



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
114/A/2015	16/AGO/2015 - 16:30 (UTC)	SERIPA V	A-114/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO	23°11'03"S	052°18'50"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
SÍTIO SANTA HELENA	NOVA ESPERANÇA	PR	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-YRT	ROBINSON HELICOPTER	R44
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
SDL DE ARRUDA GOMES EIRELI-ME	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	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	-	-	-	-	1	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave colidiu com fios de rede de eletrificação rural na localidade de Nova Esperança, PR, vindo a pousar forçado em uma área de plantação de mandioca (Figura 1).

O piloto evadiu-se do local e não comunicou a ocorrência ao SERIPA V.

A ocorrência chegou ao conhecimento do SERIPA V pela 3ª Cia. do 8º Batalhão de Polícia Militar de Nova Esperança, PR.

A finalidade do voo, sua origem e destino são desconhecidos.

Segundo informações da Polícia Militar do Paraná e evidências coletadas no local, o helicóptero estava adesivado com propaganda de bebidas encobrendo as marcas de matrícula e nacionalidade.

Não foi possível determinar se o piloto sofreu algum tipo de lesão nem se havia mais ocupantes a bordo da aeronave, devido ao fato dele ter se evadido do local.

Não foi possível avaliar os danos à aeronave, pois esta foi removida do local sem autorização do Comando Investigador.

Foram lavrados os Boletins de Ocorrência B.O. Nº 2015/851734 de 16/08/2015 pela 25ª Delegacia Regional de Polícia de Nova Esperança (local da ocorrência) e B.O. Nº 2015/851215, também em 16/08/2015, pelo 8º Batalhão de Polícia Militar de Paranavaí, PR, local onde o piloto foi localizado, identificado e liberado, pois nada de ilícito foi encontrado pela PM.



Figura 1 – Vista lateral da aeronave e do local de pouso (lavoura de mandioca).

3. Fatos

- a) a aeronave colidiu com fios de rede de eletrificação rural na localidade de Nova Esperança, PR, vindo a pousar forçado em uma área de plantação de mandioca;
- b) o piloto evadiu-se do local e não comunicou a ocorrência ao SERIPA V;
- c) a ocorrência chegou ao conhecimento do SERIPA V pela 3ª Cia. do 8º Batalhão de Polícia Militar de Nova Esperança, PR;
- d) a finalidade do voo, sua origem e destino são desconhecidos;
- e) segundo informações da Polícia Militar do Paraná e evidências coletadas no local, o helicóptero estava adesivado com propaganda de bebidas encobrendo as marcas de matrícula e nacionalidade;
- f) não foi possível determinar se o piloto sofreu algum tipo de lesão, devido ao fato dele ter se evadido do local;
- g) não foi possível determinar se havia mais ocupantes a bordo da aeronave;
- h) não foi possível avaliar os danos à aeronave, pois esta foi removida do local sem autorização do Comando Investigador;
- i) a aeronave estava com a IAM vencida desde 16AGO2014;
- j) A aeronave estava com o CA suspenso desde 03AGO2014;
- k) foi lavrado o Boletim de Ocorrência B.O. Nº 2015/851734 em 16AGO2015 pela 25ª Delegacia Regional de Polícia de Nova Esperança, PR;
- l) o piloto foi localizado e identificado em Paranaíba, PR, pelo 8º Batalhão de Polícia Militar de Paranaíba, tendo sido lavrado o B.O. Nº 2015/851215, em 16/08/2015; e
- m) o piloto foi liberado pela PM pois nada de ilícito foi encontrado.

4. Interrupção 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.

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 4.2.15 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, 15 de fevereiro de 2016.

