

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

| | | |
|----------|--------------------------|---|
| AERONAVE | Tipo: BEECH BONANZA V-35 | Unidade ou Proprietário: ARCHIMEDES ALVES MESQUITA Travessa dos Mártires, 30 - Santarém - Pará |
| | Matrícula: PT-DFO | |
| ACIDENTE | Data/hora: 09 Mai 74 | Tipo: Outros |
| | Local: Itaituba | Classificação: G R A V E |
| | Estado: Pará | |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

No dia 12 de maio de 1974, o ACC Belém recebeu mensagem de um piloto, informando que a aeronave PT-DFO decolara, dia 09 de maio, de Itaituba, com destino ao Garimpo Jurema e que não chegara ao destino. No dia 07 de setembro de 1976, um lavrador encontrou documentos do piloto, sendo, então, reiniciadas as buscas. A aeronave foi encontrada completamente destruída, sem qualquer vestígio dos corpos do piloto e de uma passageira, que embarcou em Itaituba.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

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

2.2 Fator Material

Não foi possível qualquer pesquisa face as condições do acidente.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não foi possível qualquer pesquisa face as condições do acidente.

2.3.2 Instrução

O piloto possuía a categoria privado, não sendo pesquisado a escola de formação.

2.3.3 Experiência de Vôo

Não pesquisado.

2.3.4 Meteorologia

As condições meteorológicas eram boas e a rota possuía alternativas adequadas à aeronave. Não houve indícios de ter contribuído para o acidente.

2.3.5 Infra-estrutura

Não contribuiu.

2.3.6 Navegação

Não contribuiu.

2.3.7 Comunicações

Não contribuiu.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não contribuíram.

2.3.9 Normas Operacionais

Não foi possível qualquer pesquisa, face as condições do acidente.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que não foi possível estabelecer qualquer aspecto anterior ao desaparecimento da aeronave, que pudesse se constituir em uma condição para o acidente. A aeronave havia passado por uma revisão e voava sem anormalidade. As condições meteorológicas eram boas e as condições técnicas do piloto não puderam ser avaliadas. Com o achado de alguns documentos do piloto, as buscas foram reabertas, mais de dois anos, após o acidente. A aeronave foi encontrada completamente destruída e o piloto e uma passageira não deixaram qualquer vestígio, sendo improvável que ainda estejam vivos. É possível que tenham se deslocado do local, tornando difícil a sua localização. Face ao estado dos destroços, não foi possível se estabelecer qualquer fator contribuinte para o acidente.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não pesquisado.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Indeterminado.

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

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - O piloto e uma passageira estão desaparecidos.

Materiais - A aeronave ficou completamente destruída.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações, face a impossibilidade de se determinar qualquer fator que tenha contribuído para o acidente.

7. OBSERVAÇÕES

O presente Relatório Final, anula o Relatório Final de aeronave desaparecida, aprovado em 13 de maio de 1975, face as circunstâncias surgidas que determinaram a sua reabertura, conforme prevê o nº 15 do Art 17 do Decreto nº 70.050, de 25 de janeiro de 1972, Regulamento SIPAER.

Em, 25/Nov/76.

Josef. Rosset
JOSÉ FERREIRA ROSSET - Cel Av
Chefe do CENIPA

329

A P R O V O:

Deoclecio Lima de Siqueira
Ten Brig do Ar - DEOCLECIO LIMA DE SIQUEIRA
Chefe do EMAER