



CENIPA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

Sistema de Investgação e Prevenção
de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

CENIPA 04

AERONAVE	Modelo: EMB-720D Matrícula: PT-RIB	OPERADOR Liberalino Alves de Souza
ACIDENTE	Data/hora: 23/DEZ/92 17:10 R Local: Pista de Feijó - SWFJ Estado: Acre - AC	TIPO: Outros - Colisão com pessoa no solo

O objetivo único 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 Eirunepé - AM com destino a Feijó - AC. Na corrida no solo após o pouso, depois de percorrer aproximadamente 400 m, atropelou um pedestre que cruzava a pista. A aeronave sofreu avarias leves na raiz da asa esquerda e o pedestre faleceu a caminho do hospital.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	--	--	01
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ilesos	01	03	--
Desconhecido	--	--	--

2. Materiais

a. À aeronave

Danos leves na raiz da asa esquerda da aeronave.

b. A terceiros

Lesão fatal de uma pessoa.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas de vôo	PILOTO
Totais.....	1500:00
Totais nos últimos 30 dias.....	12:00
Totais nas últimas 24 horas.....	00:00
Neste tipo de aeronave.....	400:00
Neste tipo nos últimos 30 dias.....	12:00
Neste tipo nas últimas 24 horas.....	00:00

b. Formação

O piloto é formado pelo Aeroclube de Sorocaba desde 1990.

c. Validade e categoria das licenças e certificados:

O piloto possui licença categoria Comercial e não possui certificado IFR.

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

A qualificação do piloto é adequada para a missão, e o mesmo possuía experiência suficiente para realizá-la.

e. Validade da inspeção de saúde.

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave modelo EMB-720D, número de série 720131, foi fabricada pela EMBRAER em 1983.

A aeronave voou 220:00 horas após a sua última IAM, tendo sido realizada em 13/07/92 na Oficina ROMA LTDA., em Porto Velho - RO.

A última revisão geral (1000h) foi feita em 21/04/89 e a aeronave voou 220:00h após a mesma. Esta revisão foi realizada pela oficina TACAPE LTDA., em Campo Grande - MS.

Os Certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade estavam válidos.

3. Exames, testes e pesquisas

Não aplicável.

4. Informações meteorológicas

As condições meteorológicas eram boas, sem restrições de teto ou visibilidade.

5. Navegação

Não aplicável.

6. Comunicação

Não aplicável.

7. Informações sobre o aeródromo

A pista de Feijó, tem dimensões de 940m X 20m e 394 ft de altitude, de asfalto, com superfície regular. A mesma não possui órgão de controle de tráfego aéreo.

Existe uma rua que cruza a pista e o acesso de viaturas e pedestres é controlado por uma guarita. No entanto, os funcionários que permanecem nesta guarita abandonam o serviço as 17:00 H, e a partir deste momento o acesso à pista passa a ser livre.

Não existe nenhum tipo de sinalização alertando aos pedestres e motoristas dos cuidados a serem tomados para o cruzamento da pista e nem vias de acesso alternativas que contornem os seus limites.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

O impacto com o transeunte ocorreu cerca de 400m após o toque da aeronave na pista. O choque se deu na raiz da asa esquerda.

9. Dados sobre o fogo

Não houve fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Não aplicável.

11. Gravadores de Vôo

Não instalados e não requeridos.

12. Aspectos operacionais

Estava previsto o vôo da aeronave no trecho Eirunepé - Feijó com duração de 36 minutos.

Ao chegar na vertical da pista, o piloto efetuou uma passagem sobre a mesma para verificar as suas condições e alertar a população de que iria pousar. O pouso foi realizado e, a 400m após o toque no solo, atropelou uma criança que cruzava a pista de pouso. Uma tentativa de desvio à direita foi feita, no entanto, foi inevitável o choque da asa esquerda com o pedestre.

13. Aspectos humanos

Os aspectos fisiológicos e psicológicos não contribuíram para o acidente.

14. Aspectos ergonômicos

Não aplicável.

15. Informações adicionais

Não aplicável.

IV. ANÁLISE

1. Fator humano

Não houve contribuição deste aspecto para o acidente.

2. Fator operacional

Os procedimentos adotados pelo piloto foram adequados.

Apesar de existir uma guarita com funcionários que controlam o acesso de pedestres e veículos para cruzarem a pista de pouso, estes funcionários encerraram as suas atividades às 17:00 H, e portanto, no momento do acidente o trânsito pela pista era livre.

A inexistência de sinalização alertando pedestres e motoristas dos cuidados a serem tomados no cruzamento da pista e a falta de controle no acesso à pista contribuíram diretamente para o acidente.

3. Fator Material

Não houve contribuição deste aspecto para o acidente.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. a aeronave possuía todos os seus serviços de manutenção em dia, estando com seu certificado de aeronavegabilidade válido;
- b. existe uma rua que cruza perpendicularmente a pista de pouso;
- c. o acesso à pista de pouso é controlado por funcionários que permanecem em uma guarita;
- d. no momento do acidente, estes funcionários já haviam abandonado os seus locais de trabalho;
- e. não há placas ou outro tipo de sinalização alertando os pedestres ou motoristas dos cuidados a serem tomados para o cruzamento da pista de pouso;
- f. antes do pouso a aeronave realizou uma passagem sobre a pista para alertar as pessoas de que iria pousar;
- g. a aeronave efetuou o pouso, sendo que a cerca 400m após o toque no solo, colidiu com uma criança na pista;
- h. a colisão foi na raiz da asa esquerda;
- i. a criança faleceu a caminho do hospital;

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

Não contribuiu

b. Fator Material

Não contribuiu.

c. Fator Operacional

(1) Deficiente infra-estrutura - Contribuiu.

É permitido o acesso de viaturas e pedestres à pista e pouso, não há placas de sinalização, existe uma rua que cruza a pista e é confundida com a mesma.

VI. RECOMENDAÇÕES

1. O SERAC-7 e SERENG-7 deverão, no prazo de 30 dias:

a. Realizar vistoria em SWFJ para verificar se as medidas abaixo mencionadas e recomendadas à Prefeitura de Feijó em 1992, foram implementadas. Caso nenhuma ação tenha sido tomada, interditar o aeródromo até a implementação destas medidas.

- cerca para evitar o acesso à pista de pessoas não autorizadas;
- ruas alternativas para evitar o cruzamento da pista de pouso;
- aumento da área ao redor da pista de pouso para proporcionar maior segurança às operações aéreas.

2. O DAC deverá, no prazo de 180 dias:

a. Através dos SERAC, divulgar este acidente para todos os governos estaduais, no sentido de que os mesmos alertem todas as prefeituras a eles subordinadas quanto à adoção de medidas de fiscalização ao acesso de pessoas e veículos às pistas de pouso e ainda, medidas que evitem o acesso de animais à estas áreas.
