



# 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
199/A/2014	14/DEZ/2014 - 23:40 (UTC)	SERIPA IV	A-199/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE EM VOO	21°05'31"S	050°13'41"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA SÃO JOÃO BATISTA	BURITAMA	SP	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YPW	ROBINSON HELICOPTER	R44
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	-	-	1	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>2</b>	-	<b>1</b>	<b>1</b>	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## 2. Histórico do voo

Durante a decolagem, a tripulação perdeu o controle do helicóptero e veio a colidir contra o solo aproximadamente 200 metros do local da decolagem.

A aeronave teve danos substanciais, um dos ocupantes da aeronave teve lesões leves e o outro teve lesões graves.

O local de decolagem não era um heliponto homologado, e sua utilização, em especial no período noturno, se encontrava em desacordo com o RBHA 91, em seu item 91.102 alínea "d", ou nos itens 91.325 e 91.327.

O fato de o local de decolagem não estar registrado implica não estar asseguradas as características de superfície de aproximação e de decolagem adequadas, bem como não se poder afirmar que a iluminação do local era adequada para uma decolagem em período noturno.

Além disso, nenhum dos ocupantes da aeronave possuía de Certificação de Habilitação Técnica (CHT) e o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) encontrava-se cancelado no momento da ocorrência.

Nas proximidades da aeronave acidentada foram encontrados bilhetes com a inscrição "Voos Panorâmicos de Helicóptero" e um galão contendo combustível.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.



Figura 2 - Galão de combustível próximo da aeronave.



Figura 3 - Folhetos com a inscrição de voos panorâmicos.

### 3. **Fatos**

- a) nenhum dos ocupantes da aeronave possuía Certificado de Habilitação Técnica (CHT);
- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- c) a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) realizada na aeronave apresentava a validade até 27 JUL 2011;
- d) o voo ocorreu no período noturno;
- e) o local de decolagem não estava registrado;
- f) a aeronave teve danos substanciais; e
- g) um dos ocupantes teve lesões leves e outro lesões graves.

### 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 trouxer 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, 19 de outubro de 2015.

