

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 95 A 55	Unidade ou Proprietário: Mario Queiroz Ferreira
	Matrícula: PT-BVI	R. Japurá, nº 757 Jacarepaguá-Rio de Jan.-GB
ACIDENTE	Data/hora: 20 JUL 74 às 08:10P	Tipo: Perda de Controle em Vôo
	Local: Rio Pardo de Minas	
	Estado: Minas Gerais	Classificação: GRAVE

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave executava um vôo a baixa altura, para mostrar a região a alguns empresários interessados em reflorestamento. Por motivo desconhecido, projetou-se ao solo, incendiando-se. Todos os seis ocupantes faleceram no local e a aeronave é irrecuperável.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência do aspecto fisiológico no acidente. Testemunhas afirmam que, no dia anterior o piloto se mostrava intranquilo e nervoso.

2.2 Fator Material

Não foi pesquisado.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não foi pesquisada.

2.3.2 Instrução

Não pesquisada.

2.3.3 Experiência de Vôo

Não foram apurados dados de horas de vôo relativos ao piloto. Todavia por possuir Licença de Piloto Comercial nº 1867, é de se supor que tivesse suficiente experiência para realizar este vôo.

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
Não influenciaram.
- 2.3.10 Legislação
Não influenciou.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Inexistentes e necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o impacto no solo foi consequência de uma perda de controle em voo, apresentando características de um parafuso pela direita. Entretanto, face à falta de indícios e a precariedade das declarações disponíveis, não foi possível estabelecer os motivos que levaram o piloto a perder o controle da aeronave. Evidências demonstram que o motor direito talvez estivesse embandeirado, sem que isso fosse suficiente para provocar o acidente. Todavia podemos conjecturar que, devido às características da missão que o piloto se propunha a realizar, o avião estivesse a baixa altura, com velocidade reduzida e, nestas circunstâncias, uma pane no motor direito permitiria uma perda de controle da aeronave seguida de um estol ou um parafuso. Contudo, se isso acontecesse, o piloto estaria com a sua atenção voltada para a recuperação do controle da aeronave e não teria tido tempo para embandeirar o motor. É possível que tivesse conseguido recuperar precariamente o controle da aeronave já rasante e que, persistindo o problema com o motor direito, tentou embandeirá-lo, caindo em seguida, por ter perdido novamente o controle do avião. Contudo, face a inexistência de indícios capazes de delinear uma análise SIPAER do acidente, a presente análise foi prejudicada, tendo sido baseada, basicamente, nas declarações da única testemunha e na situação dos destroços da aeronave.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

- Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não foi pesquisado.
- Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não foi pesquisado.
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.
Deficiente Operação da Aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

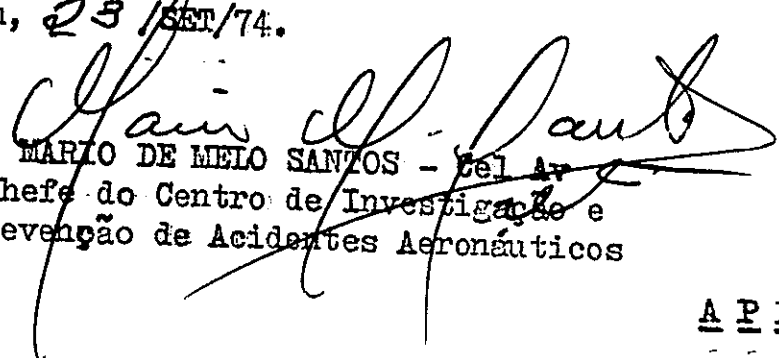
- Pessoais - O piloto e cinco passageiros faleceram no local do acidente.
- Materiais - A aeronave é irrecuperável.
- A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos, executando missões a baixa altura, devem ter redobrada cautela no que diz respeito a:


- a) Velocidade de estol do avião para a configuração voada, o peso e a inclinação da aeronave.
- b) Perda de controle devido a uma pane no grupo moto-propulsor.
- c) Área para um provável pouso forçado.
- d) Obstáculos naturais do terreno; e
- e) Limitações da aeronave.

Em, 23/SET/74.


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

CAMS/JSP

A P R O V O:


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