

A

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

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: PA-28R Matrícula: PT-DXZ	Unidade ou Proprietário: WANDERVAL CALAÇA DE MENDONÇA SDS Edifício Venâncio Júnior - Sobrelôja do Cine Venâncio Júnior - Brasília - DF
ACIDENTE	Data/hora: 11 OUT 74 às 13:50P Local: São Desidério Estado: Bahia	Tipo: Aterragem de precaução Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

O piloto preencheu plano de vôo visual, de Brasília para Barreiras, alterando em Bom Jesus da Lapa. Encontrando condições meteorológicas adversas no destino, prosseguiu para a alternativa. Após 15 minutos de vôo, vendo-se cercado pelo mau tempo, procurou executar uma aterragem de precaução, em uma estrada.

Após o toque no solo, a aeronave deslizou, desviando-se para a direita, colidindo com árvores. A aeronave sofreu 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 1971, categoria Piloto Privado.

2.3.3 Experiência de Vôo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este vôo.

	(Totais.....)	-----
	(Como 1P ou IN.....)	1.200:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	48:00
HORAS DE VÔO	(Neste tipo.....)	-----
	(Neste tipo como 1P.....)	18:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	08:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	02:00

2.3.4 Meteorologia

As informações meteorológicas de LAPA, por ocasião do preenchimento do plano de vôo, eram de "precipitação a vista". Nessa

época do ano é comum na região sobrevoada a existência de grandes formações meteorológicas que prejudicam a navegação aérea.

2.3.5 Infra-estrutura

A aterragem foi executada em uma estrada, que não apresentava boas condições para operação (5 metros de largura e vegetação nas laterais).

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. Não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o piloto não possuindo informações meteorológicas precisas sobre a rota pretendida, viu-se envolvido pelo mau tempo. Na impossibilidade de prosseguir o voo visual, optou por uma aterragem de precaução, em uma estrada. Devido às condições precárias do local, após o toque no solo a aeronave desviou para a direita, colidindo com árvores e vegetação, sofrendo 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;
Deficiente planejamento do voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.


6. RECOMENDAÇÕES

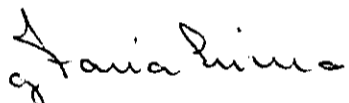
1 - O planejamento de um voo compreende uma análise criteriosa de todos os fatores que possam afetar a segurança do voo. As caracte-

características de determinadas regiões (clima, relevo, etc) deverão ser consideradas quando do planejamento do voo, principalmente se o piloto não está habituado ao voo nessas regiões.

- 2 - No caso da impossibilidade do prosseguimento de um voo, planejado para ser executado sob condições visuais, a aterragem de precaução é recomendada. É elevado o índice de acidentes causados por pilotos que insistem em voar sob condições atmosféricas adversas sem estar devidamente preparados para tal, ou sem possuir os equipamentos necessários a bordo de suas aeronaves.

EM, 11 /MAR/75


MARIO DE MELO SANTOS - Cel 80
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

JENC/NP.-