

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

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

<b>AERONAVE</b>	<b>Tipo:</b> CESSNA 411 <b>Matrícula:</b> PT-CLG	<b>Unidade ou Proprietário:</b> ASA BRANCA TÁXI AÉREO LTDA Avenida Princesa Isabel, 118 Loja 1 Salvador - Bahia
<b>ACIDENTE</b>	<b>Data/hora:</b> 29 SET 74 <b>Local:</b> JAGUAQUARA <b>Estado:</b> Bahia	<b>Tipo:</b> Aterragem forçada  <b>Classificação:</b> G R A V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante a viagem, houve queda de pressão do óleo no motor esquerdo da aeronave; sem conseguir manter o vôo, o piloto se dirigiu para a aterragem forçada em uma pista disponível; já no tráfego, não conseguiu baixar o trem de pouso; em consequência, efetuou a aterragem sem trem, causando avarias graves à aeronave.

### 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 fisiológicos e psicológicos no acidente.

#### 2.2 Fator Material

Não influenciou.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

Houve falha do sistema da bomba de óleo, causando superaquecimento e limalha do motor esquerdo. Por deficiência do grupo motor-propulsor, a hélice não embandeirou. A aeronave estava com a manutenção precária e também não baixou o trem de pouso, em virtude de defeito no gerador do motor direito.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube da Bahia desde 1971, categoria Piloto Comercial.

##### 2.3.3 Experiência de Vôo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este vôo.

	(Horas de vôo.....)	-----
	(Como 1P ou IN.....)	-----
	(Nos últimos 30 dias.....)	68:00
T O T A I S	(Neste tipo.....)	155:00
	(Neste tipo como 1P.....)	55:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	35:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	05:00

##### 2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

##### 2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

738

Continua

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

A investigação constatou que a aeronave estava com rádios e sistemas de navegação funcionando deficientemente.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto prosseguiu a viagem, tendo conhecimento de que a aeronave estava com várias deficiências, demonstrando precária doutrina de segurança de voo.

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 a aeronave já vinha apresentando problemas no motor, tendo o piloto interrompido duas decolagens durante a última etapa para abastecimento. Decidiu prosseguir a viagem depois de efetuar os ajustes necessários. Ao falhar o motor esquerdo, a aeronave só conseguiu se manter voando depois que o piloto, com dificuldades embaixou a hélice.

Ao avistar uma pista disponível, e como a aeronave não mantinha altura, o piloto decidiu efetuar a aterragem; no tráfego, não conseguiu baixar o trem de pouso, em virtude de estar o gerador direito inoperante; em consequência, prosseguiu para o pouso sem trem, causando avarias graves à aeronave.

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

Deficiência de manutenção;

Deficiência na operação da aeronave;

Deficiência no planejamento do voo; e

Deficiência de doutrina de segurança de voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

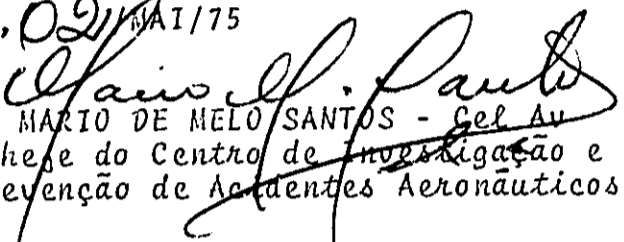
Continua

739

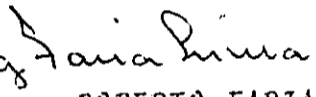
6. RECOMENDAÇÕES

A atividade aérea só pode ser conduzida dentro de um alto grau de Doutrina de Segurança de Voo. Um de seus aspectos básicos é a eficiência dos trabalhos de manutenção, supervisionada pela direção da Empresa, e acompanhada com responsabilidade pelos pilotos que operam as aeronaves. Sem essa eficiência, os acidentes ocorrerão fatalmente, com perdas materiais elevadas e, as vezes com perdas humanas que não podem ser substituídas.

EM, 02/05/75

  
MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av  
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

JL/NP.-