

EXMO. SR. DR. JUIZ FEDERAL \_\_\_\_\_ VARA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA  
DE SANTOS/SÃO PAULO

Autores: ANA LÚCIA ARRAES DE ALENCAR, brasileira, divorciada,  
Ministra do Tribunal de Contas da União, inscrita no CPF 696.233.334-64,  
cédula de identidade 992761 SSP/PE e ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY  
CAMPOS, brasileiro, divorciado, advogado, inscrito no CPF 686.268.434-  
53, cédula de identidade 3053812 SSP/PE, vêm, respeitosamente, o último  
em causa própria e também por seus advogados infra-assinados, com  
endereço para intimações na Rua do Chacon, 335, Casa Forte, Recife/PE,  
CEP 52.061.400, fone 81 32675787, e-mail:  
camposad@camposadvogados.com.br, com procurações e documentos civis,  
em anexo, com base no artigo 381, incisos II e III, do novo CPC, propor:

**AÇÃO AUTÔNOMA DE PRODUÇÃO ANTECIPADA DE  
PROVAS, COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA,  
CUMULADA COM TUTELA DE URGÊNCIA DE  
NATUREZA CAUTELAR DE INTERRUÇÃO DE  
PRESCRIÇÃO IMINENTE PARA GARANTIR O  
RESULTADO ÚTIL DESTA AÇÃO**

Em face da **UNIÃO FEDERAL, que pode ser citada por um de seus Procuradores Regionais habilitados, e da pessoa jurídica fabricante da aeronave:**

a) **CESSNA AIRCRAFT CORPORATION**, que pode ser citada, na sua representação no Brasil da TAM Aviação Executiva, com endereço na Rua Monsenhor Antônio Pepe, nº 94, Jardim Aeroporto, São Paulo, 04357-900, ante a teoria da aparência, ou, na impossibilidade, por carta rogatória, nos Estados Unidos, PO Box 7706, One CESSNA Blvd, Wichita, KS, 67277-7706, o que fazem com base no artigo 381 e seguintes do novo CPC, expondo e requerendo o seguinte:

## **I – A PRODUÇÃO AUTÔNOMA ANTECIPADA DE PROVA NO NOVO CPC:**

### **1. Vejamos a lição de Paulo Amaral:**

“Mas há ainda outros dois casos em que o CPC/15 autorizou a antecipação da prova sem o requisito da urgência.

O primeiro consiste na possibilidade de a prova a ser produzida ter a potencialidade de viabilizar a auto composição ou outro meio adequado de solução de controvérsias (CPC/15, art. 381, inc. II). Tal hipótese está em consonância com a diretriz fundamental do CPC/15, que estimula a resolução consensual dos conflitos (art. 3º, §§ 2º e 3º). Nesse caso, as partes serão as destinatárias principais da prova. A partir dela, terão mais elementos para construir um acordo ou desenvolver uma proveitosa mediação.

O inciso III do art. 381 do CPC/15 admite a antecipação da prova como forma de a parte obter prévio conhecimento dos fatos. Também não se cogita de urgência ou da controvérsia existente no âmbito do direito material. O objetivo é obter um lastro probatório mínimo. Trata-se de hipótese em que, a partir da prova, as partes poderão avaliar suas chances de êxito em futura demanda (judicial ou arbitral). Disso decorre que a antecipação da prova poderá conduzir as partes a eventualmente não proporem demanda alguma. ”

Já o artigo 382, dispõe:

“Na petição, o requerente apresentará as razões que justificam a necessidade de antecipação da prova e mencionará com precisão os fatos sobre os quais a prova há de recair.

§ 1º O juiz determinará, de ofício ou a requerimento da parte, a citação de interessados na produção da prova ou no fato a ser provado, salvo se inexistente caráter contencioso.

§ 2º O juiz não se pronunciará sobre a ocorrência ou a inoccorrência do fato, nem sobre as respectivas consequências jurídicas.

§ 3º Os interessados poderão requerer a produção de qualquer prova no mesmo procedimento, desde que relacionada ao mesmo fato, salvo se a sua produção conjunta acarretar excessiva demora.

§ 4º Neste procedimento, não se admitirá defesa ou recurso, salvo contra decisão que indeferir totalmente a produção da prova pleiteada pelo requerente originário.”

2. A parte autora irá demonstrar as razões que justificam a necessidade de antecipação de prova e os fatos sobre os quais a prova há de recair, como também de sua urgência, embora os artigos invocados não a exijam.

## **II – DA SUMA DOS FATOS – UMA TRAGÉDIA QUE PODERIA TER SIDO EVITADA**

3. Os autores são mãe e irmão do ex-governador Eduardo Campos, vítima de acidente aéreo, na cidade de Santos, quando candidato à Presidência da República, num acidente trágico, que poderia ter sido evitado, ocorrido no dia 13 de agosto de 2014, bem próximo da sede desta Seção Judiciária.

Não se tem palavras para descrever a dor da perda de um filho e de um único irmão!

4. Os autores têm o direito de saber a verdade e o direito à prova que esclarecerá as reais causas do acidente aéreo, inclusive para promoverem as ações cíveis cabíveis, que prescrevem no próximo dia 13 de agosto de 2017, a justificar a urgência desta medida e a cumulação com medida de interrupção de prescrição.

**III - CULPA CONCORRENTE. UNIÃO FEDERAL E CESSNA AIRCRAFT CORPORATION. PREVALÊNCIA DO DEVER DE INDENIZAR DE QUEM CONCORREU MAIS PARA O ACIDENTE, NO CASO, A CESSNA, À TODA EVIDÊNCIA. DITAME DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, DO CÓDIGO CIVIL E OUTRAS NORMAS, ALÉM DE FONTES DOUTRINÁRIAS E NA JURISPRUDÊNCIA. FATO JURÍDICO JÁ DELINEADO NA DOCUMENTAÇÃO JÁ PRODUZIDA SOBRE O CASO A SER CONFIRMADA E PROVADA, OBJETO DA PRESENTE AÇÃO DE NATUREZA JUDICIAL.**

#### **IV - O LAUDO DO CENIPA E O RICEA**

5. O laudo do CENIPA, com diversas inconsistências, atribui a culpa do acidente essencialmente à suposta falha humana. Contrariamente, o Ricea, demonstra certamente diversas dessas inconsistências. Depoimento em inquérito policial e ofício do Ministério da Aeronáutica confirmam a existência de tal documento, sobre o qual se deve jogar luzes.
6. Os  **fatos abaixo**  narrados devem ser objeto da presente ação de produção de provas.

#### **V - A QUESTÃO DA BASE AÉREA DE SANTOS. FALHAS**

7. O RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA), do Coronel José Antão do Nascimento Neto, que é o relatório de investigação do espaço aéreo por ocasião da ocorrência fatal, com a aeronave matrícula PR-AFA, não só do espaço aéreo sobrevoado pela aeronave, mas, também, de outros elementos que, uma vez conhecidos pela Justiça, darão um novo curso ao caso.  
O citado Relatório, RICEA, tendo como órgão emissor a SIPACEA, de 14/12/2015, desmonta certamente insanáveis equívocos no RELATÓRIO FINAL do CENIPA, publicado, em 19/01/2016, os quais serão desmistificados também nesta produção de provas.
8. Há informações de que o relatório demonstra categoria diferente do avião da apontada pelo CENIPA (o CENIPA classifica o PR-AFA como "Categoria B" quando, na verdade, o mesmo encontra-se classificado na "Categoria C").
9. Qual a importância disso:
  - 9.1. A visibilidade e teto no exato momento da aproximação para pouso do PR-AFA eram de 3.000 metros (Visibilidade Horizontal) por 800 pés de teto.
  - 9.2. Para aeronaves Categoria B, conforme citado pelo CENIPA à página 149 de seu Relatório Final, a Visibilidade/Teto mínimo exigidos seria 1.600 metros por 700 pés, respectivamente, "o que permitiria a operação aproximação/pouso com suficiente margem de segurança".
  - 9.3. Todavia, sendo como era, o PR-AFA classificado na Categoria 'C', a visibilidade mínima exigida teria de ser não menor que 3.200 metros, o que não correspondia com a realidade do momento do acidente, uma vez que a visibilidade real era de 3.000 metros.

(Para conhecimento das Condições exigidas, ver página 25 do Relatório Final do CENIPA).

9.4. Obviamente, os pilotos do PR-AFA não avistaram a pista e iniciaram os procedimentos para aproximação perdida. Todavia, sem condição de prosseguirem para o pouso, encontraram condições para efetuar o sobrevoo da pista, atitude denominada pelos pilotos de “Procedimento de Estudo”, absolutamente aceitável. O avião foi visto atravessando a pista no seu sobrevoo.

9.5. A VISIBILIDADE para a pista de pousos/decolagens da base aérea de Santos para a presente condição climática, não permitia, dessa maneira, que a aeronave na classificação do PR-AFA, prosseguisse na aproximação e pouso naquela manhã do fatídico dia do acidente 13 de agosto de 2014. Deveriam ter prosseguido para o aeroporto escolhido como "Alternativo".

Não, não estava! Faltavam-lhe 200 metros na Visibilidade que, como visto, era de 3.000 metros.

Contudo, foram induzidos a crer, quando questionaram ao Operador de Rádio Santos, sobre as "Condições Meteorológicas", no exato momento da chegada e do pouso, receberam como informação do dito Operador "que Santos operava 'por instrumentos'", frase que induziu aos pilotos a acreditarem que estavam dentro das condições de sua categoria, da categoria do PR-AFA: 3.200 metros de Visibilidade por 700 pés de Teto.

c) O Operador de Rádio Santos de serviço naquele dia de voo, que estava no dia, que chegou a ser ouvido no IPL e está lá qualificado, não estava devidamente habilitado (ver à página 165 do Relatório Final do CENIPA a Recomendação de Segurança A-134/CENIPA/2014 – 10).

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) deveria assegurar-se de que todos os Operadores de AFIS e Controladores de Tráfego Aéreo mantenhamsse atualizados com relação ao padrão de fraseologia a ser empregado durante a prestação de serviços de Tráfego Aéreo.

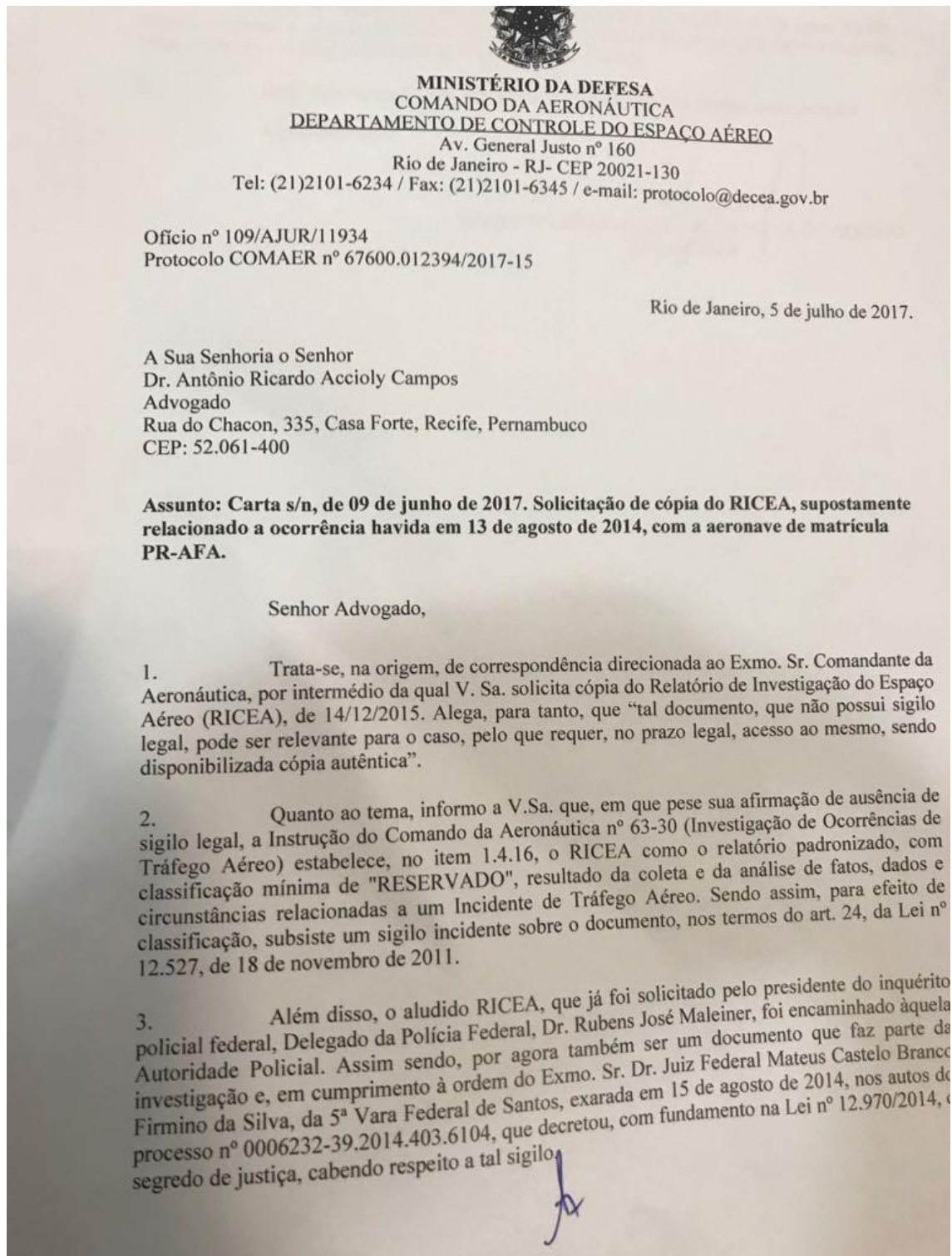
Sim.

O referido Controlador/Operador deveria ter informado a Visibilidade e o Teto (3000m X 800 pés), e não que Santos operava "por instrumentos". Ao informar como informou, **INDUZIU OS PILOTOS A ERRO**, visto que entenderam que "a Base Aérea de Santos" encontrava-se OPERACIONAL para a Categoria de seu avião: "C". **NÃO ESTAVA!!!**

O CENIPA não tinha como dizer de forma exata a altitude da aeronave. Teve que, para tanto, valer-se de informações fornecidas por outro Órgão, do Serviço Regional de Proteção ao Voo (SRPV). O CENIPA chegou a informar ao presidente do inquérito policial uma altitude máxima atingida pelo PR-AFA, que não pode ser nem validada nem confirmada pelo Órgão acima referido.

10. O Coronel Nascimento foi interrogado no inquérito, em 25/04/2017, em Santos, pelo Delegado da Polícia Federal, Dr. RUBENS MALEINER e confirmou a existência do RICEA, mas falando com as limitações da LEI 12.970/2014, que o

impede, em tese, de falar, que é objeto da ADI 5667 no STF. O segundo autor requereu ao Comando da Aeronáutica cópia e obteve a seguinte resposta, que justifica também a propositura de tal ação:



(FL 2/2 do Ofício Externo nº 109/AJUR/11934 - DECEA, de 05 JUL 2017, Prot nº 67600.012394/2017-15)

4. Faço ao exposto, tendo por base a legislação de regência e, de igual forma, visando respeitar a decisão judicial, e não prejudicar a finalidade preventiva da investigação, torna-se inviável a disponibilização da cópia do citado RICEA.

5. Nada mais havendo, ressalto votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

  
Tenente-Brigadeiro do Ar CARLOS VUYK DE AQUINO  
Diretor-Geral

11. Tal RICEA confirma certamente as falhas acima relatadas, o que é objeto de requisição nesta produção de prova, como também a ouvida do seu autor, sem as vedações ilegais e inconstitucionais acima citadas, cuja ilegalidade e inconstitucionalidade devem ser reconhecidas, pelo controle difuso desse Juízo, o que fica requerido, além de que o Ricea, segundo consta, não tem esse caráter reservado, segundo pesquisas feitas, o que também requer que seja declarado por esse Juízo.

12. A aeronáutica autorizou indevidamente a aproximação e o pouso da aeronave na Base Aérea de Santos, o que gera responsabilidade civil, o que é objeto de prova nessa ação, para subsidiar ação de indenização por perdas e danos a ser ajuizada na sequência.
13. Ato contínuo, o relatório do CENIPA não merece prosperar, por esse e por outros aspectos.

## **VI - A FALHA MECÂNICA E ERRO DE PROJETO NA AERONAVE.**

14. O avião ao arremeter, em sua trajetória, apresentou **falha mecânica**, disparo do compensador do profundor. O relatório da Asa Air Safety Assessoria Aeronáutica, que acompanhou o acidente, contratada pelo PSB e encaminhada aos autores e ao advogado que subscreve esta manifestação processual, atesta a possibilidade da ocorrência desse evento. Esse relatório indica indício, que justifica a plausibilidade da prova requerida quanto esse aspecto, nesta ação. Registra que esse relatório não é utilizado como prova ou parecer nessa ação, mas como fonte de informação.
15. Existem dados no NTSB (CENIPA USA) sobre mais oito falhas semelhantes em aeronaves CESSNA. No IPL, folhas 421 a 426, depoimento do comandante Stoffel, mostra preocupação do comandante Marcos, do avião acidentado, com um indesejado disparo do compensador do profundor. No final da página 424 e início da página 425 do IPL, mostra que o comandante Marcos havia treinado essa possível pane, que o vitimou e aos outros, inclusive o filho e o irmão dos autores.
16. A questão é que o dispositivo elétrico de compensação independe de comando do piloto até 1,5 graus. Opera automaticamente. Se for essa interrupção, o motor elétrico continua funcionando... **não há um aviso sonoro para alertar aos pilotos**. De repente, o piloto automático desacopla e coloca o avião em mergulho acentuado. De pronto, os pilotos tentam recuperar o mergulho. Porém, na maioria das vezes, deixam de reduzir os motores. As forças aerodinâmicas só fazem aumentar... estando em baixa altitude, o acidente torna-se inevitável. O segredo para evitar o acidente está num disjuntor. Se puxado, o motor elétrico do compensador do profundor corta o fornecimento de energia elétrica. Daí o motor para de funcionar. Evita-se o acidente. Contudo, é preciso estar a uma altura razoável e ter o mínimo de tempo para realizar a manobra e voltar a controlar o avião. Se isso não for feito, o motor e o piloto ficam lutando um com o outro, “vencendo” o avião, derrubando-o. **Tal aspecto demonstra falha no projeto da aeronave.**
17. O conjunto probatório que já existe, a recente ouvida do Coronel Nascimento sobre a existência do Ricea, levarão a uma conclusão diferente do CENIPA, tudo a justificar a presente ação, que busca a verdade dos fatos, através de um meio processual possível de averiguação de provas.
18. Vejamos alguns trechos do laudo, ora acostado, fonte de informação, que indica claramente a possibilidade de tal falha:



1.16. Disparo do compensador do profundor (Anexo 10) —

PÁGINA 54

Consideramos que a hipótese de ter ocorrido essa falha existe, pois o movimento da aeronave seria compatível com o que foi registrado pelas câmeras de segurança. Além disso, como a aeronave estava acelerando, o compensador estaria sendo movimentado no sentido que levaria o avião a uma atitude de descida.

O CENIPA, na apresentação para as famílias, informou que as superfícies dos compensadores foram encontradas em posições simétricas, sem, contudo, afirmar se havia, ou não, indício de falha do tipo de disparo.

Em função dessa lacuna, enviamos um questionamento sobre a possibilidade de ter ocorrido tal falha e o piloto ter interrompido o movimento elétrico e solucionado pelo sistema manual, entretanto, sem altura suficiente para a recuperação do mergulho.

27



RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DE INVESTIGAÇÕES DE ACIDENTE

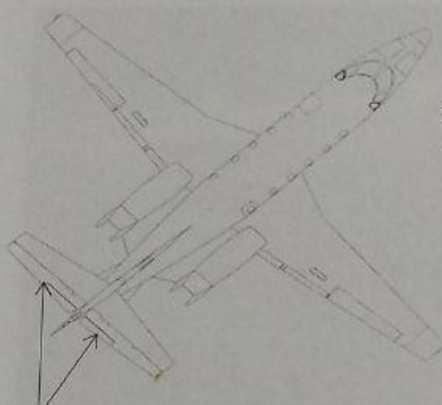
Essa sequência é coerente com o ângulo da trajetória no momento do impacto, pois a trajetória inicial do mergulho já estava sendo atenuada.

Apesar de o CENIPA considerar a ocorrência dessa falha como pouco provável devido à confiabilidade desse sistema ser de  $10^{-9}$  (segundo informação do CENIPA), a possibilidade de ocorrência dessa falha ainda está sendo investigada e será um dos itens avaliados em simulador de voo.

Pela nossa avaliação, a possibilidade de ocorrência deve ser mantida como tendo um grau de probabilidade grande, pois consta do manual de voo da aeronave o procedimento para solucionar essa falha em voo e esse procedimento é treinado em simulador de voo na *Flight Safety International* que é um centro de treinamento certificado para ministrar instrução obrigatória para esse avião.

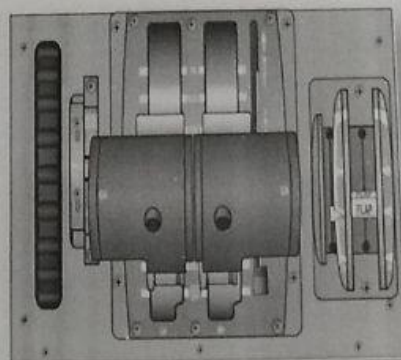
## ANEXO 10

### Disparo do Compensador do Profundor



Compensador  
do profundor

Comando manual  
do compensador



#### ■ ELECTRIC ELEVATOR RUNAWAY TRIM

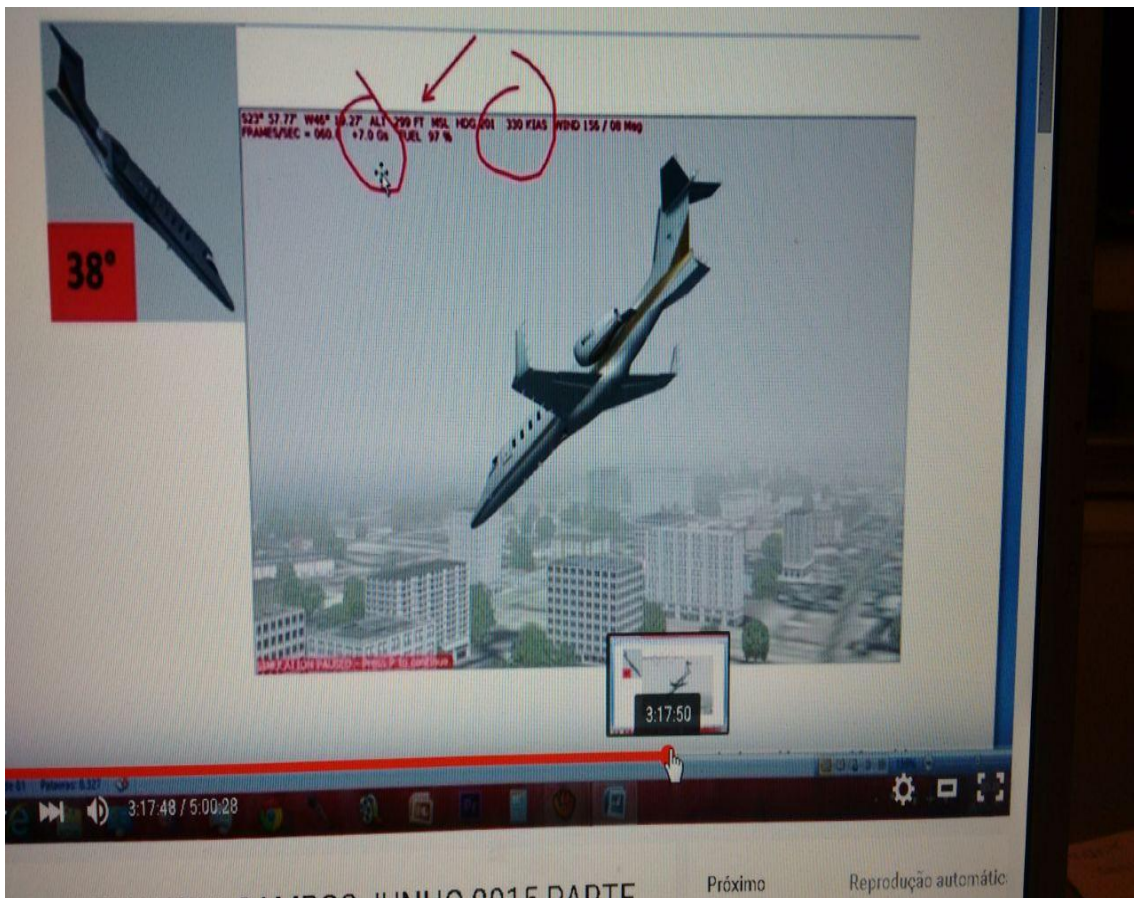
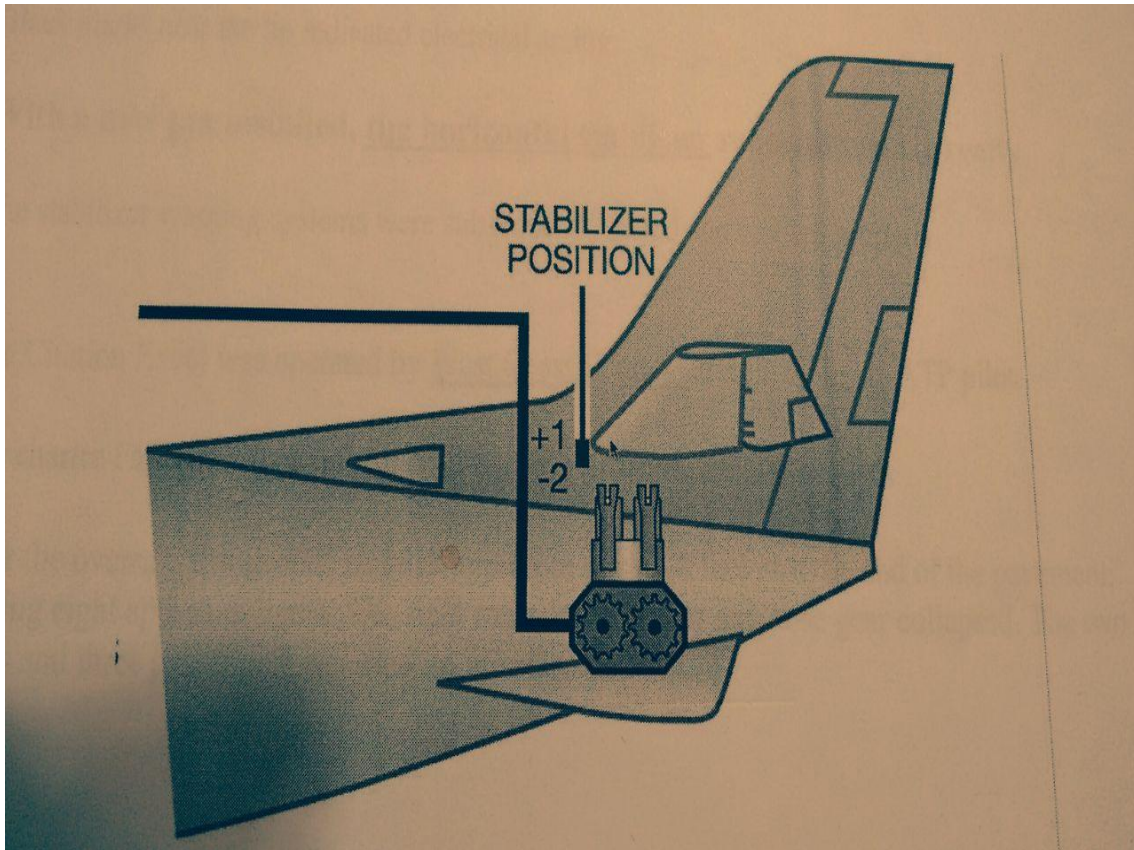
- |    |                                       |  |
|----|---------------------------------------|--|
| 1. | AP TRIM DISC Button                   | PUSH and HOLD                          |
| 2. | Throttles                             | REDUCE as required to control airspeed |
| 3. | Pitch Trim Wheel                      | AS REQUIRED                            |
| 4. | PITCH TRIM Circuit Breaker (LH Panel) | PULL                                   |
| 5. | AP TRIM DISC Button                   | RELEASE                                |

#### WARNING

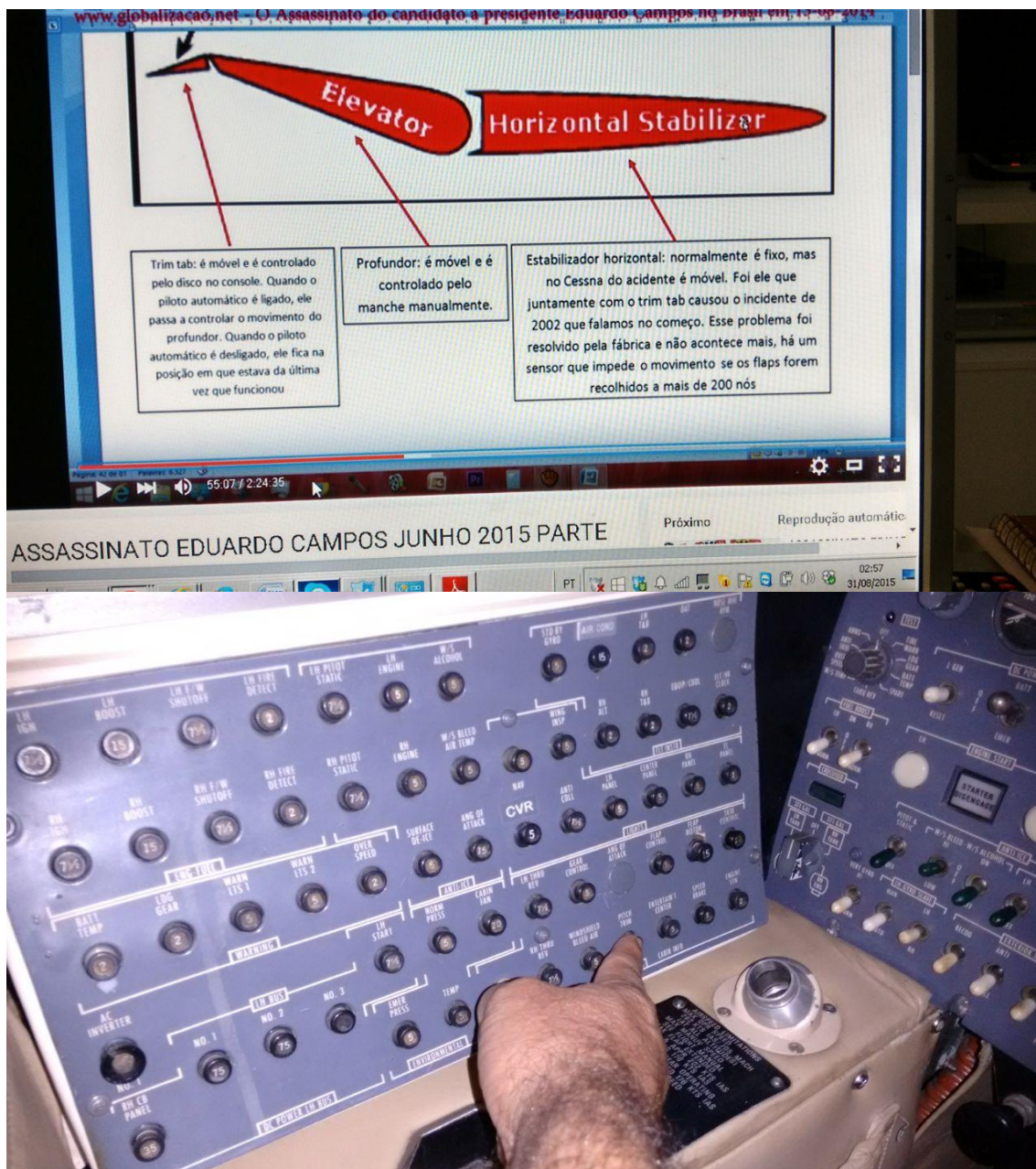
Do not attempt to use the autopilot if the electric trim is inoperative. The autopilot will not be able to trim out servo torque and disengaging the autopilot in this condition could result in a significant pitch upset.

PROCEDURE COMPLETED









19. Ficam evidentes a falha mecânica e o erro de projeto da aeronave, o que gera consequências jurídicas, que são objeto de prova nesta ação, que poderão viabilizar ações cíveis, ameaçadas por uma prescrição próxima, que pode comprometer o resultado útil desta ação.

**VII - DO PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA (ART. 300 DO NCPC) QUANTO À AÇÃO DE PRODUÇÃO DE PROVAS E TUTELA DE NATUREZA CAUTELAR QUANTO À PRESCRIÇÃO (ART. 301 DO NCPC)**

20. Em razão dos fatos narrados, os autores estão sofrendo fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação, além do risco do perecimento do seu direito.

O poder geral de cautela deve ser utilizado para garantir a eficácia do provimento jurisdicional final, como um corolário do devido processo legal substantivo, tal como enfatizado na seguinte decisão, da lavra do STJ:

*MC 12983 / RSMEDIDA CAUTELAR 2007/0154458-6 Relator(a) Ministro JOSÉ DELGADO (1105) Órgão Julgador T1 - PRIMEIRA TURMA Data do Julgamento 18/12/2007 Data da Publicação/Fonte DJ 28/02/2008 p. 69 Ementa PROCESSUAL CIVIL. MEDIDA CAUTELAR PARA ATRIBUIR EFEITO SUSPENSIVO ATIVO. FORNECIMENTO DE MEDICAMENTO. OBRIGAÇÃO DE FAZER. BLOQUEIO DE CONTAS PÚBLICAS. EXISTÊNCIA DOS PRESSUPOSTOS DO FUMUS BONI JURIS E DO PERICULUM IN MORA. 1. Medida Cautelar para fins de emprestar efeito suspensivo ativo a recurso especial ofertado contra o acórdão que considerou inviável o bloqueio de valores para fins de determinar o fornecimento de medicamento vital à requerente. 2. O poder geral de cautela há que ser entendido com uma amplitude compatível com a sua finalidade primeira, que é a de assegurar a perfeita eficácia da função jurisdicional. Insere-se aí a garantia da efetividade da decisão a ser proferida. A adoção de medidas cautelares (inclusive as liminares inaudita altera pars) é fundamental para o próprio exercício da função jurisdicional, que não deve encontrar obstáculos, salvo no ordenamento jurídico. 3. O provimento cautelar tem pressupostos específicos para sua concessão. São eles: o risco de ineficácia do provimento principal e a plausibilidade do direito alegado (periculum in mora e fumus boni juris), que, presentes, determinam a necessidade da tutela cautelar e a inexorabilidade de sua concessão, para que se protejam aqueles bens ou direitos de modo a se garantir a produção de efeitos concretos do provimento jurisdicional principal. 4. Em casos tais, pode ocorrer dano grave à parte, no período de tempo que mediar entre o julgamento no tribunal a quo e a decisão do recurso especial, dano de tal ordem que o eventual resultado favorável, ao final do processo, quando da decisão do recurso especial, tenha pouca ou nenhuma relevância. 5. Há, em favor da requerente, a fumaça do bom direito (decisões mais recentes desta Corte no sentido de ser possível o seqüestro aqui postulado), e é evidente, pois, o perigo da demora (a imediata execução do decisum a quo, com prejuízos incalculáveis à requerente). 6. Tais elementos, por si sós, dentro de uma análise superficial da matéria, no juízo de apreciação de medidas cautelares, caracterizam a aparência do bom direito. 7. A busca pela entrega da prestação jurisdicional deve ser prestigiada pelo juiz, de modo que o cidadão tenha cada vez mais facilitada, com a contribuição do Judiciário, a sua atuação em sociedade, quer nas relações jurídicas de direito privado, quer nas de direito público. 8. Medida Cautelar procedente. Agravo Regimental prejudicado.*

As garantias asseguradas pelo devido processo legal, por mais diligente que seja o Juízo respectivo, perduram consideravelmente no tempo, podendo a decisão final que resolve a lide ser de nenhuma utilidade para o jurisdicionado, caso não sejam adotadas providências imediatas, o que caracteriza assim o perigo da demora processual.

21. Buscando resguardar bens e direitos objeto da prestação final, ou ainda, antecipar total ou parcialmente essa prestação, desde que isso não crie uma situação irreversível para a parte contrária, o Código de Processo Civil preceitua no seu art. 300:

**Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.**

*§ 1º Para a concessão da tutela de urgência, o juiz pode, conforme o caso, exigir caução real ou fidejussória idônea para ressarcir os danos que a outra parte possa vir a sofrer, podendo a caução ser dispensada se a parte economicamente hipossuficiente não puder oferecê-la.*

*§ 2º A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após justificação prévia.*

*§ 3º A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.*

Como é fácil verificar, a lei exige, para a concessão da tutela antecipada, uma das duas alternativas, que não são cumulativas, garantindo o efeito prático da sentença final. No caso concreto, a verossimilhança da alegação e a prova do direito pleiteado fazem-se presentes.

22. Presentes também os pressupostos para a concessão da tutela liminar, porquanto claramente demonstrada a "plausibilidade do direito", a evidenciar a existência de um interesse processual a ser satisfeito, o que evidencia a existência de uma pretensão, que se aproxima do juízo de probabilidade, como lastro de aplicação da providência requerida. O perigo da demora processual revela o risco de lesão grave, hipótese em que a dilação processual trará o risco da prescrição e a dor da dúvida a se perpetuar no tempo. Esta situação relembra a tensão existente entre efetividade do processo x resultado útil do processo, ilustrada por Rui Barbosa – “A justiça atrasada não é justiça, senão injustiça qualificada e manifesta”.
23. Veja-se, ainda, que o inquérito criminal não foi concluído, após quase três anos, sendo iminente a possibilidade de ocorrência da prescrição de possíveis ações cíveis, no próximo dia 13 de agosto de 2017, tudo a justificar a possibilidade de se pedir a suspensão ou interrupção do prazo prescricional de possível ação indenizatória. Tal possibilidade tem amparo legal, na doutrina e na jurisprudência.
24. Para acautelar o direito na produção de provas, vem pedir tutela provisória de urgência no sentido de:

- a) Requisitar o laudo do CENIPA;
- b) Requisitar o RICEA do Comando da Aeronáutica;
- c) Requisitar o inquérito criminal sobre as causas do acidente, que tramita perante a Delegacia da Polícia Federal de Santos, sob a presidência do Delegado Federal Rubens Maleiner;
- d) Requisitar a cópia de inquérito civil, sob a coordenação do Procurador da República Thiago Nobre;
- e) Ouvida de testemunhas, cujo rol segue em anexo, reservando-se a eventuais acréscimos ou substituições, na forma da legislação processual;
- f) Deferimento de perícia competente para acidente aéreo, nomeando perito, declinando, desde já, o Senhor Carlos Camacho, como assistente técnico, bem como formulando quesitos.

25. Requer com base no art. 301 do NCPC, o deferimento de tutela de urgência de natureza cautelar, ante a iminência da prescrição das ações cíveis no próximo dia 13 de agosto de 2017, resultando na interrupção ou na suspensão da prescrição, na forma permitida pela legislação processual civil e consagrada pela doutrina e jurisprudência, ou até a finalização da presente ação, tudo para garantir o seu resultado útil de produção de provas.

## **VIII - DOS PEDIDOS**

**Ante o exposto, os autores requerem:**

- a) O deferimento da realização de perícia adequada para acidentes aéreos e a produção de outras provas, para que sejam posteriormente homologadas, permitindo a sua utilização em eventual ação de indenização por perdas e danos.
- b) A interrupção da prescrição até a conclusão do presente procedimento, garantido o seu resultado útil.

Requer o pronunciamento e a intimação do Ministério Público Federal, para se pronunciar nesses autos.

## **IX - DO VALOR DA CAUSA**

Dão à causa, para efeitos meramente fiscais, o valor provisório de mil reais, por estarmos diante de procedimento de natureza preparatória, sem conteúdo econômico imediato, valor que pode ser alterado em outra fase, com o consequente recolhimento complementar das custas processuais.

Requerem e protestam pela juntada de novos documentos e pela produção de todas as provas em Direito admitidas.

Nestes Termos,

Pedem Deferimento.

De Recife para Santos, 30 de julho de 2017.

**ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY CAMPOS**

**OAB/PE 12.310**



## ROL DE QUESITOS

**Digam o perito e os assistentes:**

01. A aproximação para pouso pode ser considerada segura?
02. Os pilotos efetuaram o Procedimento de Aproximação apoiados nos equipamentos instalados no avião e equipamento de solo?
03. A Categoria do modelo CESSNA 560 XLS+ para efeitos de aproximação e pouso é CATEGORIA “C”?
04. Para essa Categoria, o Teto de 800 pés era adequado?
05. Para essa Categoria, CATEGORIA “C” 3.000 metros de visibilidade seriam adequados?
06. Houvessem sido corretamente informados sobre a visibilidade estar em menos 200 metros, o que os pilotos poderiam/deveriam ter procedido?
07. Os pilotos arremeteram?
08. Essa operação pode ser considerada correta?
09. Esse dito “sobrevoo para estudo” com o Trem de Pouso recolhido pode ser considerado seguro?
10. Assim que iniciaram a curva à esquerda, subindo, pode-se considerar que os pilotos deram o comando de recolhimento dos Flaps?
11. Ocorre algum movimento com o ESTABILIZADOR HORIZONTAL assim que os FLAPS são recolhidos?
12. Para que a operação acima descrita seja segura existe determinada velocidade que deva ser observada?
13. Essa velocidade tem alguma finalidade específica?
14. É possível considerar que o ESTABILIZADOR HORIZONTAL tenha contribuído para com a ocorrência do acidente?
15. Em que o CENIPA poderia basear-se para afirmar peremptoriamente que a velocidade nos momentos em que se dava o Recolhimento dos FLAPS?
16. Alguma outra forma de se conhecer a real velocidade atingida durante essa tal velocidade de 200 KIAS?
17. Qual seria essa outra possibilidade?
18. Qual é a função dos tais DATA COLLECTION UNITS?
19. Seriam o mesmo que os GRAVADORES DE DADOS DE VOO?
20. Seria possível se traçar toda a trajetória e velocidades atingidas pelo avião através dos DCU’s?
21. O CENIPA apresentou tanto em seu Relatório Final do acidente uma tabela com dados recolhidos de um dos DCU de um dos motores do avião. Esses dados informados no relatório final são suficientes para se traçar uma linha de eventos, passo a passo?
22. Os DATA COLLECTIN UNIT funcionariam até que momento do voo? .
23. Esse conjunto de dados que não foram publicizados, seriam suficientes para que, por exemplo, os oficiais do CENIPA fizessem convicção de que durante a retração dos FLAPS se deu em ou menos que os 200 KIAS (Knots Indicated Air Speed)?
24. É por qual ou quais motivos o CENIPA não teria disponibilizado todos os dados contidos nos dois DCU’s?

25. Essa declaração do CENIPA está no Inquérito?
26. Em que parte do Processo do acidente com a aeronave PR-AFA pode essa declaração do CENIPA pode ser encontrada?
27. Seria correto afirmar que, de posse de TODA A DEGRAVAÇÃO dos DATA COLLECTION UNIT, pode-se literalmente CONSTRUIR e PLANILHAR o acidente?
28. O delegado responsável obteve tais informações?
29. A velocidade final de impacto captada por uma das câmeras existentes nas proximidades do local do acidente demonstram, segundo os investigadores, que o avião teria ultrapassado 600 KMH. Existe algum caso em que uma aeronave tenha chegado próximo dessa velocidade em um acidente?
30. Se tem como apresentar algo concreto sobre a questão acima?
31. Esses dados são verificáveis?
32. É possível que tenha ocorrido Perda da Consciência Situacional dos pilotos?
33. Em última análise, a hipótese seria o DISPARO DO MOTOR ELÉTRICO DO COMPENSADOR DO PROFUNDOR?
34. O RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DO ACIDENTE COM O AVIÃO C560 XLS+. PR-AFA, produzido pela AIR SAFETY ASSESSORIA AERONÁUTICA, apresenta algum dado de interesse da investigação?
35. Digam o tudo mais relevante para o deslinde da causa ou causas do acidente?

**Protesta pela apresentação de quesitos suplementares no transcorrer da perícia.**

De Recife para Santos, 30 de julho de 2017, pede resposta

**ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY CAMPOS**

**OAB/PE 12.310**

## **ROL DE TESTEMUNHAS**

1. **Comandante José Stoffel Filho, qualificação na documentação requisitada;**
2. **Comandante Evandro Luiz de Freitas Crotti, qualificação na documentação requisitada;**
3. **O Operador da Rádio Santos** (com nome completo, no inquérito que tramita perante a Polícia Federal);
4. **O Tenente Cel Aviador** que chefiava a Base Aérea de Santos, no dia do acidente;
5. Tenente Coronel José Antônio do Nascimento, brasileiro, casado, autor do RICEA, que deve ser ouvido, através de requisição ao Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa.

De Recife para Santos, 30 de julho de 2017, pede ouvida.

**ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY CAMPOS**

**OAB/PE 12.310**