto tenha agido com excesso de confiança em si mesmo e na aeronave, uma vez que já havia cumprido aquela rota anteriormente e estava familiarizado com as particularidades das condições meteorológicas.

3.2.1.2.2 Informações Psicossociais

Não contribuiu.

3.2.1.2.3 Informações organizacionais

Não contribuiu.

3.2.2 Fator Operacional

3.2.2.1 Concernentes à operação da aeronave

a) Condições meteorológicas adversas – contribuiu

A Serra do Mar apresenta fenômenos meteorológicos particulares, em razão da temperatura baixa associada a grande umidade e a brisa litorânea, que acabam degradando as condições de visibilidade horizontal e vertical, principalmente no final dos dias.

b) Julgamento de Pilotagem – indeterminado

O piloto conhecia a rota e julgou que seria possível ultrapassar a Serra do Mar. É provável que tenha baixado a altura do voo, de forma a tentar obter referências visuais com o terreno, até ocorrer a colisão.

c) Planejamento de voo – contribuiu

No planejamento do voo de regresso o piloto não considerou as condições meteorológicas da rota. Uma aeronave que decolou anteriormente conseguiu ultrapassar a Serra do Mar voando a oeste da rota escolhida pelo piloto.

3.2.2.2 Concernentes aos órgãos ATS

Não contribuiu.

3.2.3 Fator Material

3.2.3.1 Concernentes à aeronave

Não contribuiu.

3.2.3.2 Concernentes a equipamentos e sistemas de tecnologia para ATS

Não contribuiu.

4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

É o estabelecimento de uma ação que a Autoridade Aeronáutica ou Elo-SIPAER emite para o seu âmbito de atuação, visando eliminar ou mitigar o risco de uma condição latente ou a consequência de uma falha ativa.

Sob a ótica do SIPAER, é essencial para a Segurança de Voo, referindo-se a um perigo específico e devendo ser cumprida num determinado prazo.

Recomendações de Segurança de Voo emitidas pelo CENIPA:

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A - 024/CENIPA/2013 – RSV 001

Emitida em: 30/07/2013

Na Subunidade “Fatores humanos”, da Unidade Didática “Acidentes/Incidentes”, constante dos manuais do Curso de Piloto Privado – Helicóptero e do Curso de Piloto Comercial – Helicóptero, inserir comentários acerca de acidentes deste tipo, onde devem ser destacada a tomada de decisão de não se enfrentar condições IMC sem tripulação habilitada e equipamento homologado, notadamente sobre regiões montanhosas, sob pena de perda de vidas e equipamentos.

A - 024/CENIPA/2013 – RSV 002

Emitida em: 30/07/2013

Nas Unidades Didáticas “Nevoeiro, névoa úmida e névoa seca”, “Visibilidade” e “Massas de Ar”, constantes dos manuais do Curso de Piloto Privado – Helicóptero e do Curso de Piloto Comercial – Helicóptero, inserir os fenômenos típicos de advecção e convecção de massas de ar, sobretudo a sotavento e a barlavento do relevo, associados à presença de vegetação e considerando-se os aspectos ligados à temperatura, umidade e pressão. Ênfase deve ser dada ao potencial de acidentes presentes nessas condições.

A - 024/CENIPA/2013 – RSV 003

Emitida em: 30/07/2013

Por ocasião dos cheques iniciais e recheques de alunos, pilotos, instrutores e examinadores credenciados, das habilitações de Piloto Privado, Piloto Comercial e Instrutor, exigir conhecimentos acerca de fenômenos meteorológicos relacionados a encostas montanhosas, bem como a necessidade de não se baixar altitude de voo para obtenção de referências visuais com o terreno, quando em IMC.

À Associação Brasileira dos Pilotos de Helicóptero (ABRAPHE), recomenda-se:

A - 024/CENIPA/2013 – RSV 004

Emitida em: 30/07/2013

Divulgar o conteúdo do presente relatório enfatizando os fatores contribuintes e as recomendações de segurança, servindo de estímulo à prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), recomenda-se:

A - 024/CENIPA/2013 – RSV 005

Emitida em: 30/07/2013

Estudar a possibilidade de a Rádio Santos sistematizar uma rotina de questionamento às aeronaves que decolam de helipontos e aeródromos na Baixada Santista, para que forneçam as condições meteorológicas enfrentadas, de forma que aquele órgão ATS repasse tais informações aos tráfegos seguintes.

5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA

O SERIPA IV realizou o Primeiro Seminário de Asas Rotativas, em São Paulo, em 22NOV2011, com a participação de tripulantes, pessoal de apoio e representantes de empresas e demais entidades ligadas à aviação de asas rotativas na região.

Na ocasião, nas palestras de cunho preventivo foi dada ênfase especial às situações de sobrevoos da Serra do Mar, em função das ocorrências de acidentes relacionados ao traslado “litoral-planalto-litoral”.

6 DIVULGAÇÃO

- Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)
- Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero (ABRAPHE)
- SERIPA IV

7 ANEXOS

Não há.

Em, 30 / 07 / 2013