

COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



RELATÓRIO FINAL
A - Nº 125/CENIPA/2012

<u>OCORRÊNCIA:</u>	ACIDENTE
<u>AERONAVE:</u>	PT-CPE
<u>MODELO:</u>	C-310K
<u>DATA:</u>	15 OUT 2002



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 Danos 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.....	8
1.16 Exames, testes e pesquisas	8
1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento	8
1.18 Aspectos operacionais.....	8
1.19 Informações adicionais.....	9
1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação	9
2 ANÁLISE	10
3 CONCLUSÃO	11
3.1 Fatos.....	11
3.2 Fatores contribuintes	12
3.2.1 Fator Humano.....	12
3.2.2 Fator Material	13
4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)	13
5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA	14
6 DIVULGAÇÃO	14
7 ANEXOS.....	15

SINOPSE

O presente Relatório Final refere-se ao acidente com a aeronave PT-CPE, modelo C-310K, ocorrido em 15 OUT 2002, classificado como falha do motor em voo.

Durante o pouso, em condições de voo monomotor, a aeronave colidiu a asa direita contra uma elevação do terreno, provocando o seu capotamento antes de tocar a pista.

O piloto sofreu ferimentos leves e o passageiro saiu ileso.

A aeronave teve danos graves.

Não houve a designação de representante acreditado.

GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATS	<i>Air Traffic Services</i> – Serviços de tráfego aéreo
CA	Certificado de Aeronavegabilidade
CCF	Certificado de Capacidade Física
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CHT	Certificado de Habilitação Técnica
IAM	Inspeção Anual de Manutenção
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i> – Regras de voo por instrumentos
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Lat	Latitude
Long	Longitude
MLTE	Habilitação de aviões multimotores terrestres
PCM	Licença de Piloto Comercial – Avião
PPR	Licença de Piloto Privado – Avião
RSV	Recomendação de Segurança de Voo
SBIZ	Designativo de localidade – Aeródromo de Imperatriz, MA
SERAC	Serviço Regional de Aviação Civil
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SNGJ	Designativo de localidade – Aeródromo de Grajaú, MA
UTC	<i>Universal Time Coordinated</i> – Tempo Universal Coordenado
VFR	<i>Visual Flight Rules</i> – Regras de voo visual

AERONAVE	Modelo: C-310K Matrícula: PT-CPE Fabricante: Cessna Aircraft	Operador: Particular
OCORRÊNCIA	Data/hora: 15 OUT 2002 / 14:00 UTC Local: Aeródromo de Itaguatins, TO Lat. 05° 46' 04" S – Long. 047° 28' 51" W Município – UF: Itaguatins – TO	Tipo: Falha do motor em voo

1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou do aeródromo de Grajaú (SNGJ), MA, com plano de voo visual com destino ao aeródromo de Imperatriz (SBIZ), MA, onde realizaria inspeção de manutenção. O voo de traslado estava sendo realizado com Autorização Especial expedida pelo Primeiro Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC 1).

Após a decolagem, houve uma pane de recolhimento do trem de pouso, tendo o piloto decidido continuar o voo até o destino com o trem baixado.

Após, aproximadamente, 30 minutos de voo, o motor direito parou de funcionar. O piloto alternou o pouso para o aeródromo de Itaguatins, TO, não homologado.

Na curta final, a menos de 100m da cabeceira, houve a colisão da asa direita da aeronave contra uma elevação do terreno, ocasionando o seu capotamento.

1.2 Danos pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	01	-	-
Ilesos	-	01	-

1.3 Danos à aeronave

Danos graves em razão do fogo, após o abandono da aeronave por seus ocupantes.

1.4 Outros danos

Não houve.

1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

HORAS VOADAS	
DISCRIMINAÇÃO	PILOTO
Totais	20.000:00
Totais nos últimos 30 dias	00:50
Totais nas últimas 24 horas	00:30
Neste tipo de aeronave	8.000:00
Neste tipo nos últimos 30 dias	00:50
Neste tipo nas últimas 24 horas	00:30

Obs.: Os dados relativos às horas voadas foram fornecidos pelo piloto.

1.5.1.1 Formação

O piloto realizou o curso de Piloto Privado – Avião (PPR) no Aeroclube de Paracatu, MG, em 1954.

1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial – Avião (PCM) e estava com as habilitações técnicas vencidas.

1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo

O piloto não estava qualificado, mas possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido.

1.6 Informações acerca da aeronave

A aeronave, de número de série 310K0196, foi fabricada pela *Cessna Aircraft* em 1966.

O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava cancelado.

As cadernetas de célula, motor e hélice foram destruídas pelo fogo.

A última inspeção da aeronave, do tipo “100 horas”, foi realizada em 22 ABR 1977, pela oficina WM Táxi-Aéreo Ltda., em Araguaína, TO.

Segundo informações prestadas pelo piloto e proprietário da aeronave, foi contratada a Oficina Heringer para avaliar as condições de voo da aeronave, a fim de realizar os reparos imprescindíveis ao traslado da aeronave para oficina localizada em Imperatriz, MA.

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

A pista não era homologada, encontrava-se em bom estado de conservação e era utilizada, eventualmente, por aeronaves de pequeno porte.

1.11 Gravadores de voo

Não requeridos e não instalados.

1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços

A aeronave colidiu contra o solo e, em seguida, incendiou-se, ficando totalmente destruída.

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

Nada a relatar.

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

Após a parada total da aeronave no dorso, o piloto gritou por socorro e foi auxiliado por um transeunte, que quebrou o vidro da janela traseira, tendo os ocupantes abandonado a aeronave por esta janela.

1.16 Exames, testes e pesquisas

Nada a relatar.

1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento

O piloto era o proprietário da aeronave.

Segundo testemunhas, o piloto era um profissional experiente, dedicado e um dos aviadores mais antigos da região.

Em razão de problemas financeiros, foi obrigado a encerrar as atividades da empresa, porém estaria tentando recuperar uma de suas aeronaves.

1.18 Aspectos operacionais

A aeronave estava sem voar havia, aproximadamente, quatro anos, fato que motivou a solicitação de uma Autorização Especial de Voo ao SERAC 1.

Essa autorização permitiria o traslado da aeronave de SNGJ para SBIZ, a fim de realizar a Inspeção Anual de Manutenção (IAM), vencida em 22 ABR 1998, e revalidar o CA cancelado desde 01 ABR 2000, regularizando assim a situação da aeronave.

Na solicitação de Autorização Especial de Voo, o técnico da Oficina Heringer Táxi-Aéreo Ltda., contratada para o serviço, declarou que a aeronave encontrava-se em condições técnicas satisfatórias e seguras para a realização do voo de traslado.

A oficina contratada remeteu ao SERAC 1 uma Declaração de Condição Segura para a emissão da Autorização Especial de Voo, em 10 OUT 2002.

A autorização do SERAC 1 foi expedida em 11 OUT 2002. Tal autorização não permitia a presença de nenhum passageiro a bordo no voo de traslado.

Segundo o proprietário da aeronave, o mecânico da Heringer inspecionou a aeronave e efetuou a troca de componentes dos motores, porém não foram obtidos registros de que tal serviço tenha sido executado.

A aeronave foi abastecida com combustível adquirido da Shell no aeródromo de Imperatriz, onde foi feito o teste de qualidade.

A gasolina foi acondicionada em tambores de plástico e transportada por via terrestre até o aeródromo de Grajaú. Segundo as declarações do piloto, a aeronave foi abastecida, por gravidade, com 100 litros em cada asa.

O piloto informou que, após a inspeção do mecânico da Heringer, realizou um voo de experiência de, aproximadamente, 20 minutos, no qual a aeronave não apresentou problemas.

Após a decolagem do aeródromo de Grajaú com destino ao aeródromo de Imperatriz, ao identificar a falha de recolhimento do trem de pouso, o piloto decidiu prosseguir no voo com o trem baixado.

Também decidiu modificar a rota proposta no plano de voo, que era de voar direto para Imperatriz. Planejou uma rota que acompanhasse a rodovia Grajaú-Porto Franco e, após esta cidade, a rodovia 010, até Imperatriz, aumentando a distância inicial de 90 NM para mais de 150 NM.

O piloto reportou que, depois de aproximadamente dez minutos de voo, percebeu a perda de pressão de combustível no motor direito e decidiu prosseguir para o aeródromo de Itaguatins.

Em seguida, o motor direito perdeu toda a pressão de combustível, tendo o piloto realizado o corte do mesmo e, na sequência, o embandeiramento das hélices.

Próximo à pista, já na curta final, a aeronave colidiu contra uma elevação no solo, tendo o piloto perdido o controle da mesma. A aeronave pilonou e pegou fogo. Os ocupantes evacuaram a aeronave com o auxílio de um transeunte que quebrou a janela traseira.

1.19 Informações adicionais

Nada a relatar.

1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Não houve.

2 ANÁLISE

A aeronave estava sem voar havia aproximadamente quatro anos, fato que motivou a solicitação de uma Autorização Especial de Voo ao SERAC 1, para o traslado de SNGJ para SBIZ, a fim de realizar a IAM vencida e regularizar o CA.

Na solicitação de Autorização Especial de Voo, o técnico da empresa Heringer Táxi-Aéreo Ltda. declarou que a aeronave encontrava-se em condições técnicas satisfatórias e seguras para a realização do voo de traslado.

Segundo o proprietário da aeronave, o mecânico da Heringer realizou uma manutenção básica para traslado. Não foram obtidos registros de que tal serviço tenha sido executado. Neste ponto, percebeu-se que não foi mencionada a presença de um inspetor responsável pela supervisão técnica dos serviços.

O serviço teria sido feito pelo técnico sem a supervisão de outra pessoa.

A aeronave foi abastecida com 100 litros de combustível em cada asa e o combustível havia sido transportado, por via terrestre, de Imperatriz para Grajau.

O piloto informou que, após a inspeção do mecânico da Heringer, realizou um voo de experiência e a aeronave não apresentou problemas.

Após a decolagem, houve falha no recolhimento do trem de pouso e, mesmo assim, o piloto prosseguiu no voo com o trem baixado, seguindo a rodovia Grajaú-Porto Franco até Imperatriz.

O aumento na rota, associado ao arrasto do trem baixado e o acréscimo de potência necessária para manutenção do voo, seguramente aumentaram o consumo de combustível, condição de planejamento à qual o piloto, provavelmente, não tenha atribuído a importância devida.

Com aproximadamente 10 minutos de voo, o piloto percebeu uma queda de pressão de combustível do motor direito. Diante desta condição, tomou a proa de Itaguatins, a fim de efetuar um pouso de precaução naquela localidade.

Com aproximadamente 15 minutos de voo, a pressão de combustível continuou caindo, ocasionando a falha do motor.

O piloto informou que realizou todos os procedimentos previstos para o voo monomotor, entretanto o trem não foi recolhido em razão da pane.

O fato de estar voando com o trem baixado e numa condição monomotor prejudicou o desempenho da aeronave e contribuiu, diretamente, para a decisão de executar uma aproximação para a pista mais próxima.

Pode-se observar que o julgamento do piloto foi influenciado por uma série de fatores, dentre outros, que o trem de pouso não podia ser recolhido.

A partir desse momento, o piloto prosseguiu com proa do aeródromo de Itaguatins, pista que ele já conhecia, a fim de realizar uma aproximação para a cabeceira 27.

Com a aeronave em condições de pouso, na aproximação final, provavelmente em uma rampa com baixo ângulo, é possível que o piloto tenha permitido que a aeronave

afundasse (perdesse sustentação) e colidisse o tanque de ponta de asa direito contra uma elevação próxima à cabeceira.

Com a desaceleração brusca e o desprendimento do tanque de ponta de asa, o piloto acabou perdendo o controle da aeronave, que se chocou contra o solo, pylonando a poucos metros da cabeceira.

A aeronave teve danos graves, não sendo possível avaliar seus sistemas.

É provável que a queda na pressão de combustível e o conseqüente apagamento do motor tenha sido conseqüência do longo período de inoperância da aeronave.

É possível que a aeronave tenha apresentado alguma falha mecânica ligada ao sistema de combustível, especialmente pelas características apresentadas de queda de pressão gradual de combustível até o apagamento total do motor.

Outro fator a ser considerado é o planejamento do voo. O piloto pode ter realizado uma avaliação equivocada da quantidade de combustível necessária para efetuar o voo de experiência e o voo de traslado.

Após a falha do trem de pouso, o piloto julgou possuir, ainda, combustível suficiente para voar em rota com o trem de pouso baixado, situação que exige o uso de uma potência maior nos motores e maior consumo de combustível.

Após, resolveu realizar uma rota sobre rodovias, que percorria uma distância maior do que a originalmente pretendida. Essas mudanças no planejamento podem ter levado o piloto a cometer um erro de gerenciamento relativo à quantidade de combustível disponível, ocasionando uma falha do motor por falta de combustível (pane seca).

O piloto deixou de cumprir, deliberadamente, a legislação em vigor, ao transportar um passageiro (sendo que a Autorização Especial de Voo, emitida pelo SERAC 1, não permitia o transporte de passageiros) e ao realizar o voo com o CCF e o CHT vencidos.

3 CONCLUSÃO

3.1 Fatos

- a) o piloto estava com o CCF vencido;
- b) o piloto estava com o CHT vencido;
- c) o piloto não estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o CA cancelado;
- e) a aeronave estava sem voar havia, aproximadamente, 4 anos;
- f) o SERAC 1 emitiu uma Autorização Especial de Voo para o traslado da aeronave;
- g) a autorização não permitia a presença de nenhum passageiro a bordo no voo de traslado;
- h) a aeronave foi abastecida com combustível adquirido da Shell, no aeródromo de Imperatriz;
- i) a gasolina foi acondicionada em tambores de plástico e transportada, por via terrestre, até o aeródromo de Grajaú;

- j) a aeronave foi abastecida, por gravidade, com 100 litros em cada asa;
- k) após a inspeção, o piloto realizou um voo de experiência de, aproximadamente, 20 minutos, no qual a aeronave não apresentou problemas;
- l) após a decolagem do aeródromo de Grajaú, a aeronave apresentou falha no trem de pouso;
- m) o piloto prosseguiu o voo com o trem de pouso baixado;
- n) o piloto decidiu modificar a rota proposta no plano de voo, aumentando a distância inicial de 90 NM para mais de 150 NM;
- o) após aproximadamente dez minutos de voo, o piloto percebeu a perda de pressão de combustível no motor direito e decidiu prosseguir para o aeródromo de Itaguatins;
- p) com, aproximadamente, 15 minutos de voo, a pressão de combustível continuou caindo, ocasionando a falha do motor;
- q) em seguida, o motor direito perdeu toda a pressão de combustível, tendo o piloto realizado o corte do mesmo e, na sequência, o embandeiramento das hélices;
- r) próximo à pista, já na curta final, a aeronave colidiu contra uma elevação no solo, tendo o piloto perdido o controle da mesma;
- s) a aeronave teve danos graves; e
- t) o piloto sofreu lesões leves e o passageiro saiu ileso.

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.

3.2.1.3 Aspecto Operacional

3.2.1.3.1 Concernentes à operação da aeronave

a) Aplicação dos comandos – indeterminado

É provável que o piloto tenha realizado uma aproximação final baixa, com baixo ângulo, permitindo que a aeronave afundasse (perdesse sustentação) e colidisse o tanque de ponta de asa direito contra uma elevação próxima à cabeceira da pista.

b) Indisciplina de voo – contribuiu

A Autorização Especial de Voo não previa o transporte de passageiro, restrição descumprida deliberadamente pelo piloto. O piloto deixou de observar, intencionalmente, a legislação em vigor, realizando o voo com a habilitação e com o CCF vencidos.

c) Julgamento de Pilotagem – indeterminado

Após a falha do trem de pouso, o piloto julgou possuir, ainda, combustível suficiente para voar em rota com o trem de pouso em baixo, situação que vai exigir o uso de uma potência maior nos motores e maior consumo de combustível.

d) Manutenção da aeronave – indeterminado

A aeronave foi inspecionada por um técnico e foi realizado um voo de experiência antes de se efetuar o traslado. Suspeita-se que as panes apresentadas pela aeronave após a decolagem tenham sido consequência do período em que aeronave permaneceu sem operação, associado à manutenção superficial sofrida antes do traslado.

e) Planejamento de voo – indeterminado

O piloto apresentou um plano de voo direto para o destino, modificando a rota em função da pane apresentada pela aeronave logo após a decolagem. O maior arrasto proporcionado pelo trem de pouso baixado, acrescido de uma maior distância a ser voada na nova rota, contribuiu para um aumento no consumo de combustível, podendo ter levado a uma pane seca.

3.2.1.3.2 Concernentes aos órgãos ATS

Não contribuiu.

3.2.2 Fator Material**3.2.2.1 Concernentes à aeronave**

Não contribuiu.

3.2.2.2 Concernentes a equipamentos e sistemas de tecnologia para ATS

Não contribuiu.

4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

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 de Voo emitidas pelo SERAC 6:**Aos Serviços Regionais de Aviação Civil, recomenda-se:****RSV (A) 18 / 2004 – SERAC 6****Emitida em: 01/06/2004**

1) Divulgar o conteúdo deste relatório em seminários e palestras, em suas respectivas áreas de atuação, enfatizando a importância do conhecimento da *performance* da aeronave durante a operação monomotor e de uma adequada doutrina de segurança por parte dos

operadores, especialmente quanto ao planejamento do voo e à operação em aeródromos de pequeno porte.

RSV (A) 19 / 2004 – SERAC 6**Emitida em: 01/06/2004**

2) Orientar os proprietários e operadores de aeronaves da aviação geral a observar e cumprir o disposto no RBHA 91 – Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis, Subparte A, item 91.7 (Aeronavegabilidade) e Subparte C, item 91.203 (Documentos Requeridos), a fim de evitar a operação de aeronaves sem condições de aeronavegabilidade e em condições irregulares.

Às Escolas de Aviação Civil, Aeroclubes e entidades de formação, recomenda-se:**RSV (A) 20 / 2004 – SERAC 6****Emitida em: 01/06/2004**

1) Enfatizar, em seus cursos de formação de pilotos, a importância de uma adequada doutrina de segurança de voo por parte dos pilotos, especialmente no tocante às licenças e habilitações necessárias e à documentação das aeronaves e suas condições de aeronavegabilidade, salientando que um voo realizado por pessoa não habilitada e em aeronave em condições precárias, traz sérios riscos à segurança de voo.

Recomendações de Segurança de Voo emitidas pelo Departamento de Aviação Civil:**Ao SERAC 6, recomenda-se:****RSV (A) 37 / 2004 – DIPAA****Emitida em: 27/09/2004**

1) Elaborar uma DIVOP, contendo os ensinamentos obtidos na investigação do acidente envolvendo a aeronave PT-CPE, ocorrido em 15 OUT 2002.

RSV (A) 38 / 2004 – DIPAA**Emitida em: 27/09/2004**

2) Encaminhar a DIVOP, contendo os ensinamentos obtidos na investigação do acidente envolvendo a aeronave PT-CPE, ocorrido em 15 OUT 2002, à DIPAA do DAC para a devida análise e divulgação.

Ao SERAC 1, recomenda-se:**RSV (A) 39 / 2004 – DIPAA****Emitida em: 27/09/2004**

1) Realizar uma Vistoria de Segurança de Voo na empresa Heringer Táxi-Aéreo Ltda., visando verificar os aspectos ligados à oficina de manutenção.

Recomendações de Segurança de Voo emitidas pelo CENIPA:**À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:****RSV (A) 375 / 2012 – CENIPA****Emitida em: 28/12/2012**

1) Divulgar o conteúdo do presente relatório durante a realização de seminários, palestras e atividades afins voltadas aos aeroclubes e escolas de formação de pilotos.

5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA

Não houve.

6 DIVULGAÇÃO

–ANAC

–SERIPA 6

7 ANEXOS

Não há.

Em, 28 / 12 / 2012