

RELATORIO DO ACIDENTE COM O AVIÃO  
CS-AHZ, PIPER PA-28-140  
NA SERRA DE SINTRA  
EM 19-OUT-1983

Amelogo  
30-10-84  
Ribeir

RELATORIO Nº 10/83/GPI

S I N O P S E

Um avião monomotor do Aero Clube de Portugal descolou do Aeródromo de Cascais para efectuar um voo de treino e recreio transportando um piloto e um passageiro.

Ao passar sobre a serra de Sintra e voando baixo, colidiu com o arvoredo ficando destruído.

O piloto ficou ileso e o passageiro sofreu uma fractura numa perna.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 HISTÓRIA DO VOO

No dia 21 de Outubro de 1983, o monomotor terrestre PIPER PA-28-140, com as marcas de nacionalidade e matrícula CS-AHZ, propriedade do Aero Clube de Portugal, descolou do Aeródromo de Cascais para realizar um voo de treino e turismo. Eram 17:40 horas.

A tripulação era constituída por um piloto, o cidadão português, Sr. \_\_\_\_\_, solteiro de 22 anos de idade, portador do B.I. \_\_\_\_\_, acompanhado por um passageiro.

Ao sobrevoar a serra de Sintra bastante baixo, segundo uma testemunha, o piloto observou uma falha de potência no motor do seu avião que se afundou e não lhe deu tempo de iniciar uma volta para evitar as árvores com as quais colidiu.

O tripulante nada sofreu e o passageiro sofreu uma fractura.

No momento da ocorrência o vento era fraco.

1.2 DANOS PESSOAIS

DANOS	TRIPULAÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS
FATAIS	-	-	-
SERIOS	-	1	-
ILESOS	1	-	-

1.3 DANOS NA AERONAVE

O constante do Anexo A.

.../...

1.4 OUTROS DANOS

A aeronave acidentada, presume-se que não provocou quaisquer danos a terceiros à excepção de pequenos derrubes na floresta da serra de Sintra.

1.5 INFORMAÇÕES DA TRIPULAÇÃO

O piloto da aeronave estava certificado para efectuar o voo que pretendia realizar, sendo titular de uma licença de "Private Pilot" Americana com o Nº , e um Certificado de validade de licença aeronáutica estrangeira, válido até 28.02.85.

Experiência total de voo - cerca de 270 horas.

1.6 INFORMAÇÕES DA AERONAVE

O constante do Anexo A.

1.7 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

Vento fraco - CAVOC.

1.7.1 CONDIÇÕES DE LUZ NATURAL NO MOMENTO DO ACIDENTE

Dia.

1.8 AJUDAS A NAVEGAÇÃO

Não pertinente.

1.9 COMUNICAÇÕES

Não pertinente.

1.10 AERODROMO E FACILIDADES TERRESTRES

Não pertinente.

.../...

1.11 REGISTADORES DE VOO (FLIGHT RECORDERS)

Não pertinente.

1.12 FOGO

Não pertinente.

1.13 ASPECTOS DE SOBREVIVENCIA

Os sinistrados foram prontamente socorridos por testemunhas que se encontravam perto, utilizando uma viatura particular.

1.14 TESTES

Ver Anexo A.

2. ANÁLISES E CONCLUSÕES

2.1 GENERALIDADES

A aeronave encontrava-se certificada, equipada e mantida de acordo com a regulamentação implementada pela DGAC.

O tripulante estava certificado e qualificado para o voo.

2.2 ANÁLISE

Em consequência das informações obtidas e da investigação realizada, constata-se que a descolagem se processou normalmente.

Que o vento soprava com pouca intensidade.

Que o piloto voava muito baixo junto à cumeada da serra e que apesar do pouco vento existente e da hora, devia manifestar-se ainda alguma turbulência.

.../...

Embora o piloto tenha afirmado que o motor perdeu potência, não foi encontrada qualquer deficiência nos ensaios e testes a que foi submetido.

3. CONCLUSÕES

3.1 FACTOS

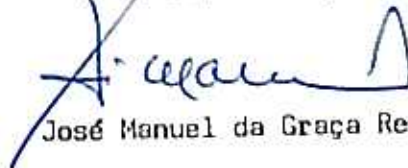
- 3.1.1 A aeronave estava certificada, equipada e mantida de acordo com a regulamentação implementada pela DGAC.
- 3.1.2 Nos vários sistemas ou componentes da aeronave não foram detectadas anomalias que possam ter contribuído para o acidente, sem acção exterior.
- 3.1.3 O tripulante embora com pouca experiência de voo estava devidamente certificado para o voo.

3.2 CAUSA PROVAVEL

O acidente deveu-se à execução do voo a tão baixa altura que o piloto não teve espaço de manobra para evitar a colisão com as árvores, visto a zona não ser plana e irregular a altura do arvoredo.

Lisboa, em 22 de Outubro de 1984

O INQUIRIDOR,



José Manuel da Graça Reis

ANEXO A

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓSPAZIOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 728151

Pág. 7  
Ref.   
N.º  
Data

RELATORIO DA PERITAGEM TECNICA  
EFFECTUADA A AERONAVE CS-AHZ APÓS  
ACIDENTE OCORRIDO NA SERRA DE  
SINTRA EM 19.10.83.



**DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**DIRECÇÃO DO MATERIAL AERONÁUTICO**

*Handwritten signature and initials*

**1.0. REGISTO HISTÓRICO DA AERONAVE**

CÉLULA				
FABRICANTE: PIPER	MODELO: PA-28-140	Nº DE SÉRIE 28-7225357	ANO CONSTRUÇÃO: 1971	MARCAS DE NACIONALIDADE E MATRICULA: CS-AHZ
PROPRIETÁRIO: AERoclUBE DE PORTUGAL		EMPREGO: INSTRUÇÃO E TREINO		CERTIFICADO DE MATRICULA: Nº <u>464/1</u> DATA <u>18/01/73</u>
CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE: Nº <u>464/1</u>	DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO: Nº <u>23</u> ÚLTIMO SERVIÇO: <u>37 EM 19/10/83</u>		VALIDADE DO CM: <u>16/11/83</u>	ÚLTIMA VISTORIA D.C.A.C.: <u>1/7/83</u>
DATA EMISSÃO: <u>29/08/73</u>	TEMPO TOTAL DE SERVIÇO: <u>3.075:40H</u>		ÚLTIMA INSPECÇÃO: T.T. OU TSO <u>537:00H</u> DATA <u>6/10/83</u> TIPO <u>100H</u> OFICINA <u>AVIOMETEA</u>	

SITUAÇÃO DA AERONAVE FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS: ATÉ À DATA DO ACIDENTE ENCONTRAVAM-SE CUMPRIDAS TODAS AS OTE'S, OTE'S E DN'S.

C. AERONAVE: Nº 6

OBSERVAÇÕES:

MOTORES											
	MARCA	MODELO	Nº DE SÉRIE	ANO CONST.	TEMPO TOTAL	TEMPO APÓS ULT. REG.	ÚLTIMA INSPECÇÃO				SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS
							DATA	TIPO	OFICINA	L.T. OU TSO	
1	LYCOMING	O-320-E3D	L-31221-27A	1971	3.124:05	250:55	6/10/83	100:00 HORAS	AVIOMETEA	3-10:00T 03:50TSO	ATE À DATA DO ACIDENTE ENCONTRAVAM-SE CUMPRIDAS TODAS AS OTE'S E DN'S
2											

CADERNETAS: MOTOR 1: 3 MOTOR 2: \_\_\_\_\_

OBSERVAÇÕES:

HÉLICES/ROTORES											
	MARCA	MODELO	Nº DE SÉRIE	ANO CONST.	TEMPO TOTAL	TEMPO APÓS ULT. REG.	ÚLTIMA INSPECÇÃO				SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS
							DATA	TIPO	OFICINA	L.T. OU TSO	
1	SENSLENICH	74DM6-O-5B	X4486	1964	636:05	-	6/10/83	100:00 HORAS	AVIOMETEA	609:00T	TODAS AS OTE'S E DN'S CUMPRIDAS ATÉ À DATA DO ACIDENTE
2											

CADERNETAS: HÉLICE 1: \_\_\_\_\_ HÉLICE 2: \_\_\_\_\_

OBSERVAÇÕES:



28  
9/11

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL  
DIRECÇÃO DO MATERIAL AERONÁUTICO

2.0. DANOS MATERIAIS

COMPONENTES	ESTADO				OBSERVAÇÕES
	DESTRUÍDO	GRAVE	LIGEIRO	INTACTO	
HÉLICE DE PASSO FIXO/PASSO VARIÁVEL		X			UMA DAS PÁS DOBRADA PARA DENTRO A PARTIR DO MEIO. MOSSA PROFUNDA NO BORDO DE PUÇA E RISCOS PROFUNDOS. A OUTRA PÁ DOBRADA PARA FORA A PARTIR DO MEIO.
MOTOR			X		RADIADOR LIGEIRAMENTE AMOLGADO. BLINDAGEM LADO DIREITO AMOLGADA. TUBAGEM DE ESCAPE ESQUERDA LIGEIRAMENTE AMOLGADA. IMPENSO DA CALHOTA. ± 0,001" MOTOR NODA LIVREMENTE.
ACESSÓRIOS DO MOTOR	CARBURADOR			X	
	ALTERNADOR			X	
	MAGNETOS			X	
	FILTRO DE AR			X	
TOMADA DE AR				X	
BERÇO DO MOTOR		X			6 ESCORIAS DOBRADAS, UMA DELAS FRACTURADA.
FUSELAGEM		X			PARABRISAS LADO DIREITO FRACTURADO. ESTRUTURA E REVESTIMENTO DO LADO DIREITO DESTRUÍDO ENTRE AS ESTAÇÕES 34.78 E 68.80. ESTRUTURA E REVESTIMENTO VENTRAL DESTRUÍDO ENTRE AS ST <sup>s</sup> 34.78 E 68.80. REVESTIMENTO ENPOLADO E RASGADO NO LADO ESQUERDO. ESTRUTURA PROVAVELMENTE AFFECTADA.
PLANO <del>SEXO</del> HORIZONTAL			X		DEFORMADO NO BORDO DE ATAQUE ESQUERDO APROXIMADAMENTE A MEIO.
DERIVA			X		DEFORMADO NO BORDO DE ATAQUE.
COMANDOS DE VOZ		X			CABOS DE COMANDO DOS COMANDOS DO LADO ESQUERDO FRACTURADOS DEVIDO AO IMPACTO DA ASA. COMANDOS DE DIRECÇÃO LADO DIREITO DESTRUÍDOS.



S. R.

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL  
DIRECÇÃO DO MATERIAL AERONÁUTICO

7/10  
28/11/51  
ofus

COMPONENTES		ESTADO				OBSERVAÇÕES
		DESTRUÍDO	GRAVE	LIGEIRO	INTACTO	
ASAS	DIREITA		X			RAIZ DA ASA DEFORMADA. BORDO DE ATAQUE DEFORMADO ENTRE a 3ª e 4ª NERVURAS.
	ESQUERDA	X				SECIONADA PELA ZONA DA 2ª NERVURA A CONTAR DA EXTREMIDADE FINAÇÃO ASA - PUSILAGEM FRACTURADAS. BORDO DE ATAQUE FORTEMENTE DEFORMADO.
AILERONS	DIREITA			X		LIGEIRAMENTE DEFORMADA.
	ESQUERDA		X			DEFORMADO.
FLAPS	DIREITO				X	
	ESQUERDO			X		DEFORMADO.
COMPENSADORES	LEME DIRECÇÃO				X	
	LEME PROFUNDIDADE				X	
	AILERONS					NÃO APLICAVEL.
LEME DIRECÇÃO				X		LIGEIRAMENTE DEFORMADO.
LEME PROFUNDIDADE						NÃO APLICAVEL
TREM	PROA	X				FRACTURAS COM SEPARAÇÃO JUNTO AO "TORQUE LINK". TIRANTE DO COMANDO DA RODA, LARGO DIÁMETRO FRACTURADO.
	PRINCIPAL	DIREITO			X	A VERIFICAR
		ESQUERDO				X



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL  
DIRECÇÃO DO MATERIAL AERONÁUTICO

27/03/1974  
*[Handwritten signature]*

COMPONENTES		ESTADO				OBSERVAÇÕES
		DESTRUIDO	GRAVE	LIGEIRO	INTACTO	
CARENAGENS DO MOTOR	SUPERIOR		X			DEFORMADO.
	INFERIOR	X				FORTEMENTE DEFORMADA E COM RASGOS.
GABINE DE PASSAGEIROS OU DE PILOTAGEM			X			
CADEIRAS					X	
INSTRUMENTOS					X	
EQUIPAMENTO DE RÁDIO					X	
CIRCUITOS	COMBUSTIVEL		X			TANQUE ESQUERDO DESTRUIDO.
	LUBRIFICAÇÃO				X	
	ELÉCTRICO		X			
	HIDRAULICO					
	ANTI-GELO					NÃO APLICAVEL
	VÁCUO					X
COMANDOS DO MOTOR					X	COM MOVIMENTOS LIVRES.
CINTOS DE SEGURANÇA					X	

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

3.0. ANÁLISE DOS DESTROÇOS:

3.1. GRUPO MOTOPROPULSOR

3.1.1. HELICE

Uma das pás do hélice encontra-se dobrada para fora e a outra para dentro, apresentando riscos e mossas profundos. Pode-se concluir que o motor fornecia potência no momento do impacto.

3.1.2. MOTOR

O motor encontra-se aparentemente intacto. Foram verificadas as velas que se encontravam em bom estado, embora as do lado esquerdo se encontrassem encharcadas em óleo. Tal facto é de atribuir ao motor ter estado deixado sobre este lado durante alguns dias. O motor rodava livremente, tendo sido inspeccionado os cilindros a endoscópio, que apresentavam um aspecto normal. Foi verificado o empeno da cambota na flange que indicou 0,001" encontrando-se consequentemente dentro dos limites admissíveis.

O motor foi instalado em outra aeronave e efectuado um ponto-fixe tendo-se obtido valores normais em todos os regimes de potência.

3.1.3. COMANDOS DO MOTOR

Os comandos do motor encontravam-se operacionais com movimentos livres, e nas seguintes posições:

Manetes - todas à frente

Magnetos - off

Fuel - off

3.2. CELULA

3.2.1. FUSELAGEM

A fuselagem encontrava-se bastante danificada devido ao impacto, nada tendo sido encontrada de anormal.

..//..

*[Handwritten signature and initials]*

### 3.2.2. ASAS

#### 3.2.2.1. ASA ESQUERDA

A asa esquerda apresentava-se seccionada pela zona da 2ª nervura a contar da extremidade e separada da fuselagem por fractura das fixações.

É de presumir que o primeiro impacto ocorreu com esta asa numa árvore o que provocou o seu seccionamento e a sua separação da fuselagem, sendo visíveis as marcas deixadas na árvore. Efectuou-se a reconstituição da asa verificando-se que, na zona do impacto, o material da asa foi projectado para o extradorso o que leva a concluir que a aeronave teria uma atitude de voo com um angulo de ataque elevado.

#### 3.2.2.2. ASA DIREITA

Apresentava-se com uma pequena deformação no bordo de ataque, com maior incidência no intradorso. Tal deformação teria sido provocada por um impacto ligeiro, subsequente ao primeiro e já na queda da aeronave.

### 3.3. SUPERFÍCIES DO COMANDO

Encontravam-se com deformações devido ao impacto, nada tendo sido notado de anormal.

### 3.4. COMANDOS DE VOO

Encontravam-se com cabos fracturados devido ao impacto. Nada de anormal foi detectado.

### 3.5. INSTRUMENTOS

Encontravam-se intactos e com as seguintes indicações:

RPM - 0  
AIRSPEED - 0  
VERTICAL SPEED - 0  
ALTIMETRO -1500ft

../..

3.6. CIRCUITO DE COMBUSTIVEL

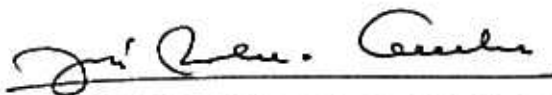
Foi verificada a existência do combustível nos tanques e verificou-se o circuito do combustível quanto a obstruções.

Existia combustível no copo do filtro da bomba mecânica (limpa e sem impurezas). A malha do filtro encontrava-se perfeitamente limpa e desobstruída.

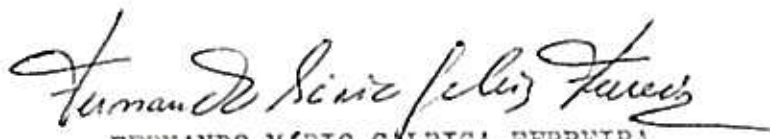
A bomba eléctrica continha combustível e o filtro encontrava-se desobstruído. Os tubos de alimentação encontravam-se desobstruídos até ao motor.

4.0. A aeronave encontrava-se em condições de navegabilidade no momento do acidente.

27 SET 64



JOSÉ SILVERIO MEDEIROS DA ROCHA E CUNHA  
TECNICO PRINCIPAL DE AVIAÇÃO CIVIL



FERNANDO MÁRIO GALRIÇA FERREIRA  
TECNICO ASSISTENTE PRINCIPAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AÉROCIVIL-Lisboa — Telefone 728151

Pág. 4  
Ref: .....  
N.º .....  
Data .....

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*



ASPECTO GERAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AÉROCIVIL-Lisbo — Telefone 7281 51

Pág. *ef*  
Ref.<sup>a</sup> .....  
N.º .....  
Data .....

*25/05/51*  
*efw*



FUSELAGEM E TREM DE PROA

*22/05/51*  
*du*



FUSELAGEM - BARRIGA



FUSELAGEM - BARRIGA E TREM DE PROA

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 728151

Pág. 4  
Ref.ª .....  
N.º .....  
Data 22/05/51  
afm



ASA DIREITA E TREM PRINCIPAL DIREITO

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOZ  
Telegramas: AÉROCIVIL-Lisboa — Telefone 728151

Pág. *12*  
Ref.ª .....  
N.º .....  
Data *22/05/51*  
*gpa*



ASA DIREITA

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegrams: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 72 81 51

Pág. \_\_\_\_\_  
Ref.ª \_\_\_\_\_  
N.º \_\_\_\_\_  
Data \_\_\_\_\_

*[Handwritten signatures and initials]*



ASA ESQUERDA E AILERON ESQUERDO



ASA ESQUERDA E FLAP ESQUERDO

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOZ  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 72 81 51

Pág. ....  
Ref.ª .....  
N.º .....  
Data .....

*Handwritten signature and date:*  
Dec 1961



ASA ESQUERDA



ASA ESQUERDA

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegrams: AEROCIVIL-Lisboa — Telephone 72 81 51

Pág. ....  
Ref.ª .....  
N.º .....  
Data .....

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*



ASA ESQUERDA



ASA ESQUERDA

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 72 61 51

Pág. ....  
Ref. ....  
N.º ....  
Data .....

*de ...*  
*...*



EMPENAGEM

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 72 81 51

Pág. 4  
Ref.  
N.º  
Data

*de ...*  
*[Signature]*



HÉLICE

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES  
DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO  
Telegramas: AEROCIVIL-Lisboa — Telefone 7281 51

Pág. *13*  
Ref.º .....  
N.º .....  
Data .....

*2000*  
*gh*



PÁ DO HÉLICE



PÁ DO HÉLICE

*Recebi*  
*Opin*



PA DO HÉLICE



MOTOR, BERÇO E PARAFOCO

ANEXO B

Lisboa 19/10/83.

Prezados Senhores

Venho comunicar-lhes que eu, [nome], português, solteiro, portador do bilhete de identidade de residente brasileiro residente na [endereço], portador do brevet FAA com um certificado de validade de Licença aeronáutica estrangeira (português) válido até 28/2/1985, sócio do Aero Clube de Portugal nº 5820, tive um acidente de aviação, pilotando a aeronave Piper 140 de matrícula: CS-AH2, propriedade do Aero Clube de Portugal, na Serra de Sintra nas proximidades de Santa Eufémia. Eu não sofri quaisquer danos físicos mas o meu único passageiro; Manuel Frederico Lupi Ravara Belo; sofreu uma fractura de perna e um pé. O acidente ocorreu por volta das 17h50m do dia 19 de Outubro do presente.

Descolei do aeródromo Municipal de Cascais às 17h40m, com licença do instructor-chefe do clube. Os depósitos encontravam-se cheios bem acima da metade da capacidade. Estando perto do pôr do sol o voo era para ser só de 15 minutos sendo o plano: Tires - Sintra - Cascais - Tires. Estando nas proximidades de Sintra a mais de mil pés e preparando-me para a voltar à esquerda para Cascais (~~depois~~) fui vítima de uma falha de potência no motor, não sei porque causa, e estando a pouca velocidade não pude efectuar a viragem visto estar a aproximarme da velocidade de perda, que aumenta com o ângulo. Optei por ir em frente e tentar a sorte.

numa aterragem forçada em vez de ~~com~~  
entrar em perda. A pancada foi pouco  
violenta, relativamente visto ter tocado com  
o mínimo de velocidade possível. Apareceram  
duas pessoas no local e um deles, Fernan-  
do Laureço de S. Pedro de Sintra, levou-  
me a S. Pedro de Sintra à central de  
bombeiros, onde telefonei ao Aero-Clube  
para avisarem a direcção geral, à G.N.R.  
para mandarem uma patrulha guardar  
a aeronave, e ao ILS para ir buscar o  
meu passageiro, o qual foi imediatamen-  
te levado para o hospital de S. José  
em Lisboa onde foi tratado e levado  
para casa mais tarde.

Estou à disposição dos senhores para  
o que seja necessário fazer a partir  
de agora.

Atenciosamente

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
G. P. I.
ENTRADA N.º 292
DATA 20/10/83
ARQUIVO 61/GPI

DECLARAÇÃO

Aos vinte e um dias do mês de Outubro de 1983, com  
pareceu perante mim o Sr. \_\_\_\_\_ e 50  
anos de idade, portador do B.I. N.º \_\_\_\_\_ emitido em Lisboa,  
pedreiro de profissão, morador em \_\_\_\_\_  
- junto à I \_\_\_\_\_ que declarou: -

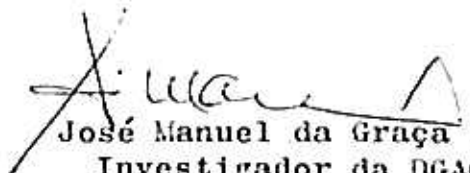
- Encontrando-me junto a minha casa no dia 19 de Outubro p.p., vi passar a voar muito baixo e sobre o terreno, cerca de ± 10 m de altura, um avião que voava vindo da esquerda para a direita (do lado da Base 1 para Cascais). A distância do avião à minha casa quando passou a voar baixo seria da ordem dos 30 m.

Segundos mais tarde quando ia a entrar em casa ouvi um estrondo e apercebi-me com a família que o avião teria caído.

Junto com um amigo e um pequeno carro fomos assistir aos tripulantes. Um dos ocupantes tinha uma fractura numa perna.

Chamámos os Bombeiros.

Lisboa, em 21 de Outubro de 1983

  
José Manuel da Graça Reis  
Investigador da DGAC