

Foco: Realização de operações aéreas por empresas sem contar com adequada supervisão, cultura organizacional, controle e coordenação dos voos.

Finalidade

Alertar as empresas operadoras de táxi aéreo sobre os riscos de realizar operações aéreas sem possuir uma estrutura organizacional com o mínimo estabelecido pela ANAC com relação aos aspectos de supervisão, cultura organizacional, controle e coordenação dos voos.

Histórico/Análise

O helicóptero AS 355 F2 decolou do Aeródromo de Surucucu (SWUQ), localizado no município de Alto Alegre - RR com destino ao Aeródromo de Boa Vista – RR (SBBV), com o objetivo de transportar um empregado da Comissão de Aeroportos da Amazônia (COMARA), que havia sofrido um acidente. Além do piloto e da pessoa acidentada, estavam a bordo um mecânico, um abastecedor da empresa aérea e um médico. O voo proposto teria a duração de aproximadamente 01 hora e 45 minutos e seria realizado em condições visuais noturnas.

A decolagem ocorreu às 17h40min e o horário do pôr do sol neste dia era às 18h11min (hora local). O helicóptero não era homologado para voo por instrumentos e o comandante não possuía habilitação IFR.

A aeronave colidiu contra o solo a 11 milhas náuticas (NM) da Reserva Indígena Baixo Mucajaí - RR. Após dois dias de buscas, os destroços do helicóptero foram avistados por uma aeronave de busca da Força Aérea Brasileira (FAB) e foram resgatados três sobreviventes, entre eles o piloto da aeronave e o funcionário acidentado em Alto Alegre. Os outros passageiros faleceram no acidente.

A investigação realizada apurou que após aproximadamente quarenta minutos de voo, às 18h20min, o piloto julgou que não seria possível chegar a Boa Vista em segurança, voando em condições visuais noturnas e tomou a decisão de pousar na localidade da Missão Indígena Baixo Mucajaí, que se encontrava

distante 11 NM (o que correspondia a 4 minutos de voo) e ali pernoitar, decolando novamente ao nascer do sol.

Esta decisão causou o descontentamento e uma forte manifestação de irritação no mecânico da empresa que estava sentado ao seu lado, e este chegou a sugerir ao comandante o regresso para Surucucu. O comandante não aceitou a sugestão e iniciaram uma discussão muito acirrada, chegando ao ponto de o mecânico intervir nos comandos da aeronave.

O passageiro que estava em uma maca e sobreviveu ao acidente ouviu o comandante falar diversas vezes a frase “...não mexe aí, estamos a dois mil pés” e após sentiu a aeronave começar a balançar muito, subir, descer, girar e logo após houve o impacto.

Esse conflito reflete a cultura organizacional da empresa, favorável ao estabelecimento de interações tensas entre os seus componentes.

Ações recomendadas

Proprietários e operadores de empresas de táxi aéreo deverão tomar conhecimento dos ensinamentos e aspectos relevantes identificados na investigação desse acidente, difundindo-os em seu âmbito de atuação.

O Relatório Final pode ser acessado no link abaixo:

http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/pdf/pt_hna_06_04_11

Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento à Recomendação de Segurança de Voo A-025/CENIPA/2013-RSV 001, emitida pelo CENIPA.

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www2.anac.gov.br/alertavoo/> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional.