

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: BEECHCRAFT BONANZA V35A Matrícula: PT-DIE	Unidade ou Proprietário: EMPRESA INDUSTRIAL TÉCNICA S/A Rua Pedro Coelho, 383 - Fortaleza - Ceará
ACIDENTE	Data/hora: 27 SET 74 às 11:30P Local: Araripina Estado: Pernambuco	Tipo: Pouso com trem recolhido Classificação: <u>L</u> <u>E</u> <u>V</u> <u>E</u>

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave em sua última decolagem, ao recolher o trem de pouso, sofreu rompimento por tração, na haste de comando da porta da perna direita, ficando a referida haste solta e fora de posição.

Chegando ao destino, ao ser comandado o trem, em virtude da referida haste estar fora de posição (contra uma chapa), houve uma resistência ao abaixamento do trem, que é acionado por um motor elétrico, tendo em consequência do esforço, saltado o fusível do sistema.

Com o fusível saltado, ao reduzir todo motor a buzina de alarme não funcionou e o piloto foi surpreendido pelo pouso com trem recolhido.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física em dia.

Aspecto Fisiológico: O piloto havia voado 11:00 horas nas últimas 24:00 horas, havendo portanto indícios de estafa.

Aspecto Psicológico: Não influenciou no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Os serviços de manutenção apesar de periódicos e realizados por pessoal credenciado, falharam no detalhe do ajuste da porta do trem de pouso.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube do Ceará em março de 1963, com todas as condições para operar o avião, possuindo um total de 803:00 horas no tipo.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto tinha experiência para este voo.

Continua

(Totais.....5.813:10
(Como 1P ou IN.....5.010:00
(Nos últimos 30 dias..... 36:20
HORAS DE VÔO (Neste tipo..... 803:10
(Neste tipo como 1P..... 803:10
(Neste tipo nos últimos 30 dias... 36:20
(Nas últimas 24 horas..... 11:00

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

Constitui norma do cheque para pouso a confirmação do trem de pouso baixado e travado.

A não observância deste item concorreu para o acidente, pois o trem poderia ser baixado pelo sistema manual, em virtude do sistema elétrico estar inoperante.

2.3.10 Legislação
Não influenciou.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Inexistentes; não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados do Relatório de Investigação, a investigação constatou que vários fatores contribuíram para o acidente. O piloto havia voado 11:00 horas nas últimas 24:00 horas, apresentando sinais de estafa. Há indícios de que esse fato tenha diminuído sua capacidade de percepção durante as manobras de pouso, pois havia turbulência, obrigando o piloto a canalizar sua atenção para o controle do avião. Houve falha na regulagem da haste de comando da porta da perna direita, o que motivou o seu rompimento por tração.

O piloto ao executar o procedimento para pouso, apesar de comandar o trem "em baixo" não checkou o seu abaixamento e travamento.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano

- O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO

Deficiência do aspecto fisiológico: O piloto apresentou sinais de estafa.

733

Continua

David

- Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não influenciou.
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Deficiência de manutenção;
Deficiência na operação da aeronave;
Deficiência de doutrina de Segurança de Voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

- Pessoais - Não houve.
Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.
A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos devem estar atentos para os primeiros sintomas de fadiga, pois, sendo quase imperceptíveis, se constituem em grande perigo para a atividade aérea; o estado fisiológico deficiente reduz sensivelmente a capacidade perceptiva do piloto para as informações dadas na cabine, impedindo a ação corretiva imediata durante as manobras de pilotagem. Os proprietários da aeronave devem exigir do serviço de manutenção o fiel cumprimento dos ajustes determinados pelo fabricante, procurando evitar improvisações que podem se constituir em perigos de acidentes.

EM,

08/15 JAN/75

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

A P R O V O:

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

JL/NP.-