

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: PIPER PA-23	Unidade ou Proprietário: TÁXI AÉREO RONDONIA Av Barão do Rio Branco, 799 - Santarém - PA
	Matrícula: PT-BSF	
ACIDENTE	Data/hora: 30 ABR 75 às 17:10	Tipo: Quebra do trem de pouso
	Local: Jacarepaguá Estado: Rio de Janeiro	Classificação: L E V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante a corrida do pouso, o piloto sentiu uma tendência da aeronave para desviar-se, conseguindo corrigir inicialmente. A tendência agravou-se em seguida e a aeronave saiu da pista já com pouca velocidade, quebrando a perna de força da bequilha. Os danos sofridos foram leves e os ocupantes ficaram 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 fisiológicos e psicológicos no acidente.

#### 2.2 Fator Material

Quebra, por fadiga, do garfo da bequilha.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

Os indícios de fadiga não foram constatados nas inspeções.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pela Força Aérea Portuguesa desde 22 de janeiro de 1970, categoria Comercial.

##### 2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

HORAS DE VÔO

(Totais.....)	2.570:00
(Como LP ou IN.....)	2.370:00
(Nos últimos 30 dias.....)	17:00
(Neste tipo.....)	05:00
(Neste tipo como LP.....)	05:00
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....)	05:00
(Nas últimas 24 horas.....)	05:00

##### 2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

##### 2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

##### 2.3.6 Navegação

Não influenciou.

##### 2.3.7 Comunicações

Não influenciou.

1362

Continua

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influíram.

2.3.9 Normas Operacionais

Nada a relatar.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que após o pouso ocorreu a quebra da fixação da bequilha, submetida a um processo de fadiga de material por atrito, e agravado por uma rachadura aparentemente antiga, na junção do garfo da bequilha com a perna de força.

Esta quebra impossibilitou o controle direcional, e a aeronave saiu da pista, pela direita, pylonando junto ao acostamento.

Há indícios de que nas inspeções periódicas de manutenção, não foi constatado o início do processo de fadiga no local fraturado.

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  
Quebra por fadiga do garfo da bequilha.

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

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

O operador deverá entrar em contato com o responsável pela manutenção, a fim de estudar a peça em questão e determinar as causas da fadiga, contribuindo, assim, com a segurança de vôo das aeronaves do mesmo tipo, caso alguma medida corretiva puder ser analisada e recomendada.

EM, 30 SET/75

CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA - Maj Av  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

PAULO FERNANDO PERALTA

A P R O V O:

1363

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

JL/NP.-