

A

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 BARON 56 TC Matrícula: PT-DEI | Unidade ou Proprietário: TÁxi Aéreo Londrinense Dr. Freitas - Passagem N.S. das Graças S/Nº |
| ACIDENTE | Data/hora: 23 FEV 74 às 11:10 Local: Marabá Estado: Pará | Tipo: Recolhimento do trem de pouso Classificação: G R A V E |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolara de Belém (Aeródromo de Júlio Cesar), com destino a Marabá.

Na reta final, foi sentido a bordo, cheiro de queimado. Ao tocar o solo, a buzina de alarme do trem disparou e o trem esquerdo recolheu. Em consequência, o avião saiu da pista em posição perpendicular, sofrendo avarias graves.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não tendo sido pesquisada a influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

O oficial investigador encontrou as seguintes discrepâncias de manutenção

- a) Divergência entre a posição dos trens e indicadores;
- b) Luz vermelha do indicador do trem com mais contato;
- c) Luz verde do indicador do trem com o vidro arranhado;
- d) Disjuntores térmicos do flap e do motor do trem de pouso, saltavam sempre que era ligado um desses componentes;
- e) Buzina de alarme do trem desregulada.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Nova Iguaçu em julho de 1969, possuindo Licença de Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto tinha suficiente experiência para realizar este tipo de voo.

| | | |
|--------------|-------------------------------------|----------|
| | (Totais.....) | 3.224:00 |
| | (Como 1P ou IN.....) | 516:00 |
| | (Nos últimos 30 dias.....) | 95:00 |
| HORAS DE VÔO | (Neste tipo.....) | 24:25 |
| | (Neste tipo como 1P ou IN.....) | 16:55 |
| | (Neste tipo nos últimos 30 dias...) | 16:55 |
| | (Nas últimas 24 horas.....) | 00:15 |

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

Ausência de NPA de emergência.

2.3.10 Legislação

A aeronave efetuava vôo, apesar de interdita em virtude de punição da Empresa (Bol. DAC nº 24 de 04 FEV 74). Os proprietários declaram não ter conhecimento na época da citada punição.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes, mas desnecessários.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente investigação, verificamos que o Fator Operacional foi decisivo na seqüência de eventos que culminaram no acidente.

Ao aproximar-se para o pouso em Marabá, o piloto comandou o trem para baixo ouvindo estranho ruído, e tendo indicações aparentes de que o trem estaria baixado e travado.

Repetiu a operação, e apesar do barulho persistir, o trem aparentemente funcionava corretamente. Na final, foi sentido cheiro de queimado, e ao tocar o solo a buzina de alarme do trem disparou, tendo o esquerdo recolhido.

Foram apuradas sérias discrepâncias, pelo oficial investigador, no sistema do trem de pouso da aeronave em questão. Estas partes demonstram claramente uma manutenção preventiva de péssima qualidade.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente

- Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
- Não pesquisado.

- Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
- Não influenciou.
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
- Deficiente manutenção preventiva.

5. CONSEQUÊNCIAS

- Pessoais - Não houve.
- Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.
- A terceiros - Danos à VARIG (Viação Aérea Rio Grandense), assim discriminados:
- | | |
|-----------------------|-------------|
| Uma baliza..... | Cr\$ 150,00 |
| Duas lâmpadas..... | Cr\$ 36,00 |
| Um transformador..... | Cr\$ 500,00 |
| Total..... | Cr\$ 686,00 |

6. RECOMENDAÇÕES

Manutenção preventiva de baixa categoria, é frequentemente causa de acidentes graves.

As empresas e proprietários de aeronaves devem zelar para que estes serviços sejam executados dentro de um elevado padrão. São assim, estarão atuando diretamente no campo da prevenção de acidentes aeronáuticos.

EM, 19 / JUL / 74

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

PAULO FERNANDO PERALTA

MDJ Av.

A P R O V O:

1.º Ten Brig Faria Lima
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/NP.-