

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: CESSNA C-402B	Unidade ou Proprietário: TÁXI AÉREO MARÍLIA S/A Aeroporto de Congonhas - São Paulo
	Matrícula: PT-IUV	
ACIDENTE	Data/hora: 03 Abr 75 às 08:45	Tipo: Perda de controle no solo
	Local: Quatã (Fazenda Santa Lina) Estado: São Paulo	Classificação: G R A V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante a corrida de pouso, o piloto sentiu uma forte trepidação no lado esquerdo da aeronave, que em seguida desviou-se do alinhamento da pista. Tentou corrigir mas não conseguiu atuação eficiente dos freios e a aeronave saiu da pista, acidentando-se ao colidir com os obstáculos naturais do acostamento, tendo sofrido avarias graves. O piloto e os passageiros ficaram ilesos.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

O piloto e o co-piloto estavam com os Certificados de Capacidade Física válidos, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológicos e psicológicos no acidente.

#### 2.2 Fator Material

Não foi suficientemente pesquisado.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

O piloto declarou que: "durante o taxi para decolagem já havia notado freios fracos e baixos, o que está reportado para manutenção no livro de bordo".

A investigação não pesquisou junto ao serviço de manutenção se a aeronave apresentou esse problema anteriormente, e quais medidas corretivas já tinham sido efetivadas; assim sendo, o aspecto manutenção foi indeterminado.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de São Paulo desde janeiro de 1953, categoria Piloto Comercial.

O co-piloto é formado pelo Aeroclube de Bragança Paulista desde 1972, categoria Piloto Privado.

##### 2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

(Totais.....5.760:00  
(Como 1P ou IN.....5.700:00  
HORAS DE VÔO (Nos últimos 30 dias.....80:00  
DO PILOTO (Neste tipo.....1.760:00  
(Neste tipo como 1P.....1.750:00  
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....80:00  
(Nas últimas 24 horas.....-----

O co-piloto possuía suficiente experiência para realizar este vôo.

(Totais.....186:00  
(Como 1P ou IN.....40:00  
HORAS DE VÔO (Nos últimos 30 dias.....40:00  
DO CO-PILOTO (Neste tipo.....186:00  
(Neste tipo como 1P.....40:00  
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....40:00  
(Nas últimas 24 horas.....-----

2.3.4 Meteorologia  
Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura

O campo de pouso é estreito (20 metros) e não possui acostamento. É uma faixa aberta em meio a uma plantação de cana, sendo totalmente cercada pelo canavial, que na ocasião do acidente estava crescendo; entretanto para o tipo de aeronave havia condições para uma operação segura.

2.3.6 Navegação  
Não influenciou.

2.3.7 Comunicações  
Não influenciou.

2.3.8 Peso e Balanceamento  
Não influenciaram.

2.3.9 Normas Operacionais

A Empresa atribuiu aos pilotos a missão de levar os passageiros a um local cujo campo de pouso não é homologado.

O plano de vôo foi feito para outra localidade, cujo aeródromo é homologado; alegando o piloto já saber antecipadamente que o campo de destino estava interditado.

O piloto pousou em um terceiro campo (de uma fazenda) após ter feito o reconhecimento, e também ter sido informado que outros pilotos já haviam pousado sem dificuldades.

Antes da decolagem o piloto já havia notado que os freios estavam fracos e decidiu prosseguir a missão.

2.3.10 Legislação

O campo de pouso utilizado não é homologado.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local e não foram necessários.

### 3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o comandante da aeronave recebeu ordens de sua empresa para transportar passageiros para uma localidade onde não há pista homologada. No seu plano de vôo, entretanto, fez constar como destino a cidade de Paraguaçu Paulista, onde há uma pista aberta ao tráfego.

Durante a rolagem observou que os freios da aeronave estavam fracos e baixos, porém prosseguiu na missão ao invés de regressar ao hangar para os devidos reparos.

O vôo prosseguiu normalmente e, ao chegar a Quatã, foram iniciadas as operações de pouso.

O toque deu-se no primeiro terço e, logo após o mesmo, a aeronave começou a desviar-se para a esquerda. O piloto tentou corrigir o desvio, porém sem resultado. Não foram tentadas outras medidas e, conseqüentemente, o desvio acentuou-se, tendo a asa esquerda se chocado com a plantaçãõ de cana-de-açúcar e a aeronave entrou quase que inteiramente na referida plantaçãõ, sofrendo danos no trem de pouso, asas, hélices e estrutura.

### 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 suficientemente pesquisado.

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

Deficiente infra-estrutura.

Deficiente operação da aeronave.

Deficiente doutrina de segurança de vôo.

### 5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

### 6. RECOMENDAÇÕES

Os operadores não devem programar vôos para aeródromos não homologados ou não compatíveis com o tipo de aeronave.

Os pilotos não devem decidir por uma alternativa baseando-se apenas em informações pouco precisas, embora seja válida uma decisão baseada em conhecimento pessoal ou experiência já adquirida.

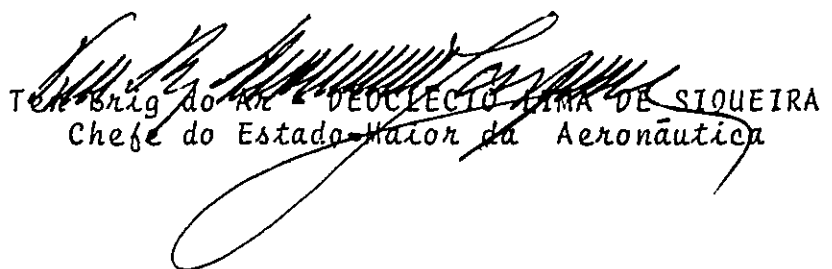
A aeronave não está disponível para o vôo quando os freios estão fracos. Os pilotos devem solicitar os necessários serviços de manutenção, lembrando-se de que este é um fator potencial de acidentes.

Em, 17/Fev/76.

No imp. RUBEN LUIZ TAVARES - Cel Av  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA  
Major Aviador

A P R O V O:

  
Ten. Brig do Ar DEOCLECIO LIMA DE SIQUEIRA  
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

JL/NP.-