



CENIPA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

CENIPA 04

Sistema de Investgação e Prevenção
de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Modelo: B-55 Matrícula: PT - LTQ	OPERADOR: José Luiz de Carvalho
ACIDENTE	Data/hora: 17 JUN 97 - 18:23P Local: Município de Campo Grande Cidade, UF: Campo Grande, MS	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 efetuava um vôo visual do aeródromo de Alta Floresta (SBAT) para o Aeroporto Internacional de Campo Grande (SBCG) no FL 105, com cinco pessoas a bordo.

Durante a descida, já em contato com a torre de controle Campo Grande e a nove milhas do VOR, a aeronave entrou em uma camada de nuvens, não sendo mais avistada nem efetuando outro contato rádio.

A aeronave caiu em uma área pertencente ao Exército Brasileiro, próximo ao Condomínio Flamingo.

Todos os ocupantes faleceram no local e a aeronave sofreu danos graves.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

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

2. Materiais

a. À aeronave

A aeronave sofreu danos graves em toda sua extensão, tornando-a economicamente irrecuperável.

b. A terceiros

Não houve.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas de vôo

PILOTO

Totais.....	127:10
Totais nos últimos 30 dias.....	5:00
Totais nas últimas 24 horas.....	DESCONH
Neste tipo de aeronave.....	54:25
Neste tipo nos últimos 30 dias.....	5:00
Neste tipo nas últimas 24 horas.....	DESCONH

b. Formação

O piloto formou-se na AMAPIL (AM) em 1997.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença de Piloto Privado.

Seu certificado de habilitação não permitia vôo por instrumentos, existindo restrição para vôo noturno VFR.

d. Qualificação e experiência de vôo para o tipo de missão realizada

O piloto não possuía qualificação nem experiência para efetuar vôo visual noturno.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física Válido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave B-55, matrícula PT-LTQ e nº de série TC-1843, fabricada pela BEECH AIRCRAFT em 1975, teve sua última inspeção (500 horas) realizada em 23 maio 97 pela oficina LS Aviação LTDA.

As cadernetas da aeronave encontravam-se desatualizadas.

3. Exames testes e pesquisas

Não foi realizado nenhum exame, pesquisa ou teste na aeronave, pois não houve indícios de falha material.

5. Navegação
Nada a relatar.
6. Comunicação
Nada a relatar
7. Informações sobre o aeródromo
O acidente ocorreu fora da área do aeródromo.
8. Informações sobre o impacto e os destroços
A aeronave colidiu com o terreno com as asas niveladas e com aproximadamente 30 graus picado.
Os motores ficaram semi-enterrados no chão.
Os destroços ficaram concentrados.
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 Vôo
Não instalados e não requeridos.
12. Aspectos operacionais
O piloto havia adquirido sua licença de “Piloto Privado” no mesmo ano em que ocorreu o acidente, possuindo apenas 127:10 horas de vôo totais e restrições para vôo noturno em sua habilitação técnica.
O piloto decolou com uma aeronave bimotor do aeródromo de Alta Floresta, sabendo que chegaria ao aeroporto de Campo Grande (SBCG) no período noturno.
Durante os procedimentos de descida em SBCG, o piloto entrou em vôo por instrumentos, ingressando em uma camada de nevoeiro a aproximadamente 1000 pés de altura.
13. Aspectos humanos
Os aspectos fisiológicos e psicológicos não foram pesquisados.
14. Aspectos ergonômicos
Nada a relatar.
15. Informações adicionais
Nada a relatar.

IV. ANÁLISE

O piloto era o próprio proprietário da aeronave e havia obtido sua “Licença de Piloto Privado” apenas alguns meses antes, possuindo 127:10 horas totais de vôo, das quais 54:25 horas na aeronave em que acidentou-se.

Apesar de sua habilitação técnica permitir apenas vôo visual diurno, o piloto decolou para o aeroporto de Campo Grande sabendo que chegaria após o por do sol.

O aeroporto de Campo Grande operava sob condições visuais (VFR noturno), porém havia uma camada de 6/8 de nevoeiro a 1000 pés de altura. Durante a descida, o piloto estava avistando o aeródromo, entretanto, a aproximadamente 3.500 pés, entrou em condições de vôo por instrumentos, não podendo cumprir as orientações da torre para ingressar na final da pista 24. Como conseqüência prosseguiu para o cruzamento do aeródromo, a 3000 pés.

Após o cruzamento da vertical do aeródromo, a torre orientou o piloto para informar ingressando na curva base, porém, verificando que este ainda não possuía referências visuais com o terreno, deu nova orientação para curvar à esquerda, mantendo 3000 pés.

A aeronave chocou-se com o terreno logo após, com as asas niveladas e ambos os motores com indícios de operação normal.

Verifica-se que a decisão do piloto em chegar ao aeroporto de Campo Grande no período noturno, vôo para o qual não estava habilitado, teve como conseqüência a perda do contato visual com o solo devido à camada de nevoeiro, prosseguindo sob condições de vôo por instrumentos, vôo para o qual não estava habilitado e não possuía experiência.

Pela declaração de dois sentinelas das torres de um paiol de munição do exército próximo ao aeroporto, um observando a aeronave cabrar e ingressar na camada e o outro observando sair da camada em atitude picada até colidir com o solo, juntamente com as características dos destroços da aeronave, supõe-se que o piloto permitiu o “estol” da aeronave quando dentro da camada, vindo, em conseqüência, a colidir com o terreno.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. O piloto possuía Licença de “Piloto Privado”, adquirida no mesmo ano em que acidentou-se, com 127:10 horas totais de vôo, das quais 54:25 horas foram efetuadas em aeronave bimotor.
- b. Havia restrição para vôo visual noturno na habilitação do piloto.
- c. Antes de decolar do aeródromo de Alta Floresta, o piloto sabia que chegaria ao aeroporto de Campo Grande no período noturno.
- d. O aeroporto de Campo Grande operava sob condições visuais (VFR) noturno, existindo uma camada de nevoeiro (3/8) a 1000 pés de altura.
- e. Ao cruzar a vertical do aeródromo, a 3000 pés (cerca de 1100 pés de altura), o piloto estava voando dentro da camada (IFR), não avistando o aeródromo.

- f. A aeronave colidiu com o terreno com aproximadamente 30 graus picado, asas niveladas e ambos os motores com potência.
- g. A aeronave foi avistada, voando perto do paiol de munição do exército, por um sentinela em uma torre, cruzando aquela área e sumindo dentro da camada. Logo depois foi avistada pelo sentinela da outra torre, saindo da camada em atitude de descida até sua colisão com o solo.

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

(1). Aspecto Fisiológico -

Não pesquisado.

(2). Aspecto Psicológico -

Não pesquisado.

b. Fator Material

Não houve contribuição deste fator.

c. Fator Operacional

(1). Deficiente Instrução – Contribuiu

O piloto não possuía nenhum tipo de instrução para vôo visual noturno ou por instrumentos.

(2). Pouca Experiência de Vôo e na Aeronave - Contribuiu

O piloto possuía 127:10 horas de vôo, das quais 54:25 horas foram em aeronaves multimotor, todas em vôo visual diurno, não propiciando qualquer experiência para o vôo realizado.

(3). Condições Meteorológicas Adversas - Contribuiu

Embora o aeroporto de Campo Grande estivesse operando visual noturno, havia uma camada de 6/8 de nevoeiro a 1000 pés de altura, restringindo o contato visual do piloto com o terreno.

(4). Deficiente Planejamento - Contribuiu

A preparação do vôo foi inadequada, com previsão de pouso no aeroporto de Campo Grande já no período noturno, sem que o piloto possuísse habilitação ou experiência para tanto.

(5). Deficiente Julgamento - Contribuiu

O piloto avaliou inadequadamente os aspectos daquele vôo, achando que poderia efetuar um vôo noturno sem maiores problemas, tendo como consequência a perda de contato com o solo e passando a voar por instrumentos.

(6). Indisciplina de Vôo - Contribuiu

O piloto infringiu a restrição imposta pelo órgão aeronáutico competente, voando no período noturno sem estar habilitado.

VI. RECOMENDAÇÕES

1- A DIPAA

- a) Deverá, num prazo de 03 (três) meses, confeccionar um DIVOP deste acidente aeronáutico e divulgá-lo para todos os Aeroclubes e Escolas de Aviação.
 - b) Deverá solicitar aos SERAC que façam a divulgação dessa ocorrência nos Seminários de Aviação Civil que sejam direcionados para a aviação geral.
-