

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: MOONEY M-20F Matrícula: PT-DKK | Unidade ou Proprietário: JOSÉ TARGINO MARANHÃO Parque Solon de Lucena, 671 João Pessoa - Paraíba |
| ACIDENTE | Data/hora: 22 AGO 74 às 09:45 Local: Araruna Estado: Paraíba | Tipo: Aterragem forçada Classificação: L E V E |

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante o voo, a pressão da gasolina caiu, diminuindo as rotações do motor. Após os procedimentos de emergência, a situação não se normalizou; o piloto, que ainda tinha altura suficiente, fez a aproximação para pouso forçado em uma região plana; entretanto, durante o arredondamento, o motor parou totalmente, impedindo que o piloto fizesse as correções necessárias; a aeronave sofreu avarias graves ao colidir com os obstáculos naturais do terreno.

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 fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Foram examinados os tanques, tendo sido encontrado resíduos provenientes de abastecimento inadequado; em consequência houve entupimento no filtro da unidade injetora, provocando colapso na alimentação do motor.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Paraíba desde 1958, categoria Privado.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

| | | |
|--------------|---------------------------------------|----------|
| | (Totais.....) | 3.573:44 |
| | (Como 1P ou IN.....) | 3.526:44 |
| HORAS DE VOO | (Nos últimos 30 dias.....) | 11:55 |
| DECLARADAS | (Neste tipo.....) | 28:44 |
| PELO PILOTO | (Neste tipo como 1P.....) | 26:44 |
| | (Neste tipo nos últimos 30 dias.....) | 01:55 |
| | (Nas últimas 24 horas.....) | 00:28 |

635

Continua

- 2.3.4 Meteorologia
Não influenciou.
- 2.3.5 Infra-estrutura
O pouso foi realizado em uma pista de vaquejada, sem condições para pouso com segurança.
- 2.3.6 Navegação
Não influenciou.
- 2.3.7 Comunicações
Não influenciaram.
- 2.3.8 Peso e Balanceamento
Não influenciaram.
- 2.3.9 Normas Operacionais
Não influenciaram.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Não havia no local; não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que em virtude do abastecimento constante em tambores que sempre possuem resíduos, o filtro da unidade injetora de combustível foi acumulando detritos, bloqueando a passagem de gasolina para o carburador, em consequência, durante a viagem, o filtro entrou em colapso, provocando a queda de pressão do combustível e, mais tarde, a parada total do motor; o piloto efetuou uma aterragem forçada em um terreno acidentado; durante o arredondamento quando precisava de correção, o motor não correspondeu, fazendo com que a aeronave tivesse os danos agravados ao colidir com os obstáculos naturais do terreno.



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

5. CONSEQUÊNCIAS

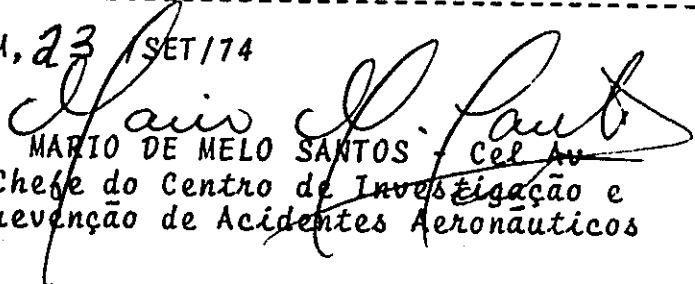
- Pessoais - Não houve.
- Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.
- A terceiros - Não houve.

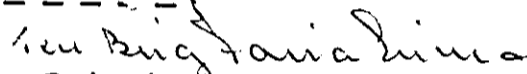
6. RECOMENDAÇÕES

O abastecimento feito de tambores deve sempre ser cercado de cuidados especiais. O armazenamento é precário e os abastecedores não conhecem os perigos de um abastecimento impróprio.

Os pilotos devem procurar usar filtros de camurça, evitar abastecimento sob chuvas; devem drenar exaustivamente os tanques para retirar toda água acumulada e principalmente efetuar uma limpeza periódica dos filtros de combustíveis, a fim de não permitir que os resíduos vão se acumulando a ponto de provocar o entupimento total durante o vôo.

EM, 23 SET/74


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

A P R O - v;

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

JL/NP.-