



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
20 OUT 2017 - 18:45 (UTC)		SERIPA IV		A-132/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[LOC-G] PERDA DE CONTROLE NO SOLO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	
AERÓDROMO DE AGRICENTER (SWG)		PONTA PORÃ		MS	
				COORDENADAS	
				22°37'26"S 055°34'08"W	

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-LTL	COMMANDER	114
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Agricenter, localizado no município de Ponta Porã, MS (SWGK), com destino ao Aeródromo de Estância Santa Maria, localizado no município de Campo Grande, MS (SSKG), por volta das 18h45min (UTC), a fim de transportar pessoal, com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante a corrida de decolagem, aproximadamente a 500m da cabeceira, a aeronave saiu da pista e colidiu contra uma cerca de proteção.

A aeronave foi consumida pelo fogo e ficou destruída. O tripulante e o passageiro saíram ilesos.



Figura 1 - Vista da aeronave após o acidente.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto realizou o curso teórico entre 1973 e 1974, obtendo a licença de Piloto Comercial em 1975. Atuou durante 11 anos em aviação de táxi-aéreo. Em 1995 obteve licença de Piloto de Linha Aérea.

Entre 1995 e 2013, trabalhou como comandante de linha aérea regional, acumulando mais de 12.000 horas de voo, sendo 580 horas de copiloto de EMB-120, 920 horas de comandante de EMB-120, 11.132 horas de ATR. Relatou, ter voado quatro tipos de aeronave nos últimos 30 dias.

As habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) estavam válidas.

O Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

Todos os procedimentos previstos desde o cheque pré-voo até a decolagem foram cumpridos, segundo o piloto. A escolha da cabeceira 18, foi baseada na direção do vento indicado pela biruta.

Foi possível, entretanto, perceber que a pista em uso estava bastante degradada por buracos e vegetação. Além das condições irregulares da pista, com sulcos no cascalho e vegetação, havia também a indicação de vento de través.

Apesar de a direção do vento em aeródromos não controlados ser característica importante para escolha da cabeceira, outros fatores devem ser levados em consideração, como obstáculos, inclinação e condições da pista.

O controle de uma aeronave durante a corrida de decolagem é mais efetivo em piso regular, onde há um contato constante das rodas do trem de pouso com a pista.

Devido a esse fato, uma das hipóteses para a perda de controle recaiu sobre as más condições da pista.

Outra hipótese para a ocorrência foi a escolha da cabeceira a ser utilizada.

Apesar de o aeródromo não possuir estação meteorológica para o cruzamento das informações, de acordo com a coleta de informações locais, as condições climáticas eram favoráveis ao voo visual, mas havia vento de través, com intensidade moderada, variando entre 180° e 270°.

Não foram estabelecidos contatos com órgãos de controle de tráfego aéreo.

A comunicação na cabine entre passageiro e piloto era satisfatória. Foi informado que, durante a decolagem, o piloto estava com atenção focada, que não havia fatores externos atrapalhando.

Costumava desligar o celular e trouxe da aviação de linha aérea o hábito de não conversar durante pousos e decolagens. Não foi possível verificar indícios de influência dessa natureza na ocorrência.

Durante a primeira etapa do voo, de SSKG para SWGC, o piloto se manteve em condições visuais e nada de anormal foi relatado.

O aeródromo da ocorrência, de operação privada, tinha 1.000m de comprimento por 30m de largura, de cascalho, 2.073ft de elevação e estava com a pista bastante irregular, com vegetação em toda sua extensão e nas laterais, conforme Figuras 2 e 3.

Suas cabeceiras eram 18 e 36.

No entorno existia uma estrada de terra e uma cerca, contra a qual a aeronave colidiu.



Figura 2 - Visualização das condições da pista, vegetação e obstáculos laterais.



Figura 3 - Visualização das condições da pista, vegetação e obstáculos laterais.

De acordo com as informações coletadas, era mais comum a utilização da cabeceira 36, devido às condições da pista.

A aeronave estava com as manutenções em dia. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava válido. A aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Não houve indícios de falha no desempenho da aeronave nesta ocorrência.

Devido às condições pós-acidente, acarretadas pelo fogo, não foi possível analisar nenhum dos instrumentos a bordo.

Em entrevistas, não foram relatados problemas ou indícios de falha em nenhum dos sistemas da aeronave.

Apesar de o fogo ter consumido rapidamente a aeronave, o passageiro e o tripulante conseguiram se evadir, rapidamente, sem ferimentos.

Há indícios de que as irregularidades da pista possam ter contribuído com a perda de controle da aeronave na trajetória de decolagem, uma vez que podem ter provocado a perda de contato com a pista em diversos instantes da operação, ocasionando, assim, a perda de efetividade do controle de direção da aeronave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válidas;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;

- h) as condições da pista eram irregulares, com sulcos no cascalho e vegetação;
- i) a aeronave ficou destruída; e
- j) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Infraestrutura aeroportuária - indeterminado; e
- Julgamento de pilotagem - indeterminado;
- Planejamento de voo - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 17 de maio de 2018.

