

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

5ª ZONA AÉREA

QUARTEL GENERAL



- RELATÓRIO DE ACIDENTE -
=====

I - INFORMAÇÕES GERAIS:

- a) Local do acidente: CERRO DAS CABRAS, município de SÃO LEOPOLDO - estado do Rio Grande do Sul.
- b) Campo de pouso mais próximo, distância e direção do local do acidente: Aerodromo de Gravataí; 16 km. 280 m.; S-E.
- c) data e hora: 28 de julho de 1.950, aproximadamente às 1920 horas.

II - INFORMAÇÕES QUANTO AO AVIÃO:

- a) Matrícula: PP-PCG.
- b) Unidade: PANAIR DO BRASIL, S/A.
- c) Celula:
 - fabricante: Lockheed Aircraft Corporation U.S.A.;
 - tipo: Constellation L-049;
 - número: 2062;
 - horas totais de voo: 11.512 h e 17 m. Última partida do Galeão.
 - horas de voo desde a última revisão geral: 3.813 h 31 m.
 - data e oficina onde foi feita a última revisão geral: LAC Burbank Estados Unidos, terminada em 1 de setembro de 1.949.
- d) Hélices (cubos e pás):
 - fabricante: Hamilton Standard Propeller;
 - modelo: 33E60 - 79;
 - números de pás: 3 (tres);
 - H É L I C E S :

	1	2	3	4
- horas totais de funcionamento:	1237:19	9358:29	5659:58	8898:50
- horas de voo desde a última revisão geral.....	1237:19	8:11	304:40	983:55
- data e oficina da última revisão geral	7/2/50	12/6/50	21/3/50	9/3/50
	nova	PANAIR	PANAIR	PANAIR
- e) Rádio transmissores:
 - fabricantes: Collins Radio Corp., PAA e Schu Hig Corp.
 - modelos: T47A/ART-13, 100AX-12 e ARC-1;
 - n.ºs. de série: 2917, 33 e 90119;
 - horas totais de funcionamento: 873; 1179, e 1296.
 - horas de funcionamento desde a última revisão: 75; 207, e 144.
 - data e oficina da última revisão: 15-5-50, 5-7-50 e 12-7-50, respectivamente, todas no Rio.
- Rádios Goniômetros:
 - fabricante: Bendix Radio Corp.
 - modelo: MN-62-A
 - números de série: 1-1559 e 1-1506;
 - horas totais de funcionamento: 1440; 1830.
 - horas de funcionamento desde a última revisão: 696; 315.
 - data e oficina da última revisão: 20-4-50 e 21-6-50 no Rio.

X - DANOS PESSOAIS:

Os danos pessoais foram totais.

XI - DANOS MATERIAIS CAUSADOS À PROPRIEDADE DE TERCEIROS:

Não houve por que o choque foi contra o morro, e os destroços ficaram na mata. -



XII - DECLARAÇÕES DE TESTEMUNHAS:

1 - Em anexo são apresentadas as declarações de testemunhas que muito contribuíram para o esclarecimento do ocorrido. -

XIII - INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

A aeronave saiu do Rio com 2.800 galões de gasolina, assim por ocasião do acidente ainda possuía aproximadamente 1900 galões de gasolina e autonomia para mais de 6 horas de voo. - Segundo o relatório de peso, estava voando dentro do peso autorizado pelo certificado da navegabilidade. Os tripulantes e aeronave estavam com os documentos em dia. - Não houve transgressão dos regulamentos existentes. //

XIV - RECONSTITUIÇÃO DO ACIDENTE:

No dia 28 de julho de 1950, decolou do Aeroporto do Galeão, às 15:30 horas local, a aeronave PP- P C G da Panair do Brasil, sob o comando do piloto EDUARDO, transportando 43 passageiros e 7 tripulantes com destino a Porto Alegre.

O Plano de voo era Rio-Porto Alegre, a 4800 metros de altitude, fora de aerovia, IFR, sendo o tempo estimado de voo, de 03:00 horas para 6:00 horas de autonomia. Segundo o relatório de peso, o peso de decolagem foi de 391759 quilos assim dentro do peso máximo autorizado que é de 40.520 quilos. O estado do tempo em Porto Alegre no momento da decolagem era o seguinte: CALMO - 5 KM. - CHUVIA LEVE - ESC 1.000/X 1020.7 14.0/13.5 e a previsão para a chegada às 18:30 horas local seria chuva leve intermitente, visibilidade de 6 quilômetros - teto de 8 SC - 600 metros.

A viagem transcorreu normalmente até Porto Alegre onde às 18:15 horas local, entrou em entendimento pela fonia com a Rádio de Porto Alegre, solicitando baixar de 4800 metros por estar a 27 minutos fora. A Rádio de Porto Alegre autorizou a descida para as altitudes de 3.300 metros - 2700 - 2400 - 2100 - 1800 e finalmente para 1500 m. quando às 18:45 horas a aeronave informou estar no bloqueio do Rádio farol de Porto Alegre.

Passando do controle da Rádio para a Torre de P. ALEGRE, a aeronave acusou pela fonia, às 18:55 horas local - 900 m. IFR no bloqueio - 1858 h. local, acusou 600 metros, iniciando o problema básico e pediu passar a frequência de Gravataí visto estar com referências visuais do terreno.

O estado do tempo em São João e Gravataí às 19:00 horas local era o seguinte:

São João: Calmo 5 - chuva leve 4SC 250 8AS 2000 -
1021.2 13.0/12.5

Gravataí: STR e NBS STR COM ALTURA VARIÁVEL - CHUVISCO -
VENTO CALMO.

X X X

Após abandonar São João com destino a Gravataí, como magnético de 65° graus aproximadamente, e em altura superior a 300 metros, o PGG às 19:03 horas local, chamou a torre de PALEME, informando que não conseguia escutar Gravataí, apesar das várias chamadas que fez em 2870 kcs.

Foram-lhe dadas instruções para que se mantivesse no circuito de Gravataí até conseguir sintonia ou contato.

Convém salientar que depois foi verificado que a torre de Gravataí estava em "pane" em virtude de avaria num microfone e num pré-amplificador. A torre só ficou em condições muito tempo após o acidente.

Deste modo, a aeronave manteve-se sempre em contato com São João pela fonia ou pelo rádio da Empresa.

Às 19:08 horas local, o PGG, informou que não via as luzes da pista de Gravataí, logo foi-lhe avisado que essas estavam acêses.

Às 19:15 horas local, o PGG, solicitava de São João instruções para o pouso em Gravataí.

Assim sendo, entre 19:08 e 19:15 a aeronave deve ter voado no circuito de Gravataí, mas sem referências boas, o que só conseguiu às 19:25 horas local, quando reconheceu o campo de Canôas.

Segundo declarações de testemunhas, nessa hora o PGG, sobrevoou o Parque Aeronáutico de Canôas. Vindo de NE para SE em altura inferior a 200 metros. Nesse momento foi com referências boas, o piloto solicitou instruções para pouso em Gravataí, e após receber autorização fez a aproximação para a pista 11, logo prejudicada visto ao acender os faróis logo notou formação de bruma ou nevoeiro fraco, nesse sector.

Apagando os faróis, fez nova curva a esquerda e tentou outra aproximação o que não deu resultado visto ter encontrado bruma novamente. Mantendo-se em curva sobre Canôas, às 19:20 horas local, falou com São João que não conseguia ver Gravataí, aí recebeu instruções para manter 600 metros no bloqueio e aguardar.

Às 19:15 horas, houve uma mensagem do PGG para a rádio da Pannair dizendo: sem contato Torre Gravataí e sem gonio, esclarecendo que o defeito de gonio era a bordo.

Durante as mensagens a aeronave manteve-se nas proximidades de Canôas, sempre fazendo curva a esquerda.

Considerando que não sabia como estava o tempo na pista de Gravataí, por falta de contato com a torre, só caberia ao Comandante iniciar a subida, com o auxílio do gonio.

Por motivos ignorados foram perdidos alguns instantes, até que o PGG iniciasse a sua subida, e esse atraso de aproximadamente de 1 para 2 minutos, contribuiu para que a aeronave fosse deslocada para o sec-

tor NE de Canoas e assim quando iniciou a subida, estava muito próxima do morro das Cabras que fica a 250 metros de altura sobre o nível do mar.

O choque se deu entre 19:24 e 19:25 horas locais, a 600 metros abaixo do pico estando a aeronave com o trem de pouso e flaps recolhidos, os motores funcionando normalmente (a hora de 19:24 foi verificada num relógio encontrado entre os escombros).

O choque ocorreu parecendo estar a aeronave em voo normal no Rumo 35°, ia subindo, e pela situação do morro, a asa direita ficou separada da fuselagem e da asa esquerda que ficaram no contraforte do morro. O incêndio logo desenvolveu-se na fuselagem e asa esquerda tendo em vista a grande quantidade de gasolina que transportava o PGG. Logo no primeiro impacto houve perda total de vidas e o incêndio contribuiu para a destruição dos corpos.

Durante toda a operação do PGG as luzes de pista e o farol luminoso de Gravataí estiveram acendidas. As luzes são muito fracas e devido ao capim a sua visibilidade é bastante prejudicada.

O incêndio foi assinalado pelo Cmta. Dalvaro Lima, piloto da aeronave PP-AVK, que se achava a 900 metros de altura sobre P. Alegre, aguardando o pouso do PGG para aterrizar em São João.

A sua atenção foi despertada pelo fato de Porto Alegre estar chamando o PGG e esse não responder.

Confirmado o acidente, logo foram tomadas providências por parte da empresa para salvamento dos feridos, retirada dos corpos. Houve grande cooperação por parte do Exército representado pelo 19º Batalhão, Bombeiros e FAB, onde com auxílio pessoal e material os trabalhos puderam ser realizadas com grande eficiência. As vítimas foram enterradas em Porto Alegre, no Rio de Janeiro, de acordo com as decisões dos responsáveis.

XV - CAUSAS DO ACIDENTE:

Tendo em vista, o estado da aeronave, as condições meteorológicas reinantes, e não haver estado de emergência a bordo, o presente acidente deve ser classificado como falha pessoal. No entanto são desconhecidas as causas que o motivaram.

Não houve infração dos regulamentos existentes, pois a aeronave acidentou-se em altura (240 metros) que demonstrava estar subindo ao menos para 600 metros, altura de segurança nessa região. Houve certo atraso no início da subida talvez provocado pelo funcionamento do gônio, pois somente com o auxílio de um desses poderia o Cmta. dirigir-se para P. Alegre.

Impossível será determinar quais as causas do choque da aeronave no rumo 35° e distante mais ou menos 2 milhas de vôo de Gravataí.

Salvo qualquer irregularidade a bordo que tenha desviado a atenção do Cmte. assim deslocando a aeronave para o sector NE da pista de Gravataí.

CAUSAS INDIRETAS:

Relacionamos as causas que contribuíram em parte para o acidente do PCG:

- 1º) Mau funcionamento da torre de Gravataí, porque se tivesse havido contâto entre a torre e a aeronave, essa teria conhecimento que o estado de tempo na pista era melhor que no sector de aproximação evitando duvidas para o Cmte.
- 2º) Mau estado da pista quanto ao balisamento noturno assim dificultando bastante a visibilidade.
- 3º) Funcionamento irregular da rádio faixa, assim não oferecendo segurança para as operações diurnas e noturnas.
- 4º) Deficiência de procedimento compulsório de rematida na pista de Gravataí quando o tipo de vôo muda de VFR para IFR.

SUGESTÕES:

Tendo em vista que a pista de Gravataí é operada normalmente pelos aviões internacionais de grande porte, assim são apresentadas as seguintes sugestões, que virão completar as instalações existentes afim de que haja maior eficiência nas operações:-

- 1º) transformar o Rádio Faixa para Rádio Farol;
- 2º) procedimento de descida em Gravataí baseado no radio farol citado no item 1º;
- 3º) instalação mais eficiente da torre com inspeção periódica do material;
- 4º) instalação de uma estação meteorológica em Gravataí, afim de poder informar o teto, visibilidade, vento e o QFE, durante o dia e a noite;
- 5º) Revisão da instalação noturna e limpêsa dos sectores que devido ao capim prejudicam a visibilidade do balisamento.
- 6º) sejam respeitados e fiscalizados os mínimos meteorológicos durante as operações de pouso e decolagem de dia e noite.

XVI - SOCORROS E SERVIÇOS PRESTADOS:

Os socorros foram prestados com o auxílio do Exército de Bombeiros de São Leopoldo, F.A.B. e Autoridade local.

Assim cabe salientar a eficiente auxílio prestado por essas entidades.



XVII - PROVIDÊNCIAS QUANTO A RECUPERAÇÃO DO MATERIAL:

Devido ao estado a aeronave não pode ser recuperada, assim deve ser dada baixa na sua matrícula.

QUARTEL GENERAL DA 5ª ZONA AÉREA, EM 29 DE AGOSTO DE 1.950.

ABEL VERISSIMO DE AZAMBUJA - Maj. Av.

Presidente da C.I.A.A. da 5ª Zona Aérea

Dr. FERNANDO DIAS CAMPOS JUNIOR - Cap. Med. Aer.

Membro da Comissão

HUGO SILVIO RENÉ UNGARETTI - 1º Ten. Av.

Membro da Comissão

ROBERT POPE - 1º Ten. Av.

Membro substituto da Comissão

MANOEL CARLOS PINTO - Insp. da Aer. Civil - DAC.

Membro da Comissão

CÓPIA DOS ITENS REPORTADOS

RELATÓRIO DE VÔO

DATA: 28-29/7/50 Nº VGM: 203.6/202.7 ETAPA: RIO/SAO/CWB/POA/CWB/SAO/PAI.
AVIAO: PP-AVQ COMTE: DALVARO COPII: MESQUITA RGV: CARVALHO COMISS: PAIA

Dia 28-7-50 - OPERAÇÕES - Item IV) Atingimos a vertical de PA (Gravataí) às 22:05Z, com 15 minutos de atraso do PCG enviado, devido turbulência na rota durante toda a última etapa antes da chegada, que nos obrigou a voar com velocidade reduzida (120 M.P.H. indicada). Ao bloquear a estação de PA, a 1800 mts. recebemos ordem de descer até 900 mts., em cuja altitude passamos a sobrevoar uma camada de baixos ST com visibilidade normal, apesar da chuva muito fina, com grande abertura sobre a cidade e imediações, permitindo-nos ver o campo. Havia segundo informações da torre um "Constellation" de prefixo PP-PCG sobrevoando o transmissor a 600 mts. Não nos foi permitido descer, pois deveríamos esperar que o PCG executasse seu problema em Gravataí. Em dado momento a torre perdeu contato com o PCG passando a chamá-lo com insistência e pedindo-nos informações. Estávamos ainda sobre PA em espiral mantendo os 900 mts., quando, passando pelo-rumo mag. de 110º, voltamos nossa atenção para um forte clarão, observado quase 90º a nossa esquerda, e podemos ver claramente que se tratava de fogo. Em virtude da falta de comunicação entre o PCG e a torre, comunicamos imediatamente a torre sobre o clarão observado e nos dirigimos para sobrevoá-la, pois o fogo não poderia provir de queimada, dada as circunstâncias atmosféricas reinantes e a própria aparição do fogo. Do local do acidente rumamos para PA, com o radio farol na prôa, cujo rumo mag. foi de 225º e cronometramos o tempo, que foi de 6 minutos a 120 M.P.H. (indicada)

(ass) R. Guimarães

Chefe do Departamento de Operações

CONFERE COM O ORIGINAL:

H. S. R. U. Garrett
HUGO SILVIO RENE UGARRETTI

1º Ten. Av. Chefe da Seção A-2.

CÓPIA DE REGISTO DO

CENTRO DE CONTROLE DE PORTO ALEGRE. (CCD)

CCD - 158-7-1050

As 2115Z PCG chamou Rádio P. Alegre e acusou estar 27 minutos fora a 4.800 ms "IFR", foi mandado descer até 3300 ms e relatar.

As 2126Z PCG acusou 3300 descendo para 2700.

As 2130Z PCG acusou 2700 descendo para 2400.

As 2132Z PCG acusou 2400 descendo para 2100.

As 2141Z PCG acusou 2100 descendo para 1800.

As 2143Z PCG acusou 1800 descendo para 1500.

As 2145Z PCG acusou descendo de 1500 para 1200 metros e também passou a freqüência da Torre P. Alegre sendo que o mesmo já tinha bloqueado PA.

De acordo ordem ADC-PA PCG desceu de 1200 até 600 ms quando deixou freqüência Torre P. Alegre para a de Gravataí. Por várias vezes PCG chamou Torre GI e Torre GI respondeu as chamadas do PCG, porém, o avião não conseguiu entrar em contacto com Gravataí.

Passou então PCG para a freqüência da Torre P. Alegre recebendo ordens dessa para que o mesmo permanecesse no circuito de Gravataí.

O PCG tentou aterrar em Gravataí não conseguindo isso por umas duas vezes. Minutos depois o PCG deixou a freqüência de P. Alegre e passou para a da sua Companhia.

Recebi pelo PABX da Panair (Sergio) que PCG pediu permissão para tentar aterragem na pista ESE de Gravataí ao mesmo tempo informando que o vento estava calmo e não havia tráfego.

De acordo ordem GI foi autorizado a aterragem na pista ESE sendo que ele iria aterrar com um vento de cauda de aproximadamente 2 a 3 nós e também que passasse para a freqüência da Torre P. Alegre.

Em seguida perguntei para ADC PA GI se PCG estava falando com alguma das Torres sendo a resposta de ambas negativas. Imediatamente perguntei a Panair se o PCG já havia deixado a freqüência dela, sendo a resposta positiva.

O AVQ sob o comando do piloto ALVARO que estava mantendo 900 ms sobre PA comunicou a Torre P. Alegre ter visto um fogo no setor NE, avisei o corpo de bombeiros para que o mesmo ficasse de sobre-aviso.

Quando AVQ pousou às 2249Z o piloto compareceu ao CCD dando melhores informações a respeito do acidente; fogo parecia ser de um avião, havia um rastro de fogo de uns cem metros e também grande quantidade de fumaça e que o local está situado a 12 milhas de P. Alegre nas proximidades do Morro da Sapucaia; neste momento chega o Cte. Silveira da Varig dizendo ter recebido um telefonema anônimo que perto do Morro da Sapucaia havia um avião caído, notando-se fogo. Foram tomadas as providências de socorro, telefonei 06-5 Zona Aérea e a Brigada Militar pedindo que mandassem ambulância, urgentemente, para o local do desastre; enquanto o Cte. Silveira telefonou para

- CONTINUA -

Aufarsh
o Pronto Socorro de Canoas, pedindo que enviassem ambulâncias para o local do acidente. Foi passada mensagem para o SR-5 Comaer-Voaser sobre o ocorrido.

Ass. Artidonio Ribeiro

3º Sargento

- CONTINUA -



CÓPIA DO REGISTRO DA

TORRE DE CONTROLE DE PORTO ALEGRE (S. JOÃO)

Torre PA 28-7-1950

Equipamento OK
Tráfego IFR

2150Z O CCD passou para a frequência da Torre, o Panair PCG a 1500 m. bloqueando RF PA tendo a ADC dado instruções de descida para 900 ms. sem outro tráfego, devendo PCG acusar na altitude indicada.

2155Z PCG acusou 900 ms. IFR no bloqueio sendo instruído descer a 600 ms.

2158Z PCG a 600 ms, iniciando problema básico teve instruções de passar a frequência ADC GI para pouso.

2203Z O Constellation PCG não conseguiu escutar ADC GI voltando a chamar PA sendo atendido e instruído manter-se no circuito GI, até conseguir sintonia. Foram ouvidos repetidos chamados do PCG em 2870 Kc sem conseguir QSO.

2210Z Aerovias AVK entra no bloqueio a 900 ms tendo ordem manter altitude aguardar pouso PCG.

2208Z PCG volta a chamar PA informando não avistar luzes de pista. A ADC solicitou providências por intermédio CCD que informou esta rem luzes GI acesas e que foi transmitido PCG que voltou a chamar FI.

2215Z PCG novamente chamou pedindo instruções de pouso em GI foram dadas as condições mandando observar a sinalização de GI para confirmação.

2220Z PCG informa não conseguiu avistar GI em virtude de nevoeiro sobre a estação e ia passar a frequência da estação radio da Panair; foi-lhe instruído manter 600 ms no bloqueio e aguardar instruções.

2222Z CCD informa que a Cia. Panair tinha recebido mensagem que PCG ia tentar pousar na pista 29 de GI.

2225Z Feitos insistentes chamados ao PCG sem resultados.

2228Z AVK ainda mantendo 900 ms avisa ter avistado grande incêndio na parte NE da cidade a cerca de 12mi. o que foi confirmado pelo operador Ney.

- CONTINUA -

2230Z Novas e repetidas chamadas ao PCG sem contestação; foi pedida a AVK sobrevoar a região tendo este confirmado porém estava na visibilidade. Continua ADC PA chamando PCG. Avisado o CEN a presença do incêndio e pedido providências aos bombeiros.

2245Z Foram emitidas mensagens de emergência AVK teve ordem descer sobre a cidade tendo pousado as 2249 na pista 04.

2410Z Considerado desaparecido o PCG com todos os indícios de acidente a NE de PA. Tomadas todas as providências e avisados QG e oficial de Dia.

Vis. 8000 ms. - Teto - Inrl pelo AVK em PA 600 ms - vento calmo - 0 - variando para 150' com 5 nos - altímetro 1020. 0 mb. 2415 ACC fora do ar.

Operadores: Ney de Barros e Sinaval Cavalcanti.

- CONTINUA -

C O P I A

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
Diretoria de Rotas Aereas

Porto Alegre, R.G.S

Em: 29 de julho de 1950.

Dos: Operadores Sinaval Pinheiro Cavalcanti e Ney Monteiro de Barros.

Ao: Sr. Cap. Av. Chefe da 3ª DR-3

Ass: informação sobre acidente de aeronave. - (Presença)

I - Com referência ao acidente sofrido pela aeronave da PANAIR, PP-PCG em 28 de junho de 1950, informamos:

Às 2150Z, a aeronave PCG, passou para a escuta do ADC-PA a 1.500 metros bloqueando o Rbn PA, de acordo com instruções do CDD. O ADC-PA fez sua descida controlada até 600-ms, quando a aeronave reportou estar com referências visuais com o solo e pediu para passar a frequência do ADC-GI, para instruções de pouso, o que foi autorizada.

Não conseguindo, entretanto, contato rádio com o ADC-GI, tornou a chamar o ADC-PA, pedindo informar se o ADC-GI achava-se no ar e se acesas as luzes das pistas; após comunicação com o CDD, demos ao PCG, resposta afirmativa, que passou, então a chamar o ADC-GI, sem resultado; voltando minutos após ao ADC-PA para pedir condições de tempo, sendo informado de "CAM" da hora bem como das condições para pouso em GI e que observasse sinais luminosos do ADC-GI.

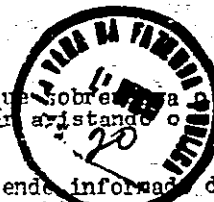
Decorridos alguns minutos o PCG chamou novamente o ADC-PA para informar que não conseguira avistar a sinalização luminosa. Foi, então, instruído pelo ADC-PA, manter-se a 600 metros, permanecendo no tráfego de GI e se mantivesse na escuta do ADC-PA, até novas instruções, ao que a aeronave deu "CIENTE".

Imediatamente, foram consultados CDD e Estações Meteorológicas de São João, a respeito de providências a serem tomadas. Chamar-se então o PCG para que este informasse se se achava em emergência e averiguar a possibilidade de mesmo dirigir-se a uma alternativa, em virtude das dificuldades tidas até então pela aeronave para pousar em GI.

Nada obtendo de resposta apesar das constantes chamadas, foi solicitado

- CONTINUA -

ela-ell-7
pela ADC-PA, a aeronave da Aerovias Brasil, PP-1VQ, que sobrevoava a REU
PA, a 900 metros, a respeito, este informou não estar avistando o PGG
apesar da boa visibilidade vertical.



Comunicou-se o ADC-PA com o DDC, pedindo notícias, sendo informado de que o PGG estava em contato com a estação de sua Companhia, e ter tido a autorização para que abandonasse nossa escuta. E, conforme um rádio recebido de bordo, e retransmitido pela estação rádio da PANAIR, ao CDD o PGG tentaria pousar com proa ESE em GI, tentativa essa autorizada pelo CDD e ADC-GI. O ADC-PA insistiu que a aeronave passasse e permanecesse na sua escuta, pois era o órgão que ate então fazia-se ouvir; ademais, havia tráfego no RBN PA, a 900 metros, descida somente possível se estivessemos em fonia também com o PGG. Foram feitas insistentes chamadas sem resultados positivos.

II - Momentos após o AVG avisava o ADC-PA, avistar incêndio em matas próximas a cidade; o ADC-PA solicitou ao mesmo que sobrevoasse aquela área para observar. Decorridos 10 minutos o AVG confirmou o incêndio, dando a posição do fogo a 12 milhas da parte NE de Porto Alegre.

O ADC-PA comunicou-se com o CDD, retransmitindo a informação do AVG e solicitou todas as providências urgentes para envios de socorros ao local do presumido do acidente.

Instado pelo ADC-PA para que novamente sobrevoasse aquela área, o mesmo informou que a visibilidade nas proximidades dos morros ali existentes, estava prejudicada por nevoeiro e que desejava pousar em virtude de estar a 50 minutos aguardando ordens para o fazer. O mesmo foi atendido, pousando normalmente às 2249Z.

III - Permaneceu o ADC-PA de sobre aviso, sem notícias de espécie alguma sendo que a última mensagem recebida do PGG, fora o "CIENTE" as instruções do ADC-PA para permanecer no circuito a 600 metros e na nossa escuta.

Finalmente fomos informados pelo CDD da queda da aeronave da PANAIR no local assinalado pelo Avião da Aerovias Brasil.

IV - Boletins meteorológicos, fornecidos pela estação de São João, foram:

19.00P CALMO 0 - 8000 mts - 1 SC LEV INT - 2 ST NS 300 6 AS 2000 OBC

10201 12 12,

19.15P 90° 3 - 7000 mts CHV LEV INT 4 ST NS 300 5 AS 2000 OBC 10201

12 12, e

20.00P 60° 8 - 6000 ms 1 SC LEV INT 4 ST NS 2000 OBC 10204

12 12.

V - Informamos ainda, que o equipamento estava em boas condições de funcionamento, o ajuste do altímetro demonstrou estar correto quando do pouso do PP-1VQ.

O expediente do ADC-PA prolongou-se desde as 2200Z até 0015Z, tendo sido enviados todos os esforços e tomadas todas as providências que o caso requeria.

VI - Deste expediente foi enviada cópia ao SR-5, para providências.

ASS:

SINVAL PINHEIRO CAVALCANTI
Insp. de Tráf. Aéreo

ASS:

HEY MONTEIRO DE BARROS
Cont. Traf. Aéreo

VISTO:

ass:

IRINEU TONON - 2° S. AT. CV Chefe do ADC-PA

4/10/50

CONTINUA

MINISTERIO DA AERONAUTICA
Diretoria de Rotas Aereas


Porto Alegre, Rio Grande do Sul
Em 29 de julho de 1950.

Do: Inspetor de Aviação Aereo AI
CEU VALLE MACHADO

Lo: Senhor Cap. Av. Chefe da 3
DR-3

Ass: Informaçao sobre acidente.
- Presta -

I - Com relaçao ao acidente ocorrido com a aeronave PP-PCG, da PANAIR do Brasil, no dia 28 de julho de 1950, tenho a vos informar o seguinte:

As 2155Z aproximadamente, o PANAIR PP-PCG, estando em contato com ADC-PA, em aproximação IPR, pediu permissao para passar a frequencia da ADC-GI, - "Em virtude de estar avistando as luzes de GI e com referencias visuais com o solo". - A seguir a referida aeronave entrou a chamar ADC-GI que respondeu, sem conseguir contato. Foram trocados os pre-amplificadores sem resultado positivo.

Voltou o PCG a chamar a ADC-PA perguntando se a ADC-PA estava no ar e se as pistas se achavam iluminadas. Imediatamente informei ao CCD que estava ouvindo perfeitamente ao PCG e respondendo as suas chamadas, que a pista se encontrava iluminada e que o farol rotativo em funcionamento.

Passei a testar os pre-amplificadores e transmissores da ADC. - Observei que um dos pre-amplificadores não dava saída de corrente, isto é, não ligava a alta tensao do transmissor, enquanto que o outro ligava a alta tensao entrando o transmissor no ar.

Novamente passou o PCG a chamar a ADC-GI, sem resultado positivo pois a ainda assim não conseguiu contato com a mesma.

Após duas ou tres chamadas, passou o PCG a chamar vez a ADC-PA e manteve contato com a mesma, pedindo instruções. A partir desse momento, não mais ouvi chamadas do PCG. Solicitando ao CCD noticias do mesmo, fui informado que este havia deixado a frequencia da ADC-PA passando a escuta da Estação Radio da PANAIR, que tinha mensagem do PCG solicitando permissao para pousar com proa ESE que era a pista em uso (Pista 11 - Vento 130º 5 nós), ja dada, anteriormente a ADC-PA, via CCD. A autorizacao foi, naturalmente, concedida.

Continuei a experimentar o pre-amplificador que supunha estar em funcionamento, bem como os transmissores, chegando a conclusao que a pane era do microfone. Trocados os microfones entrou ADC a funcionar normalmente.

Não foram ouvidas outras chamadas do PCG, tendo o CCD, posteriormente, informado que a aeronave se havia accidentado.

II - Comunicamos, imediatamente, com o official de dia de GI, pedindo providencias para remessa de socorros urgentes ao local do acidente, tendo o mesmo entrado em contato com o SPS de CO (CANOAS).

III - Fomos informados após ao acidente, pelo senhor Farias, despachante da PANAIR, que o PCG se encontrava - "EM PANE DE RADIO"GEOMETRICO".

IV - Não relatou o PCG nenhuma posicao após reportar esta com referencias e avistando luzes de GI; não informou se estava ou não em aproximação ou baixando, nenhuma mensagem, em fim, que orientasse o controle sobre a sua posicao real ou estimada.

V - As condições de tempo, informadas pela Estação Meteorologica de São João, eram:

1900P Calmo 0 - 8000 mt. - 1 SC LEV CNT - 2 SC/NS 300 6 AS 2000 - OBC-

- CONTINUA -

10201 - 12 - 12

1915P 90° 3 - 7000 mt. - CHV LEV INT - 4 ST/NS 300 5 AS

10201 - 12 - 12

2000P - 60° B - 6000 mt. - 1 SC LEV INT - 4 ST/NS 200 448 2000 - 0

1020.4 - 12 - 12

VI - As condições do tempo estimadas em GI concordavam com as de São João, pois foi avistada a aeronave da Aerovia PP-AVO, quando sobrevoava o aeródromo de GI e quando a mesma se encontrava na reta final para pouso na pista 04, em São João.

VII - Deste expediente foi enviado cópia ao S.R.5, para providências.

as:

ALCEU VALLE MACHADO

Inspetor de Tráfego Aéreo Ref. 26

CÓPIA DO RELATÓRIO DO ASSISTENTE TÉCNICO DO PRESIDENTE DA PANAIR-BRASIL

RESUMO DAS INFORMAÇÕES VERAIS COMPLEMENTARES.

- I - As informações verbais colhidas entre o pessoal de turma de pista da Panair do Brasil, S.A. e os militares do Parque de Aeronautica de Canôas autorizam a afirmar o seguinte:
- a) aproximadamente às 1915 do dia 28-7-950 o PCG- foi visto a cerca de 4 ou 5 Kms da extremidade ESE da pista de Gravataí, mais ou menos no alinhamento da pista e em voo baixo como se estivesse fazendo a aproximação para pouso, na reta final da pista 11;
 - b) pelo menos, por duas vezes, a aeronave foi vista aproximando-se, frontalmente, em rota para a pista tendo acendido os faróis de pouso;
 - c) essas duas aproximações se sucederam com pequeno intervalo de tempo e ficou confirmado pelas informações colhidas em Canôas que a aeronave estava sobrevoando aquela campo campo nas duas aproximações;
 - d) em ambas as ocasiões os faróis de pouso foram acesos até que a aeronave atingia a estrada que corre em direção N-S entre Canôas e Gravataí; nessa estrada havia forte bruma baixa; tudo indica que os faróis eram apagados pelo piloto na ocasião em que sua luz incidia sobre a bruma.
 - e) tanto os depoimentos de Canôas como os de Gravataí confirmam que em ambas as ocasiões a aeronave fez curva a esquerda logo depois de serem apagados os faróis, o que sugere que o piloto desejava manter as referências visuais de Canôas;
 - f) a terceira passagem da aeronave não foi em direção à Gravataí, mas em sentido oblíquo e em direção NE;
 - g) o 1º Ten. Médico Aer. Dr. Mario Riello Wanderley que se achava em Canôas afirma que das duas vezes a aeronave passou tão baixo que lhe permitiu ver a bandeira brasileira e as luzes de identificação; não notou porém a posição do nariz da aeronave, nem dos flaps;

- CONTINUA -

- Relatório*
- b) o mesmo oficial julga que a aeronave passou ainda uma terceira vez, mas não tem certeza; outros asseveram que houve uma passagem baixa, obliquamente, para NE;
- c) havia visibilidade sobre Canôas e bruma baixa sobre a estrada, em Gravataí o teto oscilava entre 150 a 200 metros com boa visibilidade horizontal;
- d) as luzes da aeronave foram avistadas nitidamente de Gravataí, as luzes da pista e o farol luminoso rotativo de Gravataí estavam acesos;
- e) o 1º Ten. Médico Dr. Mario Rielo Wanderley também informou que antes das duas aproximações na pista para a pista de Gravataí, a aeronave passou a primeira vez em voo baixo de nível "como vindo de direção contrária a de Gravataí;"

II - Informações verbais colhidas entre os oficiais do SR-5 e operadores de ambas as Torres confirmam os seguintes pontos:

- a) houve falha na transmissão da Torre de Gravataí devido a defeitos elétricos num microfone e num pre-amplificador;
- b) a falha foi notada pelo operador de serviço quando verificou que o POG o chamava e não o escutava;
- c) o próprio operador investigou os defeitos e conseguiu restabelecer as comunicações, porém, já depois do acidente; a Torre havia funcionado bem duas horas antes quando dirigiu o pouso de um avião da FAB;
- d) a opinião geral é que o radiofaixa GI de Gravataí estava no ar, como porém não existem facilidades monitoras não é possível garantir com absoluta segurança.

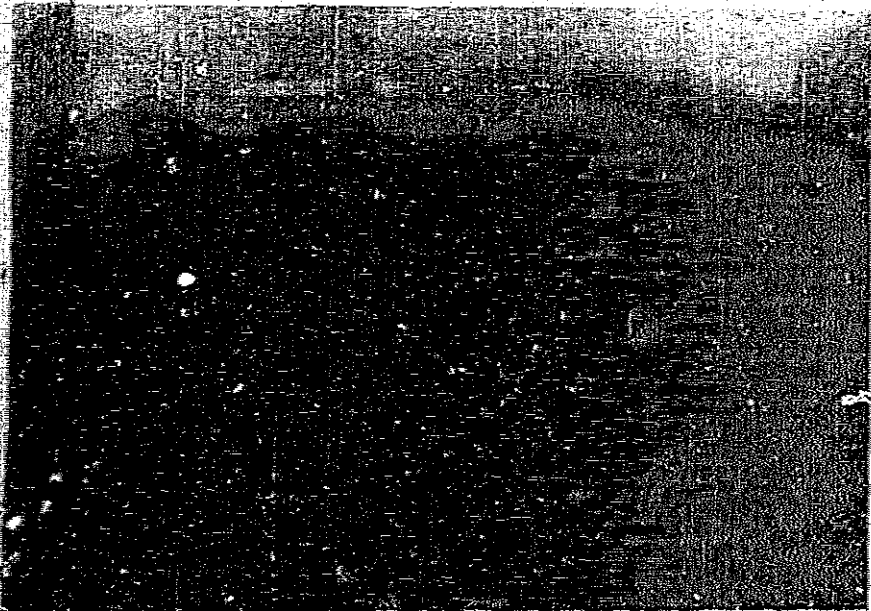
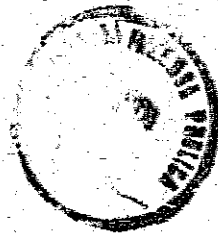
Ass: HELIO COSTA
HELIO COSTA.

AVIÃO : PP-PCG

LOCAL : MORRO DAS CABRAS, São Leopoldo, R.G.3.

DIA : 28 de julho de 1950.

UNIDADE : PANAIR DO BRASIL



5ª ZONA AÉREA
QUARTEL GERAL

S O L U Ç ã o

Examinando o presente Relatório, atinente ao acidente ocorrido em 28 de julho de 1950, com a aeronave de matrícula PP-FOG da PASAIR DO BRASIL, no Morro das Cabras, município de São Leopoldo neste Estado; este Comando concorda com a conclusão a que chegou a Comissão de Acidentes, no item XV - CAUSAS DO ACIDENTE.

Quartel General em Porto Alegre, 20 Seto /1950.

Armando Pinheiro de Andrade
Brig. do Ar - ARMANDO PINHEIRO DE ANDRADE

* C O M A N D A N T E *

[illegible]

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DIRETORIA DE ROTAS AÉREAS

OFÍCIO

RIO DE JANEIRO, 25 de 11/50

AO Diretor Geral de Rotas Aéreas.

AO EXMO. Sr. Chefe do Estado Maior da Aeronáutica.

ASSUNTO: - Sugestões de Acidentes Aeronáuticos (Informe sobre).

Ref. :- Ofício nº 08 -301/I-3-675 Reser de 26/11/50, desse EMAER.

1. Em resposta aos itens sugeridos no Relatório do acidente do avião PP-PCG, encaminhado a esta Diretoria com ofício de referência, informo a V. Exa.:

a) a instalação de rádio-faixa viria prejudicar a operação dos P.40 e o equipamento não é adequado;

2ª) já foi terminado pela DRAé. o desenho da C.A. de Gravataí baseado na rádio-faixa e rádio-fol citado adiante;

3ª) nova torre de 20m está em construção e antes o foi por falta de verba para a DRAé;

4ª) só será possível após a conclusão da torre e na citada, onde haverá espaço e comunicações adequadas;

5ª) compete ao S. Eng. da 5ª. Zona;

6ª) os mínimos são respeitados. Aliás, as conclusões do inquerito NÃO se referem a infringência dos mínimos.

2. Além de conservar a RI de Gravataí e, ao mesmo tempo, aumentar a segurança esta Direção Geral já providenciou a transformação da ADQ GI em RF simultâneo, conseguindo um radar automático emprestado da VARIG.

Rugheirinho

Reservado

de com o avião PR-200, comercial.

PR-200.

Município de São Leopoldo - Rio Grande do Sul.

Matrícula - PR-200.

Brasil G/A.

de decolagem do Aeroporto Santos Dumont, com destino a Porto Alegre. Os tripulantes e os passageiros estavam a bordo de um avião de matrícula PR-200, com o piloto a bordo. Durante a decolagem, o piloto passou para a via visual, procurando obter a pista local no primeiro instante. Assim, a decolagem foi feita com o avião a baixa altura, com o piloto a bordo. Por motivo ignorado, o avião não conseguiu manter a altitude e caiu no terreno, a pouca distância da pista de decolagem. O acidente ocorreu no dia 10 de março de 1964, às 14h 30min.

Os passageiros estavam no interior da cabine para a atividade de trabalho pelo seu funcionamento da pista de decolagem.

Os dados de todos os tripulantes e passageiros.

Os dados de todos os tripulantes e passageiros.

Os dados de todos os tripulantes e passageiros.

Os dados de todos os tripulantes e passageiros.

O acidente ocorreu no dia 10 de março de 1964, às 14h 30min. O avião estava a baixa altura, com o piloto a bordo. Por motivo ignorado, o avião não conseguiu manter a altitude e caiu no terreno, a pouca distância da pista de decolagem.

1)

Inspector Geral do R. M. A.

Reservado

~~be seen on slide PP-244, general.~~



Município de São Leopoldo - Rio Grande do Sul.

Collection # 25-255

— 24 —

o decolagem do Aeroporto Santos Dumont, com destino a Fortaleza, traziamos a 43 passageiros e colocamos a no plano de se ar arribar, Foz de Iguaçu. Logo nos vimos cercados por policiais e policiais, guilherme pelo Brasil com as mãos amarradas, e o piloto passou para a via aérea, procurando estabelecer a pista local, no primeiro instante, depois de dar o, foi um passageiro e baixo altura, comunicando, sendo que era um pane. Por motivos ignorados, perdemos a pista local, iniciamos a subida, contribuindo tal altura para o de- na avião de de Canabá. Consequentemente, ao iniciar o ar- muito próximo ao norte das Gerais, onde rodamos o piloto avi- do de violento com o terreno, a posterior inclinação;

alga marinha cresce no interior da guelma para a altitude
decente pela sua fronsionamento da guelma de bordo.

1

1947年12月

opostos da Terra e não necessariamente as pistas do crescimento
e acidentes estruturais, a causa principal foi a existência
de uma altura de segurança, uma vez que possuía autonomia po

6

Imperator Gerald da E. M. Ave