



DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
PORTUGAL

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM AVIÃO
PIPER PA – 28-180, CS – ADX
NO AERÓDROMO DE VISEU
EM 28-AGOSTO-1982

RELATÓRIO Nº 09/82/GPI

*Hernando
30-6-83
D. Silva*

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM AVIÃO
PIPER PA-28-180, CS-ADX
NO AERÓDROMO DE VISEU
EM 28-AGOSTO-1982

RELATÓRIO Nº 09/82/GPI

SINOPSE

Um avião monomotor terrestre PIPER PA-28-180, propriedade do Sr. [REDACTED], descolou do Aeródromo de Santa Cruz com destino a Viseu, e ao aterrar sofreu um arrastamento lateral devido à acção do vento.

Ao procurar forçar o avião a aterrar o pneu da roda do nariz não aguentou o que provocou o seu rebentamento e o toque do hélice no solo.

A ocorrência verificou-se às 18:45 horas locais do dia 28 de Agosto de 1982.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 HISTÓRIA DO VOO

Em 28 de Agosto de 1982, pelas 17:45 horas, o avião monomotor terrestre PIPER PA-28-180, com as marcas de nacionalidade e matrícula CS-ADX, propriedade do Sr. ██████████, descolou do Aeródromo de Santa Cruz com destino a Viseu.

A tripulação era constituída por um só piloto, o proprietário, que se fazia acompanhar por três passageiros.

Ao chegar a Viseu executou a aproximação à pista 01. Na parte final da aproximação, verificou-se um arrastamento lateral para a direita, quando o avião já efectuava o voo paralelo ao chão. Essa circunstância produziu no piloto uma reacção precipitada que durante instantes hesitou entre borregar ou forçar o avião à aterragem.

Accionou a manette de gás, mas talvez devido à brusquidão não houve resposta imediata do motor e assim forçou mesmo o avião a aterrar para não ser arrastado lateralmente.

O acto de forçar a aterragem, provocou um contacto com o solo de nariz em baixo, o que produziu rebentamento do pneu da roda do nariz.

O rebentamento do pneu e o afundamento do amortecedor, permitiu que o hélice tocasse com as pontas no terreno.

O avião sem comandamento do nariz em virtude do rebentamento do pneu rodou para a esquerda e imobilizou-se junto da berma esquerda da faixa.

1.2 DANOS PESSOAIS

Não houve.

1.3 DANOS NA AERONAVE

O constante do Anexo A

1.4 OUTROS DANOS

Não houve.

1.5 INFORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

O piloto da aeronave CS-ADX, estava certificado para efectuar o voo que realizou, sendo titular da licença de Piloto Particular de Avião Nº [REDACTED], válida.

Experiência total de voo – 60 horas.

1.6 INFORMAÇÃO DA AERONAVE

O constante do Anexo A

1.7 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

CAVOC. Visibilidade ilimitada.

Vento 270/10 Kts no Aeródromo.

Temperatura — 30°.

1.8 AJUDAS A NAVEGAÇÃO

Não pertinente.

1.9 COMUNICAÇÕES

Não pertinente.

1.10 INFORMAÇÕES DO AERÓDROMO

Não pertinente.

1.11 REGISTADORES DE VOO

Não pertinente.

1.12 INFORMAÇÕES MÉDICAS

O piloto foi submetido a Junta Médica em 14 de Maio de 1982, apresentando boas condições físicas e mentais.

1.13 FOGO

Não pertinente.

1.14 ASPECTOS DE SOBREVIVÊNCIA

Não pertinente.

2. ANÁLISE

Como o piloto utilizou a pista 01 e o vento soprava da esquerda com velocidade de 10 nós, o avião sofreu arrastamento para a direita.

Como a reacção foi brusca resultou um embate mais duro do que o usual com o solo.

3. CONCLUSÕES

3.1 FACTOS

3.1.1 A aeronave encontrava-se em perfeitas condições de navegabilidade.

3.1.2 O tripulante estava certificado e qualificado para o voo que realizava.

3.2 CAUSA PROVÁVEL

Ao tentar borregar accionou o comando do acelerador com brusquidão e não obteve resposta. Accionou então o manche com acção precipitada para segurar o avião ao chão. Daí o embate que produziu o rebentamento do pneu. Pouca experiência do piloto.

Lisboa, em 30 de Março de 1983

O INQUIRIDOR



José Manuel da Graça Reis

ANEXO A

**DIRECÇÃO - GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

DIRECÇÃO DO MATERIAL AERONÁUTICO

1.0 - REGISTO HISTÓRICO DA AERONAVE

| CÉLULA | | | | | | | | | | | |
|--|----------|----------------|---|---------------------------------|---------------------------|----------------------|--|---|--|--------------|---|
| FABRICANTE: PIPER | | | MODELO: PA-28-180 | | Nº DE SÉRIE 28-5389 | | ANO CONSTRUÇÃO: 1969 | | MARCAS DE NACIONALIDADE E MATRICULA: CS-ADX | | |
| PROPRIETÁRIO: [REDACTED] | | | | EMPREGO: AERONAVE DE TURISMO | | | | CERTIFICADO DE MATRICULA: Nº <u>381/7</u> DATA <u>21/05/81</u> | | | |
| CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE: Nº <u>381/1</u> DATA EMISSÃO <u>104.08/69</u> | | | DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO: Nº <u>9</u> ÚLTIMO SERVIÇO: 207 em 22/08/82 | | | | VALIDADE DO C N : <u>13 / 01 / 82</u> | | ÚLTIMA VISTORIA D.G.A.C. : <u>13 / 07 / 82</u> T.T. OU T S O : <u>1886:31 T.T.</u> | | |
| TEMPO TOTAL DE SERVIÇO: 1903:24 | | | T. APÓS ÚLTIMA R.G. 104:18 | | Nº DE ATERRAGENS: 6140 | | ÚLTIMA INSPECÇÃO: T.T. ou T S O <u>1857:01 T.T.</u> DATA <u>15 / 01 / 82</u> TIPO <u>500H</u> OFICINA <u>L.A.C.</u> | | | | |
| SIYUAÇÃO DA AERONAVE FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS: CUMPRIDAS TODAS AS DIRECTIVAS DE NAVEGABILIDADE APLICÁVEIS À DATA DO ACIDENTE | | | | | | | | C. AERONAVE : Nº <u>3</u> | | | |
| OBSERVAÇÕES: | | | | | | | | | | | |
| MOTORES | | | | | | | | | | | |
| | MARCA | MODELO | Nº DE SÉRIE | ANO CONST. | TEMPO TOTAL | TEMPO APÓS ULT. REG. | ÚLTIMA INSPECÇÃO | | | | SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS |
| | | | | | | | DATA | TIPO | OFICINA | TT ou TSO | |
| 1 | LYCOMING | 0 - 360 - A4A | L14054-36A | DESC. | 1977:45 | -- | 04/01/82 | 500H | L.A.C. | 1927:45 T.T. | CUMPRIDAS TODAS AS DIRECTIVAS APLICÁVEIS À DATA DO ACIDENTE |
| 2 | | | | | | | | | | | |
| CADERNETAS: MOTOR 1: <u>3</u> MOTOR 2: | | | OBSERVAÇÕES: | | | | | | | | |
| HÉLICES/ROTORES | | | | | | | | | | | |
| | MARCA | MODELO | Nº DE SÉRIE | ANO CONST. | TEMPO TOTAL | TEMPO APÓS ULT. REG. | ÚLTIMA INSPECÇÃO | | | | SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS |
| | | | | | | | DATA | TIPO | OFICINA | TT ou TSO | |
| 1 | SENSENIH | 76 EM 855-0-60 | 18052K | DESC. | 548:30 | -- | 04/01/82 | 500H | L.A.C. | 498:30 | CUMPRIDAS TODAS AS DIRECTIVAS APLICÁVEIS À DATA DO ACIDENTE |
| 2 | | | | | | | | | | | |
| CADERNETAS: MOTOR 1: _____ MOTOR 2: | | | OBSERVAÇÕES: | | | | | | | | |



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
DIRECÇÃO DE MATERIAL AERONÁUTICO

| COMPONENTES | ESTADO | | | | OBSERVAÇÕES |
|-------------------------------------|--------------|-------|---------|---------|---|
| | DESTRUÍDO | GRAVE | LIGEIRO | INTACTO | |
| HÉLICE DE PASSO FIXO/PASSO VARIÁVEL | | X | | | – PONTAS VERGADAS PARA DENTRO CERCA DE 10 A 15 cm. |
| MOTOR | | | | X | – DEVERÁ EFECTUAR UMA MEDIÇÃO PARA VERIFICAR SE EXISTE EMPENO DO PRATO DA CAMBOTA |
| ACESSÓRIOS DO MOTOR | CARBURADOR | | | X | |
| | ALTERNADOR | | | X | |
| | MAGNETOS | | | X | |
| | FILTRO DE AR | | | X | |
| TOMADA DE AR | | | | X | |
| BERÇO DO MOTOR | | | | X | |
| FUSELAGEM | | | | X | |
| PLANO FIXO HORIZONTAL | | | | X | |
| DERIVA | | | | X | |
| COMANDOS DE VOO | | | | X | |



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
DIRECÇÃO DE MATERIAL AERONÁUTICO

| COMPONENTES | | ESTADO | | | | OBSERVAÇÕES |
|-------------------|-------------------|-----------|-------|---------|---------|---|
| | | DESTRUÍDO | GRAVE | LIGEIRO | INTACTO | |
| ASAS | DIREITA | | | | X | |
| | ESQUERDA | | | | X | |
| AILREONS | DIREITA | | | | X | |
| | ESQUERDA | | | | X | |
| FLAPS | DIREITA | | | | X | |
| | ESQUERDA | | | | X | |
| COMPENSADORES | LEME DIRECÇÃO | | | | X | |
| | LEME PROFUNDIDADE | | | | X | |
| | AILERONS | | | | X | |
| LEME DIRECÇÃO | | | | | X | |
| LEME PROFUNDIDADE | | | | | X | |
| TREM | PROA | | X | | | MUITO DANIFICADA, COM A FORQUILHA TORCIDA, JANTE E PNEU DESTRUÍDOS E PLAINITO TAMBÉM DESTRUÍDO. |
| | PRINCIPAL | DIREITO | | | X | RODA COM SINTOMAS DE ESFORÇO LATERAL |
| | | ESQUERDO | | X | | AMORTECEDOR TORCIDO |



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
DIRECÇÃO DE MATERIAL AERONÁUTICO

| COMPONENTES | | ESTADO | | | | OBSERVAÇÕES |
|---------------------------------------|--------------|-----------|-------|---------|---------|-------------------------------|
| | | DESTRUÍDO | GRAVE | LIGEIRO | INTACTO | |
| CARENAGENS DO MOTOR | SUPERIOR | | | | X | |
| | INFERIOR | | | | X | |
| CABINE DE PASSAGEIROS OU DE PILOTAGEM | | | | | X | |
| CADEIRAS | | | | | X | |
| INSTRUMENTOS | | | | | X | |
| EQUIPAMENTO DE RÁDIO | | | | | X | |
| CIRCUITOS | COMBUSTÍVEL | | | | X | |
| | LUBRIFICAÇÃO | | | | X | |
| | ELÉCTRICO | | | | X | |
| | HIDRÁULICO | X | | | | SISTEMA DE TRAVÕES DESTRUÍDO. |
| | ANTI-GELO | | | | X | |
| | VÁCUO | | | | X | |
| COMANDOS DO MOTOR | | | | | X | |

Tondela, 23 de Agosto de 1982

À:
DIRECÇÃO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL
Exmº. Sr. Chefe do Gabinete de Prevenção e Investigação
de Acidentes
Avenida da Liberdade
1298 LISBOA CODEX

Assunto: Participação de acidente ocorrido com aeronave

Ocorrência: Durante a aterragem, no aeródromo de Viseu às 18.45 h do dia 22/08/82

Aeronave Interveniante: Avião matrícula CS-ADX

Marca Piper, modelo PA-28-180

Proprietário: [REDACTED]

Piloto: [REDACTED]

Licença PPA – 3799

Termo de Validade 13/05/84

Condições: O voo efectuado consistia em viagem com origem no aeródromo de Santa Cruz e com destino a Viseu, transportando 4 pessoas.

Condições de Tempo:

Visuais: Céu limpo, Visibilidade ilimitada

Vento no Aeródromo de Viseu: 270º/8 - 10 Kts reportado pela torre, à aproximação

Pista utilizada: 01

Descrição:

A aproximação foi feita em condições normais, mas um pouco mais alta do que a ladeira standard. É prática usual fazer a aproximação à pista 01 em ladeira elevada quando o vento notável, devido à pronunciada depressão do terreno aí existente, o que sempre produz descendente e afunda o avião na final curta.

Corno a pista desce na orientação 01, sempre se pratica o tipo de aterragem curta, em especial quando não há componente de vento frontal.

Assim, a aproximação foi feita na velocidade de 85 Kts, sem flaps.

Na parte final de aproximação, houve um arrastamento lateral quando o avião já efectuava o voo paralelo ao chão. Esta circunstância, e o facto da minha pouca experiência produziram-me reacção precipitada e durante instantes hesitei entre borregar ou forçar o avião à aterragem.



Tondela, 23 de Agosto de 1982

À:
DIRECÇÃO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL
Exmº. Sr. Chefe do Gabinete de Prevenção e Investigação
de Acidentes
Avenida da Liberdade
1298 LISBOA CODEX

Meti motor, mas por ser demasiado brusco não houve resposta imediata e então forcei o avião à aterragem para não ser arrastado lateralmente.

O acto de forçar a aterragem, provocou um contacto com o solo de nariz em baixo, o que produziu rebentamento do pneu da roda do nariz.

O rebentamento do pneu aliada ao afundamento do amortecedor, fizeram com que o hélice que normalmente é muito baixo, batesse com as pontas no chão. Como consequência, as pontas dobraram e uma delas sofreu fractura do material a cerca de 15 milímetros da extremidade. A Jante da roda ficou danificada.

Na sequência do toque no solo, o avião em rolagem, desviou-se para a esquerda e imobilizou-se próximo da berma esquerda da pista.

Os ocupantes nada sofreram fisicamente.

O avião encontra-se recolhido no hangar do aeródromo de Viseu onde permanece à disposição de V. Exas.

Tondela, 23 de Agosto de 1982







