

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: NAVAJO PA-31-350	Unidade ou Proprietário: TÁXI AÉREO ERCÍLIO CALEFFI LTDA
	Matrícula: PT-JYG	
ACIDENTE	Data/hora: 23 Set 81 às 17:17 hs P	Tipo: COLISÃO EM VÔO COM OBSTÁCULO
	Local: MOR. SANTA CRUZ - CONCÓRDIA Estado: SANTA CATARINA	Classificação: G R A V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de SBPA; às 19:18Z com plano IFR para SSCH, conduzindo, além dos pilotos, cinco passageiros cujo destino era Concórdia.

Próximo ao travês de Lagoa Vermelha, obteve informação, de outra aeronave que sobrevoava a região, de que as condições meteorológicas ao sul da cidade de Concórdia estavam melhorando.

Nessa posição, o PT-JYG chamou o controle Porto Alegre solicitando o cancelamento do plano instrumentos, às 19:53Z; sendo autorizado a prosseguir para Concórdia-SC, no nível 045 e em condições visuais.

De acordo com o METAR, expedido pela Rio-Sul, às 20:00Z, as condições meteorológicas em Concórdia eram desfavoráveis ao voo visual e o aeródromo encontrava-se fechado, inclusive, para operação por instrumentos.

A aeronave não efetuou nenhum contato em fonia com a Rádio Concórdia e, por isso, os pilotos desconheciam as reais condições de tempo do destino.

O PT-JYG passou sobre a cidade a baixa altura, sendo avistado por testemunhas que viram-no tomar a direção do aeródromo.

Na mesma trajetória em que foi avistada voando a baixa altura, a aeronave colidiu com o topo do Morro Santa Cruz explodindo após o impacto.

No acidente faleceram os dois pilotos e três dos cinco passageiros que conduziam.

Outros dois passageiros sobreviveram com ferimentos graves.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO:

#### 2.1 Fator Humano:

2.1.1 Os pilotos estavam com os CCF válidos, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológicos ou psicológicos na ocorrência do acidente.

#### 2.2 Fator Material:

Não contribuiu.

#### 2.3 Fator Operacional:

##### 2.3.1 Manutenção:

Não contribuiu.

##### 2.3.2 Instrução:

O piloto era formado pelo Aeroclube de Bento Gonçalves desde

675

*Aeroclube* - Continua -

1948, categoria Piloto Comercial.

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

Ambos os pilotos eram qualificados na aeronave e possuíam suficiente experiência de vôo; sendo inclusive, habilitados ao vôo por instrumentos.

2.3.4 Meteorologia:

A meteorologia, efetivamente, contribuiu para a ocorrência do acidente, pois o aeródromo de Concórdia encontrava-se fechado para operação IFR. Testemunhas, que encontravam-se próximas ao local do acidente, informaram que o morro contra o qual a aeronave colidiu estava encoberto por uma camada de nuvens.

2.3.5 Infra-Estrutura:

Não contribuiu.

2.3.6 Navegação:

Não contribuiu.

2.3.7 Comunicações:

Os pilotos da aeronave não entraram em contato com a Rádio Concórdia (operada pela Tâxi-Aéreo Rio-Sul), de onde poderiam ter obtido informações precisas sobre as condições de tempo reinantes no aeródromo.

2.3.8 Peso e Balanceamento:

Não contribuíram.

2.3.9 Normas Operacionais:

Os pilotos contrariaram as regras estabelecidas para a condução da aeronave em vôo visual.

2.3.10 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros:

Inexistentes no local do acidente.

Os primeiros socorros, aos sobreviventes foram prestados por moradores da região e particulares que acorreram ao local do desastre.

3. ANÁLISE:

Examinando-se os dados e circunstâncias contidos nos elementos de investigação do presente Relatório, verifica-se que o somatório das condições meteorológicas, da inobservância de normas operacionais e da não utilização das facilidades de comunicações existentes, caracterizam o Fator Operacional como determinante na ocorrência do acidente.

A aeronave colidiu contra uma elevação do terreno, distante apenas 4 quilômetros do aeródromo de destino, o qual encontrava-se fechado para operações IFR.

As circunstâncias descritas no presente Relatório, aliadas à investigação realizada, indicam que os pilotos tentaram localizar o aeródromo forçando o vôo visual e contrariando todas as normas de Segurança de Vôo largamente preconizadas.

4. CONCLUSÃO:

Fatores que contribuíram para o acidente:

676

*Oficial*

- Continua -

**Fator Humano:**

Não há indícios de haver contribuído.

**Fator Material:**

Não contribuiu.

**Fator Operacional:**

Condições meteorológicas adversas.

Deficiente operação da aeronave.

Deficiente planejamento de voo.

Deficiente doutrina de segurança de voo.

**5. CONSEQUÊNCIAS:**

**Pessoais:** Falecimento do piloto, co-piloto, 3 passageiros e ferimentos graves em outros 2 passageiros.

**Materiais:** Perda total da aeronave.

**A Terceiros:** Não houve.


**RECOMENDAÇÕES:**

6.1 As informações meteorológicas, tanto em rota como no destino e alternativas, devem ser analisadas com a máxima cautela por parte dos pilotos. Devem ser consideradas, além das formações pesadas, todo o tipo de nuvem que possa restringir teto e visibilidade.


6.2 As regras estabelecidas para voo visual não devem ser desrespeitadas, sob hipótese alguma, evitando-se dessa forma, expor a aeronave, pilotos, passageiros e terceiros a riscos perfeitamente evitáveis e desnecessários.

6.3 O voo não deve ser considerado como um desafio às habilidades técnicas dos pilotos; e as decisões de prosseguir para os campos de alternativa devem ser tomadas com serenidade e planejamento antecipado, de modo a permitir que a Doutrina de Segurança de Voo sempre norteie o sucesso da atividade aérea.

Em, 03/Out/81.

  
MILTON NARANJO - Cel Av  
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

  
Maj Brig do Ar JORGE JOSÉ DE CARVALHO  
Vice-Chefe do EMAER

SNR/sgm

677