



MÍNISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

DIRECÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

AEROPORTO DE SANTA MARIA

RELATÓRIO

DO

PROCESSO DE INQUÉRITO

AO ACIDENTE DO AVIÃO

BEECHCRAFT DA "S. A. T. A."



MÍNISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

AEROPORTO DE SANTA MARIA

RELATÓRIO SOBRE O ACIDENTE DO AVIÃO CSTAA

1º. CIRCUNSTÂNCIAS DO ACIDENTE

(a) Lugar e hora (GMT) do acidente:-

Verificou-se no Atlântico, na latitude 34,708 N e longitude 2517W, às 11,20Z, no dia 5 de Agosto de 1947.

(b) Género de voo no momento do acidente:-

Voo comercial

(c) Objecto do voo:-

Transporte de passageiros.

(d) Data e hora quando a notificação foi recebida pelo inspector:-

Foi informado logo após se ter dado o acidente.

(e) Data e hora das primeiras constatações:-

Não puderam ser feitas por o avião se ter aliundado.

(f) Descrição e pormenores de voo. A descrição do voo desde o momento da descolagem até ao momento do acidente; plano preparatório de voo, rota seguida, mensagens do controle, de tráfego aéreo, etc:-

As 10,45Z, por intermédio da torre do Aerodromo das Lages foi recebido no Centro Regional dos Açores o plano de voo do avião CSTAA, propondo-se sair do Aerodromo de Santana, na Ilha de S. Miguel, às 1100Z, rumo Santa Maria, cruzando VFR, 20 minutos de rota, 2 horas de gasolina, dois tripulantes e quatro passageiros. Foi autorizado para subir no rumo indicado mantendo VFR e se não lhe fosse possível, subir a 3.000 pés, avisando. Deslocou do Aerodromo de Santana às 10,58Z comunicando poucos minutos depois com Aero Santa Maria, dando ETA para as 11,20Z. Foi novamente avisado para manter VFR ou 3.000 pés. As 11,14Z chamou Aero Santa Maria pedindo as condições do tempo presente. Foi-lhe dada informação fornecida pela estação Meteorológica do Aeroporto de Santa Maria, como segue:

" Teto 1.200 pés 6/10, 400 pés 1/10 a 5/10, visibilidade 3 milhas, correção alti-métrica 30.21. CSTAA deu o entendido avisando estar a voar a 3.000 pés IFR. Foi avisado para manter essa altitude e chamar sobre o cone do range WY. Esta comunicação que terminou às 11,19Z foi a última.

AEROPORTO DE SANTA MARIA

-II-

Das 11,25Z às 11,30Z foram feitas chamadas consecutivas em 3.993 e 278Kcs. As 11,35Z depois de se ter verificado que tanto a Torre das Lages como a de Santana não tinham interceptado qualquer comunicação, foi considerado em emergência e avisados os "SERVIÇOS DE BUSCA E SALVAMENTO", das Lages. Considerando ainda uma possível avaria do Emissor de Bordo, foram transmitidas pela Torre e Comando Regional, instruções de aterragem e condições do tempo. As 12,58Z foi considerado perdido por esgotamento de combustível."

2º. AERONAVE

(a) Matricula da aeronave:-

Avião português com marca de matricula CSTAA.

(b) Tipo da Aeronave:-

Tipo terrestre, Beechcraft C-45 com o nº. de serie 43-35596

(c) Tipo do motor:-

Equipado com motores Pratt & Whitney tipo Wasp Junior R985, com os numeros de serie JP-204.749, JP-204.752.

(d) Numero do certificado de matricula:-

Tinha o numero 107.

(e) Numero do certificado de navegabilidade:-

Tinha o numero 107 datado de 13 de Maio de 1947.

(f) Data da construção:-

Ignora-se a data da construção.

(g) Proprietário e Direcção:-

Era seu proprietário a Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos em Ponta Delgada, S. Miguel, Açores.

(h) Pêso bruto máximo autorizado:-

Tinha o pêso bruto máximo autorizado de 3.950 kgs.

(i) Pêso bruto máximo no momento do acidente:-

Tinha o pêso bruto máximo no momento do acidente de 3.373 kgs.



MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

DIREÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

AEROPORTO DE SANTA MARIA

-III-

(k) carga: -

Transportava 37,900 Kgs.

(i) centro de gravidade segundo o certificado de navegabilidade: -

111" 09.

(ii) Centro de gravidade no momento do acidente: -

114"2 - limites C. C. { 107"
118"

(l) Estado de serviço do avião: -

Horas de voo totais: -

Tinha um total de horas de voo de 600 horas e 31 minutos com 7 horas e 57 minutos depois da verificação periódica.

Modificações essenciais: -

Em Fevereiro de 1947 foi transformado de modelo militar em civil, por adaptação de cadeiras, WC e revestimento interno para o transporte comercial de 6 passageiros.

(m) Estado de serviço do motor: -

Os motores tinham um total de horas de voo de 627 horas e 25 minutos ambos e sete horas e 57 minutos depois da verificação periódica, nada constando sobre modificações essenciais.

3º. TRIPULAÇÃO

(a) Detalhes

Piloto -

Mecânico -

Nº. dos membros da tripulação	Funções	Certificado nº qualificações, validade	Nº. de horas de voo	
			C/este tipo de equipamento	Total
1	Piloto	Desconhece-se	///	///
1	Mecânico		///	///

AEROPORTO DE SANTA MARIA

- IV -

(b) Enderêço de todos os membros da tripulação:-
Ignora-se

(c) Estado de serviço dos pilotos e dos outros membros da tripulação que seria util mencionar. Isto deveria incluir todas as informações relativas ao treino e à experiência:-

Ignora-se por os registos se terem afundado com o avião.

(d) Ferimentos:-

Ignoram-se, por terem desaparecido ambos os tripulantes.

4º. PASSAGEIROS

(a) Detalhes

Nome dos passageiros	Nacionalidade	Morada
	Português	Desconhecem-se
	"	
	Espanhol	
	Português	

(b) Ferimentos:-

Desconhece-se se teriam havido ferimentos por terem desaparecido todos os passageiros.

5º. CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS

(a) No local do acidente desconhecem-se com precisão, sendo no entanto em Santa Maria, 12 milhas a sul, as seguintes; Teto 1.200 pés 10/10 e 2/10 a 400 pés; visibilidade 3 milhas; correcção altimétrica 30.21.



MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

DIRECÇÃO GERAL DA AERONAUTICA CIVIL

AEROPORTO DE SANTA MARIA

- v -

TRANSCRICÃO DO ESTADO DO TEMPO NA MANHÃ DO ACIDENTE, DADA PELO CHEFE
DA ESTAÇÃO METEOROLÓGICA DO AEROPORTO DE SANTA MARIA.

TRADUÇÃO DO RELATÓRIO

PERDA DO AVIÃO S.A.T.A.

INFORMAÇÃO DO TEMPO EM 5 DE AGOSTO DE 1947

De manhã uma frente fria imediatamente ao sul de Santa Maria deslocava-se muito vagorosamente para o sul. A nuvem existente sobre a maior parte dos Açores tinha uma base de aproximadamente 2.000 pés, e pontas, a não mais de 6.000 pés. Em Santa Maria havia uma nuvem adicional associada com a frente, de forma que ao longo da rota de S. Miguel as condições pioraram fortemente mas em nenhum ponto seria pior do que propriamente em Santa Maria. A nuvem adicional em Santa Maria consistia de uma camada acima daquela já mencionada e isto produzia períodos de chuva que deu as condições, para a nuvem abaixo de 2.000 pés mencionada nas informações dadas de hora a hora.

A pesar disso julga-se que a nuvem acima do mar não estava perigosamente baixa, as observações 2/10 dadas abaixo, eram de terra para o terreno elevado.

Tanto quanto é possível calcular as correntes verticais e a turbulência eram principalmente ligeiras e a visibilidade, mesmo na chuva, não era tão má que se pudesse tornar perigosa.

OBSERVAÇÕES FEITAS EM SANTA MARIA

(Nota): O tempo é em G.M.T.; as alturas das nuvens são dadas por estimativa.

0930 horas: Visibilidade 3 milhas. Nuvem 2/10 a 1.000 pés, 10/10 a 2.000 pés. Chuva ligeira continua. Superfície do vento NNE 6 mph. Altimetro indicando 30.19. QFE 1010.4 QFF 1002.4.

1030 horas: 3 milhas 2/10 a 1.500 10/10 a 2.000
Chuva continua ligeira SSE 9 mph

30.20 1010.7 1022.6

1130 horas: 6 milhas 2/10 a 400 10/10 a 1.200
Chuva continua ligeira ESE 14 mph

30.21 1011.0 1022.9

1230 horas: 10 milhas 2/10 a 1.500 9/10 a 2.000
Nevoento ESE 15 mph

30.21 1011.0 1022.9



S. R.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

DIREÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

AEROPORTO DE SANTA MARIA

- VI -

Observação adicional a 1109, nuvens espalhadas a 400 pés, quebradas a 1.200. Visibilidade 3 milhas. Marcando no altímetro 30.21.

Observação adicional a 1210, Teto 2.000 pés. Visibilidade 5 milhas. superfície do vento ESE 15 mph.

ass)

oficial senior da Meteorologia

21 de Agosto de 1947

Aeroporto de Santa Maria, 23 de Agosto de 1947.

O tradutor-correspondente-intérprete

120 1 1947

6º. TESTEMUNHAS

Não há

7º. EXAME DOS DESTROÇOS E AVERIGUAÇÕES TÉCNICAS

- (a) Local dos destroços em relação a um lugar relativamente conhecido:-

Os destroços encontrados foram localizados a 12 milhas ao Norte do Aeroporto de Santa Maria.

- (b) Observações gerais. Posição dos destroços:-

Espalhados pelo mar, numa área relativamente extensa, segundo informações do comandante do contratorpedeiro Tejo que os descobriu cerca de 36 horas após o acidente.

- (c) Estado dos destroços:-

Em numero muito pequeno e de dimensões muito reduzidas.

- (d) Exame técnico dos destroços:-

Nenhumas conclusões poderam ser tiradas.

- (e) O equipamento de paraquedas deveria ser conservado e inspecionado:-

-
- (f) Averiguações técnicas especiais e trabalhos de busca:-

Os trabalhos de Busca e Salvamento estiveram a cargo do Serviço de Busca e salvamento no Aerodromo das Lages e cooperaram nele: Air transport Command, Base Aerea nº.4, Companhia de Reabastecimentos Aereos Flight Refuelling, Contratorpedeiro Tejo e vedeta de Socorro Belatrix e uma outra saída da Ilha de Santa Maria.

Os destroços do avião só foram encontrados no dia 6 às 15,20Z, tendo sido identificados como pertencentes ao CSTAA, por se encontrar a flutuar a mala de correio aereo, datada de Ponta Delgada em 5/8/47.

No dia 7/8/47, as 0100Z foram pelo comando da Base Aerea 4, nas Lages, dadas por terminadas as buscas.

8º. CRÓQUIS CARTAS E FOTOGRAFIAS

Não há.

9º. RECONSTITUIÇÃO

Descrição do voo e do acidente depois dos resultados das averiguações efectuadas:-

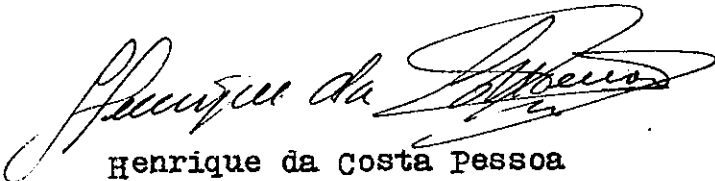
Parece, pelas comunicações havidas, ter o voo decorrido normalmente desde a descolagem, no Aerodromo de Santana, até ao momento do acidente.

Das averiguações, a nenhuma conclusão concreta se pode chegar. Os destroços são tão poucos e de dimensões tão reduzidas que nenhum parecer pode ser emitido. Parece ser de excluir a hipótese de avaria mecânica. Com efeito nenhuma comunicação houve do avião que tal faça presumir. O acidente devia ter-se produzido muito rapidamente e poder-se-iam admitir duas hipóteses: a) Paragem brusca e simultânea dos dois motores - O avião planaria durante um certo tempo e o piloto teria tempo mais que suficiente para lançar um S.O.S. b) Explosão - Não pode ser completamente posta de parte esta hipótese, embora seja pouco provável, pois é de supor que os destroços recolhidos fossem de natureza diferente e apresentassem vestígios de fumo ou fogo, o que não se dá.

10º CAUSAS PROVÁVEIS

Assim julga-se que o acidente se tivesse produzido da seguinte forma:

Tendo-se registado logo após a última comunicação, 1119z, é de supor que o piloto tenha desviado a atenção dos instrumentos para a efectuar e terminada ela verificar encontrar-se o avião numa posição tal que não soube precisar de momento. Devia ter em seguida entrado em "vryille", não conseguindo sair dela e assim ter embatido na água.


Henrique da Costa Pessoa

Aeroporto de Santa Maria, 10 de Janeiro de 1948