

11

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: L-12 Matrícula: PT-CDU	Unidade ou Proprietário: PROSPEC S.A. - GEOLOGIA PROSPECÇÕES AEROFOTOGRAFIA Rua das Palmeiras, 52 - Rio de Janeiro - GB
ACIDENTE	Data/hora: 07 JUL 74 às 09:30 Local: São Luís Estado: Maranhão	Tipo: Recolhimento do trem de pouso no solo Classificação: L E V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante um vôo de instrução de toque e arremetida, a aeronave no segundo pouso tocou à pista em atitude placada. Arremeteu, executou mais um circuito, com o trem de pouso baixado, voltando para outro pouso. Após o toque, durante a corrida, o trem de pouso cedeu parcialmente, provocando o toque das hélices no solo e conseqüentemente parada brusca do motor. A aeronave sofreu avarias leves e os pilotos saíram ilesos.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O instrutor e o aluno estavam com os certificados de capacidade física válidos, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

2.3.2 Instrução

O instrutor é formado pela Escola VARIG em 1941, categoria Piloto Comercial.

O aluno, em adaptação, é formado pelo Aero clube de Resende em 1968, categoria Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Vôo

Os pilotos possuíam suficiente experiência para realizar este vôo.

	(Totais.....)	10.000:00
	(Como LP ou IN.....)	9.500:00
HORAS DE VÔO DO INSTRUTOR	(Nos últimos 30 dias.....)	19:00
	(Neste tipo.....)	122:00
	(Neste tipo como LP.....)	100:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	19:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	04:00

Continua

	(Totais.....	500:00
	(Como LP ou IN.....	-----
HORAS DE VÔO	(Nos últimos 30 dias.....	40:00
DO ALUNO	(Neste tipo.....	00:45
	(Neste tipo como LP.....	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias....	00:45
	(Nas últimas 24 horas.....	00:45

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

Após o toque da aeronave em atitude placada, o aluno arremeteu para novo tráfego. No circuito não conseguiu o recolhimento do trem de pouso porém, quando na reta final, as indicações eram de trem em baixo e travado.

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, em vôo de adaptação na aeronave, executou uma aterragem brusca, ocasionando o empeno do eixo de atuação do trem de pouso (comandamentos e trava). Após a arremetida, não conseguiu recolher o trem, devido ao empeno do referido eixo. O instrutor decidiu então suspender o vôo para verificação do sistema de trem de pouso, determinando ao aluno a execução do pouso final da missão. As indicações eram normais para o pouso (trem em baixo e travado), porém, após o toque, o trem de pouso não estava realmente travado, e recolheu parcialmente, até o ponto em que o empeno do eixo (rosca sem fim) permitiu, durante a corrida após o pouso.

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

Deficiente operação da aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

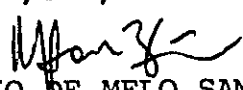
Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

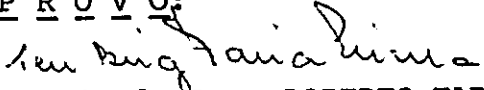
Nas adaptações de pilotos em outros tipos de aeronaves, devem ser obedecidas as regras de instrução tão criteriosas e cuidadosas quanto a daqueles que estão se iniciando nas atividades aéreas. Deve ser combatida a tendência natural de se acreditar que a experiência anterior do piloto possa suprir a falta de treinamento na nova aeronave. A experiência anterior ajuda realmente, porém o instrutor deverá manter-se em alerta, pois não são raros os casos de adaptação difícil em novas aeronaves, mesmo para pilotos experientes.

EM, 09 /DEZ/74


MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA - MAJ AV

A P R O V O:


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

JENC/NP.-