



COMANDO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

CENIPA 04

Sistema de Investigação e Prevenção
de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Modelo: CESSNA – 182P Matrícula: PT-JBF	OPERADOR: Tanobrás Táxi Aéreo Norte Brasil Ltda
ACIDENTE	Data/hora: 05 FEV 1998 – 14:00P Local: Fazenda Mestiço Município, UF: Itaquiraí, MS	TIPO: Colisão em Vôo com Obstáculo

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. O propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade, princípio este contido no Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, da qual o Brasil é país signatário. Recomenda-se o uso deste Relatório Final para fins exclusivos da prevenção de acidentes aeronáuticos.

Consequentemente, o uso deste relatório para qualquer outro propósito que não a prevenção de futuros acidentes, poderá causar interpretações errôneas.

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Matupá – MT (SWMP) com destino final à Fazenda Mestiço, transportando seis pessoas a bordo, sendo o piloto e mais cinco passageiros trabalhadores rurais de Matupá.

O aeródromo da Fazenda Mestiço, pertencente ao município de Itaquiraí – MS, não era homologado, no entanto o piloto já havia operado no mesmo, posto que seu irmão era o administrador da fazenda.

Durante a rota, a aeronave realizou dois abastecimentos, um em Primavera D'Oeste e outro em Campo Grande, na Estância Santa Maria.

Quando na final para pouso na Fazenda Mestiço, a bequilha da aeronave colidiu com três fios de baixa tensão, que estavam a aproximadamente 10 metros de altura.

Em seguida, a aeronave chocou-se perpendicularmente com o solo, a cem metros da cabeceira da pista, vindo a capotar uma vez sobre o seu eixo longitudinal.

O piloto e um passageiro faleceram no local.

Quatro passageiros tiveram lesões graves.

A aeronave sofreu danos graves.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	01	01	--
Graves	--	04	--
Leves	--	--	--
Illesos	--	--	--
Desconhecido	--	--	--

2. Materiais

a. À aeronave

A aeronave sofreu avarias acima de qualquer recuperação.

b. A terceiros

Danos a uma rede de baixa tensão de energia elétrica.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas de vôo

Não foi possível obter o quantitativo de horas de vôo do piloto.

b. Formação

Desconhecida.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença categoria Piloto Privado vencida em 1988, e não possuía Certificado IFR.

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

Não foi possível determinar a experiência do piloto, em virtude da sua caderneta não ter sido encontrada.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com seu Certificado de Capacidade Física vencido.

2. Informações sobre a aeronave

Tratava-se de uma aeronave monomotor fabricada pela CESSNA, em 1973, modelo 182P e número de série 18262464. Estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade nº 7476 vencido.

Não foi possível encontrar as cadernetas da aeronave. Dessa forma indetermina-se a adequabilidade e periodicidade dos serviços de manutenção.

3. Exames, testes e pesquisas

Verificou-se, através dos danos na hélice e motor, que o mesmo operava normalmente no momento do acidente.

4. Informações meteorológicas

As condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual, sem restrições de teto ou visibilidade.

5. Navegação

Nada a relatar.

6. Comunicação

Nada a relatar.

7. Informações sobre o aeródromo

O aeródromo da Fazenda Mestiço possuía, à época do acidente, pista 01/19, de 1000 metros de comprimento por 18 metros de largura, de grama, com superfície lisa e regular. Era privado, não homologado e não registrado.

Era compatível com o tipo de aeronave acidentada e possuía postes, vegetação e fios nas cabeceiras da pista. O prolongamento da pista era desobstruído e adequado.

O aeródromo não possuía Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

A aeronave colidiu com fios de uma rede de baixa tensão de energia elétrica, que estava no prolongamento da cabeceira 01, logo após uma estrada de terra.

Após a colisão com os fios, a aeronave precipitou-se contra o solo a 20 metros de distância do primeiro impacto, fazendo um capotamento sobre o seu eixo de arfagem.

9. Dados sobre o fogo

Não houve ocorrência de fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Nada a relatar.

11. Gravadores de Voo

Não requeridos e não instalados.

12. Aspectos operacionais

Tratava-se de um voo de transporte de passageiros trabalhadores rurais para uma fazenda que não possuía pista homologada para operação aérea.

O proprietário da fazenda havia instalado uma rede elétrica de baixa tensão no prolongamento da pista, a 10 metros de altura. O piloto não sabia da instalação da rede elétrica.

O piloto havia retirado dois bancos da aeronave, no sentido de conseguir espaço para acomodar quatro dos cinco passageiros.

13. Aspectos humanos

Não pesquisados.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

Nada a relatar.

IV. ANÁLISE

Trata-se de uma acidente carente de elementos de investigação.

Não há, efetivamente, testemunhas externas que possam informar aspectos relativos ao procedimento de aproximação da aeronave para pouso. O piloto faleceu. Não há, também, gravadores de dados ou de vozes da cabine, assim como outros elementos quaisquer que possam garantir possibilidade de uma análise mais rica.

Verifica-se que o piloto não possuía uma doutrina de segurança de vôo que possibilitasse uma operação segura da aeronave. Era um piloto que estava com seu Certificado de Habilitação Técnica vencido, assim como seu CCF.

A aeronave, que estava com situação irregular, realizava um vôo para uma pista clandestina, e era operada por um piloto em situação irregular.

Com relação à aeronave, os exames visuais realizados no motor, determinaram que o mesmo estava operando normalmente durante o impacto com os fios.

A partir dessa evidência, pode-se determinar a seguinte hipótese como sendo a mais provável para a ocorrência do sinistro:

O piloto já havia realizado vôo para aquela localidade, fazenda da qual seu próprio irmão era o administrador. Quando da realização de vôos anteriores, não havia a instalação da rede de baixa tensão no prolongamento da cabeceira 01. Dessa forma, o piloto realizou julgamento de aproximação baseado na percepção de posicionamento espacial que dispunha anteriormente. Não visualizou os fios da rede elétrica, posto serem finos, de baixa tensão, e sem sinalização. Sua percepção e seu estado de alerta situacional não estavam focalizados para a possibilidade de existirem obstáculos na curta final para pouso.

Dessa forma, quando da curta final para pouso, com seu alerta situacional focalizado diretamente para o pouso, já assegurado, surgiram obstáculos à sua frente, fios com os quais a aeronave colidiu, fazendo com que houvesse a perda de controle e o conseqüente impacto com o solo.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. A aeronave decolou de Matupá com destino à fazenda Mestiço, transportando cinco passageiros a bordo;
- b. quando da final para pouso na localidade da fazenda Mestiço, a aeronave colidiu com fios de uma rede de baixa tensão, que haviam sido instalados sem o conhecimento do piloto;
- c. os fios estavam colocados a cerca de dez metros de altura, bem próximos da cabeceira da pista 01;
- d. após a colisão, a aeronave capotou sobre seu eixo de arfagem e colidiu com o solo;
- e. o piloto e um passageiro faleceram em decorrência do impacto. Quatro passageiros tiveram lesões graves;
- f. a aeronave teve danos graves;
- g. o piloto estava com seu CHT e CCF vencidos;
- h. a aeronave estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade vencido;
- i. a pista da fazenda Mestiço não era homologada para operação aérea, e se configurava como pista clandestina; e
- j. o motor da aeronave desenvolvia potência normalmente, quando do impacto com o solo.

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

Não Pesquisado.

b. Fator Material

Não Contribuiu.

c. Fator Operacional

(1) Deficiente Infra-Estrutura - Contribuiu

Houve a participação da estrutura física do aeródromo, no que diz respeito aos obstáculos (fios) no prolongamento do eixo de pouso da pista 01, que interferiram na condução do voo.

(2) Indisciplina da Vôo – Contribuiu

O piloto desobedeceu intencionalmente regras e normas da aviação civil, ao operar em aeródromo clandestino, sem condições seguras de operação, e com seu CHT e CCF vencidos.

(3) Deficiente Planejamento – Contribuiu

O piloto planejou o vôo para localidade desprovida de infra-estrutura adequada e clandestina.

VI. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO:

Recomendação de Segurança, conforme definido na NSMA 3-9 de 30 JAN 96, é o estabelecimento de uma ação ou conjunto de ações emitidas pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, de CUMPRIMENTO OBRIGATÓRIO pelo órgão ao qual foi dirigida, em ação, prazo e responsabilidade nela estabelecidas.

1. O SERAC 4 deverá, no prazo de três meses:

Divulgar este acidente, através de DIVOP, a todos os operadores da aviação geral de sua região, no sentido de prevenir ocorrências relacionadas aos aspectos aqui relatados.

Em, 15/05/2001.