

A  
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA  
INSPEÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA  
S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: DART HERALD 100	Unidade ou Proprietário: TRANSBRASIL TRANSPORTES AÉREOS S/A Brasília - Distrito Federal
	Matrícula: PP-SDM	
ACIDENTE	Data/hora: 20 FEV 75 às 08:30	Tipo: Perda de controle no solo
	Local: Aeroporto Santos Dumont Estado: Guanabara	

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave estava aguardando autorização para a posição de decolagem quando o piloto foi cientificado de que havia um vazamento de óleo hidráulico na perna de força do lado esquerdo.

Foi pedida autorização para retornar ao pátio de estacionamento, o que foi feito pela pista auxiliar, por ordem da Torre.

Durante a rolagem foi notado queda de pressão nos manômetros. O piloto tentou parar a aeronave, mas os freios não tinham mais ação, e, por ter a roda do nariz tomado uma posição de aproximadamente 20° para a esquerda, em direção à parte de grama, o Comandante embaixou o motor direito para retornar à pista, não o conseguindo. Foi, então, embaixado o motor esquerdo, indo a aeronave cair em uma vala que margeava a pista principal.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

Os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física e Técnica válidos. Os aspectos fisiológicos e psicológicos não influenciaram no acidente.

#### 2.2 Fator Material

A aeronave sofreu revisão geral em 27 de janeiro de 1971, sendo a última inspeção de 100 horas, efetuada em 22 de janeiro de 1975, tendo voado 78:50 horas após esta inspeção.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

A Investigação constatou que houve deficiência de manutenção durante os pernoites da aeronave, por não ter sido notado um parafuso cisalhado, anteriormente, numa das oito chavetas do disco do freio da roda esquerda. Com a saída desta chaveta a mesma atingiu a "Shuttle Valve", que com o movimento rotativo da roda, desatarrachou, até a saída, o parafuso de retenção do êmbolo da referida válvula, ocorrendo o vazamento de todo o óleo hidráulico, pelo orifício deixado.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de São Paulo desde dezembro

de 1969 e possui Certificado de Piloto de Linha Aérea.  
O co-piloto é formado pela Escola Livre de Aviação e possui Certificado de Piloto de Linha Aérea.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

	(Totais.....)	1.629:00
	(Como 1P ou IN.....)	330:48
	(Nos últimos 30 dias.....)	29:55
HORAS DE VOO	(Neste tipo.....)	1.379:48
	(Neste tipo como 1P.....)	330:48
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	29:55
	(Nas últimas 24 horas.....)	01:07

O co-piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

	(Totais.....)	1.535:48
	(Como 1P ou IN.....)	850:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	59:07
HORAS DE VOO	(Neste tipo.....)	584:48
	(Neste tipo como 1P.....)	-----
	(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	59:07
	(Nas últimas 24 horas.....)	01:07

2.3.4 Meteorologia

Não influiu.

2.3.5 Infra-estrutura

Havia uma vala aberta, no lado direito da pista principal, para colocação da fiação elétrica, tendo contribuído para o agravamento dos danos à aeronave.

2.3.6 Navegação

Não pertinente.

2.3.7 Comunicações

Não influíram.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não contribuíram.

2.3.9 Normas Operacionais

Não influíram.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

O Serviço Contra-incêndio foi acionado e prontamente chegou ao local do acidente. A aeronave só foi retirada do local seis horas após.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o acidente foi em decorrência da perda de pressão do óleo hidráulico, motivado pelo vazamento do referido

óleo na perna de força esquerda, fazendo com que o piloto não tivesse freio e comando da bequilha, o que levou a aeronave a atravessar a parte gramada e cair numa vala aberta, junto à pista principal.

#### 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 influenciou.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE  
AERONÁUTICA  
Deficiência de manutenção.  
Deficiência de infra-estrutura.

#### 5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

#### 6. RECOMENDAÇÕES

Em ocorrências desse tipo, com comprometimento do sistema hidráulico, a aeronave deve ser abandonada pelos passageiros e ser rebocada para uma área onde não interfira com o tráfego de outras aeronaves.

A Direção da Companhia deve efetuar um estudo nos serviços de manutenção, a fim de constatar uma possível deficiência no sistema de inspeção externa diária, para que vazamentos ou falhas não passem despercebidos, constituindo-se em potencial de acidentes.

EM, 11/AGO/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.-