

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 D-18S	Unidade ou Proprietário: NORTE TÁXI AÉREO LTDA
	Matrícula: PP-ABK	Avenida Dr. Freitas, s/nº - Belém - Pará
ACIDENTE	Data/hora: 26 JUN 75 às 16:20	Tipo: Aterragem sem trem
	Local: Abaetetuba	Classificação: G R A V E
	Estado: Pará	

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Devido às condições meteorológicas adversas no aeródromo de destino, o piloto seguiu para a alternativa. No tráfego não fez os cheques completos para pouso e o trem permaneceu recolhido. A aeronave sofreu avarias leves durante o contato com o solo, com parada brusca dos motores, amassamento das pontas das hélices e carenagens. Os ocupantes ficaram ilesos.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, havendo indícios de influência do aspecto psicológico no acidente. O aspecto fisiológico não influenciou.

#### 2.2 Fator Material

Não influenciou.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Nova Iguaçu desde 1º de junho de 1971, categoria Piloto Comercial.

##### 2.3.3 Experiência de Vôo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este vôo.

HORAS DE VÔO	(Totais.....)	3.050:00
	(Como 1P ou IN.....)	2.015:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	57:40
	(Neste tipo.....)	2.850:00
	(Neste tipo como 1P.....)	1.830:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	57:40
	(Nas últimas 24 horas.....)	07:05

##### 2.3.4 Meteorologia

As condições da rota e do destino não estavam boas obrigando o piloto a desviar para a alternativa.

##### 2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

##### 2.3.6 Navegação

Não influenciou.

##### 2.3.7 Comunicações

Não influenciou.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influíram.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto não cumpriu corretamente a lista de verificações prevista para o baixamento do trem durante o circuito de pouso.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o piloto comandou o trem embaixo com a chave "MASTER" (interruptor de segurança do trem) desligada, e prosseguiu para o pouso sem completar as verificações previstas para confirmar o baixamento.

Há indícios de que o piloto pudesse estar um pouco preocupado com o desenvolvimento do vôo, porque ao chegar no destino as condições meteorológicas pioraram e ele foi obrigado a alternar; voou algum tempo dentro de chuva pesada, o que possivelmente causou trepidação excessiva em um motor, (teve que ser reduzido) e não conseguiu condições de pouso no primeiro campo para o qual se dirigiu.

Ao chegar ao primeiro aeródromo de destino, o piloto fez o cheque preliminar para pouso no qual é previsto ligar a chave "MASTER", e possivelmente desligou-a quando foi para a alternativa. Em lá chegando o baixamento do trem não foi acionado pelo piloto, nem efetuados os itens da lista de verificações. A investigação constatou o perfeito funcionamento das luzes indicadoras de posição e da buzina de alarme. A aeronave acidentou-se tocando a pista com o trem recolhido e hélices, sofrendo avarias graves.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICA  
Deficiência do aspecto psicológico.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA  
Não contribuiu.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA

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

O operador da aeronave deve exigir de seus pilotos o fiel cumprimento das Normas Operacionais, principalmente no que se refere ao uso da lista de verificações, essencial para que itens de segurança não sejam esquecidos.

EM, 16/OUT/75.

*Motta*  
CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA - Maj Av  
Chefe do Centro de Investigação 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.-