

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

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: Piper PA 28 R	Unidade ou Proprietário: JOÃO MESSIAS MARQUES Belo, Horizonte - MG
	Matrícula: PT-ISA	
ACIDENTE	Data/hora: 14 ABR 74 às 14:00P	Tipo: Colisão em vôo com obstáculos
	Local: Covilhana	Classificação: GRAVE
	Estado: Minas Gerais	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave procedia de São Pedro da Atalaia (MG) com destino a Belo Horizonte, transportando o piloto, esposa e dois filhos. O vôo era realizado com Plano Visual no FL 085 e com o tempo estimado de vôo de 01:40. As condições da Terminal de Belo Horizonte não eram favoráveis ao vôo visual. O piloto procurou evitar a chegada na terminal voando IFR, pois a 85 Km de Belo Horizonte, baixou provavelmente, tentando passar para baixo da camada, então de 4/8 de cúmulos a 700 m, com visibilidade prejudicada por chuva leve. Nesta ocasião, já com 02:15 de vôo, a aeronave foi avistada por grande número de habitantes de Ouro Branco em baixa altura, e fazendo curvas. O piloto não efetuou contato rádio com Belo Horizonte, mas estava orientado pelo seu VOR. Continuando na tentativa de voar sob a camada, dentro dos vales circundados pelas montanhas que se estendem de Ouro Branco e Ouro Preto, o piloto foi infeliz. Colidiu com o topo de um morrote, em virtude da visibilidade deficiente.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo sido pesquisada a influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não pesquisado, face não ter sido possível localizar sistemas que pudessem ter apresentado panes. É provável que não tenha contribuído para

ra o acidente, pois a aeronave fora vista voando normalmente momentos antes. Além disto, o avião era novo, com apenas 170 horas totais.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influenciou

2.3.2 Instrução

O piloto era formado pela Seção de Vôo de Instrução e Pilotagem da Cia Chamone - Aeroclube de Carlos Prates - possuindo Licença de Piloto Privado.

2.3.3 Experiência de Vôo:

O piloto possuía suficiente experiência para realizar vôo visual. Não era habilitado nem possuía nenhuma experiência para realizar vôo IFR.

Horas de Vôo - Segundo informações, o piloto teria menos de 1 000 horas de vôo, sendo que somente a metade homologadas como piloto efetivamente nos comandos. Os representantes da Cia da aeronave recusaram-se a fornecer dados, apesar de reiteradamente solicitados.

2.3.4 Meteorologia

Por ocasião do acidente, havia chuva leve intermitente, prejudicando a visibilidade na região montanhosa sobrevoada. A camada significativa era de 4/8 de cúmulos a 700 metros. As condições meteorológicas, influenciaram predominantemente no acidente.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou

2.3.6 Navegação

Não influenciou

2.3.7 Comunicações

Apesar da aeronave ter um equipamento moderno, o piloto não efetuou contato radiofônico com a TWR ou ACC-BH, conforme registrado pelo operador de Serviço.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influíram

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto não se manteve em condições visuais.

2.3.10 Legislação

Nada a Relatar

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente investigação, verificamos que o piloto ao encontrar condições meteorológicas adversas ao vôo visual, procurou passar para baixo da camada em curvas entre os vales da cadeia de montanhas existentes a 85 Km do destino. A baixa altura, não obteve contato bi-lateral com a TWR-BH para saber das condições do destino e insistir no procedimento acima descrito, prejudicado pela chuva e visibilidade reduzida. Não houve indícios de falha material e, apesar de não ter sido possível pesquisar-se o aspecto psicológico, é lícito supor-se que suas reações pudessem estar alteradas em virtude da presença de sua esposa e filhos, procurando a todo custo condições visuais, que lhe dariam maior tranquilidade.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO

Pesquisa insuficiente.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA

Não há indícios de contribuição

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AER.

Deficiente Operação da aeronave;

Condições Meteorológicas Adversas;

Deficiente Doutrina Segurança de Vôo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Falecimento do piloto e três passageiros
Materiais - A aeronave é irrecuperável
A terceiros - Não houve

6. RECOMENDAÇÕES

A insistência em prosseguir vôo visual em condições meteorológica adversas, tem sido causa de inúmeros acidentes, onde além de perder-se material aéreo de alto valor, perde-se, também, preciosas vidas humanas.

Em, 06/AGO/74.

3
No imp. MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

PAULO FERNANDO PERALTA - Maj Av

A P R O V O:

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

JL/JSP