



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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 Nº
051/IG/2014	09/MAR/2014 - 17:10 (UTC)	SERIPA IV	IG-051/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE	PANE SECA	22°11'44"S	049°55'37"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE MARÍLIA	MARÍLIA	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YAR	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							Leve
Total	1					1	Substancial
							Destruída
Terceiros							<input checked="" type="checkbox"/> Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Teruel Ipanema Estância (SSIE), Município de Campo Grande, MS, com destino ao Aeródromo de Guarulhos, SP (SBGR), com pousos intermediários nas localidades de Dracena (SDDR) e Adamantina (SDAD), ambas no Estado de São Paulo, para a realização de voo de traslado, com um piloto a bordo.

A aeronave voava abaixo do nível mínimo da Região de Informação de Voo da FIR Curitiba.

Quando a aeronave se aproximava do Aeródromo de Marília, SP (SBML), o piloto observou o alerta de baixo nível de combustível e realizou um pouso de precaução nesse aeródromo.

Quando abordado pelo fiscal de pátio, o piloto informou que realizou o pouso em emergência, em razão do baixo nível de combustível, porém sem ter informado aos órgãos de controle de tráfego aéreo.

Não houve danos à aeronave.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

O piloto estava com os Certificados Médico Aeronáutico e de Habilitação Técnica válidos.

Possuía um total de 1300h de voo, sendo 300h no modelo de aeronave.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido e as cadernetas de célula, motor e rotores estavam com as escriturações atualizadas.

A notificação da ocorrência foi feita duas semanas após o incidente grave, pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP). Dessa forma, não foi possível avaliar as condições da aeronave.

Logo após o pouso com baixo nível de combustível a aeronave foi reabastecida e seguiu voo para o aeródromo de destino.

Foi relatado pelo piloto e pela administração aeroportuária que a aeronave não teve danos aparentes.

3.1 Fatores Contribuintes

- Planejamento de voo; e
- Julgamento de pilotagem.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a escrituração das cadernetas de célula e motor estavam atualizadas;
- e) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual;
- f) houve o acendimento da luz de baixo nível de combustível;
- g) o piloto realizou o pouso de precaução no Aeródromo de Marília, SP (SBML);

- h) o operador não notificou a ocorrência ao SERIPA IV;
- i) não houve danos à aeronave; e
- j) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas

O piloto foi orientado a observar as determinações contidas no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91), no item 91.151, letra (b), sobre a autonomia mínima para helicópteros, antes de iniciar qualquer voo VFR, observando sempre a margem mínima de 20 minutos de voo além do tempo em rota, levando em consideração também se as condições de vento poderão afetar este cálculo.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 14 de outubro de 2014.

