

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: EMB 820C Matrícula: PP-EGA	Unidade do Proprietário: GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS
ACIDENTE	Data/Hora: 14 Out 79 às 1530P Local: Distrito Vila União Estado: Minas Gerais	Tipo: Perda de Controle em Voo Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave voava de Três Lagoas com destino a Brasília, levando a bordo dois tripulantes, seis passageiros (com suas bagagens) e duzentos e cinqüenta quilos de carga; excedendo, assim, 290 quilos do peso máximo permitido para decolagem.

Conforme distribuição dos destroços, há indícios de que a aeronave tenha penetrado em formações pesadas de "cumulus-nimbus" e sua estrutura não ter suportado cargas acima das previstas pelo fabricante. Em consequência, houve o desprendimento em voo da asa direita, de ambos os motores e do aileron direito.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido.

Não houve pesquisa da influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não há indícios de ter contribuído.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

No dia 11 de outubro, os pilotos reportaram a inoperância do radar. Não foi possível à investigação apurar, junto à Empresa, se a manutenção tomou as medidas necessárias.

2.3.2 Instrução

Desconhecida.

2.3.3 Qualificação e Experiência de Voo para o Tipo de Missão Realizada

Segundo pesquisas da investigação, os pilotos possuíam suficiente experiência para realizar o voo e eram qualificados para voos IFR.

HORAS DE VOO
DO PILOTO

(Totais.....)	
(Totais como IP ou IN.....)	
(Totais nos últimos 30 dias.....)	34:55
(Totais nas últimas 24 horas.....)	01:30
(Neste tipo de aeronave.....)	1.061:10
(Neste tipo como IP ou IN.....)	1.061:10
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	34:55
(Neste tipo nas últimas 24 horas.....)	01:30

Continua

16290

2

HORAS DE VÔO
DO CO-PILOTO

(Totais.....)
 (Totais como LP ou IN.....)
 (Totais nos últimos 30 dias.....14:35)
 (Totais nas últimas 24 horas.....01:30)
 (Neste tipo de aeronave.....1.283:30)
 (Neste tipo como LP ou IN.....1.283:30)
 (Neste tipo nos últimos 30 dias.....30:00)
 (Neste tipo nas últimas 24 horas.....01:30)

2.3.4 Meteorologia

Segundo declarações de um piloto que sobrevoara a mesma rota cerca de cinquenta minutos antes, as condições meteorológicas na área eram bastante precárias com presença de chuvas, formações pesadas de "cumulus-nimbus" e turbulência severa.

2.3.5 Infra-Estrutura

Não influir.

2.3.6 Navegação

Não influir.

2.3.7 Comunicações

Não influir.

2.3.8 Peso e Balançamento

O peso da aeronave excedia em 290 quilos o peso máximo permitido para decolagem.

2.3.9 Normas Operacionais

Nada a relatar.

2.3.10 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros

Inexistentes.

3. ANÁLISE

Segundo pesquisas de investigação e distribuição dos destroços, há indícios de que a aeronave tenha penetrado em formações pesadas de "cumulus-nimbus" com turbulência severa.

A presença destas condições meteorológicas adversas foram confirmadas por um piloto que sobrevoara a mesma rota cerca de cinquenta minutos antes.

A estrutura da aeronave, sofrendo ações de cargas acima das permitidas pelo fabricante, não resistiu. Consequentemente, houve o desprendimento em vôo da asa direita (localizada a 250 metros da fuselagem após o acidente), motor esquerdo (localizado a 270 metros da fuselagem) e aileron direito (localizado a 3.000 metros da fuselagem).

Não foi possível, devido às condições dos destroços, a investigação constatar se o radar da aeronave funcionava antes do acidente.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
 Não pesquisado.
 Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
 Não contribuiu.

16292

16297

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA

Condições meteorológicas adversas.

Deficiente operação da aeronave.

Deficiente doutrina de segurança de voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Falecimento dos oito ocupantes da aeronave.

Materiais - A aeronave ficou totalmente destruída.

A terceiros - Não houve.

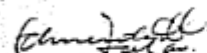
6. RECOMENDAÇÕES

O planejamento do voo compreende os mais variados fatores, que devem ser considerados em conjunto, para que se possa alcançar o objetivo. Dentre estes fatores, um dos que merecem maiores considerações é a operacionalidade da aeronave, dentro das limitações estipuladas pelo fabricante.

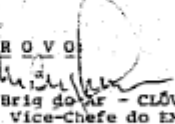
As performances das aeronaves são resultantes de pesquisas trabalhosas, durante as quais são determinados todos parâmetros a serem utilizados pelos pilotos; assim, número de passageiros, capacidade de carga, regimes, características aerodinâmicas, etc, são fatores que os pilotos têm que cumprir com seriedade, pois, de outra forma, estarão alterando as configurações básicas da aeronave e, conseqüentemente, se expondo ou expondo terceiros a riscos desnecessários.

Os pilotos devem ter uma firme "Doutrina de Segurança de Voo", que lhes permita decisões de bom senso, adiando ou cancelando um voo, quando as condições meteorológicas colocarem em dúvida a segurança da aeronave.

Em, 15 /Abr/80.


SAMUEL SCHNEIDER NETTO - Ten Cel Av
Chefe do CENIPA

A P R O V O


Maj. Brig do Ar - CLÓVIS PAVAN
Vice-Chefe do EMAER

WJSA/NP.-