



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 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
---	19/AGO/2012 - 18:05 (UTC)	SERIPA IV	A-587/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COM COMANDOS DE VOO	23°30'27"S	046°38'04"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
JARDIM MÔNICA	ITAQUAQUECETUBA	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YPY	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	2	1	-	1	-	-	Leve
Total	3	2	-	1	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou para realizar um voo de transporte de dois passageiros até uma chácara em Arujá, SP (ZZZZ). Uma notificação para o voo visual foi preenchida e prevaleciam as condições favoráveis ao voo visual (VFR) em rota.

Após 15 minutos da decolagem, durante o voo nivelado, a aeronave apresentou a tendência de manter uma curva à esquerda.

O piloto reportou a necessidade de inclinar todo o comando cíclico à direita para evitar o rolamento e a perda de controle em voo. Mesmo assim, não foi possível retomar o controle.

Em curva à esquerda, o piloto alterou a velocidade e amplitude dos comandos até que optou por realizar um pouso de emergência.

O piloto fechou o manete de potência e baixou o coletivo para possibilitar o toque em uma área mais propícia (plantação de bananas - na encosta de um morro).

Durante a tentativa de pouso, a aeronave colidiu contra o solo.

De acordo com o Boletim de Ocorrência, notificado pelo proprietário da aeronave, foi subtraído do local do acidente o diário de bordo, o painel de instrumentos, um GPS, o duplo comando, o rádio transmissor, os fones de ouvido e o transponder da aeronave. A ausência desses equipamentos prejudicou o andamento da investigação no tocante aos registros de manutenção, bem como impossibilitou a averiguação das condições relatadas pelo piloto.

Após entrevistas realizadas durante a investigação foram identificados indícios de fretamento irregular de transporte aéreo, executado por aeronave registrada como Serviços Aéreos Privados (TPP), indo de encontro ao disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Todos os ocupantes sofreram escoriações, sendo conduzidos a hospitais da região pelo Corpo de Bombeiros.

3. Fatos

- a) a aeronave decolou com um piloto para realizar um voo de transporte de dois passageiros até uma chácara em Arujá, SP;
- b) a aeronave apresentou tendência de manter curva à esquerda;
- c) o piloto realizou pouso em autorrotação em terreno não preparado;
- d) a aeronave teve danos substanciais;
- e) o tripulante e os passageiros sofreram escoriações;
- f) o Corpo de Bombeiros local conduziu os ocupantes da aeronave para hospitais da região;
- g) o proprietário comunicou a autoridade policial que diversos equipamentos da aeronave foram subtraídos do local do acidente;
- h) não foi possível aprofundar a investigação no tocante aos registros de manutenção, impossibilitando a verificação das condições relatadas pelo piloto; e
- i) após entrevistas realizadas durante a investigação foram identificados indícios de fretamento irregular de transporte aéreo, executado por aeronave registrada como TPP.

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, 6 de março de 2015.