

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 23-250	Unidade ou Proprietário: Madezatti S.A Indústria e Comércio Agropecuária. BR 116 nº 2800 - Caxias do Sul - RS
	Matrícula: PT-IIIZ	
ACIDENTE	Data/hora: 11 JUN 74 às 17:30P	Tipo: Aterragem Brusca
	Local: Fernandópolis Estado: São Paulo	Classificação: GRAVE

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Ao aproximar-se do aeródromo de destino, na posição de perna base, o piloto iniciou as manobras para pouso, dirigindo-se diretamente para a reta final. Pouco antes do toque, a aeronave desalinhou do eixo da pista, colidindo com o trem direito em um balizamento. Logo após a ponta da asa e a hélice colidiram com o solo, provocando parada brusca do motor. A aeronave parou à margem da pista sofrendo graves danos, e os ocupantes saíram ilesos.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido. Há indícios de que o piloto, não confiando nos procedimentos para pouso, executados rapidamente, desviou sua atenção da pilotagem para conferi-los na curva final.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Caxias do Sul, em janeiro de 1966, possuindo Licença de Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este tipo de voo:

	(Totais	1 700:00
	(Como LP ou IN	1 690:00
HORAS DE Voo	(Nos últimos 30 dias	45:00
	(Neste tipo	360:00
	(Neste tipo como LP	350:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias	45:00
	(Nas últimas 24 horas	05:00

2.3.4 Meteorologia

Há indícios de que o vento soprava de través pela esquerda com rajadas até 15 nós.

2.3.5 Infra-estrutura

A demarcação da pista era feita com manilhas de concreto.

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

Não influíram.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não pesquisados.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto não executou o tráfego padrão para pouso. Há indícios de que realizou o cheque pré-pouso de modo apressado.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes. Não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o piloto não executou o tráfego padrão para pouso, e em consequência os cheques previstos foram feitos rapidamente na perna base para a reta final. Pouco antes do toque no solo, como tivesse dúvidas quanto aos procedimentos executados, desviou sua atenção para dentro da aeronave a fim de conferir alguns itens. Neste momento, o vento cruzado desviou a trajetória para a esquerda e, mesmo com as correções tentadas pelo piloto, a aeronave bateu com o trem de pouso no balizamento, cruzando a pista diagonalmente, tendo colidido a ponta da asa direita e a hélice no solo, parando na lateral da pista.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Influência do aspecto psicológico

Fator Material - AERONÁVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não influenciou.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.
Deficiente Operação da aeronave;
Deficiente infra-estrutura;
Deficiente Doutrina de Segurança de Vôo;
Condições Meteorológicas Adversas.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

1 - Os responsáveis pela conservação do aeródromo de SSFD (Fernandópolis-SP), devem efetuar a substituição dos balizamentos da pista, por outro mais apropriado, que ofereça melhores condições de segurança para a operação das aeronaves.

2 - É doutrina de segurança de vôo. a obediência às regras de Tráfego Aéreo bem como a utilização das listas de verificação. Estas atuações em conjunto, proporcionam ao piloto melhores condições psicológicas, dando-lhe a confiança necessária, e conseqüentemente, maior tranquilidade na execução dos procedimentos de vôo.

3 - As aterragens com vento cruzado devem ser executadas em consonância com as recomendações previstas pelos fabricantes das aeronaves, nos manuais de operação, para que sejam utilizadas as melhores performances.

Em, 2 /SET/74,

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

JORGE LONGUINHO - Maj Av

JENC/JSP

A P R O V O:

Ten Brig do Ar ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica