

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: CESSNA 185 Matrícula: PT-KBW | Unidade ou Proprietário: PEDRO PEREIRA RODRIGUES Rua Ladário, 826 CEP 79 300 - Corumbá-MT |
| ACIDENTE | Data/hora: 22 NOV 74 - às 09:00Q Local: Fazenda São Pedro (Corumbá) Estado: Mato Grosso | Tipo: CAPOTAGEM Classificação: G R A V E |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave havia decolado de Corumbá-MT, com destino à Fazenda São Pedro-MT. O voo transcorreu normal até o local de destino, tendo o piloto executado o pouso normalmente, e, quando já corria cerca de cinquenta metros, o piloto usou os freios com a finalidade de ir parando o avião, mas o fez com muita intensidade, fazendo com que a aeronave capotasse.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

Aspecto Fisiológico - O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física em dia.

Aspecto Psicológico - Há indícios de influência. O piloto quis demonstrar aos passageiros, que também eram pilotos, como pousava curto com o tipo da aeronave, superestimando sua capacidade técnica.

2.2 Fator Material

Não contribuiu.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não foram efetuadas as inspeções de 25 e 50 horas.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo AERoclube de JUIZ DE FORA-MG, desde julho de 1972, categoria Privado.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência de voo, entretanto " não conhecia ainda as reações da aeronave utilizada, uma vez que possuía apenas 15:00 horas de voo na mesma:

| | | |
|--------------|---------------------------------------|----------|
| | (Totais | 2 515:00 |
| | (Como LP ou IN | 2 515:00 |
| | (Nos últimos 30 dias | 15:00 |
| HORAS DE VOO | (Neste tipo | 15:00 |
| | (Neste tipo como LP | 15:00 |
| | (Neste tipo nos últimos 30 dias | 15:00 |
| | (Nas últimas 24 horas | 02:00 |

2.3.4 Meteorologia

Não contribuiu.

- 2.3.5 Infra-estrutura
Não contribuiu.
- 2.3.6 Navegação
Não contribuiu.
- 2.3.7 Comunicações
Não influíram.
- 2.3.8 Peso e Balanceamento
Não influíram.
- 2.3.9 Normas Operacionais
Uso incorreto dos freios.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Inexistentes e desnecessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o piloto queria demonstrar aos passageiros (ambos pilotos, sendo um o proprietário do avião) que ele conseguiria fazer um pouso curto com a aeronave e mesmo alertado por um dos colegas veio para o pouso com baixa velocidade, próximo ao "stall". O piloto, ainda sem conhecer perfeitamente o tipo de aeronave; e preocupado em parar o avião no mais curto espaço, aplicou excessivamente os freios, ocasionando o capotamento do mesmo. A pista do campo de pouso utilizado é bastante longa para o tipo da aeronave acidentada e permite uma operação de pouso normal, sem necessidade de execução de pouso curto.

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 - 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 no tipo da Aeronave;
Deficiente Doutrina de Segurança de Voo.

5. CONSEQUENCIAS

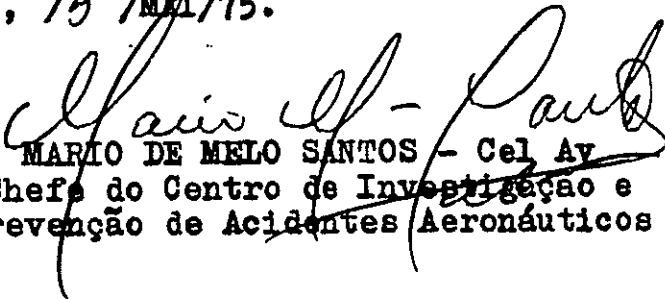
- Pessoais - Não houve.
- Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.
- A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

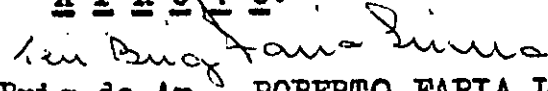
Os pilotos que procuram a exibicionismo, frequentemente descuidam-se da altura, da manutenção da velocidade de vôo, da avaliação de distância e outros pormenores. O aspecto psicológico, embora de difícil pesquisa e comprovação, predomina entre os acidentes deste tipo, como fator contribuinte.

Os proprietários de aeronaves privadas devem exigir das oficinas de manutenção, a escrituração das cadernetas, além de exigir o cumprimento de todos os itens previstos para as inspeções e revisões de acordo com o Manual do fabricante e as normas do DAC.

Em, 15 /MMI/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/JSP