

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: SABRELINER N-265	Unidade ou Proprietário: FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION - FAA Washington - DC - USA
	Matrícula: FAA N-85	
ACIDENTE	Data/hora: 14 Jan 76 às 1538	Tipo: Aterragem forçada
	Local: No mar, a 117 Km de Recife	Classificação: G R A V E
	Estado: Pernambuco	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave N-85 decolou, às 1430Z, do dia 14 Jan 76, da Ilha de Ascensão, com destino a Recife, com três tripulantes a bordo. O piloto declarou no Plano de Vôo possuir 04:00 horas de autonomia, para uma etapa prevista de 03:10 horas de vôo.

A proa magnética de Ascensão/Recife é de 290°. O piloto manteve, desde a decolagem, até o ponto em que conseguiu marcações do NDB RF, a proa magnética de 275°, baseado numa informação de vento de altitude (FL 350).

Somente após 03:15 horas de vôo, conseguiu marcações de RF (sem identificar) e ao aproar a estação, estava no QDM 350° do NDB RF.

Após 03:30 horas de vôo, devido a pouca quantidade de combustível remanescente, reduziu o regime e iniciou uma suave descida do FL 350 e transmitiu a mensagem "MAYDAY". Após 04:00 horas de vôo (18:38Z), a aeronave amerissou no ponto de coordenadas 09°02'S/034°23'W, distante 117 Km de Recife. Ao amerissar, a aeronave sofreu danos na fuselagem, que logo foi invadida pela água. Os pilotos, ao saírem da cabine, notaram que o operador eletrônico estava desmaiado e com o cinto de segurança rompido. Imediatamente, lançaram para fora o bote salva-vidas, inflaram-no e colocaram o tripulante desmaiado no seu interior, onde também permaneceram, até o resgate.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

Os pilotos não compareceram à entrevista, conforme fora combinado. Apenas compareceu o Sr Consul Norte Americano, em Recife, que não apresentou qualquer documento dos referidos pilotos, ficando, portanto, prejudicado este item.

2.2 Fator Material

Não pesquisado, face a aeronave ter submergido.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não pesquisado.

2.3.2 Instrução

Os pilotos, de nacionalidade Norte Americana, são formados pela USAF.

582

Continua

2.3.3 Experiência de Vôo

Os pilotos possuíam suficiente experiência para a execução desta missão e tinham as seguintes horas de vôo:

	(Totais.....)	14.000:00
HORAS DE VÔO	(No tipo.....)	2.600:00
DO PILOTO	(Em tipos similares.....)	1.500:00
	(Nos últimos 30 dias.....)	30:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	04:00

	(Totais.....)	12.000:00
HORAS DE VÔO	(No tipo.....)	300:00
DO CO-PILOTO	(Nos últimos 30 dias.....)	30:00
	(Nas últimas 24 horas.....)	04:00

2.3.4 Meteorologia

O tempo na rota apresentava-se bom. As cartas dos ventos na área dos aeródromos de partida e de chegada, indicavam ventos que variavam de 20 a 30 Kt. Não houve influência desse fator no acidente.

2.3.5 Infra-estrutura

Não pertinente.

2.3.6 Navegação

De acordo com o PLN feito pelo piloto, o vôo seria realizado em condições IFR/VFR, incompatível com a legislação ICAO, relativas ao Brasil, que prevê plano IFR para todos os vôos realizados acima do FL 200.

2.3.7 Comunicações

Não contribuiu.

2.3.8 Peso e Balanceamento

A aeronave estava equipada com equipamentos eletrônicos, ignorando-se seu peso e balanceamento, não tendo sido fornecidos elementos pela FAA.

2.3.9 Normas Operacionais

Foi solicitado, a TOP Táxi Aéreo, um planejamento similar de vôo. Constatou-se ser o vôo exequível, apesar de se desconhecer o Peso Básico e o Peso de Decolagem da aeronave em questão.

2.3.10 Legislação

O PLN foi feito para o trecho Ascensão/Recife. Entretanto, de conformidade com a legislação em vigor, não foi solicitado às autoridades brasileiras sobrevôo do território nacional. O Sr Consul Norte Americano, em Recife, e o Sr Monaco, representante do FAA, no Rio de Janeiro, declararam não ter conhecimento desse vôo.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes. Os primeiros socorros foram prestados por uma aeronave C-130, da FAB, que, recebendo a mensagem "MAYDAY", expedida pela FAA N-85, chegou ao local da amerissagem, aproximadamente, 30 minutos após. Às 1930Z

583°

Continua

tripulante ferido veio a falecer. Não foi possível acionar os helicópteros do 2º EMRA, em virtude dos mesmos não estarem com os tanques de máxima autonomia instalados e até o seu apronto e deslocamento chegariam na área, após o por do sol. (2045Z).

Os náufragos foram resgatados às 0830Z, do dia seguinte por uma traineira, fretada pelo SALVAMAR Recife.

O tripulante falecido foi levado ao IML, de Recife, onde foi necropsiado, tendo seu corpo sido levado, no dia seguinte, para os EEUU.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, verificamos que a aeronave realizou uma amerissagem forçada, devido a pane seca.

Examinando-se a presente documentação, concluímos que o fator operacional contribuiu, decisivamente, na seqüência de eventos, que culminaram no acidente.

Os pilotos planejaram o voo com dados meteorológicos da "Base Offutt", em Nebraska, quando poderiam e deveriam ter usado as informações do Centro Previsor de Recife, que possui ampla experiência na área do Atlântico Sul. Assim, introduziram no Sistema Doppler de Navegação uma correção inadequada, desviando a aeronave para a esquerda da rota, durante todo o voo. Desta forma, ao conseguirem marcações de SBRF, estavam no QDM 350º e a 450 Km do destino. Desta posição, aproaram Recife, mas, como a autonomia já estava praticamente esgotada, iniciaram uma descida suave, amerissando a 117 Km do destino.

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
Não pesquisado.

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

Deficiente planejamento de voo.

Deficiente operação da aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Falecimento de um tripulante.

Materiais - A aeronave ficou irrecuperável.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

A Administração Federal de Aviação deverá orientar os pilotos, quanto a importância da utilização de todos os recursos disponíveis, para o perfeito planejamento de viagens intercontinentais. Os países sobrevoa-

dos possuem legislação, que cobre todos os aspectos de proteção ao vôo, necessários, e deve ser consultada, para que não ocorram acidentes perfeitamente evitáveis, nos quais perdem-se aeronave de alto custo e vidas humanas insubstituíveis.

Em, 23/Nov/76.

Jose Ferret. Cel Av
JOSÉ FERREIRA ROSSET - Cel Av
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

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

JL/NP.-