

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: T 21 Matrícula: PP-KAV	Unidade ou Proprietário: AERoclUBE DE PERNAMBUCO Rua Tomé Gibson, s/nº Recife-PE
ACIDENTE	Data/hora: 01 NOV 74 - às 09:45P Local: Bragança Estado: Pará	Tipo: ATERRAGEM FORÇADA Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

3 Durante o voo, o motor da aeronave apresentou trepidação e perda de potência. O piloto não conseguindo atingir um campo para pouso, efetuou-o em uma estrada. Na corrida após o toque no solo, a asa esquerda da aeronave colidiu com um barranco, provocando a parada da aeronave que sofreu avarias graves. Os ocupantes saíram ilesos.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência dos aspectos psicológicos e fisiológicos no acidente.

2.2 Fator Material

Não pesquisado.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

O total das horas de voo da aeronave, e o total de horas de utilização da hélice, eram desconhecidas.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Pernambuco em 1973, categoria Comercial.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo

	(Totais	732:00
	(Como LP ou IN	692:00
	(Nos últimos 30 dias	40:00
HORAS DE VOO	(Neste tipo	58:00
	(Neste tipo como LP	26:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias	-----
	(Nas últimas 24 horas	-----

2.3.4 Meteorologia

Não influiu.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influiu.

2.3.6 Navegação

Não pesquisada.

- 2.3.7 Comunicações
Não influíram.
- 2.3.8 Peso e Balanceamento
Não influíram.
- 2.3.9 Normas Operacionais
Após a manifestação da deficiência do motor, o piloto reduziu a potência e utilizou flap baixado a meio curso.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Inexistentes. Não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que há indícios de deficiência no setor manutenção, pois as horas de utilização da aeronave e componentes eram desconhecidas, não permitindo que determinados componentes fossem substituídos a prazos previstos pelo fabricante, e tal fator poderia ter contribuído para o deficiente funcionamento do motor da aeronave. O piloto utilizou "inadequadamente o flap da aeronave, após a manifestação da deficiência do grupo moto-propulsor.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

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

5. CONSEQUÊNCIAS

- Pessoais - Não houve.
- Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.
- A terceiros - Não houve.

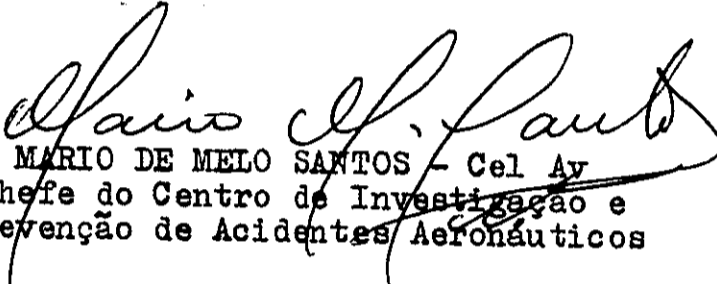
6. RECOMENDAÇÕES

- 1) O Aeroclube de Pernambuco deve efetuar um controle rigoroso das horas voadas dos componentes das aeronaves, obedecendo as Ordens Técnicas

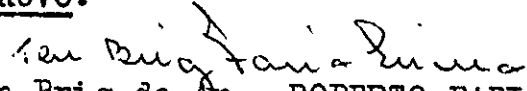
cas do fabricante quanto a substituição desses componentes após determinados prazos.

- 2) Os pilotos devem conhecer profundamente os procedimentos de emergência, bem como a performance da aeronave que voam, em todas as configurações e situações previstas pelo fabricante.

EM, 30/ABR/75.


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

APROVO:


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

JENC/JSP