

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

| | | |
|----------|---|---|
| AERONAVE | Typo: PA-31-350 | Unidade ou Proprietário: TAXI AÉREO ERCILIO CALEFFI LTDA. |
| | Matrícula: PT-JYG | |
| ACIDENTE | Data/hora: 14 Mar 81 às 12:15 horas | Typo: Explosão da ponta da asa no solo. |
| | Local: SÃO GABRIEL Estado: RIO GRANDE DO SUL | Classificação: G R A V E |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou normalmente de SBPA, voando 01:05 hs até o destino, SSSF, onde pousou. Os procedimentos de aproximação e pouso foram normais. Já no taxi de regresso sobre a pista em uso, dirigindo-se ao estacionamento, a ponta da asa direita explodiu violentamente. O piloto cortou os motores e desligou a bateria, descendo da aeronave com o extintor pronto para uso. Não houve fogo nem danos pessoais no acidente.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO:

2.1 Fator Humano:

- 2.1.1 O piloto estava com o CCF válido.
- 2.1.2 Influência do Aspecto Fisiológico no Acidente:
Não influenciou.
- 2.1.3 Influência do Aspecto Psicológico no Acidente:
Não influenciou.

2.2 Fator Material:

Há indícios de que a conexão borracha/metal da linha de suspiro dos tanques no interior da seção de asa externa provocou evasão de vapores de gasolina, principalmente nos regimes de baixa velocidade e taxi, quando a sucção na linha de suspiro é pouca ou nenhuma.

2.3 Fator Operacional:

- 2.3.1 Manutenção:
O fio positivo do transmissor do Liquidômetro encontrava-se desprotegido junto à longarina principal/janela de inspeção.
- 2.3.2 Instrução:
O piloto é formado pelo Aeroclub de Bento Gonçalves e Escola da VARIG, em 1948.
- 2.3.3 Qualificação e Experiência de Vôo para o Tipo de Missão Realizada:

O piloto possuía experiência suficiente.

HORAS DE VOO DO PILOTO:

Totais: 26.000:00
Nos últimos 30 dias: 60:20
Neste tipo: 1.700:00

375

1948, categoria Piloto Comercial.

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

Ambos os pilotos eram qualificados na aeronave e possuíam suficiente experiência de vôo; sendo inclusive, habilitados ao vôo por instrumentos.

2.3.4 Meteorologia:

A meteorologia, efetivamente, contribuiu para a ocorrência do acidente, pois o aeródromo de Concórdia encontrava-se fechado para operação IFR. Testemunhas, que encontravam-se próximas ao local do acidente, informaram que o morro contra o qual a aeronave colidiu estava encoberto por uma camada de nuvens.

2.3.5 Infra-Estrutura:

Não contribuiu.

2.3.6 Navegação:

Não contribuiu.

2.3.7 Comunicações:

Os pilotos da aeronave não entraram em contato com a Rádio Concórdia (operada pela Tãxi-Aéreo Rio-Sul), de onde poderiam ter obtido informações precisas sobre as condições de tempo reinantes no aeródromo.

2.3.8 Peso e Balanceamento:

Não contribuíram.

2.3.9 Normas Operacionais:

Os pilotos contrariaram as regras estabelecidas para a condução da aeronave em vôo visual.

2.3.10 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros:

Inexistentes no local do acidente.

Os primeiros socorros, aos sobreviventes foram prestados por moradores da região e particulares que acorreram ao local do desastre.

3. ANÁLISE:

Examinando-se os dados e circunstâncias contidos nos elementos de investigação do presente Relatório, verifica-se que o somatório das condições meteorológicas, da inobservância de normas operacionais e da não utilização das facilidades de comunicações existentes, caracterizam o Fator Operacional como determinante na ocorrência do acidente.

A aeronave colidiu contra uma elevação do terreno, distante apenas 4 quilômetros do aeródromo de destino, o qual encontrava-se fechado para operações IFR.

As circunstâncias descritas no presente Relatório, aliadas à investigação realizada, indicam que os pilotos tentaram localizar o aeródromo forçando o vôo visual e contrariando todas as normas de Segurança de Vôo largamente preconizadas.

4. CONCLUSÃO:

Fatores que contribuíram para o acidente:

676

Asser

- Continua -

Fator Humano:

Não há indícios de haver contribuído.

Fator Material:

Não contribuiu.

Fator Operacional:

Condições meteorológicas adversas.

Deficiente operação da aeronave.

Deficiente planejamento de voo.

Deficiente doutrina de segurança de voo.

5. CONSEQUÊNCIAS:

Pessoais: Falecimento do piloto, co-piloto, 3 passageiros e ferimentos graves em outros 2 passageiros.

Materiais: Perda total da aeronave.

A Terceiros: Não houve.

RECOMENDAÇÕES:

6.1 As informações meteorológicas, tanto em rota como no destino e alternativas, devem ser analisadas com a máxima cautela por parte dos pilotos. Devem ser consideradas, além das formações pesadas, todo o tipo de nuvem que possa restringir teto e visibilidade.

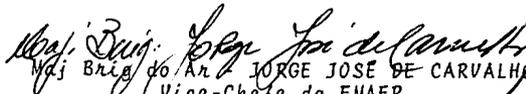
6.2 As regras estabelecidas para voo visual não devem ser desrespeitadas, sob hipótese alguma, evitando-se dessa forma, expor a aeronave, pilotos, passageiros e terceiros a riscos perfeitamente evitáveis e desnecessários.

6.3 O voo não deve ser considerado como um desafio às habilidades técnicas dos pilotos; e as decisões de prosseguir para os campos de alternativa devem ser tomadas com serenidade e planejamento antecipado, de modo a permitir que a Doutrina de Segurança de Voo sempre norteie o sucesso da atividade aérea.

Em, 03/Out/81.


MILTON N. FRANJO - Cel Av
Chefe do CENTPA

A P R O V O:


Viz Brig do Ar JORGE JOSE DE CARVALHO
Vice-Chefe do EMAER

SNR/s gm

677

Fator Humano:

Não há indícios de haver contribuído.

Fator Material:

Não contribuiu.

Fator Operacional:

Condições meteorológicas adversas.

Deficiente operação da aeronave.

Deficiente planejamento de voo.

Deficiente doutrina de segurança de voo.

5. CONSEQUÊNCIAS:

Pessoais: Falecimento do piloto, co-piloto, 3 passageiros e ferimentos graves em outros 2 passageiros.

Materiais: Perda total da aeronave.

A Terceiros: Não houve.

RECOMENDAÇÕES:

6.1 As informações meteorológicas, tanto em rota como no destino e alternativas, devem ser analisadas com a máxima cautela por parte dos pilotos. Devem ser consideradas, além das formações pesadas, todo o tipo de nuvem que possa restringir teto e visibilidade.

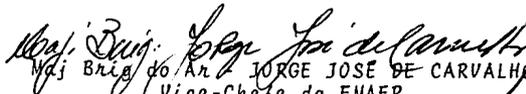
6.2 As regras estabelecidas para voo visual não devem ser desrespeitadas, sob hipótese alguma, evitando-se dessa forma, expor a aeronave, pilotos, passageiros e terceiros a riscos perfeitamente evitáveis e desnecessários.

6.3 O voo não deve ser considerado como um desafio às habilidades técnicas dos pilotos; e as decisões de prosseguir para os campos de alternativa devem ser tomadas com serenidade e planejamento antecipado, de modo a permitir que a Doutrina de Segurança de Voo sempre norteie o sucesso da atividade aérea.

Em, 03/Out/81.


MILTON N. FRANJO - Cel Av
Chefe do CENTPA

A P R O V O:


Viz Brig do Ar JORGE JOSE DE CARVALHO
Vice-Chefe do EMAER

SNR/s gm

677