

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: Beechcraft Baron D-55	Unidade ou Proprietário: EDWARD LOPES
	Matrícula: PT-DHS	Rua Dr José Ferreira, nº 222 CEP 38 100 - Uberaba-MG
ACIDENTE	Data/hora: 21 MAR 75 - às 18:15	Tipo: ATERRAGEM SEM TREM
	Local: Conceição das Alagoas	Classificação: L E V E
	Estado: Minas Gerais	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

No tráfego para pouso, o trem não baixou quando comandado eletricamente (comando normal). O piloto tentou o procedimento de emergência para o baixamento manual e também não obteve sucesso. A fim de evitar o pouso sem trem em aeródromo de grande movimento que era o de destino, decidiu alternar para o campo de pouso de uma fazenda.

A aeronave tocou o solo com os motores parados tendo sofrido avarias leves.

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.

Handwritten signature/initials

2.2 Fator Material

Houve falha do motor elétrico de comando do trem de pouso, tendo sido constatado estar emperrado.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção
 Não influenciou.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo AERoclube de Uberaba desde novembro de 1962, categoria Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo:

	(Totais	7	618:00
	(Como LP ou IN	7	600:00
	(Nos últimos 30 dias		18:00
HORAS DE VOO	(Neste tipo		418:00
	(Neste tipo como LP		400:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias		18:00
	(Nas últimas 24 horas		03:00

2.3.4 Meteorologia
 Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura
 Não influenciou.

- 2.3.6 Navegação
Não influenciou.
- 2.3.7 Comunicações
Não influenciaram.
- 2.3.8 Peso e Balanceamento
Não influenciaram.
- 2.3.9 Normas Operacionais
O piloto não efetuou o pouso de emergência no aeródromo que possuía todo o apoio previsto, optando pelo pouso de emergência em uma fazenda e colocando em risco os ocupantes da aeronave.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que o comando manual de emergência para o baixamento do trem ficou inoperante devido a falha do motor elétrico / do comando normal. A investigação constatou haver interligação entre os mecanismos de baixamento - normal e de emergência, tendo essa interligação impedido a atuação do sistema manual, com o motor elétrico em perrado. O piloto decidiu prosseguir para o pouso na pista de uma fazenda, acidentando-se levemente quando tocou a pista com os motores parados e os trens recolhidos.

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
Falha do motor elétrico de comando do trem.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.
Deficiência no Planejamento do Voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

6.1 - Escolha do local para pouso forçado

Esta é uma tarefa muito difícil quando se tem vários fatores a ser considerados. A segurança dos passageiros deve ter toda prioridade. No caso presente o piloto optou por um local totalmente desprovido de apoio contra-incêndio e de primeiros socorros, com intensão de não causar transtornos ao tráfego aéreo em BRASÍLIA (seu aeródromo de destino). Considerou ainda corretamente ser mais sujeito a incêndio o pouso sem trem em pista de asfalto. Com isso, efetuou o pouso de emergência onde não havia apoio, tendo colocado em risco os ocupantes da aeronave.

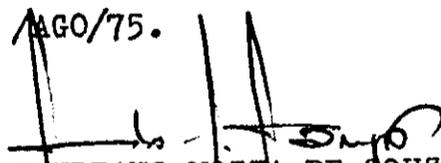
Utilizou-se de todo seu conhecimento e experiência de voo em aeronaves similares, e também de sua familiarização com o campo de pouso da Fazenda Paraíso; sendo que escolheu a parte lateral da faixa de pouso por julgá-la mais adequada.

6.2 - Procedimentos para o pouso sem trem

Devem ser considerados todos os aspectos técnicos de pilotagem, quando se tem tempo para tal. O pouso foi efetuado sem o uso dos flaps. A aeronave, com os motores embandeirados, e com excesso de velocidade, flutuou bastante, o que retardou muito o toque na pista. O primeiro contato com o solo se deu a 350 metros do final da pista, cujo comprimento é de 1 500 metros. A aeronave deslizou 230 metros até a parada completa.

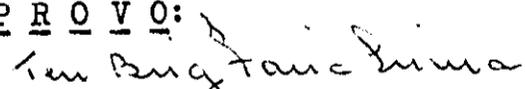
O pouso com os dois motores embandeirados tira do piloto as chances de qualquer correção ou mesmo de uma arremetida. A decisão de cortar o último motor deve ser retardada até se ter absoluta certeza do pouso estar assegurado.

Em, 30 AGO/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:


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

JL/JSP