

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: Aerocomander 560-E	Unidade ou Proprietário: BAHIA TÁXI AÉREO
	Matrícula: PT-BHZ	Rua Rui Barbosa, 19 - Salvador - Bahia
ACIDENTE	Data/hora: 25 Mar 74 às 06:25	Tipo: Perda de controle em voo
	Local: Linhares	Classificação: GRAVE
	Estado: Espírito Santo	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

- A aeronave decolou do Rio de Janeiro às 03:40 hs, com plano IFR, conduzindo uma passageira e 300 quilos de carga, com destino a Ilhéus.
- Às 06:15 hs após a passagem da posição Doce, houve forte vibração do motor esquerdo, ocorrendo a ruptura da carenagem lateral e grande vazamento de óleo.
- Após o procedimento padronizado, o motor foi embandeirado. Face às condições meteorológicas adversas, foi decidido o alijamento da carga e prosseguiu rumo a Linhares, que era o aeródromo disponível mais próximo.
- Entretanto, as péssimas condições meteorológicas dificultaram a localização da pista o que só foi conseguido à baixa altura e com visibilidade quase nula.
- Avistada a pista, com a aeronave na perpendicular, tentou-se uma curva a esquerda, o que não foi conseguido, obrigando aos pilotos uma reversão a direita. Após a reversão, foi avistada a cabeceira da pista 06, com a aeronave desviada cerca de 15° em relação ao eixo da pista.
- Ao ser tentada a correção, ocorreu o "estol", sem que houvesse tempo para o abaixamento dos trens, tocando a aeronave com a asa esquerda no solo e em seguida o nariz. Deslizando lateralmente e executando um giro no sentido anti-horário, a aeronave parou na lateral da pista.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

A tripulação estava com os Certificados de Capacidade Física válidos, não tendo sido pesquisada a influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não pesquisado.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não pesquisada.

2.3.2 Instrução

O Comandante é formado pelo Aeroclube da Paraíba em 1966, possuindo licença de Piloto Comercial.

O 1º Oficial é formado pela VARIG em 1964, possuindo licença de Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de vôo

A tripulação possuía suficiente experiência para realizar este tipo de vôo.

- Do Comandante

	(Totais	3.500:00
	(Como 1P ou IN	2.550:00
	(Nos últimos 30 dias	85:00
HORAS DE VÔO	(Neste tipo	287:00
	(Neste tipo como 1P	287:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias	85:00
	(Nas últimas 24 horas	05:00

- Do 1º Oficial

	(Totais	16.800:00
	(Como 1P ou IN	-----
	(Nos últimos 30 dias	80:00
HORAS DE VÔO	(Neste tipo	2.200:00
	(Neste tipo como 1P	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias ...	80:00
	(Nas últimas 24 horas	05:00

2.3.4 Meteorologia

As condições meteorológicas adversas contribuíram para o acidente.

2.3.5 Infra-estrutura

O campo de pouso de Linhares não possuía auxílios rádio à navegação ou aproximação.

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 cumpriu os procedimentos previstos para este tipo de emergência.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

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 contribuiu decisivamente no desencadeamento dos eventos que culminaram no acidente.

Após uma pane de motor que obrigou ao embandeiramento, os pilotos decidiram, face às condições meteorológicas adversas, pousar em Linhares, que era o aeródromo disponível mais próximo.

Não foi pesquisado se houve contribuição do Fator Material nesta pane ou do aspecto manutenção do Fator Operacional.

Linhares não possuía auxílio rádio à navegação e à aproximação. Isto forçou os pilotos a uma aproximação visual em condições meteorológicas adversas e monomotor.

Ao tentar a correção para o enquadramento da pista, já na curta final, a aeronave "estolou".

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 pesquisado.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Pane de motor não pesquisada;
Condições Meteorológicas Adversas;
Deficiência na Operação da Aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Em toda investigação de acidente aeronáutico, um minucioso trabalho de pesquisa é necessário.

O simples preenchimento formal do Relatório tornam as investigações rotineiras e sem objetividade.

A direção da Bahia Táxi Aéreo deve efetuar uma vistoria de eficiência na equipe responsável pela manutenção, a fim de detetar uma possível condição de perigo para a atividade aérea da Empresa.

Recomenda-se uma análise profunda do fator que contribuiu para a deficiência do motor em questão e, dessa maneira, emitir normas na Empresa que venham a evitar acidentes da mesma natureza.

Em, 31 Jul/74.

No imp. MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
PAULO FERNANDO PERALTA - Maj Av

APROVO:

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

JL/WA