

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: EMB-110-P Matrícula: PT-GKW	Unidade ou Proprietário: TABA - Transportes Aéreos da Bacia Amazônica S/A
ACIDENTE	Data/hora: 31 Jan 78 às 1130P Local: Eirunepê Estado: Amazonas	Tipo: Colisão com o Solo  Classificação: G R A V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Eirunepê com dois tripulantes e doze passageiros com destino a Cruzeiro do Sul.

Durante a decolagem, logo após ultrapassar o final da pista, houve uma pane que fez com que o piloto tentasse um pouso em frente.

A aeronave desviou-se ligeiramente para a esquerda, cerca de vinte graus, com o trem em baixo. Ocorreu o primeiro impacto com o solo, seguiu-se imediatamente o segundo, vindo a aeronave a parar no terceiro.

Instantaneamente ocorreu o incêndio. Todos os passageiros abandonaram o avião, entretanto, os dois pilotos ficaram inconscientes, por ação dos impactos, e permaneceram presos em suas posições.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

Os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física válidos, não havendo influência do aspecto fisiológico no acidente.

Quanto ao aspecto psicológico, não foi pesquisado.

#### 2.2 Fator Material

Segundo declaração de um dos passageiros, foi verificado que a luz vermelha, ALARME GERAL, estava acesa. Tal aspecto indica falha de algum componente da aeronave. Todavia, face a total destruição, por ação do fogo, dos instrumentos e componentes dos motores, não se pôde determinar qual sistema teria falhado.

## 2.3 Fator Operacional

### 2.3.1 Manutenção

Conforme verificado junto a empresa operadora, os serviços de manutenção estavam em ordem e em dia. De acordo com a "Ficha de Incidência de Panes", fornecida pela empresa, todos os reportes foram corrigidos e a aeronave apresentou rendimento normal nos cheques.

Podemos citar 02 (dois) reportes de temperatura mais elevada no motor esquerdo, corrigidos pela lavagem do compressor com água desmineralizada, e 02 (dois) reportes de RPM máxima limitada à cerca de 99% NH, corrigidos pela regulagem na haste do governador.

Não havia registro de nenhuma anormalidade ocorrida na etapa anterior àquela em que ocorreu o acidente.

### 2.3.2 Instrução

Não pesquisado.

### 2.3.3 Qualificação e Experiência de Vôo para o Tipo de Missão Realizada

De acordo com os dados fornecidos pela empresa, ambos os pilotos eram qualificados e possuíam suficiente experiência para realizar a missão.

	(Totais.....)	10.455:55
	(Totais como 1P ou IN.....)	-----
	(Totais nos últimos 30 dias.....)	-----
HORAS DE VÔO	(Totais nas últimas 24 horas.....)	-----
DO PILOTO	(Neste tipo de aeronave.....)	455:55
	(Neste tipo como 1P ou IN.....)	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	24:55
	(Neste tipo nas últimas 24 horas.....)	-----

	(Totais.....)	1.690:20
	(Totais como 1P ou IN.....)	-----
	(Totais nos últimos 30 dias.....)	-----
HORAS DE VÔO	(Totais nas últimas 24 horas.....)	-----
DO CO-PILOTO	(Neste tipo de aeronave.....)	240:15
	(Neste tipo como 1P ou IN.....)	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	63:10
	(Neste tipo nas últimas 24 horas.....)	-----

### 2.3.4 Meteorologia

O tempo no local era bom, com a temperatura de 32°C.

### 2.3.5 Infra-Estrutura

Dados sobre a pista: altitude - 427'; comprimento - 1600 metros; direção - 15/33; tipo - asfalto. **504**

Compatível com o tipo de aeronave deste acidente.

Continua

## 2.3.6 Navegação

Não influiu.

## 2.3.7 Comunicações

Não influíram.

## 2.3.8 Peso e Balanceamento

Não pesquisados.

## 2.3.9 Normas Operacionais

Não pesquisadas.

## 2.3.10 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros

Inexistentes.

## 3. ANÁLISE

Pelos poucos dados obtidos, torna-se difícil uma análise mais profunda do acidente; todavia as circunstâncias levantadas nos fornecem as seguintes evidências:

1. Pela distância do local do primeiro impacto até a pista, verifica-se que a pane ocorreu logo após a aeronave ter saído do chão, praticamente sobre a cabeceira oposta.
2. Ao se chocar com o solo, a aeronave estava com o trem em baixo. Não foi possível ser determinado se o piloto, após a decolagem, recolheu o trem e depois o baixou, ou se permaneceu com o trem embaixo desde a decolagem.
3. Uma testemunha declarou que ouviu uma buzina tocar, viu uma luz vermelha acender e observou o 2P mexer nas manetes e o 1P tirar a mão daquele para que não o fizesse. Por o avião estar em pane, uma ou várias luzes do painel de alarme deveria(m) estar acesa(s), principalmente se houve falha num dos motores. Além disso, devido ao tipo de impacto sofrido, a aeronave deveria estar próximo do "stall" pouco antes, provocando o toque da buzina de alarme de "stall". Quanto ao fato dos pilotos mexendo nas manetes, há possibilidade de ter ocorrido algum problema de desacordo na execução de algum procedimento de emergência por parte dos pilotos, todavia a confiabilidade da testemunha não pode ser tida como certeza daquilo que realmente ocorreu.

## 4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

- Fator Humano - Não pesquisado, sob o aspecto psicológico.  
 Fator Material - Não pesquisado.  
 Fator Operacional - Insuficientemente pesquisado.

## 5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Falecimento dos dois pilotos e de um passageiro.

Materiais - A aeronave ficou irrecuperável.

A Terceiros - Não houve.

## 6. RECOMENDAÇÕES

Em virtude da deficiência do relatório de investigação não há recomendações a serem feitas.

-----  
Em, 15/Jun/83.

*Luiz Carlos Saraiva da Silva*  
LUIZ CARLOS SARAIVA DA SILVA - Cel Av  
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

*Bertholino Joaquim Gonçalves Netto*  
Ten Brig do Ar - BERTHOLINO JOAQUIM GONÇALVES NETTO  
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

MACM/NP.-