

COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



RELATÓRIO FINAL
A - 019/CENIPA/2014

<u>OCORRÊNCIA:</u>	ACIDENTE
<u>AERONAVE:</u>	PP-GRF
<u>MODELO:</u>	AB-115
<u>DATA:</u>	12JUL2011



ADVERTÊNCIA

Conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Artigo 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

A elaboração deste Relatório Final foi conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses levantadas, sendo um documento técnico que reflete o resultado obtido pelo SIPAER em relação às circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência.

Não é foco do mesmo quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes, incluindo as variáveis que condicionaram o desempenho humano, sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais, e que interagiram, propiciando o cenário favorável ao acidente.

O objetivo exclusivo deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, cuja decisão quanto à pertinência a acatá-las será de responsabilidade exclusiva do Presidente, Diretor, Chefe ou o que corresponder ao nível mais alto na hierarquia da organização para a qual estão sendo dirigidas.

Este relatório não recorre a quaisquer procedimentos de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Outrossim, deve-se salientar a importância de resguardar as pessoas responsáveis pelo fornecimento de informações relativas à ocorrência de um acidente aeronáutico. A utilização deste Relatório para fins punitivos, em relação aos seus colaboradores, macula o princípio da "não autoincriminação" deduzido do "direito ao silêncio", albergado pela Constituição Federal.

Consequentemente, o seu uso para qualquer propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e a conclusões errôneas.

ÍNDICE

SINOPSE.....	4
GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS.....	5
1 INFORMAÇÕES FACTUAIS	6
1.1 Histórico da ocorrência.....	6
1.2 Lesões pessoais.....	6
1.3 Danos à aeronave	6
1.4 Outros danos	6
1.5 Informações acerca do pessoal envolvido.....	6
1.5.1 Informações acerca dos tripulantes.....	6
1.6 Informações acerca da aeronave	7
1.7 Informações meteorológicas.....	7
1.8 Auxílios à navegação.....	7
1.9 Comunicações.....	7
1.10 Informações acerca do aeródromo.....	7
1.11 Gravadores de voo	7
1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços	8
1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas.....	8
1.13.1 Aspectos médicos.....	8
1.13.2 Informações ergonômicas	8
1.13.3 Aspectos psicológicos	8
1.14 Informações acerca de fogo	8
1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave.....	9
1.16 Exames, testes e pesquisas	9
1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento	9
1.18 Informações operacionais.....	9
1.19 Informações adicionais.....	9
1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação	11
2 ANÁLISE	11
3 CONCLUSÃO.....	12
3.1 Fatos.....	12
3.2 Fatores contribuintes	12
3.2.1 Fator Humano.....	13
3.2.2 Fator Operacional.....	13
3.2.3 Fator Material	13
4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA.....	14
5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA	15
6 DIVULGAÇÃO	15
7 ANEXOS.....	15

SINOPSE

O presente Relatório Final refere-se ao acidente com a aeronave PP-GRF, modelo AB-115, ocorrido em 12JUL2011, tipificado como colisão em voo com obstáculo.

Durante a aproximação para o pouso, a aeronave colidiu contra a luminária de um poste e, na sequência, contra fios de alta tensão, e após, contra o solo parando no dorso.

Os pilotos sofreram ferimentos graves.

A aeronave teve danos graves.

Não houve a designação de representante acreditado.

GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS

ACFT	<i>Aircraft</i>
AIS	<i>Aeronautical Information Service</i>
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATS	<i>Air Traffic Services</i>
CCF	Certificado de Capacidade Física
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CHT	Certificado de Habilitação Técnica
CVI	Cartão de voo por Instrumento
FAP	Ficha de Avaliação do Piloto
IAC	Instrução de Aviação Civil
IFR	<i>Instruments Flight Rules</i>
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INSPAC	Inspetor da Aviação civil
Lat	Latitude
Long	Longitude
MNTE	Aviões monomotores terrestres
MPH	Milhas por hora
PLA	Piloto de Linha Aérea – Avião
PPR	Piloto Privado – Avião
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SSO	Gerência de Licenças de Pessoal
SWRO	Designativo de localidade – Aero clube de Rondônia, RO
UTC	<i>Coordinated Universal Time</i>
VFR	<i>Visual Flight Rules</i>

AERONAVE	Modelo: AB-115 Matrícula: PP-GRF Fabricante: Aero Boero	Operador: Aeroclube de Rondônia
OCORRÊNCIA	Data/hora: 12JUL2011 / 21:20 UTC Local: Aeroclube de Rondônia, RO Lat. 08°47'37"S – Long. 063°51'29"W Município – UF: Porto Velho – RO	Tipo: Colisão em voo com obstáculo

1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

1.1 Histórico da ocorrência

Tratava-se de um voo de cheque inicial para habilitação técnica de Piloto Privado - Avião (PPR).

Durante a aproximação final para o pouso na pista 19 do Aeroclube de Rondônia, RO (SWRO), a aeronave, pilotada pelo aluno, colidiu contra um poste de iluminação pública de uma avenida.

A distância do poste para a cabeceira da pista 19 era de 250 metros.

Após o primeiro impacto contra o poste, a aeronave chocou-se contra os fios de alta tensão, 25 metros à frente, colidindo em seguida contra o solo em atitude picada, parando no dorso.

1.2 Danos pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	-	-
Graves	02	-	-
Leves	-	-	-
Ilesos	-	-	-

1.3 Danos à aeronave

A aeronave teve danos na estrutura e no motor.

1.4 Outros danos

Não houve.

1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

HORAS VOADAS		
DISCRIMINAÇÃO	CHECADOR	ALUNO
Totais	3.739:00	42:10
Totais nos últimos 30 dias	00:00	00:00
Totais nas últimas 24 horas	00:00	00:00
Neste tipo de aeronave	00:00	42:10
Neste tipo nos últimos 30 dias	00:00	00:00
Neste tipo nas últimas 24 horas	00:00	00:00

Obs.: Os dados relativos às horas voadas foram fornecidos pelo aeroclube e pelo checador.

1.5.1.1 Formação

O chegador realizou o curso de Piloto Privado – Avião (PPR) na Academia da Força Aérea Brasileira (AFA), em 1984.

O aluno realizava o curso de Piloto Privado – Avião (PPR) no Aeroclube de Rondônia, RO.

1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O chegador era Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira e possuía a licença de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA), porém estava com a habilitação de Monomotor Terrestre (MNTE) vencida.

O aluno encontrava-se em fase de cheque para obtenção de licença de Piloto Privado - Avião (PPR).

1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo

O chegador era Inspetor de Aviação Civil (INSPAC), possuía grande experiência, mas não estava qualificado para realizar o tipo de voo.

O aluno estava sendo chegado para avaliação da sua proficiência durante o curso de PPR.

1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde

Os pilotos estavam com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido.

1.6 Informações acerca da aeronave

A aeronave, de número de série 375B, foi fabricada pela Aero Boero, em 1993.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava válido.

As cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas.

A última inspeção da aeronave, do tipo “100 horas”, foi realizada em 30JUN2011 pela oficina ROMA – Rondônia Manutenção de Aeronaves, RO, estando com 46 horas e 55 minutos voadas após a inspeção.

A última revisão da aeronave, do tipo “1000 horas”, foi realizada em 30JUN2009 pela oficina ROMA – Rondônia Manutenção de Aeronaves, RO, estando com 3024 horas e 10 minutos voadas após a revisão.

1.7 Informações meteorológicas

As condições eram favoráveis ao voo visual.

1.8 Auxílios à navegação

Nada a relatar.

1.9 Comunicações

Nada a relatar.

1.10 Informações acerca do aeródromo

O aeródromo era público, administrado pelo Aeroclube de Rondônia, RO, e operava VFR (voo visual) em período diurno.

A pista era de cascalho, com cabeceiras 01/19, dimensões de 1.300m x 30m, com elevação de 312 pés.

1.11 Gravadores de voo

Não requeridos e não instalados.

1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços

A aeronave parou no dorso. O impacto do nariz da aeronave contra o solo causou o desprendimento da hélice, ficando o cubo e as pás encravadas no terreno.

Não houve o desprendimento de partes da aeronave antes do impacto contra o solo. Os destroços ficaram concentrados.



Figura 1- Situação dos destroços.

1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas

1.13.1 Aspectos médicos

Não pesquisados.

1.13.2 Informações ergonômicas

Nada a relatar.

1.13.3 Aspectos psicológicos

Não pesquisados.

1.13.3.1 Informações individuais

Nada a relatar.

1.13.3.2 Informações psicossociais

Nada a relatar.

1.13.3.3 Informações organizacionais

Nada a relatar.

1.14 Informações acerca de fogo

Não houve fogo.

1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave

Após o impacto o aluno ficou preso pelo pé e o chegador abandonou a aeronave pela janela lateral.

A evacuação do aluno só foi possível com a ajuda de populares, que presenciaram o acidente e socorreram as vítimas.

1.16 Exames, testes e pesquisas

Nada a relatar.

1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento

O Aeroclube de Rondônia foi fundado em 12AGO1942, contava apenas com três funcionários, sendo um instrutor de voo e dois funcionários atuando na área administrativa. A frota era composta por duas aeronaves, incluindo a acidentada.

O aeroclube formava uma média de 10 alunos por ano no curso prático, e desenvolvia ainda a atividade de paraquedismo.

1.18 Informações operacionais

O chegador autorizado pela ANAC (Autorização 1654/2011) para a realização do cheque inicial, apesar de estar com o seu Cartão de Voo por Instrumento (CVI) válido pela Força Aérea Brasileira e ter realizado o seu último voo em janeiro de 2011, segundo o extrato de pesquisa sobre licenças e habilitações do site da ANAC, não estava com as habilitações técnicas válidas.

A Instrução de Aviação Civil (IAC) 3201 - Atividades dos INSPAC e Examinadores Credenciados no item 2 - DEVERES E OBRIGAÇÕES DO INSPAC:

2.4 - Manter em dia o seu Cartão de Voo por Instrumentos, Certificado de Capacidade Física e Habilitação Técnica.

No item 7 – ATIVIDADE AÉREA DO INSPAC descreve no subitem 7.9

O INSPAC deverá realizar, no mínimo, um voo de Manutenção Operacional do equipamento em que é chegador, a cada 30 dias. O recomendável é uma operação completa a cada 15 (quinze) dias.

Em entrevistas com vários Inspectores da Aviação Civil, foi possível verificar que a maioria deles não possuía o curso das aeronaves que estão checando.

Atualmente os INSPAC realizam o cheque por similaridade; e mesmo quando possuem o curso na aeronave, por vezes não estão em dia com a respectiva reciclagem.

Não foi observada pela Gerência de Licenças de Pessoal (SSO) da ANAC, por ocasião da emissão da Autorização do Voo de Cheque, a situação das habilitações do chegador, somente foi verificada que a credencial de INSPAC estava válida até fevereiro de 2014.

Também foi constatado que o chegador não possuía treinamento na aeronave AB-115.

Após ter ficado, aproximadamente, oito meses sem realizar treinamento de voo entre os anos de 2010 e 2011, o aluno envolvido nesta ocorrência voou oito horas no ano de 2011.

No dia do acidente, antes da realização do voo, o checador, devidamente autorizado pela ANAC, foi apresentado ao aluno e ao instrutor.

O checador relatou que consultou o instrutor do aluno acerca do desempenho na fase de instrução, o qual descreveu que o mesmo estava em condições para o cheque inicial, inclusive havia realizado um voo pela manhã, a fim de revisar os procedimentos que iriam ser verificados.

Antes da realização do voo, o checador realizou um *briefing* detalhado sobre os procedimentos e manobras que seriam realizadas no voo. Consultou o Manual da Aeronave e verificou a documentação da mesma, conforme previsto na Ordem de Missão.



Figura 2 - Tráfego da aeronave.

Foi constatado que o aluno não confeccionou o plano de voo, alegando que não conseguiu contato via rádio com a sala AIS (Serviço de Informação Aeronáutica) de Porto Velho.

A inspeção externa foi realizada pelo aluno com acompanhamento do checador, seguindo a lista de verificação da aeronave.

Após o táxi, decolaram da cabeceira 19 e não foi autorizada pelo Controle de Porto Velho a ascensão da aeronave acima da altura de tráfego, já que não havia sido apresentado plano de voo. Por este motivo, foram realizados somente dois toques e arremetidas, onde foi constatado pelo checador um rendimento satisfatório por parte do aluno.

Como o controle não autorizou a subida além da altitude de tráfego, somente foram realizados exercícios de estol com e sem flape.

Após os exercícios, o checador solicitou ao aluno que realizasse mais um toque e arremetida. Durante o enquadramento da final para pouso na pista 19, o checador iniciou o preenchimento da Ficha de Avaliação do Piloto (FAP) em voo.

Ao atingir a final para o toque e arremetida, o checador solicitou ao aluno que aumentasse a potência e a velocidade para 80 MPH, no entanto, o aluno cedeu o nariz da aeronave, colidindo contra a luminária de um poste.

Na sequência, a aeronave impactou contra os fios de alta tensão, parando no dorso, próximo à cabeceira da pista de pouso.

Em consulta a ANAC sobre os requisitos para que o checador esteja plenamente qualificado para realizar as avaliações em voo, foi obtida a seguinte resposta: *“...adicionalmente, informamos que o procedimento efetivamente praticado no momento permite que INSPAC sem CHT válido apliquem exames de proficiência e/ou rota, desde que os mesmos não componham tripulação”*.

Quando necessário compor tripulação (ex: cheque inicial monomotor em ACFT Biplace...) faz-se necessário que o mesmo possua CHT válida.

1.19 Informações adicionais

Nada a relatar.

1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Não houve.

2 ANÁLISE

De acordo com a análise das fichas anteriores de voo e do relato do instrutor, o aluno apresentou um bom desempenho nos voos realizados durante o curso.

Foi observado que a frequência de voo de treinamento do piloto a ser checado não foi adequada. Realizou apenas oito horas de voo no ano de 2011, permanecendo cerca de oito meses sem realizar nenhum voo de treinamento entre os anos de 2010 e 2011.

A falta de continuidade na atividade aérea, durante o período de instrução, pode influenciar negativamente no desempenho do aluno, reduzindo sua capacidade de julgamento, principalmente durante os voos de tráfego, que exigem uma avaliação constante da posição da aeronave em relação à pista, da velocidade, da altura e dos obstáculos existentes na periferia do aeródromo.

Pelo fato de o aluno não ter conseguido transmitir à sala de tráfego o plano de voo via rádio, não foi possível realizar um exercício de navegação aérea, que estava previsto no voo, de acordo com a Ficha de Avaliação do Piloto.

Tal circunstância gerou a necessidade de improvisação por parte do INSPAC, que decidiu realizar apenas um voo local sobre o aeroclube, modificando o perfil da missão planejada pelo aluno e, possivelmente, em razão da pouca experiência de voo, é possível que esta mudança tenha influenciado no desempenho geral do piloto.

Ao decolar da cabeceira 19, não foi autorizada pelo Controle de Porto Velho a ascensão da aeronave acima da altura de tráfego, já que não havia sido apresentado plano de voo. Por este motivo, foram realizados somente dois toques e arremetidas, onde foi constatado pelo checador um rendimento satisfatório por parte do aluno.

Na sequência do voo, o aluno foi orientado pelo checador a retornar, novamente, ao circuito de tráfego.

Durante o enquadramento da aproximação final, o INSPAC iniciou o preenchimento da ficha de avaliação do piloto, em voo, reduzindo, assim, o seu nível de atenção.

Ao retornar sua atenção ao voo, com a aeronave estabilizada na final, observou que o aluno mantinha uma rampa de aproximação para o pouso muito baixa.

Neste momento, solicitou ao aluno que aumentasse a velocidade e que corrigisse a rampa de aproximação.

Na tentativa de realizar a correção proposta pelo INSPAC, provavelmente em razão da pouca experiência, o aluno aplicou motor e cedeu abruptamente o nariz da aeronave, porém, como estava excessivamente baixo na rampa, colidiu contra a luminária de um poste que estava a cerca de 230 metros da cabeceira da pista e em altura aproximada de 15 metros.

É possível, também, que a orientação passada pelo checador ao aluno, para corrigir a rampa não tenha sido clara, dando margem à aplicação de forma incorreta dos comandos, na tentativa de aumentar a velocidade e corrigir a rampa de aproximação.

Considerando a distância do poste para a cabeceira da pista e a altura do mesmo, observa-se que a aeronave realizava uma rampa de aproximação muito abaixo da prevista. O aluno e o INSPAC deixaram a aeronave chegar a uma situação crítica, sem terem efetuado as correções necessárias em tempo.

Ao ser autorizado a realizar o voo de cheque inicial, tanto o INSPAC, quanto a ANAC, deixaram de verificar no extrato de pesquisa que as habilitações do checador estavam vencidas, contrariando, assim a IAC 3201 que tratava do assunto.

Por se tratar de um voo de cheque inicial para obtenção de licença de Piloto Privado – Avião (PPR) é de fundamental importância que o checador tenha treinamento no equipamento e esteja atualizado, o que não ocorreu neste acidente.

O fato de o INSPAC não possuir treinamento no equipamento em que está realizando cheque, principalmente em cheques iniciais de habilitação, pode resultar em alto risco para a operação da aeronave, pois pode ser necessário que ele tenha que assumir os comandos de voo, a fim de não permitir que um erro do aluno se transforme em um acidente aeronáutico.

3 CONCLUSÃO

3.1 Fatos

- a) o INSPAC e o aluno estavam com o CCF válido;
- b) o INSPAC não estava com o CHT válido;
- c) o INSPAC tinha experiência suficiente para realizar o voo;
- d) o aluno estava em cheque para obtenção de licença de Piloto Privado;
- e) a aeronave estava com o CA válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) antes da realização do voo, o checador, devidamente autorizado pela ANAC, foi apresentado ao aluno e ao instrutor;

h) antes do voo, o checador realizou um *briefing* detalhado sobre os procedimentos e manobras que seriam realizadas na missão;

i) o aluno não confeccionou o plano de voo, alegando que não conseguiu contato, via rádio, com a sala AIS de Porto Velho;

j) após a decolagem da cabeceira 19, foram realizados dois tráfegos com toque e arremetida;

k) como o controle não autorizou a subida além da altitude de tráfego, somente foram realizados exercícios de estol;

l) após os exercícios, o checador solicitou ao aluno que realizasse mais um toque e arremetida;

m) durante o enquadramento da final para pouso na pista 19, o checador iniciou o preenchimento da Ficha de Avaliação do Piloto (FAP);

n) ao atingir a final para o toque e arremetida, o checador solicitou ao aluno que aumentasse a potência e a velocidade para 80 MPH;

o) o aluno cedeu o nariz da aeronave, colidindo contra a luminária de um poste;

p) na sequência, a aeronave impactou contra fios de alta tensão, parando no dorso, próximo à cabeceira da pista de pouso;

q) a aeronave teve danos graves; e

r) os piloto sofreram lesões graves.

3.2 Fatores contribuintes

3.2.1 Fator Humano

3.2.1.1 Aspecto Médico

Nada a relatar.

3.2.1.2 Aspecto Psicológico

3.2.1.2.1 Informações Individuais

Nada a relatar.

3.2.1.2.2 Informações Psicossociais

Nada a relatar.

3.2.1.2.3 Informações organizacionais

Nada a relatar.

3.2.2 Fator Operacional

3.2.2.1 Concernentes à operação da aeronave

a) Aplicação dos comandos – contribuiu

Na tentativa de realizar a correção proposta pelo INSPAC, provavelmente em razão da pouca experiência, o aluno aplicou os comandos de forma incorreta provocando o choque da aeronave contra a luminária do poste.

b) Coordenação de cabine – indeterminado

É possível que a orientação passada pelo chegador ao aluno, para corrigir a rampa não tenha sido clara, dando margem à aplicação de forma incorreta dos comandos, na tentativa de aumentar a velocidade e corrigir a rampa de aproximação.

c) Instrução – indeterminado

É provável que a falta de continuidade na atividade aérea, durante o período de instrução, tenha influenciado negativamente no desempenho do aluno, reduzindo sua capacidade de julgamento, principalmente durante a aproximação final para pouso.

d) Julgamento de Pilotagem – contribuiu

O aluno julgou que estava mantendo a velocidade e a rampa ideal durante a aproximação para o pouso. O instrutor, por estar distraído, preenchendo a ficha de avaliação, demorou a perceber o erro.

e) Planejamento de voo – indeterminado

O aluno não conseguiu transmitir o plano de voo via rádio. Tal circunstância gerou a necessidade de improvisação por parte do INSPAC, que resolveu modificar o perfil da missão planejada pelo aluno e, possivelmente, em razão da pouca experiência de voo, é possível que esta mudança tenha influenciado no desempenho geral do piloto.

f) Pouca experiência do piloto – indeterminado

É provável que, em razão da pouca experiência de voo, o aluno tenha aplicado o motor na aeronave e ao invés de segurar o nariz, o tenha cedido abruptamente, provocando a colisão da aeronave contra a luminária.

g) Supervisão gerencial – contribuiu

A ANAC autorizou um INSPAC com as habilitações vencidas a realizar o voo de cheque inicial, contrariando a IAC 3201 que trata do assunto.

3.2.2.2 Concernentes aos órgãos ATS

Não contribuiu.

3.2.3 Fator Material**3.2.3.1 Concernentes à aeronave**

Não contribuiu.

3.2.3.2 Concernentes a equipamentos e sistemas de tecnologia para ATS

Não contribuiu.

4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

É o estabelecimento de uma ação que a Autoridade Aeronáutica ou Elo-SIPAER emite para o seu âmbito de atuação, visando eliminar ou mitigar o risco de uma condição latente ou a consequência de uma falha ativa.

Sob a ótica do SIPAER, é essencial para a Segurança de Voo, referindo-se a um perigo específico e devendo ser cumprida num determinado prazo.

Recomendações de Segurança emitidas pelo CENIPA:**À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:****A-019/CENIPA/2014 – 001****Emitida em: 02/06/2014**

Atuar junto ao Aeroclub de Rondônia, a fim de que seja observado o cumprimento do disposto no item 3.2 do MCA 58-3 – Manual do Curso de Piloto Privado – Avião: “*alertar os alunos para a necessidade de ser estabelecida uma programação contínua de voo, na qual os intervalos entre as missões da prática de voo não sejam superiores a oito dias consecutivos, a fim de se garantir a eficácia da instrução prática*”.

A-019/CENIPA/2014 – 002**Emitida em: 02/06/2014**

Estabelecer procedimentos que assegurem que o INSPAC a ser escalado como checador, esteja plenamente qualificado para o voo de avaliação, no que se refere aos requisitos de habilitação e treinamento recente.

5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA

Não houve.

6 DIVULGAÇÃO

- Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Aeroclub de Rondônia
- SERIPA VII

7 ANEXOS

Não há.

Em, 02 / 06 / 2014.