

COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS



RELATÓRIO FINAL
A - Nº 053/CENIPA/2009

OCORRÊNCIA

ACIDENTE

AERONAVE

PT-DOJ

MODELO

CESSNA 182N

DATA

27 JAN 2007



ADVERTÊNCIA

A elaboração deste Relatório Final está em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, conhecida por Convenção de Chicago de 1944, que foi recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto n º 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Este relatório técnico reflete o resultado da investigação SIPAER conduzida para a identificação das circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência. Conforme a Lei n º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Artigo 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

O objetivo único deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, denominadas Recomendações de Segurança Operacional, cujo acatamento é da responsabilidade daquele a que corresponder o nível mais alto na hierarquia da organização para a qual se aplicam.

Contudo, não é foco deste trabalho quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes e variáveis que condicionaram o desempenho humano, tenham sido elas individuais, psicossociais ou organizacionais, cuja interação compôs o cenário favorável à ocorrência.

A presente investigação, conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses, não considerou qualquer procedimento de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal. Portanto, o uso deste relatório para qualquer propósito diferente de prevenção de acidentes aeronáuticos poderá levar a interpretações e conclusões errôneas.

Com vistas à proteção das pessoas que fornecem informações no curso da investigação SIPAER, ressalta-se que a utilização deste relatório para fins punitivos em relação aos seus colaboradores macula o princípio da "não autoincriminação" deduzido do "direito ao silêncio", albergado pela Constituição Federal.

ÍNDICE

| Nº ITEM | DISCRIMINAÇÃO | PÁGINA |
|----------|---|--------|
| | SINOPSE | 04 |
| | GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS | 05 |
| 1. | INFORMAÇÕES FACTUAIS | 06 |
| 1.1 | Histórico da ocorrência | 06 |
| 1.2 | Danos pessoais | 06 |
| 1.3 | Danos à aeronave | 06 |
| 1.4 | Outros danos | 06 |
| 1.5 | Informações acerca do pessoal envolvido | 06 |
| 1.5.1 | Informações acerca dos tripulantes | 06 |
| 1.5.2 | Aspectos operacionais | 07 |
| 1.6 | Informações acerca da aeronave | 07 |
| 1.7 | Informações meteorológicas | 08 |
| 1.8 | Auxílios à navegação | 08 |
| 1.9 | Comunicações | 08 |
| 1.10 | Informações acerca do aeródromo | 08 |
| 1.11 | Gravadores de voo | 08 |
| 1.12 | Informações acerca do impacto e dos destroços | 08 |
| 1.13 | Informações médicas e psicológicas | 08 |
| 1.13.1 | Aspectos médicos | 09 |
| 1.13.2 | Informações ergonômicas | 09 |
| 1.13.3 | Aspectos psicológicos | 09 |
| 1.13.3.1 | Informações individuais | 09 |
| 1.13.3.2 | Informações psicossociais | 09 |
| 1.13.3.3 | Informações organizacionais | 09 |
| 1.14 | Informações acerca de fogo | 09 |
| 1.15 | Informações acerca de sobrevivência e/ou abandono da aeronave | 09 |
| 1.16 | Exames, testes e pesquisas | 09 |
| 1.17 | Informações organizacionais e de gerenciamento | 10 |
| 1.18 | Informações adicionais | 10 |
| 1.19 | Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação | 10 |
| 2. | ANÁLISE | 10 |
| 3. | CONCLUSÕES | 12 |
| 3.1 | Fatos | 12 |
| 3.2 | Fatores contribuintes | 12 |
| 4. | RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL | 13 |
| 5. | AÇÃO CORRETIVA E PREVENTIVA JÁ ADOTADA | 14 |
| 6. | DIVULGAÇÃO | 14 |
| 7. | ANEXOS | 14 |

SINOPSE

O presente Relatório Final é relativo ao acidente com a aeronave PT-DOJ, modelo CESSNA 182N, ocorrido no Município de Imperatriz – MA, em 27 JAN 2007, tipificado como falha do motor em voo

Após a decolagem houve falha do motor. O piloto não conseguiu retornar à pista e acabou realizando um pouso forçado em uma rua de uma área residencial.

O piloto e dois passageiros faleceram, dois passageiros sofreram ferimentos graves e um passageiro sofreu ferimentos leves. A aeronave ficou completamente destruída.

GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS

| | |
|----------|--|
| AD | Diretiva de aeronavegabilidade |
| AVGAS | Gasolina de aviação |
| ANAC | Agência Nacional de Aviação Civil |
| CCF | Certificado de capacidade física |
| CENIPA | Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos |
| CHT | Certificado de habilitação técnica |
| CG | Centro de gravidade |
| DIVOP | Divulgação operacional |
| FAA | <i>Federal Aviation Administration</i> (congênere da ANAC) |
| FCDA | Ficha de cumprimento de diretiva de aeronavegabilidade |
| IAM | Inspeção anual de manutenção |
| INFRAERO | Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária |
| LPQD | Habilitação para lançamento de pára-quedista |
| MNTE | Habilitação para monomotor terrestre |
| PAGR | Habilitação para piloto agrícola |
| PCM | Licença de piloto comercial |
| PPR | Licença de piloto privado |
| RELIAA | Relatório de Investigação de Acidente Aeronáutico |
| SERIPA | Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos |
| SIPAER | Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos |
| SBIZ | Indicativo de localidade do Aeroporto de Imperatriz – MA |
| SIME | Indicativo de localidade do aeródromo de Davinópolis – MA |

| | | |
|-------------------|--|---------------------------------------|
| AERONAVE | Modelo: CESSNA 182N Matrícula: PT-DOJ | Operador: Particular |
| OCORRÊNCIA | Data/hora: 27 JAN 2007 – 11:18 UTC Local: 510m da cabeceira 07 de SBIZ Município, UF: Imperatriz – MA | Tipo: Falha do motor em voo |

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou de SBIZ (aeroporto de Imperatriz – MA) com um piloto e cinco passageiros com notificação de voo para SIME (aeródromo de Davinópolis – MA). Contudo, segundo testemunhas, seu destino seria Paragominas – PA.

Após a decolagem da pista 25 do SBIZ, houve falha do motor. O piloto tentou retornar à pista, porém não conseguiu. A aeronave caiu em uma rua, em um ponto cerca de 510 metros da cabeceira 07. A aeronave colidiu contra a rede elétrica e, após, contra o solo, incendiando-se. O piloto e dois passageiros faleceram, dois passageiros sofreram ferimentos graves e um passageiro sofreu ferimentos leves.

1.2 Danos pessoais

| Lesões | Tripulantes | Passageiros | Terceiros |
|--------|-------------|-------------|-----------|
| Fatais | 01 | 02 | - |
| Graves | - | 02 | - |
| Leves | - | 01 | - |
| llesos | - | - | - |

1.3 Danos à aeronave

A aeronave ficou completamente destruída.

1.4 Outros danos

Houve danos à fiação da rede elétrica.

1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

| Horas voadas | | |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Discriminação | PILOTO | COPILOTO |
| Totais | 600:00 | - |
| Totais nos últimos 30 dias | Desconhecidas | - |
| Totais nas últimas 24 horas | Desconhecidas | - |
| Neste tipo de aeronave | 400:00 | - |
| Neste tipo nos últimos 30 dias | Desconhecidas | - |
| Neste tipo nas últimas 24 horas | Desconhecidas | - |

1.5.1.1 Formação

O piloto formou-se piloto privado 1997 pelo Aeroclube de Imperatriz – MA.

1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença de piloto comercial (PCM). Sua habilitação para aeronaves monomotores terrestres (MNTE) estava válida.

1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo para o tipo de voo

O piloto possuía qualificação e experiência para a operação.

1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o certificado de capacidade física (CCF) válido.

1.5.2 Aspectos operacionais

A aeronave modelo CESSNA 182N tem capacidade para quatro pessoas a bordo, incluindo o piloto. Contudo, estavam a bordo o piloto e cinco passageiros, que seriam transportados de Imperatriz – MA para Divinópolis – MA, para a prática de paraquedismo.

Um dos entrevistados informou que os bancos da aeronave, rotineiramente, eram retirados para facilitar o transporte de paraquedas e bagagens pessoais dos passageiros.

Segundo testemunhas e de acordo com a folha de movimentação da aeronave, havia pelo menos 34 dias que a mesma encontrava-se estacionada no pátio do Aeroclube de Imperatriz, sujeita às condições do tempo, sem voar.

Seu último voo registrado foi em 23 DEZ 2006, embora o diário de bordo tenha apenas o registro do voo realizado no dia 17 DEZ 2006, data que não consta do registro de manutenção. O piloto havia se comprometido com os passageiros a realizar um pré-voo com a aeronave três dias antes do acidente, mas não o efetuou.

Antes do voo a aeronave foi abastecida com 130 litros de AVGAS. O abastecedor que operava no dia do acidente informou não ter observado o piloto drenar os tanques de combustível após o abastecimento. Da mesma forma, nenhuma outra testemunha observou o piloto drenar os tanques. Também não foi realizado o teste de presença de água no copo do filtro principal de combustível.

O piloto iniciou os preparativos para o voo e procedeu ao embarque dos cinco passageiros no pátio de estacionamento do Aeroclube. Na notificação de voo, feita via fonia às oito horas e treze minutos, o piloto informou que manteria 1.500 ft de altura, para um voo visual de cinco minutos com destino ao aeródromo de Davinópolis (SIME), tendo autonomia de duas horas e trinta minutos.

Conforme transcrição de registro da Rádio Imperatriz, a aeronave decolou da pista 25 do SBIZ às oito horas e dezenove minutos. Logo após a decolagem houve a falha do motor. Segundo testemunhas que estavam na aeronave, assim que houve a falha do motor, o piloto fez curva para a esquerda e o alarme de estol começou a soar continuamente. Ato contínuo, a aeronave perdeu altura, colidiu contra a rede elétrica e, após, contra vários obstáculos na rua e se incendiou. A aeronave caiu em uma rua em um ponto a 510m da cabeceira 07.

1.6 Informações acerca da aeronave

Aeronave modelo CESSNA 182N, fabricada em 1974 sob número de série 18260388, estava com o certificado de aeronavegabilidade válido.

Sua última inspeção (IAM) foi realizada em 12 AGO 2006 pela oficina Juta Táxi Aéreo Ltda., situada no Aeroporto de Marabá – PA. Sua última revisão geral de 200 horas foi realizada na mesma oficina em 16AGO2006. A aeronave voou 42 horas e 25 minutos após a revisão. As cadernetas de célula, de motor e de hélice não estavam atualizadas.

1.7 Informações meteorológicas

Na época do ano em que ocorreu o acidente é inverno na Região Amazônica, período em que ocorrem chuvas fortes.

1.8 Auxílios à navegação

Nada a relatar.

1.9 Comunicações

Nada a relatar.

1.10 Informações acerca do aeródromo

A aeronave decolou de SBIZ (Aeroporto Prefeito Renato Moreira), público, operado pela INFRAERO, com pistas de asfalto com direção 07/25, dimensões de 1798 x 45 metros, compatível com o tipo de aeronave.

1.11 Gravadores de voo

Não requeridos e não instalados.

1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços

A primeira colisão da aeronave foi contra a fiação elétrica de uma Igreja a vinte e oito metros da parada final da aeronave, onde os destroços ficaram concentrados. O choque ocorreu aproximadamente a oito metros de altura. A aeronave que já estava sem sustentação mergulhou em direção ao solo, atingindo com a ponta da asa esquerda uma placa de sinalização de rua e uma árvore de pequeno porte, ocorrendo, quase que simultaneamente, outro choque, possivelmente da deriva vertical e do estabilizador horizontal com a fiação de alta tensão.

No momento das diversas colisões, a aeronave girou sobre seu eixo lateral e logo depois sobre seu eixo longitudinal, parando no dorso, com o nariz voltado para a direção contrária ao sentido de deslocamento.

Segundo testemunhas, imediatamente após a parada total da aeronave, o combustível se espalhou pelo chão, devido ao rompimento dos tanques de combustível, incendiando-se. A fuselagem ficou totalmente destruída pelo fogo e as asas bastante danificadas. Os estabilizadores, vertical e horizontal, apresentaram pequenos danos. O cone de cauda ficou intacto.

O motor, juntamente com a hélice, desprendeu-se da fuselagem da aeronave na colisão, sendo que a parede de fogo permaneceu presa junto ao mesmo. A hélice teve as pás retorcidas para trás, indicando que a colisão ocorreu sem tração na mesma.

Foram retirados 16 mililitros de uma mistura com aparência turva do interior da cuba do carburador da aeronave, que indicava a presença de água. Também foi encontrado água no corpo do filtro principal de combustível.

1.13 Informações médicas e psicológicas

1.13.1 Aspectos médicos

Não pesquisados.

1.13.2 Informações ergonômicas

Nada a relatar.

1.13.3 Aspectos psicológicos

Não pesquisados.

1.13.3.1 Informações individuais

O piloto não exercia outra atividade remunerada além da aviação e passava por um momento de tranquilidade na vida pessoal. Foi relatado que ele costumava chegar ao aeródromo em cima da hora marcada para o voo, o que incomodava os passageiros que o aguardavam preparar o avião.

1.13.3.2 Informações psicossociais

Não pesquisadas.

1.13.3.3 Informações organizacionais

O proprietário da aeronave deixava a aeronave aos cuidados do piloto.

1.14 Informações acerca de fogo

Antes da colisão contra o solo, a aeronave chocou-se contra a rede elétrica, tendo posteriormente seccionado a asa esquerda na colisão contra o solo, liberando o combustível armazenado nos tanques. Provavelmente o fogo teve início devido ao choque com o solo.

1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Não havia assentos nem cintos de segurança disponíveis para os passageiros. Nos destroços foram encontradas somente as ferragens do assento do piloto. O fogo não permitiu que pessoas que estavam próximas ao local auxiliassem no resgate das vítimas.

1.16 Exames, testes e pesquisas

O motor da aeronave foi avaliado no Parque de Material Aeronáutico de Belém. Verificou-se que o motor estava em bom estado interna e externamente, apesar dos danos causados pelo choque contra o solo e pelo fogo. Ou seja, acredita-se que o grupo motopropulsor estava aeronavegável antes da falha que provocou o acidente.

Segundo relatos, a aeronave permaneceu ao ar livre durante mais de um mês em época de muita chuva e sem nenhum procedimento estabelecido para a preservação dos sistemas.

Havia água no carburador, a qual seria oriunda dos tanques, onde teria penetrado por infiltração, mais provável, ou por condensação. A água encontrada no carburador, com dezesseis centímetros cúbicos, teria impedido o fluxo do combustível pelos diversos dispositivos internos do componente. Ademais, havia corrosão no carburador, condição que indicava a ocorrência de contaminações anteriores por água.

1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento

Nada a relatar.

1.18 Informações adicionais

Este modelo de aeronave possui uma série de cuidados especiais estabelecidos pelo fabricante para impedir a perda de potência ou parada do motor devido à contaminação por água nos tanques de combustível descrita na “*Airworthines Directive 84-10-01 R1 Summary*”.

Além de uma série de procedimentos específicos relativos à drenagem de combustível, existe também a recomendação da instalação de um Kit “*SK 182-85*”, datado de 10 SET 1984, que diminui o diâmetro do bocal de abastecimento, diminuindo a possibilidade de entrada de água nos tanques.

1.19 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Nada a relatar.

2. ANÁLISE

A aeronave foi encontrada sem os bancos e sem os cintos de segurança dos passageiros, removidos para facilitar o emprego da mesma nos voos de lançamento de paraquedistas.

O modelo CESSNA 182N pode realizar o lançamento de paraquedistas, pois não tem restrição de voo sem portas ou com as mesmas abertas. Porém, para operar nessa configuração, sem os assentos de passageiros, a aeronave deve ter a aprovação do fabricante, que emite uma nova carta de peso e balanceamento, situação não existente para o PT-DOJ.

Outro aspecto relevante decorrente da remoção dos assentos é a ausência de dispositivos de amarração para os passageiros. Em caso de planeio sem os motores, os passageiros tendem a se deslocar, variando a posição do centro de gravidade (CG) e dificultando o controle da aeronave pelo piloto.

Segundo testemunhas que estavam a bordo da aeronave, logo após o apagamento do motor, o piloto comandou uma curva à esquerda e o alarme de estol passou a tocar continuamente.

O excesso de peso resultante da soma dos pesos dos ocupantes (havia seis pessoas a bordo, sendo a aeronave homologada para quatro), dos equipamentos de paraquedismo e das bagagens contribuiu para a gravidade da ocorrência. A performance de planeio da aeronave ficou comprometida, dificultando ao piloto atingir, para o pouso de emergência, um local adequado, que mitigasse o risco de danos à aeronave e a gravidade das lesões aos seus ocupantes.

O piloto iniciou os preparativos para o voo no pátio de estacionamento do Aeroclube, onde não existe a possibilidade de ser avistado por quem está no pátio principal. Desta forma, os fiscais da ANAC não observaram o embarque do tripulante e dos cinco passageiros, impedindo assim a utilização da aeronave além da sua capacidade operacional.

A aeronave foi abastecida no dia do acidente. O abastecedor informou não ter observado o piloto drenar os tanques de combustível após o abastecimento, conforme é recomendado nos Manuais do fabricante da aeronave.

Os tanques de combustível do CESSNA 182N são propensos à contaminação por água em razão de dobras sofridas pelas células de borracha dos mesmos. Essas dobras funcionam como cercas, retendo a água infiltrada pelas tampas para o interior dos tanques. A água penetra quando as tampas não vedam corretamente, quando a aeronave fica exposta à chuva, granizo ou gelo, ou ainda pelo abastecimento com combustível não filtrado.

O CESSNA 182N possui uma série de cuidados especiais estabelecidos pelo fabricante para impedir a perda de potência ou a parada do motor devido à contaminação dos tanques de combustível por água. Segundo recomendação do fabricante, antes de cada voo, após a aeronave ter estado exposta à chuva, ou depois do abastecimento com combustível não filtrado, deverão ser realizados os seguintes procedimentos:

1. Drene e colete o conteúdo do coletor de combustível, da asa, e (se equipado) do reservatório coletor do tanque e verifique quanto à contaminação de água.
2. Coloque o avião em superfície nivelada e abaixe a cauda para até cinco polegadas do solo.
3. Balance as asas dez polegadas para cima e dez polegadas para baixo pelo menos doze vezes.
4. Drene e colete os conteúdos do coletor de combustível, da asa, e (se equipado) do reservatório coletor do tanque e verifique quanto à contaminação de água.
5. Se água for encontrada, repita o passo 4, repita os passos 3 e 4 até nenhum adicional de água ser encontrada, ou drene todo o combustível do sistema.

Vale ressaltar que mesmo a instalação do “KIT SK 182-85” da CESSNA, previsto como recomendável na *AD 84-10-01R1*, isenta o operador de realizar a inspeção anual dos bocais de abastecimento, mas não exime o operador de cumprir os procedimentos especiais de drenagem.

De acordo com a documentação existente “Mapa de Diretrizes de Aeronavegabilidade” e da FCDA, emitidos pela Oficina Juta, a aeronave PT-DOJ realizava as inspeções anuais dos bocais de abastecimento.

Desse modo, constata-se que a aeronave não possuía o “KIT” instalado, pois continuava procedendo à inspeção anual, de acordo com a *AD 84-10-R1* da FAA, *Federal Aviation Administration*, congênere da ANAC nos Estados Unidos.

Considerando que a aeronave PT-DOJ permaneceu por, pelo menos, 34 dias sem voar, exposta ao ar livre no pátio do Aeroclube, e que nesta época do ano ocorrem chuvas fortes quase todos os dias, a realização dos procedimentos especiais de drenagem deveriam ter sido realizados criteriosamente a fim de evitar a possibilidade de contaminação do combustível por água e a consequente falha do motor.

Havia água no carburador, a qual seria oriunda dos tanques, onde teria penetrado por infiltração, mais provável, ou por condensação. A água encontrada no carburador, dezesseis centímetros cúbicos, teria impedido o fluxo do combustível pelos diversos dispositivos internos do componente. Ademais, havia corrosão no carburador, condição que indicava a ocorrência de contaminações anteriores por água.

3. CONCLUSÕES

3.1 Fatos

- a. O piloto estava com o CCF e o CHT MNTE válidos.
- b. A aeronave estava aeronavegável, mas suas cadernetas não estavam atualizadas.
- c. A aeronave estava com cinco passageiros, dois acima do previsto em manual.
- d. A aeronave permaneceu estacionada no pátio do Aeroclube de Imperatriz, sujeita às intempéries, sem voar, por pelo menos 34 dias.
- e. A “AD 84-10-01R1” determinava que fosse realizado um procedimento especial de drenagem de combustível, na fase de inspeção de pré-voos, sempre que a aeronave ficasse exposta à chuva forte.
- f. O abastecedor de combustível não observou o piloto realizar a drenagem dos tanques de combustível após o abastecimento da aeronave.
- g. A aeronave estava sem os assentos e sem os cintos dos passageiros.
- h. Logo após a decolagem a partir da cabeceira 25 de SBIZ ocorreu a falha do motor. Segundo testemunha a bordo da aeronave, o piloto comandou uma curva a esquerda e a buzina de estol foi escutada continuamente.
- i. A aeronave colidiu contra uma fiação elétrica de uma Igreja e, após, sofreu várias outras colisões, pegando fogo na sequência.
- j. O pouso forçado ocorreu em área urbana, a 510 metros da cabeceira da pista 07 do SBIZ.
- k. Após o acidente foi constatado a presença de água no copo do filtro principal de combustível da aeronave. Também foi encontrada água no interior do carburador.

3.2 Fatores contribuintes

3.2.1 Fator Humano

3.2.1.1 Aspecto Médico

Não pesquisado.

3.2.1.2 Aspecto Psicológico

Não pesquisado.

3.2.1.3 Aspecto Operacional

- a. Outros (pré-voos da aeronave) – Indeterminado

O piloto provavelmente não executou os procedimentos especiais de drenagem dos tanques de combustível previstos para a aeronave pela AD 84-10-01 R1.

- b. Supervisão gerencial – Contribuiu

O piloto decolou com excesso de passageiros, embarcados em um pátio remoto de um aeroporto público explorado pela INFRAERO, sem ser coibido por pessoal da citada empresa ou fiscais da ANAC.

c. Indisciplina de voo – Contribuiu

O piloto decolou com a aeronave com excesso de passageiros e sem os assentos e cintos de segurança dos mesmos.

3.2.2 Fator Material

Não contribuiu.

4. RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

É o estabelecimento de uma ação que a Autoridade Aeronáutica ou Elo-SIPAER emite para o seu âmbito de atuação, visando eliminar ou mitigar o risco de uma condição latente ou da consequência de uma falha ativa. Sob a ótica do SIPAER, é essencial para a segurança operacional, referindo-se a um perigo específico e devendo ser cumprida num determinado prazo.

Recomendações de Segurança Operacional emitidas pelo SERIPA I

À Seção de Prevenção do SERIPA I:

RSO (A) 373/A/2008 – SERIPA I

Emitida em 11/07/2008

1. Divulgar aos operadores e pilotos das aeronaves CESSNA, modelos 182 Séries, em sua área de atuação, para que sejam cumpridos os procedimentos especiais de drenagem do sistema de combustível, na inspeção de pré-voo, especialmente quando o aparelho seja exposto a fortes chuvas, conforme preconiza a “AD 84-10-01 R1”, ainda que tenha sido instalado o “Kit SK 182-85”.

RSO (A) 374/A/2008 – SERIPA I

Emitida em 11/07/2008

2. Divulgar aos operadores e pilotos das aeronaves CESSNA, modelos 182 Séries, em sua área de atuação, para que seja realizado um adequado planejamento do voo, levando-se em consideração o peso da aeronave com passageiros e bagagens e o balanceamento a fim de melhor determinar a velocidade de planeio em caso de falha do motor, conforme Seção VI do Manual da Aeronave.

RSO (A) 375/A/2008 – SERIPA I

Emitida em 11/07/2008

3. Divulgar aos operadores e pilotos das aeronaves CESSNA, Modelos 182 Séries, em sua área de jurisdição, sobre as consequências de se expor passageiros a riscos desnecessários.

RSO (A) 376/A/2008 – SERIPA I

Emitida em 11/07/2008

4. Divulgar aos operadores e pilotos das aeronaves CESSNA, Modelos 182 Séries, em sua área de jurisdição, para verificarem se existe AVISO (“PLACARD”) instalado em frente à vista do piloto em comando, sobre os procedimentos especiais de drenagem constantes na “AD 84-10-01 R1”.

RSO (A) 377/A/2008 – SERIPA I

Emitida em 11/07/2008

5. Confeccionar DIVOP com todas as recomendações de segurança relacionadas com os operadores da aeronave CESSNA 182 Séries deste RELIAA, e encaminhar a referida DIVOP aos SERIPA e CENIPA.

RSO (A) 378/A/2008 – SERIPA I**Emitida em 11/07/2008**

6. Incluir, como tema de palestra, o assunto “autoconfiança”, para ser explorado por um profissional da área de psicologia.

Recomendações de Segurança Operacional emitidas pelo CENIPA**À ANAC e à INFRAERO, recomenda-se, no prazo de doze meses:****RSO (A) 205/D/2009 – CENIPA****Emitida em 16/11/2009**

1. Com vistas a coibir desvios que ponham em risco a segurança das operações aéreas, estabelecer procedimentos de fiscalização sobre o embarque e o desembarque de passageiros nos pátios remotos dos aeródromos públicos.

5. AÇÃO CORRETIVA E PREVENTIVA JÁ ADOTADA

Distribuída a DIVOP 08/SERIPA-I/2008, de 28 AGO 2008, para os SERIPA e operadores de aeronaves CESSNA 182.

6. DIVULGAÇÃO

- ANAC
- INFRAERO
- Operador da aeronave
- SERIPA I, II, III, IV, V, VI e VII

7. ANEXOS

Não há.

Em, 16/11/2009