

A

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

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: RYAN STA	Unidade ou Proprietário: MURILO RODOLFO PENTEADO LEONARDI - Av São Carlos, 465 - São Paulo - SP
	Matrícula: PT-JOK	
ACIDENTE	Data/hora: 07 Jun 74 às 14:19P	Tipo: Perda de controle no solo
	Local: São José dos Campos	Classificação: L E V E
	Estado: São Paulo	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave executava um voo para emissão do Laudo de Vistoria.

Após as verificações normais no solo e em voo, o piloto executou um pouso com parada completa e uma segunda decolagem.

Após efetuar o segundo pouso, a corrida era normal e, quando a aeronave era desacelerada com o uso de freios, apareceu uma tendência incontrolável para a direita. Quando completou 90° de curva, o trem esquerdo quebrou, tendo a aeronave pylonado, o que ocasionou o toque da hélice no solo e parada brusca do motor.

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

Na recuperação a que foi submetida, a aeronave teve adaptada uma bequilha controlável, diferente da preconizada por um boletim da RYAN AERONAUTICAL COMPANY. A priori, o CTA julgou que esta adaptação deveria ser melhorada, porém o piloto ficou encarregado de observar o comportamento da bequilha adaptada durante o voo de vistoria.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

A aeronave havia sofrido recuperação total, recentemente. A partir dessa reconstrução foi expedido um Certificado de Homologação provisório e uma previsão de traslado para uma Oficina autorizada, a fim de ser executada uma revisão completa que pudesse dar à aeronave condições de segurança de voo. Após esta revisão a aeronave recebeu outra autorização de traslado para o CTA, onde seria vistoriada.

O acidente teve características mais graves, devido ao mau estado da solda na região do trem, conforme ficou comprovado por exames metalográficos realizados na região da fratura.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Existentes, não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que, na corrida após o segundo pouso de um vôo de vistoria, a aeronave apresentou uma tendência incontrolável de desvio para a direita; há indícios de que esta tendência tenha se originado em virtude do pouso ter sido executado com a bequilha destravada, outrossim há possibilidades da adaptação da bequilha não ter atingido o grau de eficiência desejado pelo fabricante.

Conforme ficou apurado durante as investigações, a aeronave era de difícil controlabilidade no solo, mormente em se tratando de pista pavimentada. Assim sendo, o piloto perdeu o controle da mesma, que no seu giro pela direita, teve a perna esquerda do trem de pouso quebrada, em decorrência de uma solda não executada conforme o previsto pelos fabricantes.

A aeronave parou a aproximadamente 90° com o eixo da pista, tendo tocado com a ponta da asa esquerda e hélice no solo.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano

- O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO

Não há indícios de influência.

Fator Material

- AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA

Falha Material - deficiência na reconstrução da aeronave, em virtude da adaptação de uma bequilha em desacordo com recomendações do fabricante.

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

Manutenção deficiente;

Deficiente operação da aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Para a recuperação total de uma aeronave, devem ser obedecidos todos os gabaritos de origem, bem como a execução dos serviços devem ser pautados nas recomendações porventura emitidas pelos fabricantes.

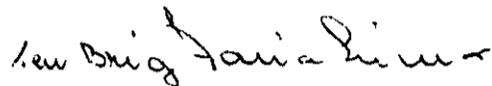
As adaptações ou improvisações poderão determinar características diferentes àquelas

previstas pelo fabricante, portanto devem ser evitadas, como medida preventiva de acidentes aeronáuticos.

Em, 07/Out/74.


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

APROVO:



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

JENC/WA

000

000