

5456

MINISTERIO DA AERONAUTICA
QUINTO COMANDO AEREO REGIONAL

Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CIPAA - 5 PROPOSTA DE RELATORIO FINAL.

Tipo:EMB 720C Proprietário: IVADY COMINK
AERONAVE Matrícula: PT-3YL

Data/Hora: 18.05.80 às 17:55P Tipo: PCUSO ANTES DA PISTA
Local: CAMPOS NOVOS
Estado: SANTA CATARINA Classificação: GRAVE

1 - HISTORICO DO ACIDENTE

O PILOTO DECOLOU DE BACACHERÍ ÀS 19:50Z COM DESTINO A CURITIBA-
NCS ALTERNANDO JOAÇABA. DEVIDO AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADVERSAS,
TANTO NO DESTINO COMO NA ALTERNATIVA, E AINDA O POR DO SOL EMINENTE,
RESOLVEU PROSSEGUIR PARA CAMPOS NOVOS, ONDE POSSUI UM ANTIGO CAMPO /
DE POUSO (NÃO HOMOLOGADO). JÁ NA CURVA FINAL SUA VISIBILIDADE FOI /
RESTRINGIDA PELA FUMAÇA PROVENIENTE DE UMA FÁBRICA, LOCALIZADA BEM
PRÓXIMO AO AERÓDROMO, IMPEDINDO QUE O MESMO OBSERVASSE O INÍCIO DA
PISTA, FAZENDO COM QUE O TREM DE POUSO DIREITO BATESSE NUMA PEDRA LO-
CALIZADA APROXIMADAMENTE A 15 METROS DA CABECEIRA. APÓS TER QUEBRADO
O TREM DIREITO NO PRIMEIRO IMPACTO, A AERONAVE SOFREU EM CONSEQUÊN-
CIA QUEBRA DA BEQUILHA, DANOS NO GRUPO MOTO PROPULSOR E ASA DIREITA.
O PILOTO E OS PASSAGEIROS SAÍRAM ILESOS.

2 - ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 - FATOR HUMANO

2.1.1 - Aspécto Fisiológico
Não influíu.

2.1.2 - Aspécto Psicológico
Não influíu.

2.2 - FATOR MATERIAL

Não influíu.

2.3 - FATOR OPERACIONAL

2.3.1 - Manutenção
Não influíu.

2.3.2 - Instrução - O piloto foi formado pelo Aeroclube de Santa Catarina.

2.3.3 - Experiência de voo

	Totais.....	550 :00
	Nos últimos 30 dias.	31 :00
HORAS DE VOO	NESTE TIPO	350 :00
	Nos últimos 30 dias.	31 :00
	Nas últimas 24 horas	06 :00

2.3.4 - Meteorologia - Influíu bastante no acidente, visto que as condições reinantes na região eram totalmente adversas ao voo visual impossibilitando que o piloto chegasse ao destino ou alternativa.

2.3.5 - Infra-estrutura - Influíu no acidente, pois embora o aeródromo de Campos Novos não ser homologado ele costuma ser usado por pilotos da região (segundo declaração verbal do piloto).

2.3.6 - Navegação
Não influíu.

2.3.7 - Comunicações
Não influíu.

2.3.8 - Peso e Balanceamento
Não influíu.

2.3.9 - Normas Operacionais - O piloto não planejou devidamente sua viagem ficando sem opção, tendo que pousar em aeródromo não homologado.

2.3.10 - Legislação - Pouse realizado em aeródromo não homologado.

2.3.11 - Contra Incêndio e Primeiros Socorros
Não influíu.

5458

3 - **ANÁLISE** - O piloto confiou como uma possível alternativa para / ser uso um aeródromo não homologado contribuindo desta forma para que o mesmo não se dirigisse para outro campo.

4 - **CONCLUSÃO - FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA O ACIDENTE:**

Fator humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não influuiu,

Fator material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁU
TICA
Não influuiu.

Fator operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVI-
DADE AERONÁUTICA - Não foi planejada a viagem
de acordo com as dificuldades que seriam enfrentadas tais como con-
dições meteorológicas adversas e por do sol.

5 - **CONSEQUÊNCIAS**

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

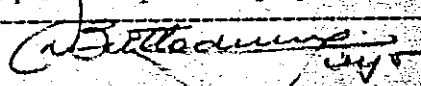
A terceiros - Não houve.

6 - **RECOMENDAÇÕES**

1) Os pilotos devem observar que se o aeródromo não é homologado não deve ser considerado como alternativa de pouso.

2) O Ministério da Aeronáutica deveria providenciar a inutilização dos aeródromo não homologados para evitar operações clandestinas.

3) O piloto que opera VFR deve observar com atenção as condições meteorológicas da rota a ser voada, evitando desta forma ficar em / situações irreversíveis, e ainda, lembrar que o tempo de vôo dispõe nível até o por do sol é tão importante quanto a própria autonomia.



DANILO FLORES FUCHS - 1º Ten Av
OSV CIPAA-5