



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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade 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) e foi disponibilizado à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA			
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA N°	
10SET2022 - 13:00 (UTC)	SERIPA IV	A-104/CENIPA/2022	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
AERÓDROMO MUNICIPAL JOSÉ BOSO (SDLP)	LENÇÓIS PAULISTA	SP	22°34'42"S 048°46'28"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-GCO	ROBINSON HELICOPTER	R44-II
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Municipal José Boso (SDLP), Lençóis Paulista, SP, para voo de natureza desconhecida, com um condutor a bordo.

Na tentativa de realizar o pouso após um taxiamento aéreo, houve a perda de controle da aeronave, que colidiu contra o solo.



Figura 1 - Vista do PR-GCO no local do acidente.

A aeronave teve danos substanciais e o condutor sofreu lesões leves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Conforme imagens de câmeras de segurança do aeródromo fornecidas à Comissão de Investigação, foi possível observar que a aeronave realizou um taxiamento aéreo e, durante o pouso, houve a perda de controle e a colisão contra o solo.

O voo era conduzido por um indivíduo que, apesar de possuir um Código ANAC (CANAC) ativo, não portava um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido, nem licença e habilitação de piloto de helicóptero.

Sobre isso, a seção 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações da Subparte A - “Disposições Gerais” do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61 - “Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos”, Emenda nº 13, de 19MAR2020, em vigor na data do acidente, estabelecia que:

(a) só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

Por sua vez, a seção 91.102 Regras Gerais da Subparte B - “Regras de Voo”, do RBAC nº 91 - “Requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis”, Emenda nº 03, de 07JUN2021, em vigor na data da ocorrência assinalava que:

[...]

(c) Somente pode dar partida nos motores ou taxiar uma aeronave:

(1) um piloto habilitado na aeronave;

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso e Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido desde 24JUN2022, não estando, portanto, aeronavegável.

Não foram apresentadas à Comissão de Investigação quaisquer documentos requeridos para operar uma aeronave civil brasileira, de acordo com o previsto na seção 91.203 "Aeronave civil - documentos requeridos" da Subparte C - "Requisitos de Equipamentos, Instrumentos e Certificados", do RBAC nº 91, Emenda nº 03:

91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;

(2) os requeridos segundo o parágrafo 91.9(b) deste regulamento e a lista condensada de verificações (checklist) da aeronave;

(3) publicações aeronáuticas apropriadas impressas ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

(5) apólice de seguro ou certificado de seguro válido;

(6) licença de estação da aeronave válida ou outro documento aceitável que a substitua; (Redação dada pela Resolução nº 606, de 11.02.2021)

(7) certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave, conforme previsto nos parágrafos 91.327(b)(2) e 91.403(f) deste Regulamento;

(8) documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável;

(9) as autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável;

(10) lista de passageiros, se aplicável, exceto para aeronave experimental, leve esportiva ou planador, que deve ser mantida pelo operador por no mínimo 1 ano após o voo;

(11) manifesto de carga, com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga; e

(12) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 deste regulamento ou por regulamento específico. (grifo nosso)

Em 22JUN2022, de acordo com a Certidão de Inteiro Teor emitida pela ANAC, foi inscrita a transferência da propriedade da aeronave *Robinson Helicopter*, modelo R44 II, nº de série 13007, marcas PR-GCO, para o então proprietário e operador do helicóptero em função da alienação judicial da aeronave ocorrida no âmbito de um processo judicial.

Segundo relato do operador, a aeronave foi adquirida em leilão, sem nenhuma documentação associada. Disse, ainda, que pretendia realizar a regularização da aeronave, o que não havia sido providenciado até a data da ocorrência.

Isso posto, a operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de observar os níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a aeronave era conduzida por indivíduo que não portava licença nem habilitação de piloto válidas;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) vencido;
- e) não foram apresentados quaisquer documentos requeridos para operar uma aeronave civil brasileira, de acordo com o previsto no RBAC nº 91, Emenda nº 03;
- f) durante o pouso, após o taxiamento aéreo, houve a perda de controle da aeronave e colisão com o solo;
- g) a aeronave teve danos substanciais; e
- h) o condutor sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Outros - falta de aderência a regulamentos.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 22 de setembro de 2023.