

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: FOKKER S-11 Matrícula: PP-KAO	Unidade ou Proprietário: DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL - AERoclUBE DE PERNAMBUCO - Rua Tomé Gibson - Pina - Recife
ACIDENTE	Data/hora: 12 SET 74 às 17:00 Local: Recife Estado: Pernambuco	Tipo: Aterragem brusca Classificação: L E V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante a corrida após o pouso, a aeronave começou a desviar para a direita da pista; o piloto tentou corrigir aplicando os comandos, mas não foi bem sucedido; como a aeronave desviava-se mais ainda, o piloto aplicou os freios com energia, fazendo com que a hélice, em rotação, colidisse com o solo.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

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

2.2 Fator Material

Não contribuiu.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não contribuiu.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Pernambuco desde março de 1974, categoria Piloto Privado.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto não possuía suficiente experiência para realizar este voo nas condições de direção e intensidade de vento, reinantes na hora do pouso.

	(Totais.....)	225:00
	(Como 1P ou IN.....)	190:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	23:20
HORAS DE VOO	(Neste tipo.....)	35:00
	(Neste tipo como 1P.....)	30:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	02:20
	(Nas últimas 24 horas.....)	03:05

2.3.4 Meteorologia

O vento era de travês com intensidade de 8 nós; é provável que o piloto não tenha conseguido controlar a aeronave, efetivamente, nas condições do momento.

2.3.5 Infra-estrutura

689

Continua

Não houve pesquisa das condições de infra-estrutura do aeródromo.

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

Não houve pesquisa das ações do piloto, no circuito para pouso, em relação as observações que devem ser feitas quanto as condições de direção e intensidade do vento.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que apesar de possuir alguma experiência na aeronave, o piloto não conseguiu controlá-la com eficiência, no momento em que efetuou o pouso com vento forte de travês. Não houve pesquisa das condições de infra-estrutura do aeródromo; se possuía indicadores das condições do vento, ou se o piloto verificou-as antes de efetuar o pouso. Após o toque na pista, a aeronave desviou-se para a direita, sem que o piloto pudesse evitar, aplicando os comandos; ao verificar que a aeronave iria sair da pista, o piloto aplicou os freios com violência, fazendo com que a hélice tocasse o solo, provocando parada brusca do motor.

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 contribuiu.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Deficiência na operação da aeronave;
Insuficiente experiência de voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

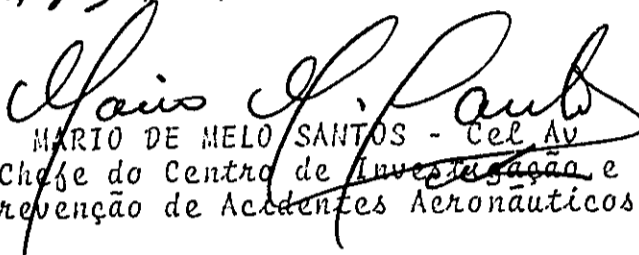
A terceiros - Não houve.

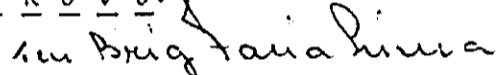
6. RECOMENDAÇÕES

O pouso, por ser uma das fases críticas do voo, deve ser encarado com cuidado, pois qualquer descuido pode provocar acidente com perdas elevadas.

Os indicadores de direção e intensidade do vento devem ser observados atentamente, e o piloto deve julgar se fará o pouso, ou se permanecerá no circuito, aguardando melhores condições. Os pilotos, com pouca experiência na aeronave, devem lembrar que não dominam perfeitamente os recursos que ela pode proporcionar, devendo levar em conta, que é melhor seguir para a alternativa, do que colocar a aeronave e passageiros em condições de risco de acidente.

EM, 17 / FEV / 75


MARIO DE MELO SANTOS - Cel. Av.
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O:

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

JL/NP.-