



CENIPA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

Sistema de Investigaçao e Prevençao
de Acidentes Aeronauticos

RELATÓRIO FINAL

CENIPA 04

AERONAVE	Modelo: EMB 810 C SÊNECA II Matrícula: PT-ELC	OPERADOR- UIRAPURU TÁXI AÉREO
ACIDENTE	Data/hora: 28 JAN 96 - 16:15P Local: MUNICÍPIO DE SENADOR POMPEU Estado: CE	TIPO: COLISÃO NO SOLO COM OBSTÁCULO

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Fortaleza com destino ao Aeródromo de Senador Pompeu, no interior do Ceará.

Ao chegar naquela localidade, por volta das 16:10P, fez algumas passagens baixas no sentido longitudinal da pista, antes de efetuar o pouso.

Na corrida após o pouso, quando a aeronave se deslocava a uma velocidade aproximada de 40Kt, surgiu um indivíduo conduzindo uma motocicleta que veio a colidir com a aeronave, apesar da manobra evasiva do piloto.

O motociclista faleceu no local e a aeronave sofreu uma leve avaria.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	--	--	01
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ilesos	01	05	--
Desconhecido	--	--	--

2. Materiais

a. À aeronave

A aeronave sofreu uma pequena moessa, a aproximadamente 60 cm, da ponta da asa esquerda.

b. A terceiros

O condutor da motocicleta faleceu em decorrência do choque com a aeronave.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

	PILOTO
a. Horas de vôo	
Totais.....	6000:00
Totais nos últimos 30 dias.....	15:00
Totais nas últimas 24 horas.....	00:55
Neste tipo de aeronave.....	2500:00
Neste tipo nos últimos 30 dias.....	15:00
Neste tipo nas últimas 24 horas.....	00:55

b. Formação

O piloto é formado pelo Aeroclube do Ceará desde 1965.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possui licença Categoria Piloto Comercial(PC) e Certificado IFR válido.

d. Qualificação e experiência de vôo para o tipo de vôo realizado

O piloto era qualificado e possuía experiência para realizar o vôo.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com seu Certificado de Capacidade Física válido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave, modelo EMB 810 C, SÊNeca II, foi fabricada pela Embraer em 1977. Possui o número de série 810-099-C e Certificado de Aeronavegabilidade válido. A sua última inspeção (tipo 100h) foi realizada pela oficina Uirapuru Táxi Aéreo, em 09 de fevereiro de 1996, tendo voado 395 h após esta inspeção.

A sua última revisão (tipo 1000h) foi realizada pela oficina Aviões Vavá Ltda em 10 de janeiro de 1992.

Os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados.

3. Exames, testes e pesquisas

Nada a relatar.

4. Informações meteorológicas

No momento do acidente as condições meteorológicas eram satisfatórias, sendo a visibilidade superior a 10Km e vento calmo e contínuo.

5. Navegação

Nada a relatar.

6. Comunicação

Nada a relatar.

7. Informações sobre o aeródromo

O aeródromo de Senador Pompeu possui uma pista asfaltada, com 1000m X 30m de dimensões e direção 04/22, não sendo homologada para a atividade aérea. Possui tipo de piso de asfalto e a superfície, no momento do acidente, estava seca.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

A aeronave estava em desaceleração após o pouso, com uma velocidade de cerca de 40Kt. Subitamente, um motociclista invadiu a pista de pouso e colidiu contra o bordo de ataque da asa esquerda da aeronave. O motociclista teve politraumatismo craneano e faleceu no local.

9. Dados sobre o fogo

Não houve fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Nada a relatar.

11. Gravadores de Vôo

Não requeridos e não instalados.

12. Aspectos operacionais

O piloto realizava vôo de transporte aéreo, com destino a uma pista de pouso não homologada e não registrada.

Ao chegar ao destino, observou várias pessoas nas cercanias do aeródromo. Para alertar os curiosos sobre sua intenção de pouso, efetuou passagens baixas sobre a pista.

O piloto já havia operado no aeródromo de Senador Pompeu por diversas vezes.

Com relação ao planejamento do vôo, foi verificado que o piloto telefonou para o aeródromo de destino, solicitando a adoção de medidas preventivas relativas ao isolamento da pista de pouso. O mesmo sabia que o aeródromo não era homologado nem registrado, assumindo assim os riscos da operação naquela pista, que não possuía nenhum tipo de isolamento e proteção quanto a presença de curiosos.

13. Aspectos humanos

O piloto encontrava-se em boas condições de repouso. Não existem quaisquer evidências de que os aspectos fisiológico e psicológico pudessem ter interferido para a ocorrência do acidente.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

O condutor da motocicleta encontrava-se em avançado estado de embriaguês.

IV. ANÁLISE

1. Fator Humano

O piloto estava com seus Certificados de Capacidade Física (CCF) e de Habilitação Técnica (CHT) válidos. Não foram verificados aspectos que pudessem ter reduzido seu desempenho durante a ocorrência.

A colisão do motociclista contra a ponta da asa se deu em ângulo maior que 45° lateral, fora do campo visual do piloto, cuja concentração é para a frente na corrida após o pouso. A percepção da aproximação do motociclista foi imediata a colisão, não havendo possibilidade de reação para evitá-la.

2. Fator Operacional

O piloto já havia operado diversas vezes antes no aeródromo. Esse aeródromo não era registrado nem homologado, apesar das boas condições de operacionalidade da pista de pouso. Um dos problemas de operação nessa pista era o da invasão de curiosos que ocupavam as laterais, e até mesmo a pista, para assistirem o pouso e a decolagem da aeronave. Para superar essa deficiência de infra-estrutura, o piloto telefonava, como o fez nessa ocasião, solicitando apoio para que os “curiosos” fossem alertados e afastados da área de pouso.

Essas iniciativas eram satisfatórias e a operação podia ser realizada na prática, com relativa segurança, apesar da falta de amparo legal.

O operador da aeronave, o piloto e o proprietário da pista sabiam (ou deveriam saber) que a responsabilidade em caso de acidentes com vítimas ou danos materiais passava a ser dos mesmos, mas não providenciaram as correções dessas falhas.

O fato de um motociclista embriagado, repentinamente, ter invadido a pista de pouso pode ser considerado um fato previsível, pelo insuficiente isolamento da área de pouso e manobra. Essa situação é um indício de baixo nível de alerta situacional dos envolvidos.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. O piloto estava com seu Certificado de Capacidade Física e sua Habilitação Técnica válidos.
- b. A aeronave estava com sua manutenção periódica e adequada.
- c. Tanto o operador quanto o piloto da aeronave tinham conhecimento de que o aeródromo não era homologado nem registrado.
- d. O piloto telefonou para o aeródromo e efetuou passagens sobre a pista para alertar os curiosos do pouso da sua aeronave.
- e. Durante a desaceleração da aeronave, um motociclista invadiu a pista colidindo com a ponta da asa esquerda da aeronave, falecendo devido ao impacto.
- f. A aeronave sofreu uma pequena moxa no bordo de ataque da asa esquerda.

2. Fatores contribuintes

a) Fator Humano -

Não contribuiu para a ocorrência do acidente.

b. Fator Material

Não contribuiu para a ocorrência do acidente.

c. Fator Operacional

(1). Deficiente infra - estrutura

O aeródromo não possuía um isolamento seguro, que pudesse evitar a permanência de curiosos nas laterais da pista, ou mesmo na pista, colocando em risco a segurança de aeronaves e dos próprios curiosos. O aeródromo não estava homologado nem registrado.

(2). Deficiente Supervisão

Não houve uma supervisão adequada por parte proprietário da pista e do operador da aeronave, permitindo sua operação em situação irregular, colocando em risco a segurança da aeronave, de seus passageiros e de terceiros.

(3). Deficiente planejamento

Devido ao inadequado planejamento do pouso em pista não homologada registrada.

(4) Indisciplina de Vôo

Houve desobediência intencional de normas e regulamentos por parte do piloto da aeronave, do operador e do proprietário da pista.

VI. RECOMENDAÇÕES

1. Os SERAC deverão:

Divulgar o conteúdo deste relatório a todos os proprietários de aeronaves, operadores de Táxi Aéreo, às prefeituras dos municípios e aos tripulantes de suas circunscrições, através de cópias deste Relatório Final, DIVOP, seminários ou outros meios de comunicação julgados cabíveis.

2. O SERAC 2 deverá:

Realizar uma Vistoria de Segurança de Vôo Especial na empresa operadora da aeronave acidentada.

3. O SERENG 2 deverá:

Realizar uma inspeção no Aeródromo de Senador Pompeu, visando a sua possível homologação.
