

4
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: Beech B-95	Unidade ou Proprietário: ATLANTA TÁXI AÉREO S.A.
	Matrícula: PP-ATP	Av. 7 de Setembro, 22 - loja 9 CEP 40 000 - Salvador-BA
ACIDENTE	Data/hora: 19 FEV 75 - às 16:00P	Tipo: PERDA DE CONTROLE EM VÔO
	Local: Paulo Afonso	Classificação: G R A V E
	Estado: Bahia	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Após a decolagem, a aeronave, já com os trens recolhidos, voltou ao solo, colidindo violentamente na pista e sofrendo avarias graves.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

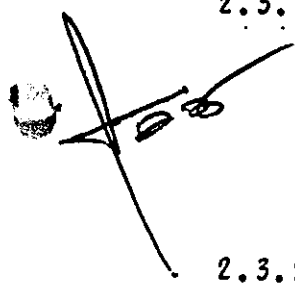
O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não ha vendo indícios de influência do aspecto fisiológico; o piloto decla rou estar envolvido em problemas psicológicos, o que naturalmente o impede de utilizar toda a sua capacidade de julgamento, bloqueando , também, a atenção necessária às manobras da aeronave.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção



O piloto, por duas vezes houvera regressado por estar uma das portas se abrindo em vôo, por deficiência das travas não corri gida nos serviços de manutenção. Não há outros indícios de defi ciência de manutenção associada diretamente com o acidente.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pela ESCOLA DE AERONÁUTICA DE SÃO PAULO, des de 1966, categoria Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Vôo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este vôo, com um total de 1 800:00 horas e 20:00 horas no tipo de aerna ve. Não houve pesquisa na situação de treinamento do piloto.

2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

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
O piloto não usou a "lista de verificação", decolando com 30° de flap baixado, e recolhendo o trem de pouso antes que a aeronave atingisse velocidade suficiente.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 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 piloto decolou com 30° de flap baixado, pois houvera pousado anteriormente por duas vezes, na tentativa de travar uma das portas que se abriam em vôo. Sem conhecer perfeitamente o avião, não conseguiu identificar a melhor velocidade de controle. Logo que saiu do solo, ainda sem sustentação suficiente, o piloto recolheu os trens de pouso; a aeronave perdeu altura e colidiu violentamente na pista ficando destruída.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

- Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Aspecto psicológico deficiente.
- Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não contribuiu.
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Deficiente Operação da Aeronave;
Deficiente Manutenção;
Deficiente Doutrina de Segurança de Vôo.

5. CONSEQUÊNCIAS

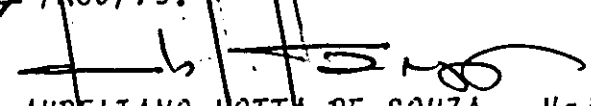
- Pessoais - Não houve.
- Materiais - A aeronave ficou destruída.
- A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos devem compreender que a atividade aérea só pode ser conduzida com um alto grau de eficiência e Doutrina de Segurança de Voo. O conhecimento total da aeronave, e um treinamento periódico / e adequado, são alguns dos fatores que evitam acidentes dos quais sempre oriundam perdas materiais elevadas e desnecessárias.

A capacidade técnica dos pilotos só pode ser útil, se os mesmos estiverem psicologicamente estáveis, o que fará com que as decisões tomadas na cabine sejam sempre as mais adequadas.

Em, 07/AGO/75.

2: - p.
5

CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA - Maj Av
Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

PAULO FERNANDO PERALTA

Maj. Av.

A P R O V O:

Im Brig Faria Lima
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/JSP