

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

| | | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| AERONAVE | Tipo: CESSNA 180 Matrícula: PT-DQV | Unidade ou Proprietário: ALFREDO BURKLE |
| ACIDENTE | Data/hora: 28 de Mai 79 às 10:50 Hs Local: Porto Nacional Estado: Goiás | Tipo: Perda de Controle no solo Classificação: GRAVE |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Barreirinhas-BA para Porto Nacional-GO. De acordo com a declaração do piloto, após ter ouvido um ruído metálico proveniente dos pedais, o mesmo constatou que a haste que liga o pedal do lado direito ao burrinho mestre do freio havia fraturado. Ao realizar o pouso em Porto Nacional, a aeronave desviou-se para a esquerda saindo da pista. Durante a sua trajetória, o trem de pouso direito colidiu com uma elevação do terreno, partindo-se. A hélice tocou no solo provocando parada brusca do motor.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo influência dos aspectos Fisiológicos e Psicológicos no acidente.

2.2 Fator Material

Não pesquisado.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não pesquisado.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aero clube de Rio Claro desde Ago 74, categoria Privado.

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

O piloto tinha suficiente experiência de voo para realizar o tipo de missão.

HORAS DE VOO DO PILOTO

| | |
|----------------------------------------|----------|
| (Totais.....) | 2.300:00 |
| (Totais como LP ou IN.....) | 2.260:00 |
| (Totais nos últimos 30 dias.....) | 15:00 |
| (Totais nas últimas 24 horas.....) | 01:30 |
| (Neste tipo de aeronave.....) | 1.800:00 |
| (Neste tipo como LP ou IN.....) | 1.800:00 |
| (Neste tipo nos últimos 30 dias.....) | 05:00 |
| (Neste tipo nas últimas 24 horas.....) | 01:30 |

2.3.4 Meteorologia

Não influiu.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influiu.

2.3.6 Navegação

Não influiu.

8210

2.3.7 Comunicações

Não influiu.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influiu.

2.3.9 Normas Operacionais

Não influiu.

2.3.10 Contra-incêndio e Primeiros Socorros

Inexistentes e desnecessários.

3. ANÁLISE

Não foi possível a investigação pesquisar os fatores contribuintes para a falha apresentada no sistema de freio, ou seja fratura da haste de comando do cilindro do freio do pedal direito.

Assim, não será emitida uma análise SIPAER do acidente.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não contribuiu.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não pesquisado.

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

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - Danos graves à aeronave.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Após a constatação de irregularidades no funcionamento dos sistemas de frenagem de uma aeronave, torna-se sumamente importante realizar a operação de pouso com extrema cautela devendo-se programar tal aterrissagem em conformidade com as tendências que a mesma apresentará a fim de se evitar ao máximo os danos.

A investigação não pesquisou as técnicas usadas pelo piloto para enfrentar tal emergência, contudo há indícios de que ele tenha procedido corretamente. O toque deverá ser efetuado o mais próximo possível da lateral da pista (oposta ao lado do freio bom).

O piloto também deverá preparar os demais tripulantes e passageiros sobre a operação, orientando-os sobre procedimentos e deveres, a fim de se obter o maior sucesso evitando-se riscos. Houve indícios de que o passageiro envolvido neste acidente tenha soltado seu cinto de segurança antes da parada total da aeronave.

Em 30 /Nov/79.

Jose de Mattos Souza
JOSE DE MATTOS SOUZA - Ten Cel Av
Chefe do CENIPA

APROVO
Clovis Pavan
Maj Brig do Ar - CLOVIS PAVAN
Vice Chefe do EMAER