

1

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA
 S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de
 Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: Piper PA 18/Piper PA 28 140 Matrícula: PP-GJF / PT-CRL	Unidade ou Proprietário: Aeroclube de M. Gerais/Da rino Candido da Silva Leite e Waldir Espedito de Almeida. Av. Afonso Pena 867 S/ 1121 - MG
ACIDENTE	Data/hora: 01 MAI 74 às 11:45P Local: Aeródromo de Carlos Prates Estado: Minas Gerais	Tipo: Perda de Controle no Solo. Classificação: GRAVE

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave PP-GJF, decolara para um vôo local de turismo, transportando um passageiro. Após 30 minutos de vôo regressou para o pouso. Na corrida de pouso o piloto perdeu o controle direcional da aeronave saindo da pista, e colidindo com a aeronave PT-CRL que trocava os pneus estourados durante o pouso, e que se achava na lateral da pista, a aproximadamente 5 metros.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

26 O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não tendo sido pesquisada a influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influenciou

2.3.2 Instrução

O piloto da aeronave PP-GJF, é formado pela Escola Pegasus em 1971, possuindo Licença de Piloto Privado.

2.3.3 Experiência de Vôo:

Apesar da pouca experiência aeronáutica, o piloto, possuía suficiente para realizar este tipo de vôo:

	(Totais	65:00
HORAS DE VÔO	(Como LP ou IN	20:00
	(Nos últimos 30 dias	06:00

	(Neste tipo	20:00
HORAS DE VÔO	(Neste tipo como LP	20:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias	06:00
	(Nas últimas 24 horas	00:40

2.3.4 Meteorologia

Não influenciou

2.3.5 Infra-estrutura

A posição ocupada pela aeronave PT-CRL muito próxima a pista, durante a troca de pneus, contribuiu para o acidente.

2.3.6 Navegação

Não influenciou

2.3.7 Comunicações

Não influenciaram

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram

2.3.9 Normas Operacionais

Nada a relatar

2.3.10 Legislação

Não foi comunicado nem investigado o acidente com aeronave PT-CRL, só tendo sido acionado a C I P A A após o segundo acidente.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente investigação, verificamos que durante o pouso a aeronave PT-CRL teve seus pneus estourados por motivos indeterminados. Fora da pista, a aproximadamente 5 metros da sua lateral, foram iniciados os serviços para a troca dos pneus. Enquanto isso, se processava, a aeronave PP-GJF regressava de um vôo de turismo. Durante a corrida de pouso, o piloto perdeu o controle direcional da aeronave, e tendo aplicado correção insuficiente, permitiu que esta saísse da pista. Na trajetória após a saída da pista, o PP-GJF colidiu com o PT-CRL.

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 influenciou
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.
Deficiente operação da aeronave PP-GJF;
Infra-estrutura deficiente. Falta de Plano eficaz de de
sinterdição da pista;
Falta de Doutrina SIPAER.

5. CONSEQUÊNCIAS

- Pessoais - Ferimentos leves em um mecânico que trocava os pneus da aeronave PT-CRL
- Materiais - Avarias graves em ambas as aeronaves.
- A terceiros - Prejuízos a aeronave PT-CRL, avaliados por tres peritos em Cr\$ 7.451,50.

6. RECOMENDAÇÕES

A diretoria do Aeroclube de Belo Horizonte e demais Escolas de Pilotagem que operam em Carlos Prates, devem ter maior conhecimento do Manual do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, quanto as normas para desinterdição de pista após acidente ou incidente.....a aeronave acidentada deve ser arrastada cerca de 60 metros do eixo da pista, para local que não intergira com o movimento de aviões. Dando as características dos vôos, os Aeroclubes possuem áreas de perigo sujeitas a acidentes de natureza grave; o responsável pela Segurança de vôo deve está belecer um programa eficiente de Prevenção de Acidentes, a fim de que a atividade aérea seja atrativa para os jovens que a procuram.

Em, 06 AGO/74.

No imp. MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

PAULO FERNANDO PERALTA - Maj Av

A P R O V O:

Ten Brig Faria Lima
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/JSP