

A
 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 310	Unidade ou Proprietário: DNOCS
	Matrícula: PT-FVI	Rua Cônego Barata, 999 Tamarineira - Recife - Pernambuco
ACIDENTE	Data/hora: 07 MAR 75 às 17:45P	Tipo: Aterragem antes da pista
	Local: Arcoverde Estado: Pernambuco	Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Decorridos 20 minutos de voo, o piloto não conseguiu aprovação de plano IFR. Devido as condições meteorológicas na região e proximidade do por do sol, decidiu efetuar a aterragem em uma pista prevista como sua alternativa, para aquele voo.

Foram executados os procedimentos para pouso, porém a aeronave tocou antes da pista em terreno irregular, ocorrendo a quebra do trem de pouso. A aeronave deslizou pela pista, sem os trens, sofrendo avarias graves. Os ocupantes saíram ilesos.

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 psicológicos e fisiológicos 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 Aero clube de Pernambuco em 1966, categoria Piloto de Linha Aérea.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

	(Totais.....)	6.000:00
	(Como 1P ou IN.....)	5.000:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	35:00
HORAS DE VOO	(Neste tipo.....)	4.000:00
	(Neste tipo como 1P.....)	3.000:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	35:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	02:40

2.3.4 Meteorologia

As condições meteorológicas na região eram adversas para a realização de voo VFR.

2.3.5 Infra-estrutura

A pista utilizada não possuía a conservação necessária, apresentando deficiências e obstáculos a operação de aeronaves.

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

O piloto não conseguiu contato com o ACC SBRF para aprovação de plano IFR, nas frequências previstas.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto executou uma tomada curta para pouso, tocando o solo antes da cabeceira da pista.

2.3.10 Legislação

A decolagem foi efetuada de local desprovido das facilidades que permitem voo IFR, a menos de 45 minutos antes da hora do por do Sol, sem contato com o ACC da Área, contrariando as Normas de Tráfego Aéreo.

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 decolou a menos de 45 minutos antes do por do Sol, contando em obter contato com o ACC SBRF para aprovação de plano de voo sob condições IFR. Tal contato não foi efetuado e o piloto decidiu pelo pouso, considerando a proximidade do por do Sol e as condições meteorológicas adversas na região.

O tráfego para pouso foi efetuado com visibilidade restrita pelo anoitecer e por precipitação atmosférica, e a aeronave tocou o solo, aproximadamente a 30 metros antes da cabeceira da pista e, devido as irregularidades do terreno o trem de pouso foi arrancado. A aeronave tocou a pista e deslizando sem o trem de pouso, sofreu avarias graves.

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

Condições meteorológicas adversas;

Deficiência de infra-estrutura;

Deficiente planejamento do voo;

Deficiente operação da aeronave;

Deficiente doutrina de segurança de voo.

1255

Continua

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

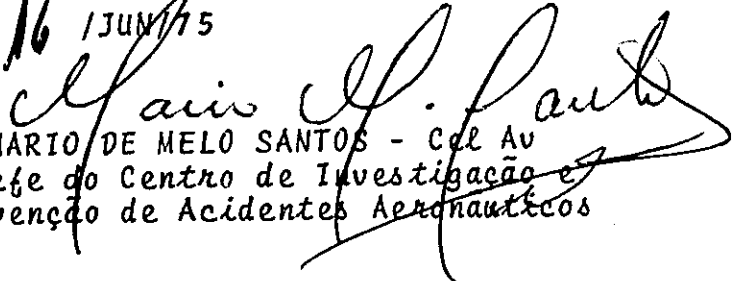
Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

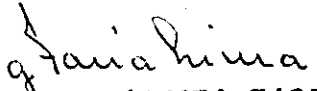
6. RECOMENDAÇÕES

- 1 - Os pilotos devem cumprir rigorosamente as Normas e Regulamentos de Tráfego Aéreo, que são calcadas em milhões de horas voadas em todo o mundo e traduzem o bom senso visando a segurança das operações aéreas, evitando colocar em risco desnecessário o equipamento de alto custo e vidas preciosas;
- 2 - Os Comandos Aéreos Regionais deverão, através de seus serviços especializados, estabelecer um cronograma de vistorias periódicas dos campos de pouso da área de sua jurisdição, acionando os interessados (Prefeituras, Empresas, particulares, etc) para a devida manutenção dos campos de pouso, interditando ao tráfego de aeronaves aqueles que não ofereçam condições de Segurança.

EM, 16 JUN 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 AA - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JENC/NP.-