



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	
05 MAR 2008 - 16:00 (UTC)		SERIPA I		A-558/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO FRISAMA ELDORADO (SJHL)		ELDORADO DOS CARAJÁS		PA	
				COORDENADAS	
				06°05'41''S 049°21'41''W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-NOU	NEIVA	EMB-711C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
FRIGORÍFICO EQUATORIAL LTDA.	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	3	3	-	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda Arataú (SNRR), Novo Repartimento, PA, com destino ao Aeródromo Frisama Eldorado (SJHL), Eldorado dos Carajás, PA, por volta das 15h00min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Durante a corrida após pouso a, aproximadamente, 150m da cabeceira da pista, houve perda de controle no solo e a aeronave veio a colidir contra uma pedra, a qual ocasionou danos ao trem de pouso principal esquerdo, efetuando uma guinada de 180°, na lateral esquerda da pista.

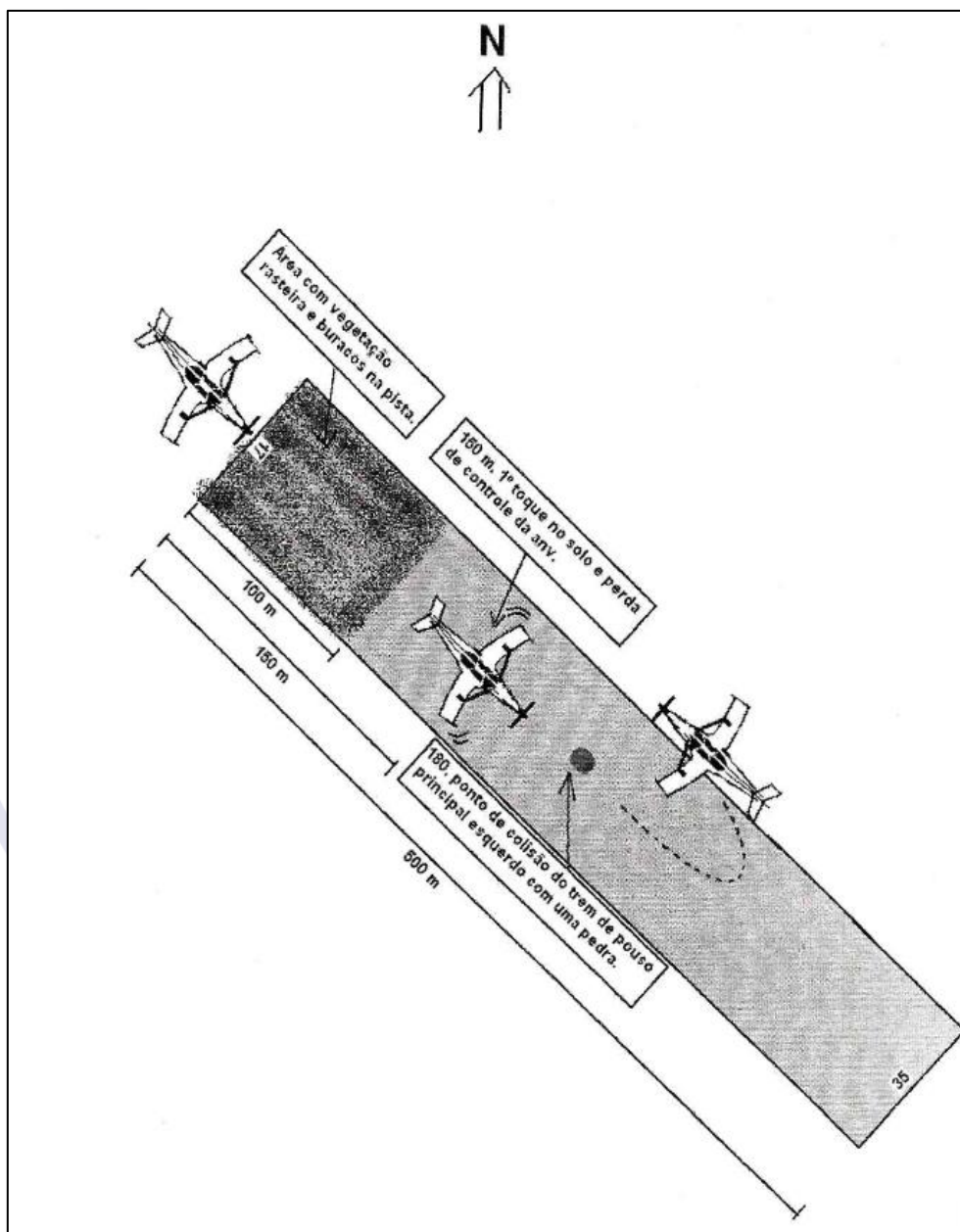


Figura 1 - Croqui da ocorrência.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de transporte de passageiros.

O piloto havia realizado o curso de Piloto Privado - Avião (PPR) no Aeroclube de Votuporanga, SP em 2007.

Conforme os registros coletados, o tripulante possuía um total de 95 horas, sendo 2 horas e 30 minutos, no modelo da ocorrência, ou seja, pouca experiência na aviação.

O comandante do PT-NOU contrariou o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 61, Seção 61.85, letra (a), que o impedia de realizar serviços remunerados, visto que a sua licença era de PPR.

61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou segundo em comando de aeronave da categoria apropriada à sua licença e que realize voos não remunerados e sem qualquer tipo de aproveitamento comercial.

Segundo relatos, durante o voo, o piloto foi informado de que os 100 primeiros metros da pista de Eldorado de Carajás estavam inoperantes por conta de o mato estar demasiadamente alto e haver buracos naquele pedaço da pista.

A pista de SJHL possuía 500 metros de extensão. Chegando ao destino, o piloto configurou a aeronave para pouso e prosseguiu direto para uma final com o trem baixado e travado, *full flaps*, realizando um pouso normal.

Depois do toque, transcorridos, aproximadamente, 150m após a cabeceira da pista, houve perda de controle no solo, e a aeronave veio a colidir contra uma pedra, a qual ocasionou danos ao trem de pouso principal esquerdo, efetuando uma guinada de 180°, na lateral esquerda da pista.

O pouso efetuado sem adoção de medidas preventivas, apesar da ciência acerca das condições da pista, denotou uma atitude complacente.

Nesse cenário, tal atitude prejudicou o gerenciamento dos riscos existentes naquele contexto, fato que, acrescido à pouca experiência do piloto, favoreceu a ocorrência em tela.

A realização de voo remunerado, em divergência do RBHA 61, bem como a ausência de notificação do evento corroboraram uma baixa adesão às normas e procedimentos previstos.

A aeronave teve o trem de nariz recolhido por conta de a lateral da pista ser de piso pouco compactado. O trem de pouso principal esquerdo e o direito recolheram, momento em que o comandante cortou o motor para evitar maiores danos à aeronave.

Porém, houve o contato da hélice contra o solo em virtude do recolhimento do trem do nariz.

Os ocupantes da aeronave saíram ilesos e, após o desembarque, a aeronave foi recolhida ao hangar, onde permaneceu até o dia 30MAIO2008, quando foi transportada para a organização de manutenção PIPES Manutenção de Aeronaves, em Carolina, MA, sem o conhecimento do Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA I).

O SERIPA I foi notificado oficialmente somente em 30JUL2008, o que prejudicou a investigação desta ocorrência.

Em 12AGO2008, o SERIPA I realizou Vistoria de Segurança de Voo no Aeródromo de SJHL, constatando irregularidades na pista do acidente.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto possuía pouca experiência no tipo de voo;
- d) o piloto estava em desconformidade com o RBAC 61, por exercer atividade remunerada;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice não estavam atualizadas;
- h) não foi possível verificar se as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- i) o SERIPA I foi notificado oficialmente da ocorrência somente em 30JUL2008, o que prejudicou a investigação desta ocorrência;
- j) segundo o relato do piloto, após o pouso em SJHL, houve perda de controle no solo, e a aeronave veio a colidir contra uma pedra, a qual ocasionou danos ao trem de pouso principal esquerdo, efetuando uma guinada de 180°, na lateral esquerda da pista;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) todos os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atitude - contribuiu;
- Infraestrutura aeroportuária - contribuiu;
- Pouca experiência do piloto - contribuiu; e
- Supervisão gerencial - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

No segundo semestre de 2008, o SERIPA I realizou uma Vistoria Especial de Segurança de Voo no Aeródromo de SJHL, constatando algumas condições inseguras quanto à pista de pouso de Frisama Eldorado, as quais foram direcionadas ao proprietário do aeródromo.

Outrossim, à época, o operador foi orientado, por meio de Recomendação de Segurança, a adotar critérios operacionais compatíveis com as necessidades da empresa, para a contratação de pilotos.

Em, 11 de março de 2019.

