



RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

009317

ELI QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)

SIPAC - 4

COMANDO INVESTIGADOR

SERAC - 4

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE

PT - UCO

DATA DO ACIDENTE

12.12.91

TIPO DO ACIDENTE

POUSO FORÇADO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	Qtd
2	DO ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO	01
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	01
5	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	01
6	CROQUI	00
7	FOTOGRAFIAS	02
8	ANÁLISE	01
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES CORRET/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENDOSSE PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
15	ENDOSSE PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
*	ANEXOS DECLARAÇÃO DO PILOTO	02
DISTRIBUIÇÃO PREVISTA		TOTAL
		16

☒

SIH

ESTE RELATÓRIO ENCERRA A INVESTIGAÇÃO

☐ NÃO

ORIGINAL - À CCI

CÓPIAS - CENIPA E ARQUIVO LOCAL

ORIGINAL - CENIPA

CÓPIAS - UMA PARA CADA ÓRGÃO DA CCI E

ARQUIVO LOCAL

SED - CENIPA

DATA/MATRÍC

12/29/91-PTUCO

03/06

2

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	12.12.91	PT - UCO

009318

1 DO ACIDENTE

LOCAL FAZENDA AMÉRICA MUNICÍPIO LUIZ ANTONIO UF SP COMAR IV FASE DA OPERAÇÃO CRUZEIRO

ALOPAC SIPAC 4 1630P PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE OUTRAS ANV ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO MATRÍCULAS

LOCALIZAÇÃO DOS DESTRUÇOS ☐ EM AERÓDROMO ☒ FORA DE AERÓDROMO REGIST. OU HOMOLOGADO ☐ SIM ☒ NÃO COORDENADAS 213250S/0474540W PLANO DE VÔO ☐ IFR ☐ VFR VOCOM ☐ ☒ NENHUM

2 DA AERONAVE

FABRICANTE EMBRAER MODELO EMB-201A Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 200 567 CERT. DE AERONAVEGABILIDADE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO

TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO 50 HRS DATA ÚLTIMA INSP. 24.04.91 OFICINA DE INSPEÇÃO J. A. AVIAÇÃO AGRÍCOLA (Homol 9007-02) HS APÓS ÚLT. INSP. 29:00

OPERADOR / PAIS DE MATRÍCULA J. A. AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua Guarã, s/nº Aeroporto Leite Lopes-Rib. Preto

2 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO PTL NOME / QUALIFICAÇÃO JOSÉ AMYLTON TORREZAN - PC

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua João Penteado, 257 - Ribeirão Preto - SP IDADE 50

ESCOLA DE FORMAÇÃO AERoclube de Marília ANO 1959 CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☒ N POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL) 153544 PC-5013

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL 3.000:00 NESTE MODELO 2.600:00 ÚLTIMAS 24 H 06:00 ÚLTIMAS 24 H 00:20

FUNÇÃO NOME / QUALIFICAÇÃO

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) IDADE

ESCOLA DE FORMAÇÃO ANO CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ N POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL)

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL NESTE MODELO ÚLTIMAS 24 H ÚLTIMAS 24 H

INDICAÇÃO DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA (M. M. V.)
	12.12.91	PT - UCO

HISTÓRICO

009319

Esta aeronave decolou da Usina São Luiz-SP para Ribeirão Preto-SP, em vôo de traslado, a fim de ser submetida a inspeção - anual de manutenção na sede operacional.

Cerca de 00:15min após a decolagem, o motor apresentou funcionamento irregular e trepidação. O piloto realizou os procedimentos de emergência sem sucesso, optando por um pouso em uma pista agrícola que conhecia, próximo do local que se encontrava.

Antes de alcançar a pista escolhida o motor parou de funcionar e, como se encontrava a baixa altura, notando que não alcançaria a pista, realizou o pouso em um carreador na plantação de cana.

Na aproximação final a asa direita colidiu com a cana, desviando a trajetória da aeronave que, em seguida, foi de encontro a uma curva de nível arrancando o motor do berço.

A aeronave sofreu avarias graves e o piloto saiu ileso.

BURRICA DO RESP	DATA DO ACID	NACIONALIDADE
	12.12.91	PT - UCO

5 DA INVESTIGAÇÃO

ASSINALE TODOS OS ITENS COM S-SIM OU N-NÃO. CASO UM DOS ITENS SEJA ASSINALADO COM S, DEVERÁ HAVER O CROQUI DO COMPLETO DE INVESTIGAÇÃO.

- ☒ ENVOLVEU AERONAVE MILITAR
- ☒ ENVOLVEU AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR
- ☒ ENVOLVEU AERONAVE ESTRANGEIRA
- ☒ PROVOCOU MORTE OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM
- ☒ PODERÁ TRAZER NOVOS ENSINAMENTOS À PREVENÇÃO

009320

6 DOS DANOS

À AERONAVE CASO HAJA OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, ESPECIFIQUE NO CAMPO 57.

☐ TOTAL ☒ GRAVE ☐ LEVE ☐ NENHUM ☐ DESCONHECIDO ☐ ANY DESAPARECIDA

PESSOAS (Qtd)

- | | | | | | |
|------------|---|---|--|---|--|
| TRIPULANTE | ☒ FATAL | ☒ GRAVE | ☒ LEVE | ☐ ILESO | ☒ DESCONHECIDO |
| PASSAGEIRO | ☒ FATAL | ☒ GRAVE | ☒ LEVE | ☒ ILESO | ☒ DESCONHECIDO |
| TERCEIRO | ☒ FATAL | ☒ GRAVE | ☒ LEVE | | |

MATERIAIS A TERCEIROS

- HOUE? ☒ NÃO ☐ SIM
- SONENTE PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (NSHA 3-8)
- A OM RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃO
- A VERBA 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

- ☒ BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
- ☒ INQUÉRITO POLICIAL
- ☒ TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
- ☒ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☒ OUTROS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	12.12.91	PT - UCO 009321

6

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - 10

MATRÍCULA

AVIÕES

COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM	COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
HÉLICE	Nº 1		XX			LEME DIREÇÃO				XX	
	Nº 2					ASA ESQUERDA			XX		
	Nº 3					FLAP ESQUERDO			XX		
	Nº 4					AILERON ESQUERDO			XX		
MOTOR	Nº 1		XX			ASA DIREITA			XX		
	Nº 2					FLAP DIREITO			XX		
	Nº 3					AILERON DIREITO			XX		
	Nº 4					ASSENTOS					
FUSELAGEM			XX			FRENTE			XX		
TREM DE POUSO			XX			TRAS.			--		
ESTABILIZADOR HOR.				XX		COMBUST.			XX		
PROPULSOR				XX		LUBRIF.			XX		
ESTABILIZADOR VERT.				XX		ELÉTRICO			XX		
						HIDRÁULIC.			--		
						SISTEMAS					

HELICÓPTEROS

COMPONENTE	IRRECUPERÁVEL		GRAVE	LEVE	NENHUM	COMPONENTE	IRRECUPERÁVEL		GRAVE	LEVE	NENHUM
	Nº 1	Nº 2					Nº 1	Nº 2			
MOTORES						ESTABILIZADORES					
MOTOR PRINCIPAL						ROTOR DE CAUDA					
TRANSMISSÃO						SISTEMAS	ELÉTRICO				
ESTRUTURA							COMBUST.				
CABINE PILOTO							HIDRÁUL.				
CABINE PAX						ASSENTOS	FRENTE				
CONTE. DA CAUDA							TRAS.				
TREM DE POUSO											

CUSTO 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 NSMA 3-6

Total realizado em moeda nacional: Total realizado em moeda estrangeira: Total honorários/hora:

Observações adicionais:

10

FOTOGRAFIAS

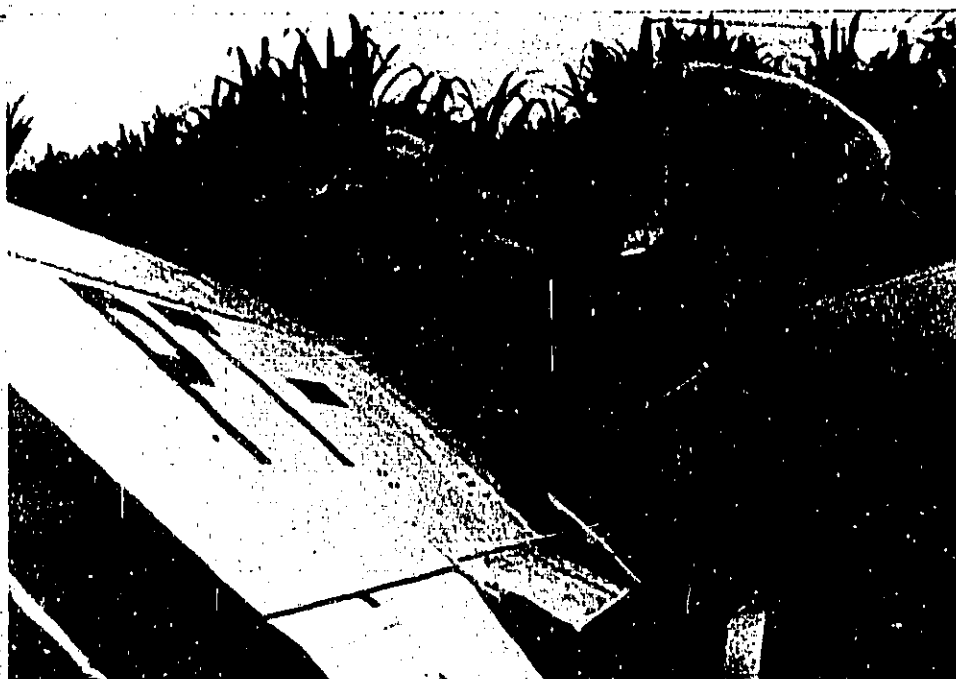
009322

7

RUINICA DO RISP	DATA DO ACD	MATRICULA DA ANV.
2	12.12.91	PT - UCO



LEGENDA: Vista da lateral esquerda da aeronave.



LEGENDA: Vista aproximada da cabine, lado esquerdo.

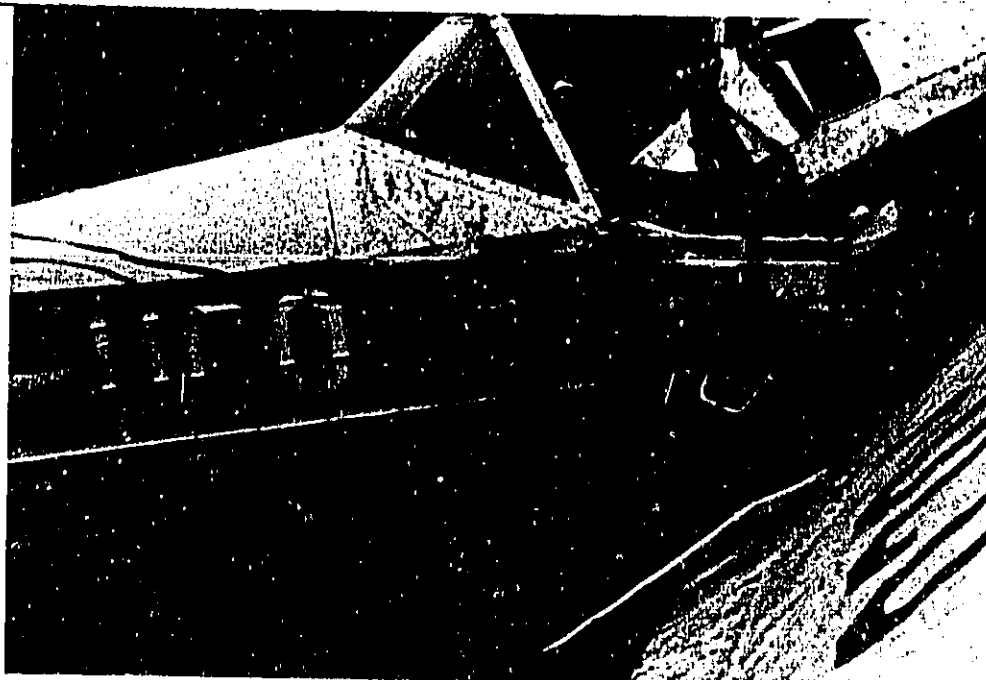
009323

7 1

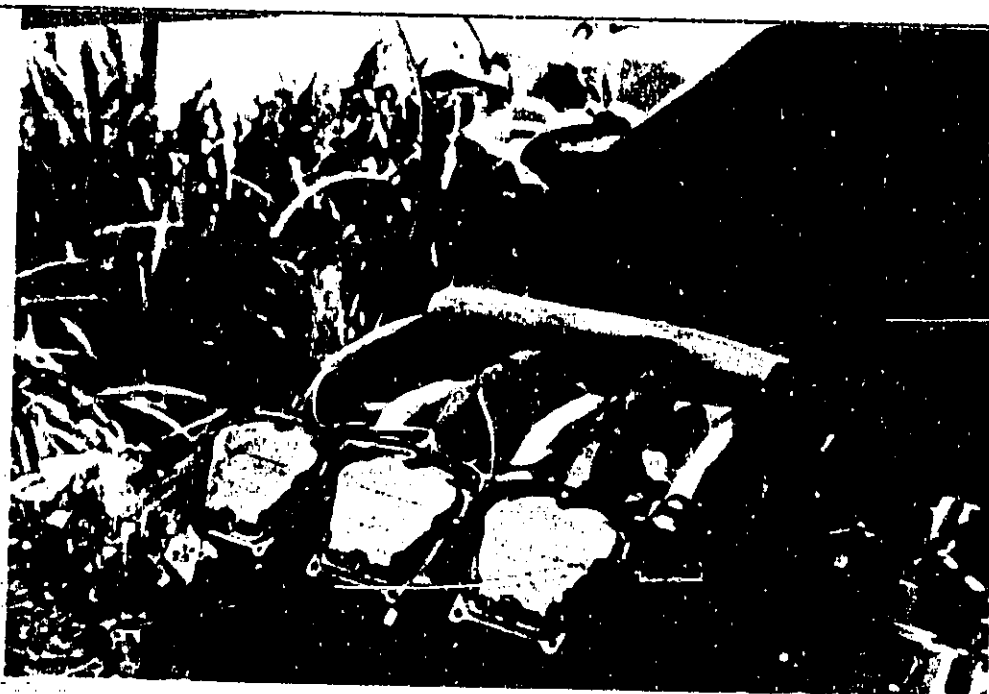
10

FOTOGRAFIAS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACIO.	NUMERULA DA ANV.
	12.12.91	PT - UCO



LEGENDA: Vista parcial da lateral direita.



LEGENDA: Detalhe do motor que foi arrancado do berço.

NÚMERO DO REPORTE	DATA DO ACIDENTE	INSCRIÇÃO
12.12.91	PT - UCO	

ANÁLISE

009324

ESTABELEÇA A RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO, ARRANJANDO OS FATORES HUMANO, MATERIAL E OPERACIONAL. PARA OS ACIDENTES QUE EXIJAM INVESTIGAÇÃO COMPLETA, A ANÁLISE DEVEA SER FEITA EM RELAÇÃO AOS DADOS DE

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

A aeronave encontrava-se disponível para o voo.

Não houve influência da meteorologia neste acidente.

Este voo destinava-se a transladar a aeronave até Ribeirão Preto, sede da empresa e onde situa-se a Oficina, para a realização de Inspeção Anual de Manutenção (IAM), que venceria no dia seguinte.

Embora estivesse vencendo a IAM, não há indícios da manutenção ter contribuído pois a aeronave voou, desde sua última inspeção, apenas 29:00hs.

O aeródromo de origem desta aeronave situa-se próximo a Academia da Força Aérea que controla o espaço aéreo, na sua área.

Este voo desenvolvia-se a uma altura abaixo da recomendada. Talvez para não ser captado no radar e acostumado com o voo agrícola, o piloto optou por esse procedimento.

Quando ocorreu o funcionamento irregular do motor não dispunha de altura suficiente para poder escolher o melhor local onde faria o pouso de precaução. A opção de pousar na pista da Fazenda América deveu-se ao fato do piloto conhecer a região e saber a existência da mesma.

O motor foi desmontado não sendo encontrado nenhuma anormalidade que pudesse provocar a sua parada.

Cerca de um mês após este acidente, outra aeronave da mesma empresa, decolando da mesma pista para realizar aplicação agrícola, teve, também, parada de motor. Sendo constatado que o motivo da parada foi a contaminação do combustível por água.

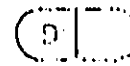
Constatou-se que o abastecimento das aeronaves, nessa pista, é realizado de tambor, transportados para essa finalidade.

Para este traslado, o piloto chegou e a aeronave já se encontrava pronta. A inspeção externa era realizada por auxiliares e somente checada pelo piloto.

Como havia pressa em decolar é provável que o piloto não tenha realizado o pré-voo de acordo com o estipulado.

Em face do exposto, acredita-se que o motivo da parada do motor pode ter sido ocasionada por contaminação de água no combustível e a não chegada na pista, pelo fato do piloto não dispor de altura suficiente, por estar voando abaixo do nível recomendado.

009325



12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO

COM A NRBA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEQUENTES LETRAS: S (Sim), N (Não), N (Não pesquisado) e I (Indeterminado).

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ACP
<i>[assinatura]</i>	12.12.91	PT - UCC

FATOR HUMANO		FATOR OPERACIONAL	
☒ N ASPECTO FISIOLÓGICO	☒ N DEF. MANUTENÇÃO	☒ N DEF. INFRA-ESTRUT.	☒ N DEF. JULGAMENTO
☒ N ASPECTO PSICOLÓGICO	☒ N DEF. INSTRUÇÃO	☒ S DEF. PESSOAL APOIO	☒ N NEGLIGÊNCIA
☒ N DEFICIÊNCIA DE PROJETO	☒ N DEF. SUPERVISÃO	☒ N DEF. REIO AMBIENTE	☒ N IMPRUDÊNCIA
☒ N DEFICIÊNCIA DE FABRICAÇÃO	☒ N POUCA EXP. VÔO/NA ANV	☒ N DEF. APLIC. CND	☒ N OMISSÃO
☒ N DEF. MANUSEIO DO MATERIAL	☒ N DEF. COORD. CABINE	☒ N ESQUELHIMENTO	☒ N INDISCIPLINA DE VÔO
	☒ N COND. NAT. ADVERSAS	☒ S DEF. PLANEJAMENTO	☒ N OUTROS ASPECTOS OP.
	☐ INDETERMINADO	☐ OUTROS	

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

DEFICIENTE PESSOAL DE APOIO: - Tendo em vista a ocorrência de dois acidentes em aproximadamente um mês, por problema de contaminação de combustível por água, o manuseio e estocagem demonstrou estar deficiente.

O auxiliar deveria realizar vistoria no combustível estocado/transportado, com a finalidade de detectar possível contaminação antes de efetuar o abastecimento das aeronaves.

DEFICIENTE PLANEJAMENTO: - O piloto chegou para levar esta aeronave e a encontrou pronta, confiando no auxiliar de campo que realizou a inspeção pré-vôo.

O conhecimento da região e de vôo agrícola levou o piloto a não realizar um planejamento adequado para este traslado e, diante da emergência, não dispunha de altura suficiente para escolher o melhor local de realizar o pouso.

13

PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

RUBRICA DO REGISTRO	DATA DO ACIDENTE	MATRÍCULA DA AVIÃO
<i>[assinatura]</i>	12.12.91	PT - UCO

009326

OBSERVE AS ORIENTAÇÕES NO VERSO DESTA FOLHA ANTES DE ELABORÁ-LAS (REFERIR-SE À NSNA 3-0).

OPERADOR

Comumente durante as safras as atividades necessárias à operação da aeronave absorvem toda a atenção do pessoal envolvido. É importante realizar um planejamento adequado para cada local de trabalho no campo e uma supervisão constante, por pessoas especializadas.

O trabalho continuado de uma mesma equipe pode levar a complacência, onde uma pessoa aceita que outra cometa pequenos deslizes, o que pode chegar a um grave acidente.

Deve providenciar treinamento especializado aos auxiliares de campo, como forma de prevenção.

PILOTO

Todo voo, por mais simples que seja, exige e merece um planejamento criterioso, incluindo a preparação da aeronave e a inspeção pré-vô que, pela sua importância, não pode ser delegada a auxiliares.

Ao efetuar um voo de traslado de aeronave agrícola deve se atentar as regras estabelecidas para todas as aeronaves. Nessa situação, deixa de ser aeronave agrícola e passa a ser uma aeronave comum.

O voo a baixa altura deve ser realizado apenas quando estiver em operação agrícola e cercado das medidas de segurança recomendadas.

14 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DATA DO ACID.	MAIORES
12.12.91	PT. - UCO

009327

CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCERRE NO RP, DISCRIMINE O SEU CUSTO. REFERIR-SE À NSMA 3-6.

Fotografias..... 9.500,00
Material de expediente..... 5.500,00
Total..... 15.000,00

15 AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
JUSTIFIQUE A INEXISTÊNCIA DESTAS AÇÕES

Transmitido ao operador as recomendações de segurança propostas.

16 CIAA REGISTRAR A CIAA DESIGNADA QUANDO O ACIDENTE ENQUADRAR-SE NO ITEM 3, PG 4, SENDO NECESSÁRIAS APENAS AS ASSINATURAS DO PRESIDENTE E DO OSV. CASO SE ENCERRE NO RI LISTE, COM AS ASSINATURAS, O CHEFE DA DIPAA OU SIPAA, OSV E O(S) RESPONSÁVEL(EIS) PELO(S) FATOR(ES) PESQUISADO(S).

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	ASSINATURA	DATA
PRESIDENTE	ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA Maj Av	<i>[Assinatura]</i>	30/03/92
OSV	GUMERCINDO JOSÉ MARQUES Cap Av	<i>[Assinatura]</i>	30/03/92
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL			
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL	GUMERCINDO JOSÉ MARQUES Cap Av	<i>[Assinatura]</i>	30/03/92
OUTROS MEMBROS	ROBERTO PETERKA-SO BAD (ASV)	<i>[Assinatura]</i>	30/03/92

COMANDO INVESTIGADOR

DATA DO ACÓ	DETERMINAÇÃO
12.12.91	PT - UCO

009328

17

PARECER E DETERMINAÇÕES

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

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

Concordo com as conclusões atingidas pela investigação.

x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x

x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x

x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x

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

DATA
310392

COMANDO INVESTIGADOR

13

DATA DO ACIO	MATRÍCULA DA ANV

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009329

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

- SE NÃO CONCORDAR COM RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA EMIITA OU PROPOSTA, DEVERÁ EMIITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- DEVERÁ EMIITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

61

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

JOSÉ LOPES DOS SANTOS - Ten-Cel Av
Chefe do SERAC-4

62

DATA

310392

ENDOSSO PELA CCI

COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

DATA DO ACIO	HABICULA DA APT
12.12.91	PT-UCO

19

PARECER E DETERMINAÇÕES

009330

O COMANDANTE OU DIRETOR

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

Concordo com a conclusão deste relatório.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA

Adjunto: SOP

DATA 28.4.92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D. A. C.

15

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
12.12.91	PT-UCO

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009331

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.

Concordo com as Recomendações e com as medidas corretivas já tomadas pelo SERAC4.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA

Adjunto SOP

DATA

26. 01. 92

DECLARAÇÃO

009332

EU, JOSÉ AMYLLON TORREZAN, PORTADOR DO
PC Nº 5.013 CÓDIGO DO DAC Nº 153544,
CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA VÁLIDO
ATÉ 25 DE MAIO DE 1992 DECLARO O
SEGUINTE: NO DIA 10.12.91 ÀS 16:00 HORAS
NO COMANDO DA AERONAVE AGRÍCOLA PT. UCO
DECOLEI DA USINA SÃO LUIS NO MUNICÍPIO
DE STA. CRUZ DAS PALMEIRAS COM DESTINO
À RIBEIRÃO PRETO. APÓS MAIS OU MENOS 15
MINUTOS DE VÔO O MOTOR COMEÇOU A
FALHAR QUANDO ENTÃO EU DEI BOMBA ELÉTRICA,
MUDEI DE TANQUE, CHEQUEI OS MAGNETOS,
MEXI NA MISTURA MAS NADA ADIANTEU,
A VIBRAÇÃO FOI AUMENTANDO, ENTÃO ME
DIRIGI PARA A FAZENDA AMÉRICA, POIS
LÁ TEM UMA PISTA AGRÍCOLA, MAS
EU VI QUE NÃO IA ALCANÇAR A PISTA,
E ISTO ME LEVOU A FAZER UM POUSO
FORÇADO EM UM CARREADOR COMPRIDO,
MÁS DE PISO IRREGULAR E ESTREITO.
COM CANA ALTA DOS LADOS. AO TOCAR
O SOLO A ASA DIREITA FOI PUXADA PELA
CANA, QUANDO PERDI O CONTROLE DO AVIÃO
QUE COLIDIU COM UMA CURVA DE MURTO
TENDO O MOTOR SIDO ARRANCA DO BERÇO
QUANDO O AVIÃO PAROU, SAÍ DO MESMO

CONTINUA 2

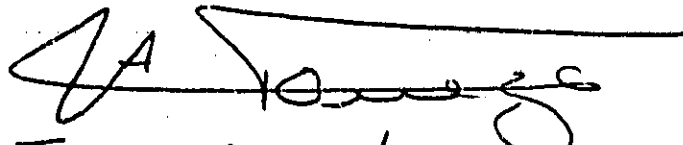
FL 2

E VERIFIQUEI QUE NADA TINHA SOFRIDO
EMBORA O AVIÃO TENHA FICADO BASTANTE
DANIFICADO. APÓS O ACIDENTE TOMEI
AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS COMU-
NICANDO OS FATOS ÀS AUTORIDADES
COMPETENTES

009333

POR SER A EXPRESSÃO DA VERDADE
FIRMO A PRESENTE

Ribeirão Preto, 10 de Dezembro 1991



JOSÉ AMYLTON TORREZAN