

Serviço de Investigação e Prevenção de
 Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: PIPER CHEROKEE AROM 200 Matrícula: PT-DQV	Unidade ou Proprietário: JOSÉ APARECIDO COSTA e GILDO DE SOUZA MOREIRA Rua Edson da Silveira Campos, 1.264 Dracena - São Paulo
ACIDENTE	Data/hora: 24 JUL 74 às 11:05Q Local: Fazenda Passo 200 - de Alto Araguaia Estado: Mato Grosso	Município: Tipo: Colisão em voo com obstáculo Classificação: <u>G R A V E</u>

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Curitiba - MT, com 05:00 horas de autonomia, sem mensagem e aterragem, com 04 (quatro) pessoas a bordo e tempo estimado em rota de 01:00 horas. Pela distância percorrida a aeronave voou aproximadamente 01:05 horas após a decolagem. As condições atmosféricas na rota naquele dia apresentavam-se adversas à realização de voo em condições visuais.

A aeronave somente foi localizada no dia 05 AGO 74 nas coordenadas 1717S 545W totalmente consumida pelo fogo e sem sobreviventes.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido. Não há indícios de influência do aspecto fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Prejudicada a pesquisa devido a aeronave ter sido quase que totalmente calcinada.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Foi efetuada revisão de 1.000:00 horas, pela Organização Brasileira de Aeronáutica "OBA" Ltda de São Paulo, conforme ordem de serviço nº 863, com entrada no dia 06 JUN 74 e saída no dia 26 JUN 74.

2.3.2 Instrução

O piloto era formado pelo Aero Clube de Presidente Prudente, na categoria de Piloto Privado.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possui experiência necessária para prosseguir a missão em condições visuais. Segundo declaração do proprietário da aeronave o mesmo deveria possuir mais de 5.000:00 horas totais de voo, com mais de 1.800:00 horas no tipo da aeronave acidentada.

Continua

- 2.3.4 Atitude geral - Não satisfatória, condições vivenciais na rota.
- 2.3.5 Injta-convulsão - Não indicada.
- 2.3.6 Holografia - O piloto fez plano de voo direto para destino SSVG; no entanto apresentou que o comandante de avião modificou-o e se voltou para SSVL.
- 2.3.7 Condições - Não satisfatórias.
- 2.3.8 Pass e manutenção - Não satisfatórias.
- 2.3.9 Manobras operacionais - Indefinidas.
- 2.3.10 Legislação - O planejamento da aeronave somente mencionou o acidente 94 (quatro) dias após a ocorrência.
- 2.3.11 Condições ambientais e condições socioeconômicas - Inexistentes no local. A aeronave foi quase que totalmente convertida para fogo e os ocupantes morreram no local.

5. ANÁLISE

Analisando-se todos os fatos e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que os indícios de que as condições meteorológicas da rota foram adversas e o piloto, conforme declaração de testemunhas, possuía uma superestimação sua capacidade técnica, efetuando vãos VFR, sem condições de visibilidade. A aeronave havia saído de Oficina homologada, no dia 10 Jul 74, após revisão geral de 1.000:00 horas, e foi encontrada para investigação com o motor comandado a pleno.

Não houve condições de se determinar os fatores que contribuíam para o acidente em virtude da impossibilidade de pesquisas nos destroços.

Handwritten signature: Jacob

1. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíam para o acidente:

- Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO Indeterminado.
- Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA Não há indícios de que tenha contribuído.
- Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA Indeterminado.

5. CONSEQUÊNCIAS

- Pessoais - Indicações ao comandante e piloto e 03 (três) passageiros.
- Materiais - A aeronave é irreparável.
- A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos devem atentar para os riscos que envolvem a continuação do voo visual sob condições atmosféricas adversas. Os pilotos que se encontram em voo visual, devem manter-se nessas condições, como medida de prevenção de acidentes.

Quando são encontradas condições meteorológicas adversas, o procedimento a ser adotado é seguir para a alternativa ou regressar ao ponto de partida.

As regras de voo visual são frutos de longa experiência e não devem ser desrespeitadas, em virtude do risco de perdas humanas e de material aéreo de grande valor.

Em 9/11/1975

Alvaro de Paula
ALVARO DE PAULA SANTOS - Cel. Av.
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O U :

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

JL/EP