



**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(I) Nº
31DEZ2018 - 11:50 (UTC)		SERIPA VI		A-193/CENIPA/2018
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	[CFIT] VOO CONTROLADO CONTRA O TERRENO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
LAGO CORUMBÁ	CALDAS NOVAS	GO	17°47'06"S	048°34'60"W

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

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da margem do Lago Corumbá, em Caldas Novas, GO, com destino à cidade de Trindade, GO, por volta das 11h50min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um condutor e um passageiro a bordo.

Logo após a decolagem, a aeronave colidiu contra a água e afundou, permanecendo a 18 metros de profundidade, distante cerca de 300 metros da margem.



Figura 1 - Aeronave sendo removida do Lago Corumbá.

A aeronave teve danos substanciais.

O condutor sofreu lesões graves e o passageiro saiu ileso.

O condutor e o passageiro foram socorridos por um militar do Corpo de Bombeiros Militar de Goiás, que estava em seu horário de folga. A aeronave foi retirada da água pelo Corpo de Bombeiros Militar de Goiás.

Segundo informações voluntariamente prestadas (art. 88, I, §§ 3º e 4º, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) o condutor da aeronave sinistrada não possuía, à época da ocorrência, Licença de Piloto de Helicóptero, não estando qualificado para operar a aeronave.

O condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual.

A aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 01NOV2013.

As escriturações das cadernetas de célula e motor não estavam atualizadas.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava vencido desde 12SET2016.

## 2. FATOS

- a) a autoridade de investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência, por meio de comunicação efetuada pelo Corpo de Bombeiros Militar de Goiás, duas horas após o acidente;
- b) o condutor não possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA);
- c) o condutor não possuía Licença de Piloto de Helicóptero;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 12SET2016;
- e) as escriturações das cadernetas de célula e motor não estavam atualizadas;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) a aeronave colidiu contra a água logo após decolar da margem do lago;
- h) a aeronave ficou submersa a 18 metros de profundidade, distante 300 metros da margem;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o condutor sofreu lesões graves e o passageiro saiu ileso.

## 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

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

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 11 de março de 2020.

