



MINISTERIO DA AERONAUTICA COMANDO AÉRED DE DEFESA AÉREA

0 Nº 008/cmd0/c-138 Brasilia-DF, 02 de Junho de 1986

Do Comandante

Ao Exmº 5r Comandante do Comando Ge ral do Ar

Assunto: Relatório de Ocorrência

Ref. : Nota Nº C DD2/MIM/ADM, 13 Abr 78

Anexo : D1 (um) Relatório

Encaminho a V Exe

documento cons

tente do anexo, para yossa apreciação

Brig do Ar JOSÉ PESSOA CAVALEANTI

DE ALBUQUERQUE

Comandante Interino COMDA

Diigh//lle

NAC/GIN .:

Cópias:

5PM 01

SCC...<u>01</u>

Total..02

PROTOCOLO MAer 43.01/1381 86-

CONFIDENCIAL

CUNFIDENCIAL

RELATÓRIO DE OCORRÊNCIAS



I - INTRODUÇÃO

Este Relatório tem por finalidade informar às autoridades do Ministério da Aeronáutica em especial ao Exmº Sr Ministro, dos fatos corridos na noite do dia 19 de maio de 1986, no que tange às informações dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo e de Defesa Aérea, bam como dos pilotos interceptadores envolvidos nos acontecimentos.

Em virtude das limitações de tempo e de conhecimentos espscializados em fatos desta natureza, este Comando houve por bem,
dentro da esfera operacional, se limitar a narração simples dos fa
tos, de forma a não dar margem a especulações que envolvam o Minis
tério da Aeronáutica.

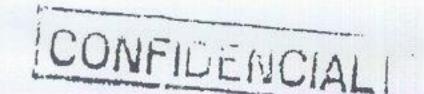
II - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro no que concer a REAL, até o momento conta com equipamentos de deteção baseado en Radares cuja finalidade primária é destinado ao controle de trá fogo aereo, não sendo portanto, específico para emprego em Defesa Adaea.

Suas limitações técnicas torna a vigilância do espaço Aérico deficiente quanto às deteções de alvos, cuja inicialização se faz de modo manual, isto é, a ingerência do controlador se faz necesária constantemente, a fim de se manter o contato radar visualizado por períodos, em que seja possível uma avaliação aprofundação. Em consequência, o acompanhamento dos movimentos detectados na ocasião ficou bastante prejudicado, pelo fato de não se ter condições de manter a visualização, mesmo com o trabalho dos controlado resulpeis os contatos obtidos não eram suficientementes fortes pases formar um trabalho de inicialização.

As informações transmitidas aos pilotos pelo Centro de Ope re cas Militares, foram efetuadas mediante avaliação e experiência de Controladores de Defesa Aérea, até que os equipamentos de bordo oferacecem condições aos pilotos de prosseguirem nas interceptações.

Com relação às interceptações realizadas na área de Anápo em alguns momentos obteve-se contatos pelo radar da rede DACTA



CONFIDENCIAL

deteções efetuadas pelo radar de área da Base Aérea de Amápolis

III - DESCRIÇÃO DOS FATOS

Nesta parte serão descritos todos os fatos em ordem conclégica, com medidas ou providências adotadas pelo Comando A<u>é</u> de Defese Aérea.

1 - 2315Z - O Centro de Controle de Área de Brasília in forma ao COpM 1 que o operador da Torre de Controle de São José dos Campos havia avis tado luzes se deslocando sobre a cidade.

As luzes, embora com predominância de cor. vermelha apresentaram mudanças para o amare lo, verde e laranjado.

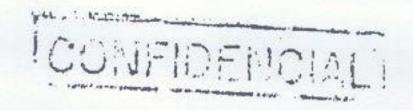
O operador da TWR SJ simultaneamente informa ao APP-SP, que confirma contatos radar na área de São José dos Campos.

ODO8Z - (20 MAI) - D piloto do PT-MBZ avista luzes na radial 150 do VOR de São José dos Campos deslocando-se de Este para Oeste. As luzes, segundo informações do próprio piloto pareciam estrelas grandes e vermelhas.

O piloto por iniciativa própria, efetuou uma observação das referidas luzes não conse-guindo aproximar-se das mesmas.

DO14Z - Foi acionado o Oficial de Sobreaviso ao COpM.

0023Z - Foi acionado o Oficial de Sobreaviso do Cen tro de Operações de Defesa Aérea (CODA).



CONFIDENCIAL

OO39Z - Por determinação do Chefe do CODA fai açio nado a seronave de alerta da Pase Aérea de Stº Cruz.

A determinação de acionamento da aeronave de alerta, se deu em virtude da detecção radar de alguns "PLOTS", na área de S.José dos Campos.

Tais deteções embora não tendo se constituidos em ecos radar definidos, foram utilizados na vetoração das aeronaves de interceptação com o intuito de posicionar os vetores, para que os mesmos tivessem condições de prosseguir na interceptação, utilizando o radar de bordo.

OllOZ - O APP-AN informa estar detectando alguns ecos no seu Radar.

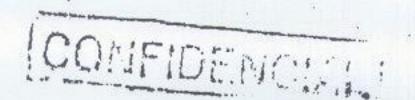
Os ecos Radar informado pelo APP. AN não e<u>s</u> tavam sendo visualizadas pelos equipamentos do COpM.

Olliz - Acionado o alerta da Base Aérea de Anapó-... lia.

Este acionamento, determinado pelo CODA se deu em virtude da informação do operador do APP-AN da permanência dos ecos Radar, com definições de proa e velocidade.

Oll8Z - O CODA solicita a Base Aérea de Stº Cruz que acione mais duas aeronaves em alerta.

Esta solicitação foi efetuada, levando -se em conta que somente uma aeronave fica a disposição do Comando de Defesa Aérea para eventuais acionamentos, e a possível perma



CONFIDENCIAL

nência em vôo desta aeronave por um tempo superior à sua autonomia, o que mais ter de aconteceu, provacando o seu recolhimen to, sendo substituida por um outro vetor.

Ol34Z - Decolagem da primeira aeronave da Base A<u>é</u>
rea de Stº Cruz.

A partir deste momento, após as devidas transferências de controle, o Centro de Operações Militares passou a vetorar a referida aeronave para o setor W, onde se obtinha alguns ecos Radar na área de São José dos Campos.

O piloto da aeronave informou quando esta bilizado no FL 170 que esta avistando uma luz branca abaixo do seu nível e que posteriormente foi subindo mantendo-se 10º acima de sua aeronave. O acompanhamento foi feito até o FL 330. Informou ainda que por um momento a luz mudou de branca para vermelho, verde e novamente branca prevalecendo esta cor.

Durante o acompanhamento, obteve contato com o equipamento de bordo que indicava estar entre 10 e 12 milhas de distância, confirmando o contato visual.

O acompanhamento se deu em direção ao mar até aproximadamente 180 milhas de Stª Cruz, quando foi feito o abandono em virtude de não se ter uma razão positiva da aproxima ção das luzes e por estar perto do Combus tível Minimo para Abandono (CMA).

Ol48Z - Decolagem da Aeronave de Alerta da Base Aérea de Anapólis.





CONFIDENCIAL,

Após as devidas transferências de controle, a aeronave foi vetorada para um ponto,
cuja detecção estavam sendo feita pelo ra
dar do APP-AN, que transmitia as informações ao COpM o qual as transmitia ao pilo
to. Este procedimento foi adotado, em vir
tuda de não estar sendo visualizado nenhum
eco radar nos equipamentos do COpM.

O piloto efetuou cinco apresentações obten do contato e aquisição com seu radar de bordo, não conseguindo porém nenhum contato visual.

De todas as apresentações chegou por uma vez a 2 milhas do contato radar cuja trajetória ora mantinha-se em zique-zaque, ora em curva acentuada pela direita.

Sua velocidade variava de forma a permitir uma aproximação como também afastava-se repentinamente, mesmo estando o interceptador em velocidade supersônica, o que ocasionou a perda de contato, sendo en tão abandonada a persequisão.

Ol5OZ - Decolagem da segunda seronave da Base A<u>é</u> rea de Stº Cruz.

Após os procedimentos normais de controle a aeronave foi vetorada para a mesma área ao sul de São José dos Campos.

O piloto informou estar avistando uma luz vermelha na posição informada pelo COpM, confirmando essim a detecção radar de solo.

CONFIDENCIAL

ICONFIDENCIAL!

Após alguns minutos constatou que a luz rao se apro ximava e que em seguida apagou, ao mesmo tempo em que se perdia o contato radar.

Um fato marcante durante esta vetoração foi o apare cimento por um momento de treze plotes a cauda da aeronave, a qual foi comandada uma curva de 180° não tendo porém obtido nenhum contato visual ou do radar de bordo.

D217Z - Decolagem da segunda aeronave da Base Aérea de Anápolis.

Esta aeronave não obteve qualquer tipo de contato visual ou radar.

0236Z - Decolagem da terceira aeronave da Base Aérea de Aná polis.

Também a exemplo da segunda não obteve nenhum contato.

0237Z - Pouso da primeira aeronave da BASC;

0246Z - Pouso da primeira aeronave da BAAN;

0305Z - Pouso da segunda aeronave da BASC;

0307Z - Pouso da segunda aeronave da BAAN;

0330Z - Pouso da terceira aeronave da BAAN.

Todos os recolhecimentos e pousos foram realizados!

IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS

l - Da análise dos acontecimentos este Comando é de parecer, de acordo com as informações dos controladores, pilotos e rela tóri s anteriormente elaborados, pelo I CINDACTA, que alguns pontos são pincidentes no que tange ao eco radar, aceleração, iluminação, velo idades e comportamento, tanto pelas detecções técnicas como visual zação efetuadas.

2 - Alguns que podemos citar são os fenômenos que apresen tam ertas características constantes a saber:

I CONFIDENCIALI

I CONFILLINCIAL:

- a Produzem ecos radar não só do Sistema de Defesa Aérea, como também das aeronaves interceptadoras simultanea mente, com comparação visual pelos pilotos.
- b Variam suas velocidades da gama subsônica até supersônica, bem como manteêm-se em vôo pairado.
- C Variam suas altitudes abaixo do FL-050 até altitudes superiores FL-400.
- d As vezes são visualizados devido à luzes de cores brancas, verdes, vermelho, outras vezes não se tem indicação luminosa.
- e Tem capacidade de acelerar e desacelerar de modo brus co.
- f Capacidade de efetuar curvas com raios constantes e ou tras vezes com raios indefinidos.
- Como conclusão dos fatos constantes observados, em qua se todas as apresentações, este Comando é de parecer, que os fenômenos são sólidos e refletem de certa forma inteligência, pela capacidade de acompanhar e man ter distância dos observadores como também voar em formação, não forçosamente tripulados.
- 4 Por oportuno, cabe ressaltar a eficiência das Unidades Aéreas engajadas na operação, pois de acordo com o previsto cada uma dessas unidades mantem uma aeronaves de alerta à 45 minutos e com menos de 30 minutos após o acionamento, 7 (sete) vetores armados estavam disponíveis para emprego

Brig do Ar JOSÉ PESSOA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE Comandante Intérino do COMDA/NUCOMDABRA

[CONFIDENCIAL]