



CENIPA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

Sistema de Investigação e Prevenção
de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

CENIPA 04

AERONAVE	Modelo: C - 210N Matrícula: PT-LOD	OPERADOR ONÍCIO REZENDE
ACIDENTE	Data/hora: 21/DEZ/94 - 10:00P Local: fazenda São Judas Tadeu - município de Itapirapuã Estado: Goiás	TIPO: Perda de controle em vôo

O objetivo fundamental da investigação de acidentes é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes. O propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade, princípio este contido no art. 3.1 do Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, do qual o Brasil é país signatário.

Recomenda-se o seu uso para fins exclusivos da prevenção de acidentes aeronáuticos.

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de São Félix do Xingu com destino a Montes Claros de Goiás. Ao sobrevoar a fazenda São Judas Tadeu, o avião foi avistado em vôo desgovernado, chocando-se, logo após, contra o solo.

Houve perda total da aeronave e o falecimento dos seis ocupantes da mesma.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoas

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

2. Materiais

a. À aeronave

A aeronave sofreu avarias acima de qualquer recuperação.

b. A terceiros

Não houve.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas de voo	PILOTO
Totais.....	DESC.
Totais nos últimos 30 dias.....	DESC.
Totais nas últimas 24 horas.....	DESC.
Neste tipo de aeronave.....	DESC.
Neste tipo nos últimos 30 dias.....	DESC.
Neste tipo nas últimas 24 horas.....	DESC.

b. Formação

Não há registros de que a pessoa que se encontrava no comando da aeronave (“piloto”) tivesse recebido instruções de pilotagem, bem como tivesse frequentado alguma instituição de formação na área de aviação.

c. Validade e categoria das licenças e certificados:

O “piloto” não possuía certificado IFR.

d. Qualidade e experiência de voo para o tipo de missão realizada.

O “piloto” não possuía nenhum tipo de habilitação técnica, tampouco experiência para a execução da missão realizada.

e. Validade da inspeção de saúde:

O “piloto” não possuía Certificado de Capacidade Física.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave modelo C-210N, número de série 21064733, fabricada pela CESSNA, sofreu a sua última revisão geral (tipo 1.000h) na TÁXI AÉREO GOIÁS, possuindo 2284.2h totais de célula, 940.6h totais de motor e 940.6h totais de hélice.

Não há registros afetos a adequabilidade e periodicidade dos serviços de manutenção realizados.

3. Exames, testes e pesquisas

Não foram realizados testes nos componentes da aeronave, em razão do alto grau de destruição da mesma.

4. Informações meteorológicas

Por informações de testemunhas e de uma fotografia publicada por um jornal da região, tirada no local do acidente, poucas horas depois da ocorrência, havia a presença de chuva, nuvens (CB, CU), com teto baixo e cobertura de 8/8.

5. Navegação

Não aplicável.

6. Comunicação

Não aplicável.

7. Informações sobre o aeródromo

O acidente ocorreu fora da área de aeródromo.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

A aeronave colidiu com o solo com um ângulo de 35° picados; os destroços estavam concentrados na área do impacto, à exceção de uma parte da asa esquerda que foi localizada a 300 m da posição na qual se encontrava o avião.

A região do acidente é plana, com vegetação rasteira, apresentando superfície firme e irregular.

9. Dados sobre o fogo

Não houve fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Não aplicável.

11. Gravadores de Vôo

Não requeridos e não instalados.

12. Aspectos operacionais

O vôo consistia em decolar de São Félix do Xingu com destino a Montes Claros de Goiás, transportando cinco passageiros.

A rota pretendida apresentava condições meteorológicas desfavoráveis ao vôo visual, com teto baixo, cobertura a 8/8 e presença de formações pesadas (CU e CB) com chuva moderada.

A aeronave fora adquirida no dia 29 de setembro de 1994, quase três meses antes do acidente, por um dos passageiros que se encontrava a bordo da mesma.

Foi constatado que a pessoa que estava no comando do avião vinha a ser genro do proprietário do equipamento, não possuindo nenhum histórico de formação de pilotagem, sem qualquer tipo de habilitação técnica ou experiência de vôo registrada para tal.

De acordo com um morador local, que se encontrava a cerca de 600 m do impacto, a aeronave foi avistada em trajetória de vôo desgovernada até a colisão com o solo. Foi observada, também, uma superfície do avião caindo, separadamente, próxima ao local do choque.

13. Aspectos humanos

A pessoa que estava no comando da aeronave não era aeronavegante, não possuía Certificado de Capacidade Física ou qualquer informação a ela pertinente, que possa ter interferido na sua parte fisiológica e psicológica em vôo.

14. Aspectos ergonômicos

Não aplicável.

15. Informações adicionais

Nada a relatar.

IV. ANÁLISE

Fator Humano

O “piloto” não possuía Certificado de Capacidade Física (CCF) nem qualquer Habilitação técnica. A inexistência desses certificados invalida qualquer consideração de capacitação física e operacional para o “piloto”, além de comprometer a supervisão por parte do proprietário.

Fator Operacional

A existência de condições meteorológicas adversas ao vôo visual, nuvens do tipo CB, de intensa atividade convectiva e teto baixo muito provavelmente contribuiu para provocar desorientação espacial no “piloto” e entrada em atitude anormal.

A trajetória desgovernada de vôo da aeronave e a superfície (parte da asa esquerda) desprendida da mesma, as quais se reporta a testemunha, indicam que o avião sofreu esforços acelerativos acima da sua capacidade estrutural, provocados pelo “piloto”, na tentativa de estabilização do avião. Esses fatos são indícios de deficiente aplicação de comando levando à perda de controle e falha estrutural.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. o “piloto” não possuía qualquer tipo de habilitação técnica ou experiência registrada para a execução da missão;
- b. o “piloto” não possuía Certificado de Capacidade Física nem Certificado IFR;
- c. não há registros afetos à adequabilidade e periodicidade dos serviços de manutenção da aeronave;
- d. a aeronave decolou de São Félix do Xingu com destino a Montes Claros de Goiás, com um “piloto” e cinco passageiros a bordo;
- e. as condições meteorológicas da rota eram desfavoráveis ao vôo visual;
- f. a aeronave colidiu com o solo, nas proximidades da fazenda São Judas Tadeu, município de Hapirapuã (GO), com um ângulo de impacto de 35°;
- g. não houve fogo;

- h. os destroços da aeronave encontravam-se concentrados, à exceção de parte da sua asa esquerda que foi localizado a 300 m do local do choque;
- i. a aeronave ficou completamente destruída, e
- j. os seis ocupantes da aeronave faleceram no local.

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

(1). Aspecto Fisiológico - Indeterminado

Pelo fato do “piloto” em comando não possuir qualquer tipo de habilitação ou experiência registrada para o vôo.

Possivelmente, por falta de adequada avaliação dos instrumentos de vôo, estando exposto a condições acelerativas de grande intensidade, o “piloto” sofreu desorientação espacial.

(2). Aspecto Psicológico

Não pesquisado.

b. Fator Material

Não pesquisado.

c. Fator Operacional

(1). Condições Meteorológicas Adversas - Contribuiu

As condições meteorológicas da rota eram desfavoráveis ao vôo visual, haja vista a presença de formações pesadas (CU e CB), teto baixo e céu encoberto.

(2). Deficiente Instrução - Contribuiu

O “piloto” não participou de nenhum processo de treinamento que se tenha conhecimento, para a execução plena da atividade aérea.

(3). Deficiente Aplicação dos Comandos - Contribuiu

A perda de parte da asa esquerda da aeronave, por sobrecarga estrutural e conseqüente ingresso em atitude anormal, reflete a deficiente atuação nos comandos do avião por parte do “piloto”.

(4). Deficiente Planejamento - Contribuiu

Pelo fato de executar um vôo, sem qualquer preparação prévia para as suas peculiaridades.

(5). Indisciplina de Vôo - Contribuiu

Houve desobediência intencional de normas e regulamento, por parte do “piloto”, que não era habilitado para o vôo.

(6). Deficiente Supervisão - Contribuiu

O proprietário da aeronave permitiu que uma pessoa não habilitada estivesse ao comando da mesma.

VI. RECOMENDAÇÕES

1. Os SERAC deverão:

- a. Divulgar, através DIVOP, boletins ou de atividades educativas de segurança de vôo, tais como palestras e seminários, o conteúdo deste acidente, com ênfase na necessidade de se ter profissionais habilitados para o exercício da função de “piloto”, em conformidade com o Código Brasileiro de Aeronáutica.
 - b. Intensificar as atividades de conscientização, controle e fiscalização na aviação geral, prioritariamente nos locais em que se tem conhecimento da ocorrência de acidentes desta natureza, no sentido de coibir o exercício da função de “piloto” por pessoa não qualificada.
 - c. Alertar aos operadores e proprietários, em suas áreas de responsabilidade, que permitir que pessoas não habilitadas conduzam suas aeronaves pode implicar em crime, pelo qual serão responsabilizados.
-