



**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 Nº	
13 NOV 2017 - 13:40 (UTC)		SERIPA II		IG-143/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
INCIDENTE GRAVE		[CTOL] COLISÃO COM OBSTÁCULO DURANTE A DECOLAGEM E POUSO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
AERoclUBE DE JOÃO PESSOA (SNJO)		JOÃO PESSOA		PB	07°05'22"S 034°50'43"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PR-EGD		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	1	1	-	-	-	-	X Leve
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeroclube de João Pessoa, PB (SNJO), para um voo local, por volta das 13h10min (UTC), a fim de verificar o sistema de indicação de baixa rotação (RPM) do helicóptero, com um piloto e um passageiro (proprietário) a bordo.

Após aproximadamente 30 minutos de voo, houve a colisão do cone de cauda da aeronave contra arbustos localizados a 10m do centro da pista de táxi.

A aeronave teve danos leves. O piloto e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Aeronave no hangar, após a ocorrência.

### 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O voo consistia de diversos pousos e decolagens dentro da área patrimonial de SNJO, a fim de verificar o sistema de indicação de baixa rotação (RPM) do helicóptero.

Após aproximadamente 30 minutos de voo, durante um deslocamento da aeronave nas proximidades da cabeceira 16, houve a colisão do cone de cauda contra arbustos localizados a 10m do centro da pista de táxi.

O piloto executou um pouso brusco e, não observando nenhuma anormalidade nos parâmetros de voo, decidiu regressar pela pista de táxi até o local do pouso final.

Durante os procedimentos para guarda da aeronave no hangar, a equipe de manutenção reportou que existiam danos (rachaduras) nos esquis e na guarda do rotor de cauda.

O piloto e o proprietário da aeronave notificaram à autoridade de investigação SIPAER (SERIPA II) no dia 15NOV2017, dois dias após a ocorrência. Nessa ocasião, o proprietário da aeronave confirmou que os danos no *tail rotor guard* e nos esquis foram em consequência da colisão e do pouso brusco, respectivamente.

A aeronave foi removida e lavada após o incidente, fato que impossibilitou a identificação das evidências, impedindo, dessa forma, realizar uma pesquisa fidedigna dos fatores que possam ter contribuído para esta ocorrência.

### 3. CONCLUSÕES

#### 3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Helicóptero Monomotor Convencional (HMNC) 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 condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) a aeronave foi retirada do local da ocorrência dois dias antes da notificação da ocorrência;
- h) o piloto informou que aeronave foi lavada após o ocorrido, fato que comprometeu a identificação das evidências;
- i) o proprietário da aeronave confirmou que os danos no *tail rotor guard* e nos esquis foram em consequência da colisão e do pouso brusco, respectivamente;
- j) a aeronave teve danos leves; e
- k) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

#### 3.2 Fatores Contribuintes

- Outros - indeterminado.

### 4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

#### **Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.**

Não há.

### 5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 27 de julho de 2018.