



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).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA			
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(V) Nº	
08MAR2018 - 18:55 (UTC)	SERIPA V	A-042/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[UKN] INDETERMINADO	NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS
BAIRRO PARANAGUAMIRIM	JOINVILLE	SC	26°20'51"S 048°47'22"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-HBB	BELL HELICOPTER	206B
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AVALON TÁXI-AÉREO LTDA.	TPX	TÁXI-AÉREO

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	3	-	-	1	2	-	Leve	
Total	4	-	-	1	3	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Heliponto BCW (SJYA), Penha, SC, para um voo local, por volta das 18h25min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Ao realizar o sobrevoo, no setor sul de Joinville, a aeronave colidiu contra o solo.

De acordo com os dados colhidos, o piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Helicóptero (PCH) e estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor a Turbina (HMNT) válida. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

Por sua vez, a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, operava dentro dos limites de peso e balanceamento e as escriturações das suas cadernetas de célula e motor estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo

O Ministério Público Federal (MPF) ofereceu denúncia, segundo a qual a aeronave foi alvo de interferência ilícita. Conforme plano idealizado por um presidiário, após a decolagem, um dos passageiros (cúmplice) determinaria ao piloto que se deslocasse até a Penitenciária Industrial de Joinville, SC.

No local, o helicóptero ficaria pairando no ar enquanto outro passageiro (também cúmplice) jogaria uma corda com cadeirinha de engate para que o presidiário fosse içado. Em seguida, seria ordenado ao piloto que pousasse perto de um posto de combustíveis no bairro Itinga, em Joinville.

Segundo narrado em sede policial, por um dos envolvidos, caso o piloto não quisesse colaborar com o resgate, um dos criminosos iria matá-lo e, em seguida, também se mataria. Foi vislumbrado ainda a possibilidade de “dar uma facada na perna do piloto” para que ele “colaborasse com a missão”.

Ainda segundo a denúncia, a aeronave começou a subir e descer rapidamente por três vezes quando, já na quarta vez, desceu e caiu. Estes movimentos puderam ser observados no vídeo hospedado nos anexos eletrônicos do inquérito, fazendo inferir que, após a determinação de emprego da aeronave para resgate do presidiário, houve embate físico entre os agentes do crime e o piloto, levando à queda do helicóptero.



Figura 1 - Destroços da aeronave.

Os exames toxicológicos não apontaram substâncias que pudessem ter comprometido a capacidade do piloto em operar a aeronave.

Foram encontradas duas armas de fogo nos destroços, sendo um revólver calibre .38 e uma pistola calibre 9mm.

As análises do combustível retirado do tanque de armazenamento localizado na sede da empresa, da bomba de abastecimento e do dreno do filtro encontravam-se em conformidade com as especificações e sem indícios de contaminantes.

A aeronave ficou destruída. Um passageiro sofreu lesões graves. O piloto e dois passageiros sofreram lesões fatais.

2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor a Turbina (HMNT) válida;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula e motor estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) a análise das amostras de combustível não apresentou indícios de contaminação;
- i) o exame toxicológico do piloto atestou resultado negativo para substância que pudesse interferir na capacidade de voo;
- j) segundo denúncia do MPF, criminosos planejaram utilizar a aeronave para resgate de um presidiário;
- k) segundo denúncia do MPF, a aeronave foi alvo de interferência ilícita;
- l) foram encontradas duas armas de fogo nos destroços da aeronave;
- m) a aeronave ficou destruída;
- n) um passageiro sofreu lesões graves; e
- o) o piloto e dois passageiros sofreram lesões fatais.

3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

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

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, 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 se 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 aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 08 de abril de 2019.

