MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
SIPAER

13827

Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: BEECH C-35 Matrícula: PT-AHL	Unidade ou Proprietário: JOÃO HENRIQUE PRETTI LACOURT
ACIDENTE	Data/hora: 29 Ago 79 às 1530P Local: Mogi das Cruzes Estado: São Paulo	Tipo: Colisão em Vôo com Obstáculos Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

O piloto decolou da Fazenda Irohi, Mogi das Cruzes (SP), com destino a Curitiba. Ao sobrevoar a área de Taiçupeba, a 25 Km do ponto de origem, a aeronave colidiu com o solo, em alta velocidade, ficando totalmente destruída, tendo falecido seus três ocupantes.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

2.1.1 O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido.

2.1.2 Influência do Aspecto Fisiológico no Acidente

Apesar do Certificado de Capacidade Física do piloto estar em dia, o mesmo, sendo Oficial da Polícia Militar do Estado do Paraná, encontrava-se licenciado para tratamento de saúde. A investigação não concluiu se houve relação deste fato com o acidente.

2.1.3 Influência do Aspecto Psicológico no Acidente

Consta que o piloto se encontrava em fase de desquite, cuja esposa o acompanhava neste vôo. O casal estava de fato separado há alguns meses e esta viagem teria o objetivo de uma tentativa de conciliação conjugal. Há indícios de que o piloto tenha sido influenciado por esta situação, nas suas atitudes perante este vôo.

2.2 Fator Material

Não influiu.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influiu.

2.3.2 Instrução

O piloto era formado pelo Aeroclube do Paraná, desde 1977, categoria piloto privado.

2.3.3 Qualificação e Experiência de Vôo para o Tipo de Missão Realizada

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este

13828

HORAS DE VÔO

(Totais.....280:00
(Totais como 1P ou IN.....248:00
(Totais nos últimos 30 dias.....10:00
(Totais nas últimas 24 horas.....05:00
(Neste tipo de aeronave.....30:00
(Neste tipo como 1P ou IN.....28:00
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....10:00
(Neste tipo nas últimas 24 horas.....05:00

2.3.4 Meteorologia

Segundo pessoas que se encontravam no local, por ocasião do acidente, toda a área estava coberta de forte nevoeiro, tendo uma delas avaliado a visibilidade horizontal em apenas 20 metros.

2.3.5 Infra-Estrutura

Não influiu.

2.3.6 Navegação

Não influiu.

2.3.7 Comunicações

Não influiu.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influiu.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto insistiu em prosseguir voando segundo as Regras de Vôo Visual, em condições meteorológicas adversas. Não tendo possibilidade de se manter em condições visuais, em dado momento a aeronave foi vista executando uma curva de 90° à esquerda, a fim de se livrar de uma linha de alta tensão e, nesta manobra, resultou aproar uma elevação, com a qual colidiu.

2.3.10 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros

Inexistentes e desnecessários.

3. ANÁLISE

É prática comum entre os pilotos que efetuam vôo visual no trecho de Irohi para Curitiba, fazerem o sobrevôo de Itanhaem. O piloto em causa, tendo decolado de Irohi para Curitiba, pretendia efetuar o referido percurso. A investigação não pôde constatar as condições meteorológicas no aeródromo de origem, no momento da decolagem, nem teve condições de saber se o piloto obteve informações desta natureza sobre a rota pretendida. É certo que a área de Taiapebaçu estava sujeita a nevoeiro de superfície, sendo ponto de sobrevôo da rota a ser voada. A aeronave foi vista em curva à esquerda, defronte de fios de alta tensão, e colidiu com o solo, na face ascendente de uma colina, em atitude de nariz para cima e asa esquerda para baixo. Os destroços espalharam-se por cerca de 200 metros, linearmente. A aeronave ficou totalmente destruída e faleceram seus três ocupantes. O grupo moto-propulsor funcionava normalmente, não havendo indícios de nenhuma anomalia mecânica. A esposa do piloto e o filho do casal se encontravam a bordo. Consta que o piloto e esposa es-

13899

ria o objetivo de uma tentativa de conciliação. Há indícios de que esta situação tenha influenciado o piloto, induzindo o mesmo a prosseguir no vôo pretendido, desprezando a cautela necessária diante das condições meteorológicas adversas, até o ponto em que o acidente se tornou inevitável.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

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

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não contribuiu.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Condições meteorológicas adversas.
Deficiente operação da aeronave.
Deficiente planejamento de vôo.
Deficiente doutrina de segurança de vôo.

5. CONSEQÜÊNCIAS

Pessoais - Os três ocupantes faleceram.
Materiais - Perda total da aeronave.
A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

A tentativa de se prosseguir o vôo visual em condições meteorológicas adversas teve um saldo muito negativo para a história da Aviação. A perda de preciosas vidas e de elevadas somas materiais representa este saldo. É preciso que os pilotos se conscientizem de que, voando de acordo com as regras de vôo visual, deverão se ater rigorosamente a estas condições e de que, antes de iniciar o vôo, devem se assegurar das condições meteorológicas da rota, evitando, assim, a repetição de tantos acidentes que podem ser facilmente evitados.

Em, 14 /Fev/80.

José de Mattos Souza Ten Cel Av

JOSÉ DE MATTOS SOUZA - Ten Cel Av
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

Maj Brig do Ar - CLÓVIS PAVAN
Vice-Chefe do EMAER

PES/NP.-