

A  
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA  
INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA  
S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de  
Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: Cessna 402 B	Unidade ou Proprietário: Atlanta Táxi Aéreo
	Matrícula: PP-ATS	Rua Chile 22 - sala 305 Salvador - Bahia
ACIDENTE	Data/hora: 28 JAN 74 - às 11:45	Tipo: Colisão em vôo com obstáculos
	Local: Porto do Sauipe Estado: Bahia	Classificação: G R A V E

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave procedia de Aracajú com destino a Salvador. O vôo era fretado para o transporte de seis passageiros naquele trecho. Tendo decolado às 14:15 Z, a aeronave, segundo declaração do próprio piloto, foi desviada da rota proposta, indo até a plataforma situada no mar. O vôo foi realizado a baixa altura para os passageiros poderem tirar fotografias da aludida plataforma. Batidas as fotografias, ainda segundo declarações do piloto, o vôo teve prosseguimento a baixa altura, até ser interceptada a praia. Como a maré estava baixa, a largura da praia era grande. O piloto decidiu então, prosseguir o seu vôo a baixa altura.

No vôo baixo ao longo das praias, ao passar pela localidade de Subauma, segundo declarações de testemunhas, o avião o fez em vôo rasante, ameaçando os banhistas. O vôo foi realizado em tal altura, que permitiu às testemunhas identificarem detalhes da aeronave, como nomes e listras.

Mais adiante, aproximadamente 12 Km ao norte de Subauma, o avião colidiu com dois lavradores que transitavam pela praia, montados em burros, conforme declaração da testemunha que presenciou a colisão. A colisão foi com o bordo de ataque da asa direita na parte externa ao motor, próximo a hélice. A hélice também atingiu as vítimas.

Com a colisão, a seletora de gasolina foi afetada e provocou um vazamento naquele setor, que fica próximo ao cano de escapamento dos gases de exaustão. O piloto de imediato embandeirou a hélice afetada e procurou ganhar altura para prosseguir em direção ao Aeroporto de Salvador. Com seis passageiros a bordo e com a hélice do motor direito embandeirada, o piloto efetuou o pouso sem acionar o sistema de emergência do aeródromo, conforme documentam as declarações dos operadores da Torre de Controle. Após o pouso, o piloto declarou ao mecânico da sua Empresa, que houvera colidido com um urubu e se retirou para a sua residência. No dia seguinte um dos diretores da Empresa compareceu a Base Aérea, onde relatou o fato ao Oficial de Segurança de Vôo, que iniciou a investigação, como se realmente o choque tivesse acontecido com um urubu.

Posteriormente, no transcurso da investigação, foi notada na asa, a presença de pedaços de ossos razoavelmente grandes para serem de uma ave, bem como uma massa parecendo ser cérebro, no entanto também, em quantidade relativamente grande para ser de ave.

Foi levado ao local, o médico Chefe do Esquadrão de Saúde, que constatou a suspeita de não se tratar de ave. Feita uma apuração mais acurada, foi notado na cabeça de um parafuso, cabelos encrustados, o que dirimia a dúvida de que a colisão não poderia ter sido com aves.

Foi chamada a polícia técnica para coleta do material encontrado e exames necessários. Neste interim, já um dos diretores da Empresa, estava ciente do que realmente ocorrera e procurara o Oficial de Segurança de Voo para informar a verdade sobre o fato.

## 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

### 2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido; os aspectos fisiológico e psicológico não foram estudados, face ao piloto ter se comunicado com a Comissão de Investigação somente quatro dias após o acidente.

### 2.2 Fator Material

Não influenciou.

### 2.3 Fator Operacional

#### 2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

#### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube do Brasil, possuindo Licença de Piloto de Linha Aérea.

#### 2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para o tipo de voo proposto.

(Totais.....	18.500:00
(Como 1P ou IN.....	-----
(Nos últimos 30 dias.....	-----
HORAS DE VOO (Neste tipo.....	-----
(Neste tipo como 1P.....	84:35
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....	173:05
(Nas últimas 24 horas.....	02:05

#### 2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

#### 2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

#### 2.3.6 Navegação

Não influenciou.

#### 2.3.7 Comunicações

Não influenciaram.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influíram.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto não cumpriu o Plano de Voo proposto, infringiu as Normas de Tráfego Aéreo em vigor, não observando os mínimos para sobrevoo.

2.3.10 Legislação

Face a gravidade do evento, o piloto foi punido pelo Departamento de Aviação Civil, como incurso no Art. 156, inciso I alíneas "h", "i" e "n" e o parágrafo único do mesmo Artigo, tudo do Código Brasileiro do Ar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente Investigação, verificamos que durante o voo de Aracaju para Salvador, a aeronave realizou um voo à baixa altura, colidindo com duas pessoas que se encontravam na praia.

Verificamos que o piloto agindo desta forma, não cumpriu o Plano de Voo proposto, bem como colocou em risco seus passageiros neste manejo temerário da aeronave.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO  
Não pesquisado.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA  
Não influenciou.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.  
- Deficiência na Operação da Aeronave; e  
- Deficiência da Doutrina de Segurança de Voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Faleceram no local, dois lavradores que transitavam pela praia.

Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

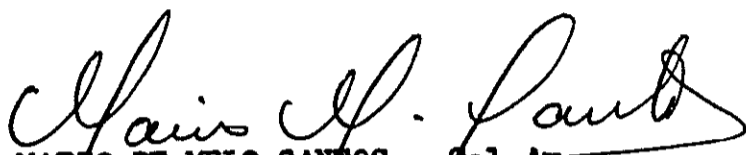
6. RECOMENDAÇÕES

a - As Empresas de Táxi Aéreo devem doutrinar os seus pilotos, no sentido de que os mesmos cumpram rigorosamente as Normas de Tráfego Aéreo em vigor;

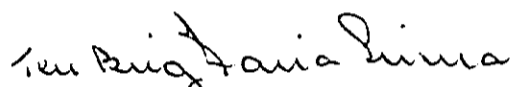
b - Os passageiros, quando solicitam vôos à baixa altura, desconhecem as Normas de Tráfego e os perigos para a segurança do vôo. Os pilotos têm obrigação de orientá-los e, quando possível, conduzir a aeronave dentro da altura mínima permitida para o caso.

---

Em, 14/AGO/74.

  
MARIO DE MELO SANTOS - Col Ar  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O:

  
Ten Brig do Ar - ROBERTO FÁRIA LIMA  
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/VJC.