

A

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

Serviço de Investigação e Prevenção de  
 Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

<b>AERONAVE</b>	Tipo: Cessna U 206 B Matrícula: PT-DNX	Unidade ou Proprietário: ANTONIO GARCIA BERNARDES Rua Egídio Tomê, 556 - Três Lagoas - Mato Grosso
<b>ACIDENTE</b>	Data/hora: 15 Abr 74 às 09:45 Local: Garimpo Patrocínio Estado: Pará	Tipo: Aterragem brusca antes da pista Classificação: GRAVE

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave procedia de Itaituba (PA) com destino ao Garimpo Patrocínio (PA), transportando quatro passageiros.

Devido às características da pista do destino, o pouso deve ser executado curto. Na final, declarou o piloto, que sofreu a atuação de uma corrente ascendente. Para evitar subir e manter a mesma razão de descida e velocidade, reduziu todo o motor. Neste instante a aeronave sofreu a atuação de uma descendente, estolando. Ao sentir o avião afundando, o piloto aplicou o motor mas não foi o suficiente. A aeronave placou vinte metros da cabeceira da pista em uso. No primeiro impacto, houve quebra da bequilha e o avião arrastou o nariz no solo, aproximadamente 10 metros, quando capotou, continuando a arrastar-se por mais 20 metros até a imobilidade.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

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 é formado pelo Aeroclube de Londrina em 6 Jun 71, possuindo licença de Piloto Privado.

##### 2.3.3 Experiência de voo

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

	(Totais ....(não registradas) .....	2.500:00
	(Como 1P ou IN .....	-----
	(Nos últimos 30 dias .....	10:45
HORAS DE VOO	(Neste tipo (não registradas) .....	600:00
	(Neste tipo como 1P .....	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias .....	10:45
	(Nas últimas 24 horas .....	01:15

2.3.4 Meteorologia

Declara o piloto que a existência de correntes ascendentes e descendentes na cabeceira da pista em uso contribuíram para o acidente.

2.3.5 Infra-estrutura

Pista pequena exigindo pouso curto para sua utilização.

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

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente investigação, verificamos que a aeronave estolou na aproximação para um pouso curto. Declara o piloto que correntes ascendentes e descendentes contribuíram para o acidente. Entretanto, observamos também que a correção de motor utilizada não foi suficiente, tendo a aeronave placado com violência antes da pista. Sem dúvida, o Fator Operacional contribuiu para o acidente.

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 AERONÁUTICA  
Deficiência na operação da aeronave;  
Deficiência de infra-estrutura.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Ferimentos leves em um passageiro.

Materiais - A aeronave é irrecuperável.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

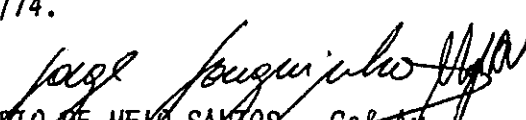
6.1 Recomenda-se toda a cautela em operações nos aeródromos de pequenas dimensões e cuja infra-estrutura é deficiente.

6.2 Os pilotos que operam em tais aeródromos devem estar perfeitamente familiarizados com a técnica de pouso curto.

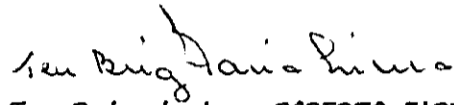
6.3 Os pilotos devem exigir dos responsáveis pelas pistas dos garimpos os mínimos requisitos necessários para a operação aérea, tais como "birutas", marcações da pista, manutenção, etc, que auxiliam os pilotos nas manobras de pouso e decolagem. A atividade aérea nos garimpos é importante e necessária, mas somente será lucrativa se for realizada dentro dos padrões de Segurança de Voo.

---

Em, 2 /Ago/74.

  
No impo. MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
JORGE LONGUINHO - Maj Av

APROVO:

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

JL/WA