

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	RELAÇÃO
	01/05/92	

003591

1 DO ACIDENTE

LOCAL	MUNICÍPIO	UF	CDUAR	FASE DO ACIDENTE
Fazenda Vista Alegre	Regente Feijó	SP	IV	Cruzado
FLIGHT	HORA LOCAL/PUSS	PERÍODO	OUTRAS AVI ENVOVIDAS	MATRÍCULAS
SIPAC4	15:30P	☒ DIA ☐ NOITE	☐ SIM ☒ NÃO	
LOCALIZAÇÃO DOS DESTROÇOS				
☐ EM PERÍMETRO	☒ FORA DE PERÍMETRO	COORDENADAS	PLANO DE VÔO	
		221050S/0511655W	☐ IFR ☐ VFR ☐ VOCOM ☐ NENHUM	
ROTA PROPOSTA				
DE : Ourinhos				
PARA : Presidente Prudente				

2 DA AERONAVE

FABRICANTE	MODELO	Nº DE SÉRIE (SE CIVIL)	CERT. DE AERONAVEGABILIDADE
EMBRAER	EMB-712	712102	☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO
TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO	DATA ÚLTIMA INSP.	OFICINA DE INSPEÇÃO	USADOS ÚLT. INSP.
100HRS	21/04/92	Aeroclube de São Paulo (Homol. 7001-02)	17:00
OPERADOR / PAIS DE MATRÍCULA	ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)		
Aeroclube de São Paulo	Av Olavo Fontoura, 650 - SP		

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO	NOME / QUALIFICAÇÃO	ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)	IDADE
PILOT	VENCESLAU RIBEIRO - PC (911200437)	Rua Eng. Paulo, 133 - Guarulhos - SP	22
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO	CERTIFICADO IFR OU CVI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL)
Aeroclube de São Paulo	1991	☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ N POSSUI	754481 PP-43868
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE	HORAS DE VÔO	NESTE MODELO	
☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO	TOTAL 300:00	TOTAL 30:00	ÚLTIMOS 30 DIAS 20:00 ÚLTIMAS 24 H 03:30
FUNÇÃO	NOME / QUALIFICAÇÃO	ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)	IDADE
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO	CERTIFICADO IFR OU CVI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL)
		☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ N POSSUI	
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE	HORAS DE VÔO	NESTE MODELO	
☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO	TOTAL	TOTAL	ÚLT. 30 DIAS ÚLT. 24 H

RUBRICA DO NOME	DATA DO ACID	REGISTRO DO ACID
<i>[assinatura]</i>	01/05/92	PT-RRR

003592

Esta aeronave decolou de Sorocaba para Presidente Prudente com quatro pessoas a bordo.

Na rota, realizou pouso em Ourinhos devido a condições meteorológicas.

Após nova decolagem, já bem próximo do destino - 02 minutos - entrou em um CB e, após sair do mesmo, com proa de retorno, efetuou pouso em um pasto, por não ter condições de prosseguir.

A aeronave sofreu avarias, o piloto sofreu ferimentos graves e os passageiros saíram ilesos.

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACIDENTE	RAZÃO DO ACIDENTE
	01/05/92	PT-RRR

6. DA INVESTIGAÇÃO

Assinalar com S ou N, caso um dos itens seja assinalado com S, deverá haver o preenchimento de investigação.

- ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE MILITAR
- ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR
- ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE ESTRANGEIRA
- ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM
- ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM

003593

Se houver danos materiais, especifique no campo 57.

☐ GRAVE ☐ LEVE ☐ NENHUM ☐ DESCONHECIDO ☐ ANV. DESAPARECIDO

Se houver danos materiais, especifique no campo 57.

☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE MILITAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE ESTRANGEIRA ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM

☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE MILITAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE ESTRANGEIRA ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM

☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE MILITAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ☒ N ENVOLEVIDO AERONAVE ESTRANGEIRA ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM ☒ N ENVOLEVIDO DORTO OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM

6.1. MATERIAIS A TERCEIROS

IMPORTE? ☒ NÃO ☐ SIM

COMPENSAÇÃO PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (NSMA 3-8)

A OUI RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃO

A SEPA PARA INDENIZAÇÃO JÁ FOI REPASSADA PELA SEFA? ☐ SIM ☐ NÃO

DESCRIÇÃO DOS DANOS:

7. PROCEDIMENTOS LEGAIS

AVIAÇÃO MILITAR

- ☐ SINDICÂNCIA
- ☐ INQUÉRITO ADMINISTRATIVO
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL MILITAR
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS

AVIAÇÃO CIVIL

- ☒ S BOLEM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
- ☒ D INQUÉRITO POLICIAL
- ☒ N TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
- ☒ N INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☒ N OUTROS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	01/05/92	PT-RRR

003594

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE DIFERENTE A OUTRA AERONAVE - 45

MATRÍCULA

AVIÕES

COMPONENTE	INTEG. PARTE				COMPONENTE	INTEG. PARTE	GRAVE	LEVE	NENHUM
	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4					
ELERON	Nº 1	XX			LEME DIREÇÃO				XX
	Nº 2				ASA ESQUERDA			XX	
	Nº 3				FLAP ESQUERDO		XX		
	Nº 4				AILERON ESQUERDO				XX
ELERON	Nº 1			XX	ASA DIREITA		XX		
	Nº 2				FLAP DIREITO		XX		
	Nº 3				AILERON DIREITO			XX	
	Nº 4				ASSENTOS	FRENTE			XX
INSELAZEN			XX			TRAS.			XX
ELERON DE PUGO			XX		SISTEMAS	COMBUST.			XX
ELERON DE PUGO				XX		LUBRIF.		XX	
ELERON DE PUGO				XX		ELETRICO		XX	
ELERON DE PUGO				XX		HIDRAULICO			XX

HELICÓPTEROS

COMPONENTE	INTEG. PARTE				COMPONENTE	INTEG. PARTE	GRAVE	LEVE	NENHUM
	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4					
ELERON					ESTABILIZADORES				
ELERON PRINCIPAL					ROTOR DE CAUDA				
ELERON PRINCIPAL					SISTEMAS	ELETRICO			
ELERON PRINCIPAL						COMBUST.			
ELERON PRINCIPAL						HIDRAUL.			
ELERON PRINCIPAL					ASSENTOS	FRONT.			
ELERON PRINCIPAL						TRAS.			

DESCRIÇÃO DE RECUPERAÇÃO DA AERONAVE

Informe os valores abaixo se disponíveis até a conclusão da investigação.

Estas informações deverão constar da informação do custo do acidente conforme NSBA 3-6

Total realizado em: Total realizado em: Total realizado em:

Observações adicionais:

ESCALA

[] não [] sim

INDICACAO DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRICULA DA ANV
	01/05/92	PT-RRR

003595

TRANSLATION
OF THE

☐ DADOS SOBRE
A PÁGUA

☐ OUTROS (DESGREVA)

-- INDIQUE O NORTE MAGNÉTICO --

This image shows a full page of blank graph paper. The grid consists of small squares formed by thin black lines. There are approximately 20 columns and 20 rows of squares. The paper has a slightly textured appearance, typical of a scanned document.

CD

IDENTIFICAÇÃO DO FOTÓGRAFO	DATA DO FOTÓGRAFO	IDENTIFICAÇÃO DA FOTOGRAFIA
10	01/05/92	PT-RRR

003596

10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista geral do local do acidente, sendo indicado o sentido de pouso.



LEGENDA:

Vista do obstáculo (morrote) onde ocorreu a colisão durante a corrida após o pouso e quebra do trem de pouso.

7 A

RUBRICA DO CESP	DATA DO A.O.	MATRICULA DA ANV.
62	01/05/92	PT-RRR

10

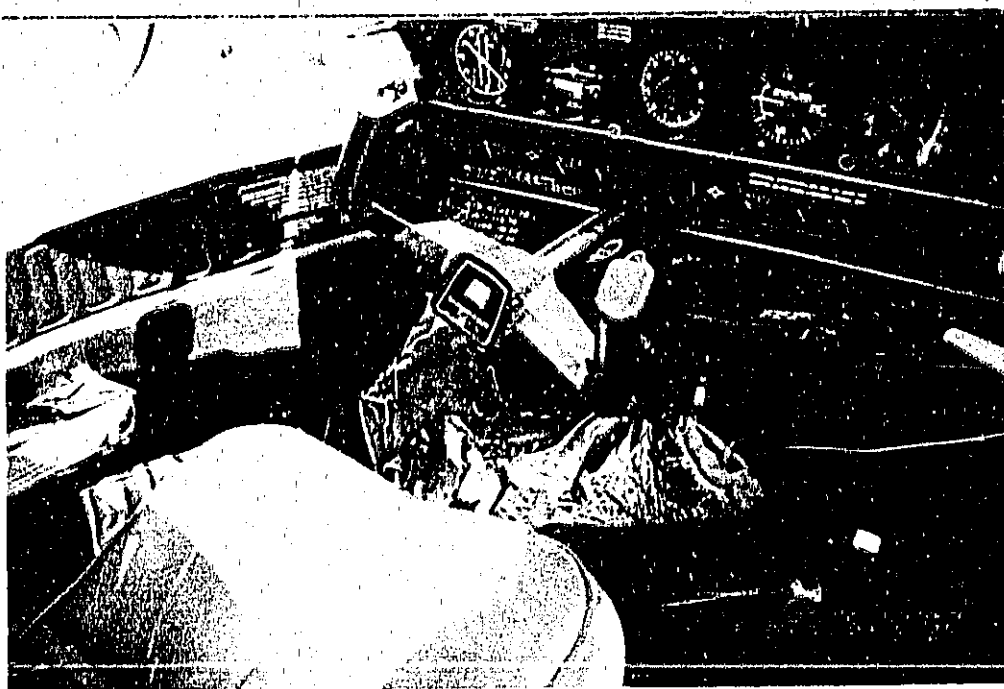
FOTOGRAFIAS

003597



LEGENDA:

Detalhe do local da colisão, sendo assinalado o toco que avariou a parte inferior da fuselagem.



LEGENDA:

Detalhe do inferior da cabine lado esquerdo, onde o assoalho foi rasgado pelo toco.

10

FOTOGRAFIAS

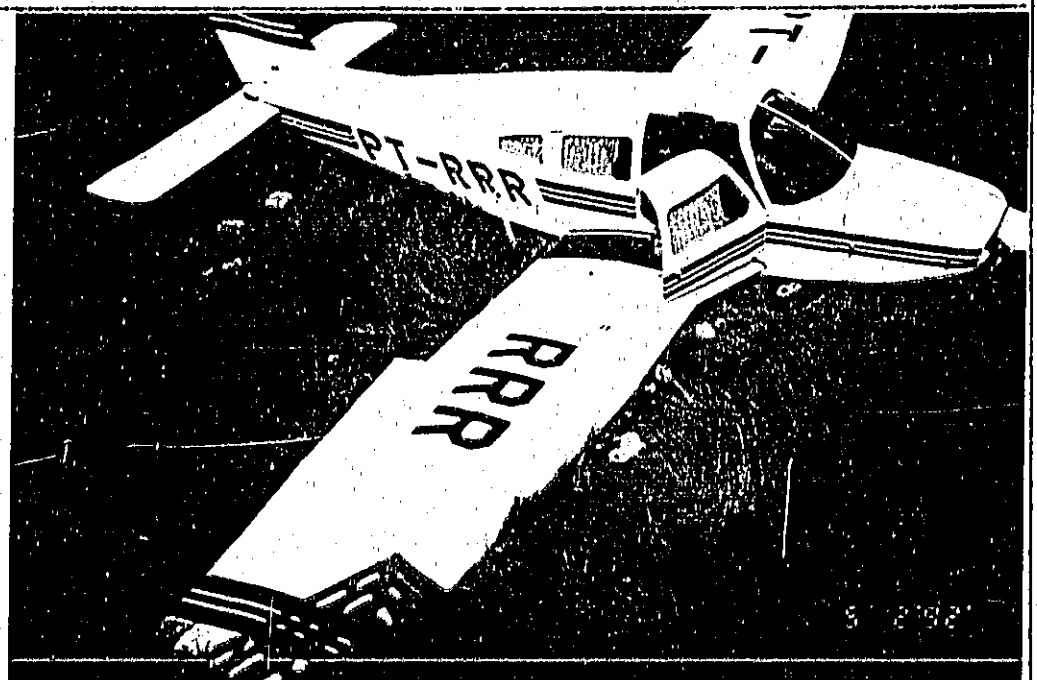
RUBRICA DO RESP	DATA DO ACID	MATRICULA DA AVI.
	01/05/92	PT-RRR

003598



LEGENDA:

Detalhe das avarias causadas na parte externa.



LEGENDA:

Vista da parte superior da aeronave, notando-se a bequilha próxima à fixação da asa direita.

7 C

INSCRIÇÃO DO RESP	DATA DO ACI	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	01/05/92	PT-RRR

003599

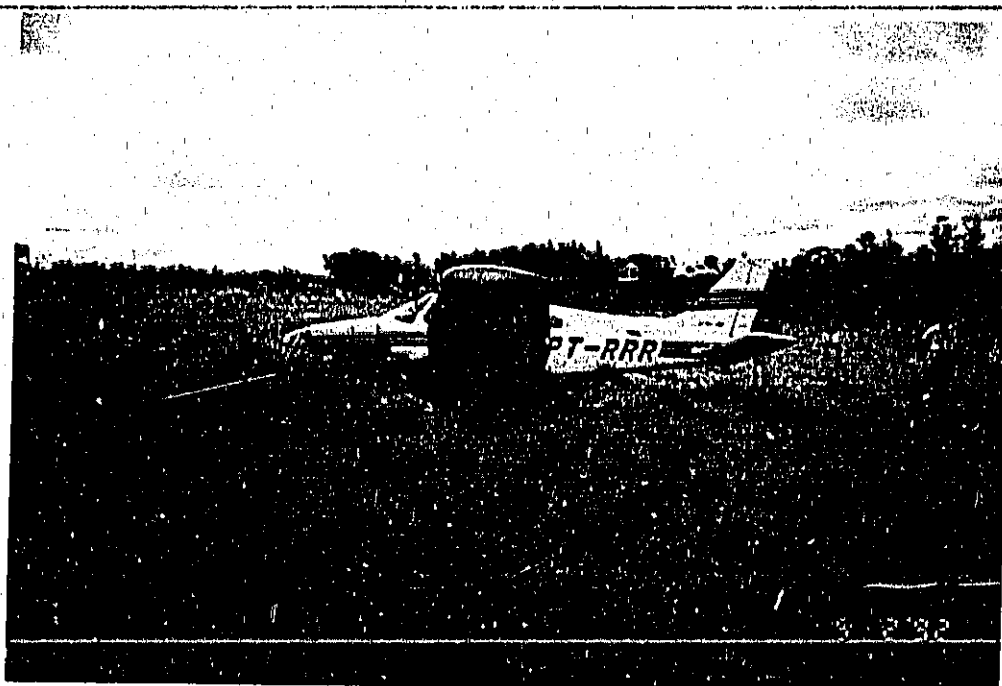
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista frontal da aeronave no local do acidente, notando-se que está sem o trem principal direito e bequilha; e a hélice avariada.



LEGENDA:

Vista da lateral esquerda notando-se o flape comandado.

10

FOTOGRAFIAS

7 D

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV.
<i>[assinatura]</i>	01/05/92	PT-RRR

003600



LEGENDA:

Legenda na seguinte

LEGENDA:

Vistas da lateral direita, notando-se que está com o flape avariado e a roda do trem de pouso direito, que quebrou com o impacto.

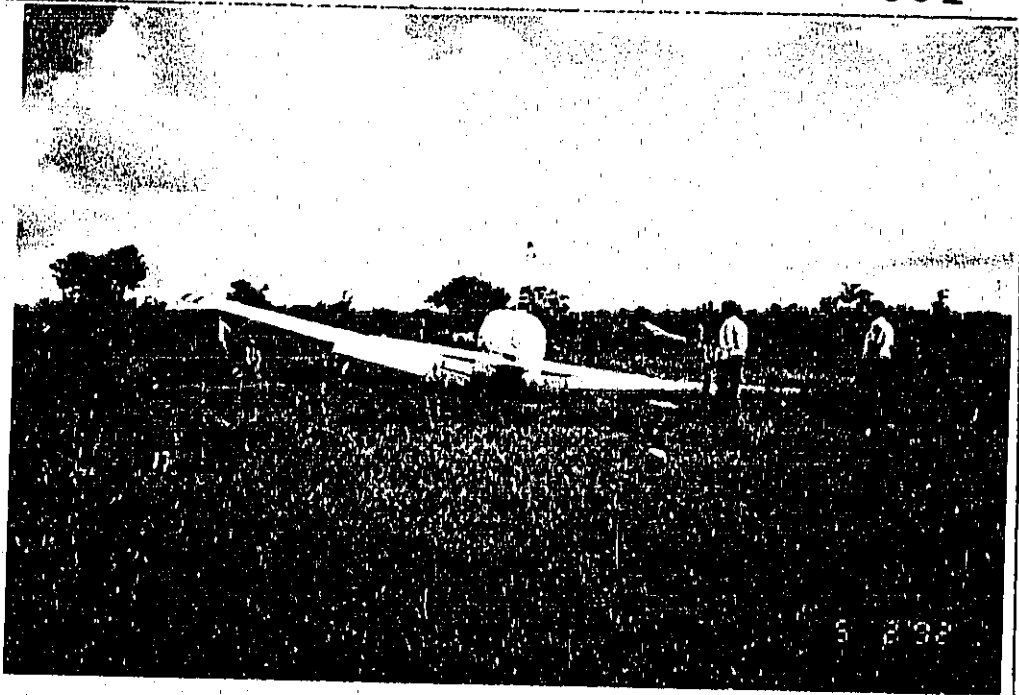
7 E

RUBRICA DO RESP	DATA DO ATO	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	01/05/92	PT-RRR

003601

10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista posterior.



LEGENDA:

Vista da parte trazeira do interior da cabine.

7 F

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV.
<i>pe</i>	01/05/92	PT-RRR

003602

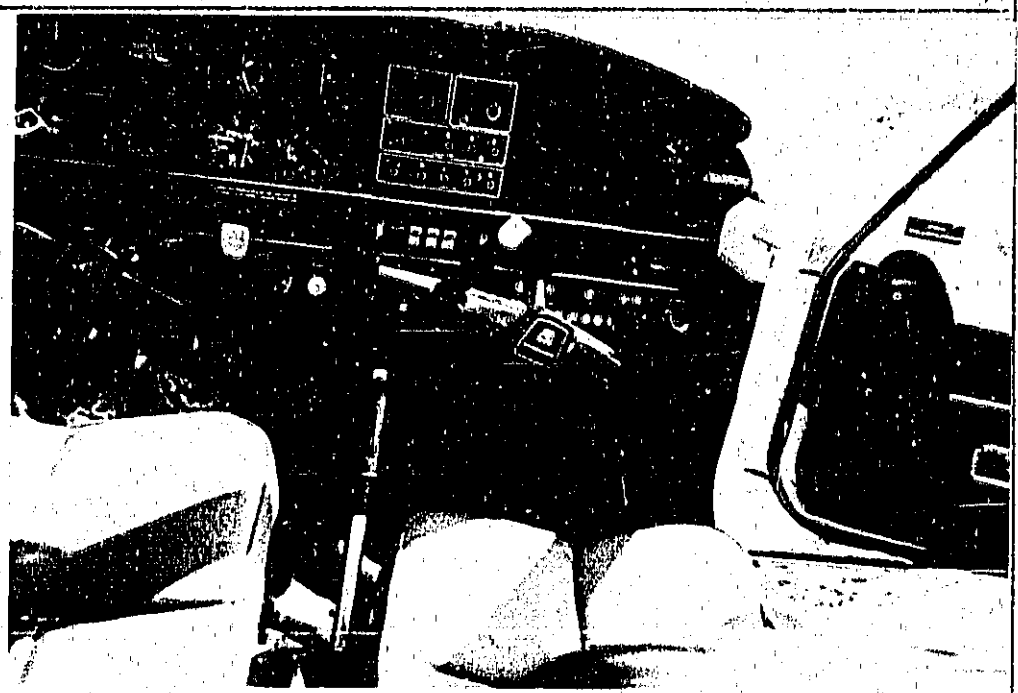
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Legenda na seguinte.



LEGENDA:

Vistas do painel de instrumentos, notando-se a alavanca do flape na posição todo comandado; as manetes de potências e mistura recuadas e todo o sistema elétrico desligado.

HISTÓRICO DO RESPE	DATA DO ACIO	MACULAGEM
<i>R</i>	01/05/92	HT-RRR

003603

ANÁLISE

A RELATÓRIO DE CAUSA E EFEITO, APRESENTANDO OS FATORES HUMANOS, MATERIAIS E OPERACIONAIS. A ANÁLISE DEVE SER FEITA EM RELAÇÃO AOS DADOS DE INVESTIGAÇÃO COMPLETA.

Analisando-se os dados disponíveis nesta investigação, verifica-se que:

A aeronave encontrava-se disponível para o voo, com as manutenções registradas nas cadernetas.

O piloto é formado no próprio Aeroclube há cerca de um ano, possuindo habilitação IFR e já havia sido submetido a cheque para PC. Estava com os certificados válidos e possuía experiência para a realização deste voo.

Conforme planejamento apresentado ao Aeroclube, seria realizado a etapa Marte/Presidente Prudente. No entanto, o piloto efetuou a etapa Marte/Sorocaba, onde apanhou seus familiares para, só então, prosseguir para o seu destino original.

Preencheu uma notificação de voo para Sorocaba, estimando o tempo de voo em 03:00h e autonomia de 05:00h com uma pessoa a bordo.

O tempo de voo entre as duas localidades, neste tipo de aeronave, é de 00:30h.

Realizou um pouso em Sorocaba, onde apanhou seus pais e irmã, decolando para Presidente Prudente às 13:30Z.

Durante o voo, percebeu que as condições de visibilidade estavam se reduzindo, descendo inicialmente para o FL 065 e, logo em seguida, para o FL 045.

Quando sobrevoava próximo a Assis (62,5NM do destino), resolveu retornar para Ourinhos e aguardar a melhoria da meteorologia.

Após o pouso (15:40Z) procurou manter contato telefônico com Presidente Prudente para saber das condições. Cerca de 01:50h, depois de obter a informação de que Prudente operava visual, decolou (17:20Z) para aquela localidade, estimando o tempo de voo em 00:55h (18:15Z).

Os metares de SBDN são:

1700	120 10KT	9999	10BR	3SC025	6AS070	8CS200	21/20	1012
1800	120 10KT	9999	17TS	5SC020	5AS070	8CS200	2CB020	20/19 1011
1900	210 15KT	8000	95TS	7ST005	3CB010	19/19	1014	

Verificamos que as condições meteorológicas em SBDN foram se deteriorando para o voo VFR, após a decolagem de SBOU (17:20Z); embora a visibilidade horizontal oferecia condições, o teto estava baixo, com chuva aumentando de intensidade e a formação de CB's. Não possuímos a posição desses CB's em relação ao aeródromo.

A deterioração da meteorologia foi notada pelo piloto que in

003604

8 A

CONTINUAÇÃO

DOS CAMPOS

ANÁLISE (continuação)

INSCRIÇÃO DO REG.	DATA DO	INSCRIÇÃO DA ANV
1	01/05/92	PT-RRR

formou ter-se deparado com visibilidade horizontal restrita, navegando por contato visual com o solo, que a visibilidade vertical permitia. Notou, também, a presença de um CB quando se encontrava cerca de 10min fora de SBDN, julgando poder chegar ao aeródromo antes dele.

O aumento da chuva, névoa e teto baixo não permitiam a visualização de outros CB's na área. Acredita-se que nesse momento o piloto estaria tentando manter o voo VFR apoiado em informações IFR, já que é habilitado para ambas as regras e a aeronave também oferecia essa opção. O nível de voo baixo não permitia obter marcações confiáveis no VOR e a eletrividade dos CB's interferiam no ADF.

Prosseguindo o voo em direção ao aeródromo ingressou em um CB sofrendo os efeitos da turbulência e conseguindo abandonar essa área, com proa de retorno, com condições restritas de visibilidade por onde havia passado.

Diante das circunstâncias o piloto optou pela realização de um pouso em um pasto. Durante a corrida no solo a aeronave colidiu com um tronco de árvore que adentrou pelo assoalho do piloto, causando-lhe ferimentos. Os demais ocupantes saíram ilesos.

Embora o piloto afirme que o pouso foi afetado exclusivamente pelas condições meteorológicas, restando-lhe combustível para prosseguir até sua alternativa, os fatos demonstram o contrário.

A autonomia da aeronave é de 05:00h. O horímetro registrou 4.4h; os horários de pousos e decolagens em SDCO e SBOU, acrescidos do tempo até o acidente confirmam esse tempo e, principalmente, o combustível remanescente retirado mediu 20L.

O tempo de voo restante (35min) não permitiria atingir a alternativa proposta (Marília) que se encontrava a 80NM, cerca de 50min, e as condições não possibilitavam procurar outro local.

Quando decolou de Ourinhos, o tempo real de voo indicava possuir autonomia para 02:00h. O estimado até Presidente Prudente era de 00:55h e até Marília mais 00:50h. Assim, chegaria na alternativa com 00:15h quando o regulamento determina 00:45h disponível.

Em face do exposto, conclui-se que:

a) O piloto insistiu no prosseguimento do voo VFR, quando as condições meteorológicas não mais o permitiam;

b) O piloto procurou apoiar-se nos conhecimentos de voo IFR que possuía e a aeronave dispõe, sem, no entanto, assumir inteiramente essa regra;

c) O piloto não poderia demonstrar sua incapacidade de pilotar

CONTINUAÇÃO

DOS CAMPOS

ANÁLISE (continuação)

RODADA	RES.	DATA DO	MATRÍCULA DA ARV
		01/05/92	PT-RRR

003605

avião, diante de seus pais a bordo;

d) O piloto não realizou adequado planejamento para essa etapa de voo e desconhecia a autonomia real da aeronave; e

e) As condições meteorológicas não permitiam o voo VFR.

003606

DECLARAÇÃO

DECLARAR OS FATORES CONTRIBUTIVOS DE ACORDO

A SEGUIR E ASSINALAR TODAS COLUNAS DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), W(não pesquisado) e I(indeterminado)

NUMERO DO TITULO	DATA DO ACORDO	NATURALIDADE DA ANV
	01/05/92	PT-RRR

FATORES OPERACIONAIS	
☒ ASPECTO PSICOLÓGICO ☒ ASPECTO PSICOLÓGICO	☒ DEF. MANUTENÇÃO ☒ DEF. INSCRIÇÃO ☒ DEF. SUPERVISÃO ☒ PORCA EXP. VÔO/HA ANV ☒ DEF. COORD. CABINE ☒ CORO. MET. ADVERSAS
☒ DEF. MANUTENÇÃO DO MATERIAL	☒ DEF. INFERIA-ESTRUT. ☒ DEF. PESSOAL APOIO ☒ INF. BAIXO AMBIENTE ☒ DEF. AMIC. GRUPO ☒ ESQUELHAMENTO ☒ DEF. PLANEJAMENTO
☒ DEF. JULGAMENTO ☒ NEGLIGÊNCIA ☒ IMPRUDÊNCIA ☒ OMISSÃO ☒ INDISCIPLINA DE VÔO ☒ OUTROS ASPECTOS OP.	☐ INDETERMINADO ☐ OUTROS

DECLARAR TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

ASPECTO PSICOLÓGICO: Embora não pesquisado, pode ter contribuído em face da necessidade de afirmação como piloto perante seus genitores.

Quanto ao pouso precipitado pode ter sido a solução pela inesperada situação de ter penetrado inadvertidamente numa zona perigosa, e a preocupação, mais uma vez, com a segurança de seus familiares e, também, o baixo nível de combustível.

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADVERSAS: As condições reinantes na rota e destino não permitiam a operação sob as regras VFR.

DEFICIENTE PLANEJAMENTO: O piloto desconhecia a real autonomia da aeronave para essa etapa de vôo bem como possíveis pistas de pouso onde poderia realizar um pouso de precaução.

DEFICIENTE JULGAMENTO: Aparentemente o piloto confiou nos seus conhecimentos de vôo IFR, sem assumir inteiramente essa condição, para prosseguimento do vôo VFR.

INDISCIPLINA DE VÔO: Operou a aeronave sem satisfazer os parâmetros necessários a qualquer regra de vôo: VFR ou IFR.

SECRETARIA DE
TRANSPORTES
AERONÁUTICA

RUBRICA DO RISE	DATA DO VÔO	MATRÍCULA DO AVIÃO
<i>[assinatura]</i>	01/05/92	PT-RRR

003607

CONTINUAÇÃO DO VÔO DEPARTAMENTO DE ELABORAÇÃO (DETERMINAR SE A NORMA 3-9)

AO PILOTO

Realizar criterioso planejamento para toda etapa de vôo, baseado em informações de tempo/consumo anteriores que houver.

As regras de vôo estabelecidas são frutos de longos estudos e oferecem a segurança necessária ao desenvolvimento do vôo, desde que obedecido os parâmetros exigidos. O piloto deve escolher a que possibilite o prosseguimento do vôo e atender a todos os requisitos.

**CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS**

DATA DO ACTO	PARTECIPANTE
01/05/92	PT-RRR

003608

CASE A INVESTIGAÇÃO SE ENCIERRA NO RP, DESCRIBIR O SEU CUSTO, REFERIR-SE À USHA 3-G.

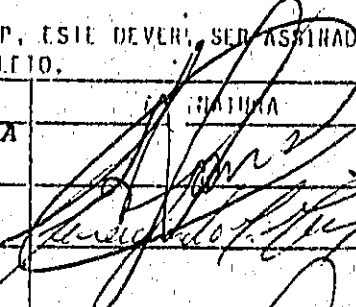
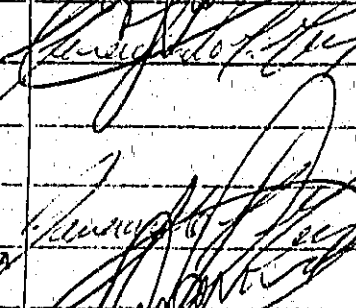
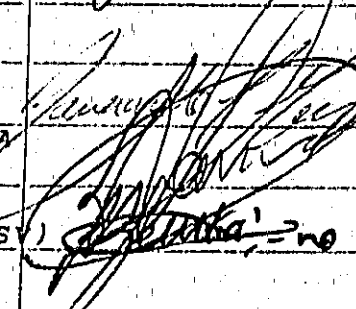
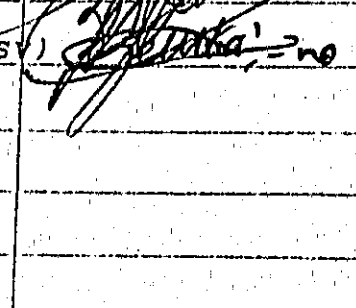
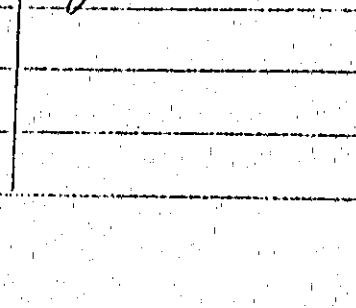
Fotografias ----- Cr\$ 42.000,00
Material de expediente ----- Cr\$ 18.000,00
Total Cr\$ 60.000,00

ACÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
INSTRUIÇÃO A EXISTÊNCIA DESTAS AÇÕES

Alertado o piloto sobre os fatores contribuintes identificados nesta investigação.

CIAA

CASE USAR A CIAA DESIGNADA. CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCIERRA NO RP, ESTE DEVERÁ SER ASSINADO POR TODOS OS MEMBROS DO PLO PRESIDENCIAL E OSV, QUANDO NOVER O PROCESSO COMPLETO.

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	SIGNATURA	DATA
PRESIDENCIAL	ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA Maj Av		03/08/92
OSV	GUMERCINDO JOSÉ MARQUES Cap Av		03/08/92
MEMBRO PLO ASPECTO CIENTIFICO - IN			
MEMBRO PLO ASPECTO CIENTIFICO - IN			
MEMBRO PLO FATOR BATERIA	GUMERCINDO JOSÉ MARQUES Cap Av		03/08/92
MEMBRO PLO FATOR BATERIA	ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA Maj Av		03/08/92
	ROBERTO PETERKA - SO BAD (ASV)		03/08/92
OUTROS			
REPRODUZ			

COMANDO INVESTIGADOR

OPINION E DETERMINAÇÕES

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA 2ª
01/05/92	PT-RRR

003609

1. CHEFE DO DEPARTAMENTO

2. CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E ENTENDER O SEU

3. DE DETERMINAÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL, EM FUNÇÃO DAS ATIVIDADES

4. DE DETERMINAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO, SEDEDO QUE JULGAR DESEJADO.

Concordo com as conclusões atingidas pela investigação.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR
JOSÉ LOPES DOS SANTOS - Ten Cel Av
Chefe do SERAC-4

DATA
040892

COMANDO INVESTIGADOR

DATA DO ACIO	NATURAL DA ASS
01/05/92	PT-RRR

003610

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

1) SE NÃO CONCORDAR COM RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA EMISSA OU PROPOSTA, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;

2) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com as recomendações de segurança propostas.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

JOSÉ LOPES DOS SANTOS - Ten Cel Av
Chefe do SIA 6-4

DATA

040892

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU ENTIDADE

DATA DO ATO	PARTELA DA
01/05/92	PT-RRR

003611

19

PARECER E DETERMINAÇÕES

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a - SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO OU COM OS ENDOSSOS ANTERIORES, DEVERÁ EMITIR O PORQUÊ E ENITIR O SEU PARECER.
- b - DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS FICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a conclusão deste relatório.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - MAYRON DOS SANTOS PEREIRA

WALMOR LANGE - C-1 Av.

Adjunto - SOF

DATA

15/12/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

DATA DO ACIO	MATRÍCULA DO ANV
01/05/92	PT-RRR

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

003612

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a) SE NÃO CONCORDAR COM AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA EMITIDAS OU PROPOSTAS, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a recomendação de segurança proposta.

65

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - MAYRON DOS SANTOS PEREIRA

46

WALMOR LANGE - Col Av.
Adjunto SC*

DATA

15 12 92

003613

***** FISCALIZACAO E CONTROLE DA AVIACAO CIVIL ***** 17/09/92 13:27:38

NOME: (VENCESLAU RIBEIRO) DTNASC: (080470) UF: (SP)
 NAC.: (BRA) IDENT: (19106961) ORG EXP: (SSPSP) CPF: (16912105874)
 SEXO: (M) TIT.ELEITOR: (174369960141) ZONA: (278) UF: (SP)
 CERT.MIL: (040132508140) ORGAO: (MEX) CAT: (DISPENSA)
 EMPRESA: ()
 ENDERECO: (RUA DA CULTURA N.133) BAIRRO: (TORRES TIBAG)
 CEP: (07060) CIDADE: (GUARULHOS) UF: (SP)

----- CERT. DE CAPACIDADE FISICA -----

1 CLASSE (X) 2 CLASSE () VALIDADE (050293) ORGAO EXPEDIDOR (HASP)

----- GRAU DE INSTRUCAO -----

() 1 GRAU (X) 2 GRAU
 () SUPERIOR
 (X) COMPLETO () INCOMPLETO

XMIT => (

TP-LIC	NUMERO	DATA
(PPR)	(43868)	(010891)
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()

TP-LIC	NUMERO	DATA
(PCM)	(13370)	(220592)
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()

TP-HAB	MMAA	ORG.
(MNTE)	(0494)	(PD)
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()

TP-HAB	MMAA	ORG.
(IFRA)	(0493)	(PD)
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()
()	()	()

XMIT => (

003614

FISCALIZACAO E CONTROLE DA AVIACAO CIVIL

DATA ==>> 240492

HORA ==>> 1740

COODAC PILOTO ==>>

AEROPORTO DE ORIGEM ==>> SDJD

AEROPORTO DE PARTIDA ==>>

AEROPORTO DE DESTINO ==>> SDJD

XMIT ==>> (

NUM. DA LICENCA DE ESTACAO => (444)
 DATA DE EMISSAO => (230991) DATA DE VALIDADE => (230996)
 E Q U I P A M E N T O D E C O M U N I C A C A O

PRIMEIRO VHF	SEGUNDO VHF	H F
FABRIC. (COLLINS)	()	()
MODELO (VHF251S)	()	()
FREQ. (118.0-135.95MHZ)	()	F - ()
POTENCIA (05WATTS)	()	F - ()
ESPACAM. (50KHZ)	()	F - ()

E Q U I P A M E N T O D E N A V E G A C A O			
QTD	QTD	QTD	QTD
ADF ()	RADAR ()	DME ()	FL.REC ()
VOR ()	ILS ()	PA ()	VC.REC ()
INS ()	MB ()	FD ()	ELT ()
VLF ()	TRANSP ()	R.ALT ()	GPWS ()

OUTROS EQUIP. ==> ()
 EMPREGO AERON ==> ()
 TIPO DE VOO ==> ()
 XMIT ==>> ()

003615

ACIDENTE LOCAL DO ACIDENTE (COORD 221050S/0511655W) UF (SP)
 DATA DO ACIDENTE (010592) SERAC DA AREA (4)
 DOC.INFORM.ACID. (91/SIPAA4/040592)
 DOC.INTERDICAÇÃO (156/2TE1/180592)

ACIDENTE ANTERIOR DOC. INFORM. ACID. ()
 DOC. INTERDICAÇÃO ()
 DOC. DESINTERDICAÇÃO ()

TRASLADO DOC. AUTORIZ. () COD. OFIC. SOLIC. ()
 INICIO DOS SERVICOS DATA DA AUTORIZAÇÃO ()
 CODIGO DA OFICINA ()
 DOC. AUTORIZAÇÃO ()

LIBERACAO:ANEXO 2 DA IAC 3127 COD. DA OFICINA ()
 DATA ()
 DOC. DESINTERDICAÇÃO ()

OBS.: ()

 FISCALIZACAO E CONTROLE DA AVIACAO CIVIL

NOME PROPRIETARIO ==>> (AEROCLOUBE DE SAO PAULO)
 ENDEREÇO PROPRIETARIO ==>> (AV.OLAVO FONToura 650)
 COMPLEMENTO ==>> (SANTANA) CIDADE ==>> (SAO PAULO) UF ==>> (SP)
 CEP ==>> (02012) PF/PJ ==>> (J) CPF/CGC ==>> (60524592)
 DATA ULTIMA AQUISICAO ==>> (220891) CODIGO INIBIDA ==>> (AER)
 NOME OPER => () CGC => (0)
 ENDEREÇO ==> ()
 CIDADE ==> ()
 CEP ==> () UF ==> () XMIT ()

003616

MEIO DE APRESENTACAO DA LICENCA
(LIC DENTEL 444/230991/SP)

MEIO DE APRESENTACAO DA FIAM
(FIAM DEN HANGAR FORTDURA/061290: doc.9442 ac.s.Paulo 301091)

COD	DOCUMENTO DE INTERDICA0	DOCUMENTO DE DESINTERDICA0
()	()	(RD 780/4DT1A/061290(8).
COD	DOCUMENTO DE INTERDICA0	DOCUMENTO DE DESINTERDICA0
(1)	(RD 156/2TE1/180592	()
COD	DOCUMENTO DE INTERDICA0	DOCUMENTO DE DESINTERDICA0
()	()	()
COD	DOCUMENTO DE INTERDICA0	DOCUMENTO DE DESINTERDICA0
()	()	()

XMIT ==>> (

FISCALIZACAO E CONTROLE DA AVIACAO CIVIL

MODELO ==>> (EMB-712) CODIGO DO FABRICANTE ==>> (E)
CLASSIFICACAO ==>> (L1P) PMD ==>> (001157)
TRIPULACAO MINIMA ==>> (01) PAX.MAXIMO ==>> () ASSENTOS ==>> ()
TIPO -(ICAO) ==>> () ANO DE FABRICACAO ==>> ()
NUM. SERIE MOTOR 1 ==>> () NUM. SERIE MOTOR 2 ==>> ()
NUM. SERIE MOTOR 3 ==>> () NUM. SERIE MOTOR 4 ==>> ()
DATA DE CANCELAMENTO ==>> () CAT.DE HOMOLOGACAO ==>> ()
XMIT ==>> (

FISCALIZACAO E CONTROLE DA AVIACAO CIVIL

003617

CERT.MATRICULA ==>> (11211) TIPO CERTIFICADO ==>> (D)
 NUMERO DE SERIE ==>> (712102) 1CATEGORIA ARNV ==>> (PRI)
 TIPO P/ FISCALIZACAO ==>> (MTE) AERODROMO DE REGISTRO ==>> (SBMT)
 NOME AERODROMO REGISTRO ==>> (SAO PAULO) UF ==>> (SP)
 MARCA ESTRANGEIRA ==>> () COMAR ==>> (4) OBS. ==>> (00)
 MARCA NACIONAL ==>> 1-() 2-() 3-() 2CATEGORIA ARNV - ()
 SITUACAO DA AERONAVE ==>> () DATA DE CANCELAMENTO ==>> ()
 XMIT ==>> (

VALIDADE IAM (DATA)-(301092) NUM.SERIE-(712102)
 CODIGO DE INTERDICAO-(S.1.)
 CODIGO DA OFICINA DA ULTIMA IAM-(01589)
 DATA VALIDADE IAM ANTERIOR-(301091)
 DATA CANCELAMENTO DA MTCL-()
 COD-() DATA INTERDICAO-(301090) DATA LIBERACAO-(061290)
 COD-(1) DATA INTERDICAO-(180592) DATA LIBERACAO-()
 COD-() DATA INTERDICAO-() DATA LIBERACAO-()
 COD-() DATA INTERDICAO-() DATA LIBERACAO-()
 OBS.: ()
 XMIT ==>> (

003618

RELATÓRIO

Eu, VENCESLAU RIBEIRO, piloto comercial/IFR, registrado no DAC sob o código 754481, portador da carteira de identidade nº 19.106.961 - SSP-SP., CIC 169121058-74, residente à Rua Engenheiro Paulo, 133 - GUARULHOS - SP., fone: 913.4350, sócio efetivo do Aero clube de São Paulo sob nº 1693, descreve abaixo o voo seguido de pouso de emergência com a aeronave E712 - prefixo PT-RRR, pertencente a esse aeroclube, ocorrido no dia 01/05/92, na região de Presidente Prudente - SP.

Decolamos de Sorocaba-SP., eu e três membros de minha família aos 39' da 10a. hora, com destino à Presidente Prudente. Logo após entrei em contato com o Centro Brasília, passando um AFIL. O Centro Brasília pediu-me alternativa, os estimados de Bauru e destino. As respostas foram, respectivamente, Marília 11:35 e 12:52hs. Quando informei ao Centro a passagem do través de Bauru, foi-me pedido o estimado para a FIR Curitiba, ocasião em que pedi para aguardar. Enquanto fazia os cálculos, percebi a formação de uma camada de stratus e informei que iria descer para o FLO65. Ao nivelar, percebi que ainda ficaria sobre a camada e informei que desceria para o FLO45, o qual foi prontamente liberado pelo Centro Brasília. Ao nivelar, tentei informar ao Centro Brasília que havia nivelado e que também me encontrava nos limites da FIR, mas o Centro Brasília, acredito que não recebeu minha mensagem, pois não obtive resposta. Como já me encontrava nos limites da FIR, tentei estabelecer contato com o Centro Curitiba, mas também não obtive êxito. Paralelamente a isso, percebi que a visibilidade estava diminuindo e decidi, para manter a segurança do voo, prosseguir para Ourinhos, que além de mais próximo, estava em um setor de melhor visibilidade que Marília naquele momento. Tentei contato com a Rádio Ourinhos e não tive resposta, ficando sabendo logo após o pouso, que a Rádio estava fora do ar. Ao pousar em Ourinhos, pedi à pessoa responsável pelo aeroporto, um funcionário do DAESP, se havia possibilidade de contato

...tar o Centro Brasília, avisando-os que estávamos pousados no local. A resposta foi negativa, pois não poderia fazer esse interurbano. Decidi por ligar à cobrar para o Aeroclube de São Paulo, pois não havia telefone público no local para ligações interurbanas, para que eles avisassem a Torre Marte e essa avisasse outros órgãos de controle, até a notícia chegar no Centro Brasília, que foi o último órgão de controle com o qual mantive contato. Essa pessoa do DAESP tentou várias vezes ligar para Presidente Prudente, para informá-los que estávamos pousados e pedir informações sobre o tempo, mas não conseguiu completar as ligações telefônicas. Concomitantemente tive a oportunidade de conversar com um instrutor do Aeroclube local que voava no momento em que eu tentava entrar em contato com o Rádio Ourinhos, e ele me disse que, via Rádio, em vôo, tentou me informar que a Rádio estava fora do ar e se eu necessitava de alguma ajuda, mas eu não recebi essa mensagem. Em Ourinhos almoçamos e não havia pressa em decolar, e isso só seria feito quando as informações de tempo do destino chegassem. Por volta das 14:15hs, o funcionário do DAESP conseguiu falar com Presidente Prudente, e pediu informações sobre o tempo. A resposta que Presidente Prudente deu e que ele me transmitiu, foi que tanto o teto quanto a visibilidade estavam bons e que eu poderia seguir tranquilo. Estando Ourinhos também em condições de vôo visual, decolei por volta das 14:30 horas, estimando Presidente Prudente aos 25' da próxima. Subi para 4.500 pés e tentei contato com o Centro Curitiba e também não tive êxito. Segui viagem e as condições de visibilidade foram se restringindo, me obrigando a descer um pouco para manter contato visual com o solo, mas sempre mantendo uma altitude de segurança, para não haver risco de colisão com o mesmo. Todos os locais de verificação de posição estavam sendo sobrevoados dentro do estimado e a aproximadamente 10' do destino, percebi a presença do CB próximo da área, mas com a idéia de que ele ainda não estaria na área do aeroporto, segui tentando contato com o Controle Prudente e não conseguindo. Passei por Indiana e já fui tomando o rumo para o aerodromo. Alguns instantes depois - cerca de 02' para o estimado do aeroporto, me vi dentro do CB, mas mantendo a calma, fiz uma curva, tomando o rumo contrário. Chovia muito no momento e as pessoas que estavam comigo

continua fls.03

003620

fls.03

...não localizavam no mapa outro aerodromo próximo, e devido as circunstâncias eu não podia desviar a atenção da pilotagem para procurar no mapa. Nesse momento, a chuva restringiu muito a visibilidade e os instrumentos de navegação não passavam informações confiáveis e não pude sair do local onde me encontrava, com receio de pegar outro CB pela proa. Havia combustível suficiente para tentar outra alternativa, mas devido aos fatores anteriormente relatados, decidi fazer um pouso de emergência, pois diante das condições, seria mais arriscado prosseguir o voo que fazer tal manobra. Primeiramente escolhi uma estrada pavimentada, mas na aproximação, percebi a presença de postes de linhas elétricas e barranco de ambos os lados da estrada, e como ventava muito não pousei, escolhendo outro local que foi um pasto, mas aproximando verifiquei que também haviam postes, cercas e gado, foi quando decidi pelo local do pouso, que me parecia seguro para a operação. Quando o pouso estava garantido, desliguei os magnetos, o master, e pousei, correndo alguns metros no solo, até a aeronave se chocar, digo, chocar com um tronco que estava encoberto pela vegetação. - Quero salientar que em todas as fases desse processo, mantive a calma necessária para tomar decisões conscientes e acertadas, segundo meus conceitos, sobretudo para manter a segurança de todas as pessoas a bordo, o que felizmente ocorreu, exceção da minha pessoa, que tive fraturas em ambos os tornozelos, sendo que na perna esquerda, foi uma fratura exposta, que atingiu a tíbia e o peroneo, e nada mais, nem um arranhão. Dessa forma, este relatório reflete o mais detalhadamente possível o voo e o lamentável ocorrido, ficando eu à disposição, para maiores esclarecimentos, se necessários. Outro detalhe, é que possuo material referente à reportagens jornalísticas do fato, disponíveis a quem interessar.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x

Guarulhos, 06 de maio de 1992

