

**COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**

**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**



RELATÓRIO FINAL

AERONAVE: PT- VCF

MODELO: NE-821

DATA: 25 SET 2003

AERONAVE	Modelo: NE-821 Matrícula: PT-VCF	Operador: EMSA – Empresa Sul Americana de Montagens S.A.
ACIDENTE	Data/hora: 25 SET 2003 10:27 P Local: Fazenda do Encantado (16°17' 50"S / 052°38' 31" W) Cidade, UF: Baliza - GO	Tipo: Perda de controle no solo



O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses, ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER. Este relatório é elaborado com base na coleta de dados efetuada pelos elos SIPAER, conforme previsto na NSCA 3-6.

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou do Aeródromo de Goiânia (SBGO) às 12:27Z, com um tripulante e quatro passageiros, com plano de vôo visual para SWKA (Fazenda Canadá-Jussara-GO).

Após a decolagem, no entanto, prosseguiu para a Fazenda do Encantado (16° 17' 50"S / 052° 38' 31" W), no Município de Baliza-GO, para pouso numa pista não registrada, a 86 NM da localidade declarada no plano de vôo.

Após 01 h de vôo, a aeronave chegou à vertical da Fazenda do Encantado. A pedido de um dos passageiros, realizou um sobrevôo da localidade e depois, prosseguiu num tráfego curto pela esquerda para pouso.

O primeiro toque se deu com o trem de pouso esquerdo, com a aeronave ainda inclinada para a esquerda, quase à margem direita da pista. Em seguida, o trem direito tocou em solo fofo, já fora dos limites da pista. O piloto intentou arremeter, mas perdeu o controle direcional da aeronave, cruzando a pista da direita para a esquerda, quebrando o trem esquerdo em terreno arenoso, já além da margem esquerda da pista.

Em seguida, a aeronave colidiu a asa esquerda com uma árvore, decepando-a junto à raiz, quando houve o início de um incêndio. A aeronave ainda percorreu cerca de 80 m até deter-se, sendo totalmente consumida pelo fogo.

No processo de evacuação, os ocupantes sofreram queimaduras graves, de 2º e 3º graus.

O piloto sofreu lesões graves. Um passageiro veio a falecer 17 horas após o acidente e outro, quatro dias depois da ocorrência.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	02	-
Graves	01	02	-
Leves	-	-	-
Ilesos	-	-	-

2. Materiais

a. À aeronave

A aeronave ficou completamente destruída pelo incêndio.

b. A terceiros

Não houve.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas voadas	PILOTO
Totais	3.581:25
Totais nos últimos 30 dias	02:06
Totais nas últimas 24 horas	02:06
Neste tipo de aeronave	902:48
Neste tipo nos últimos 30 dias	Desconhecido
Neste tipo nas últimas 24 horas	Desconhecido

Obs.: O registros acima se referem ao período de JAN 91 a SET 2003, fornecidos pelo operador. O piloto declarou ter mais de 3.000 h de vôo neste modelo de aeronave e 18.000 h totais.

b. Formação

O piloto foi formado pelo Aero clube de Goiás em 1983.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença de Piloto de Linha Aérea – PLA, categoria avião, bem como estava com as Habilitações de monomotor, multimotor e IFR válidas.

d. Qualificação e experiência para o tipo de vôo

O piloto possuía suficiente experiência na aeronave, mas não foi possível ter acesso a registros que atestassem a operação recente e contínua no modelo.

Alegou contar com 18.000 h de voo, das quais mais de 3.000 h no modelo.

Alegou já haver operado 3 ou 4 vezes na localidade, sendo o último pouso no final de 2002, pilotando o mesmo modelo.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave, bimotora, modelo NE – 821 CARAJÁ, número de série 820141, foi fabricada em 1986 pela NEIVA, estando válido o seu Certificado de Aeronavegabilidade.

O seu Certificado de Matrícula fora expedido em 26 SET 2000.

Sua última inspeção, do tipo 200 h, foi realizada em 27 JUN 2003, pela empresa Aliança Manutenção de Aeronaves, tendo voado 27 h 40 min após os trabalhos.

Sua última revisão, do tipo 100 horas, foi realizada em 27 DEZ 2002, pela empresa ABC Táxi Aéreo, tendo voado 2.215 h 30 min após a revisão.

As cadernetas de hélice, motor e célula estavam atualizadas.

Os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados.

A aeronave decolou com cerca de 3.723 Kg, 93 kg acima do peso máximo de decolagem (3.630 Kg). Após uma hora de voo, teria consumido cerca de 270 kg de combustível e, por conseguinte, no momento do acidente seu peso estaria em torno de 3.453 kg, que em valores absolutos, corresponde a seis quilos acima do peso máximo de pouso.

A aeronave contava com 6.424 h 35 min de voo.

3. Exames, testes e pesquisas

Não realizados.

4. Meteorologia

O acidente ocorreu no período diurno.

As informações meteorológicas da rota estavam disponíveis e, segundo informou o piloto, foram utilizadas.

Apesar de haver fumaça na localidade, de acordo com o piloto, não era tão intensa a ponto de interferir no procedimento, estando a visibilidade acima dos 6.000 metros.

A temperatura estava em torno de 30°C, sem qualquer nebulosidade. Não houve presença de Windshear ou turbulência. O vento era calmo.

5. Navegação

A pista não era registrada e não possuía qualquer tipo de auxílio à navegação.

6. Comunicação

Nada a relatar

7. Informações sobre o aeródromo

A Fazenda do Encantado ficava localizada na cidade de Baliza - GO, a 230NM de Goiânia, e coordenadas 16°17' 50"S / 052°38' 31"W.

A pista não era registrada. Sua superfície era de cascalho, tendo em suas margens um terreno de areia fofa. Suas cabeceiras eram 05/23.

Possuía 1.400 m de comprimento por 15 m de largura e uma elevação de 1.200 ft.

O primeiro toque deu-se em piso de cascalho solto.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

Em decorrência da completa destruição da aeronave, tornou-se bastante dificultada a identificação da posição dos comandos e manetes, bem como a indicação dos instrumentos.

Na ação inicial, foi observado que o motor direito apresentava indícios de potência reduzida, e o motor esquerdo e hélice aparentando estar com potência. Este motor, que se soltou no impacto com a árvore, apresentou uma pá quebrada e outras duas presas ao conjunto. O trem esquerdo soltou-se da fuselagem; o direito foi encontrado debaixo da fuselagem.

Os maiores danos sofridos pela aeronave se deram em consequência do incêndio e explosão posterior, e tornam sua recuperação economicamente inviável.

O toque com a pista se deu primeiramente com o trem esquerdo na lateral direita da mesma, estando a aeronave embalada e desalinhada 20° com o eixo da pista (para a esquerda). Em seguida, tocou com o trem direito com em areia fofa, fora dos limites da pista. A seguir, cruzou a pista da direita para a esquerda, caindo com o trem esquerdo numa valeta de areia, na margem esquerda.

Na seqüência, a aeronave perdeu o trem esquerdo e saiu da pista, vindo a colidir a asa esquerda com uma árvore, distante 35 metros da lateral esquerda. Nessa colisão, houve o desprendimento da asa e do motor esquerdos, irrompendo um incêndio, vindo a aeronave a imobilizar-se 80 metros à frente.

9. Dados sobre o fogo

O fogo teve início com a colisão da aeronave com uma árvore, quando houve o desprendimento da asa e motor esquerdos.

Por se tratar de pista não registrada e o local ser desprovido de qualquer auxílio, não havia serviço contra-incêndio.

A aeronave ficou completamente destruída pelo fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Os ocupantes abandonaram a aeronave em meio ao fogo. Nenhum passageiro sofreu outras lesões além das queimaduras. Os equipamentos de segurança pessoal não tiveram influência nas lesões sofridas pelas pessoas a bordo.

As lesões se agravaram por ocasião da evacuação da aeronave. Por exemplo, ao descer da aeronave, um passageiro caiu sobre o fogo e querosene, agravando seus ferimentos.

Quanto ao piloto, as lesões resultantes (queimaduras de 2º e 3º graus nos membros superiores e inferiores), foram também ocasionadas no momento de escape, tendo em vista que o mesmo teve que atravessar chamas.

Mesmo assim, de todos os ocupantes, foi o que sofreu menos lesões, pois tinha o cuidado de voar sempre com roupas de algodão, que são de baixa inflamabilidade.

A aeronave possuía saída de emergência sobre a asa direita, entretanto, esta porta não foi utilizada.

Um dos passageiros, apesar de ter conhecimento de que a porta de emergência ficava do lado direito da cabine, preferiu abrir a porta principal. Essa atitude fez com que as chamas, que irromperam no lado esquerdo da aeronave, atingissem seu interior mais rapidamente.

O socorro foi prestado por uma caminhonete que aguardava a aeronave na fazenda.

As vítimas, com queimaduras graves (de 2º e 3º graus), saíram caminhando até o veículo, que as transportou até a cidade de Torixoréu-MT, distante aproximadamente 70Km, através de uma estrada em condições precárias, levando em torno de 01 h para chegar ao local.

Lá, receberam os primeiros atendimentos para queimaduras no hospital local. Em seguida, foram trasladadas para Goiânia, onde deram entrada em estabelecimento especializado por volta das 14 h.

Um passageiro veio a falecer 17 horas após o acidente e outro, decorridos quatro dias da ocorrência.

11. Gravadores de Vôo

Não requeridos e não instalados

12. Aspectos operacionais

A aeronave decolou do Aeródromo de Goiânia (SBGO), às 09:27P, com cinco pessoas a bordo. Apresentou um plano de vôo visual para SWKA (Fazenda Canadá-Jussara-GO) e alternativa SWTX – Fazenda Olho D'Água, na cidade de Torixoréu-MT (coordenadas 016º 08' 43" S / 052º 58' 17" W).

Após a decolagem, afastou-se na radial 295 de SBGO, no FL 105, tendo como destino verdadeiro a Fazenda do Encantado (16º 17' 50" S / 052º 38' 31" W), no Município de Baliza - GO, distante 230 NM de Goiânia e a 83 NM do destino declarado. Lá, o operador pretendia efetuar medidas topográficas, a fim de viabilizar a construção de uma pista de pouso no local, o que se daria por meio do pouso numa pista não homologada, na própria localidade.

Fora plenamente abastecida, o que, somado aos passageiros e bagagem, resultou na decolagem acima do peso máximo autorizado. Quando do pouso, cálculos revelaram que a aeronave poderia estar com um acréscimo de 6 kg em relação ao peso máximo de pouso.

O piloto reportou haver notado uma pequena variação no sincronismo das hélices, mas no decorrer do voo, conseguiu ajustá-las.

Decorrida uma hora de voo, a aeronave chegou ao destino. Preparada para o pouso, desfez o procedimento porque o piloto foi instado a fazer um sobrevôo na fazenda, por solicitação de um dos passageiros. Atendida a solicitação, prosseguiu para o tráfego.

A partir da perna do vento, o piloto relatou que fez um tráfego curto, pela esquerda, que resultou numa final desalinhada com a pista e embalada.

Segundo declarações da testemunha que aguardava os passageiros, a aeronave pousou no sentido contrário ao comumente utilizado, tocando a pista onde o cascalho era mais solto.

O piloto alegou haver operado 3 ou 4 vezes na localidade, sendo o último pouso cerca de dez meses anteriores ao acidente, pilotando o mesmo modelo.

O piloto declarou que optou por pousar naquele sentido (em declividade) por se sentir mais à vontade daquela maneira.

Não foi possível estabelecer para qual cabeceira a aeronave se encontrava melhor posicionada após o sobrevôo.

Não foi possível estabelecer a altura da perna do vento.

Foi possível estabelecer que a aeronave, ainda em curva pela esquerda, passou do alinhamento central da pista, ficando à sua direita, assim permanecendo até o toque do trem de pouso esquerdo na pista.

O toque deu-se com a aeronave aprofada para a esquerda.

O piloto alegou que a tendência de proa para a esquerda deu-se somente após o primeiro toque. Tentou corrigir essa tendência aplicando o motor esquerdo, não obtendo sucesso. Aplicou ambos os motores, também sem sucesso. A partir daí, a aeronave perdeu a reta e saiu da pista, desalinhada em cerca de 20° com o eixo da mesma, resultando em colisão com obstáculos que deram início ao desmembramento da aeronave e seu incêndio.

Os passageiros saltaram um a um; o piloto foi o último a abandonar a aeronave que, em seguida, explodiu.

À época do acidente, o piloto exercia a profissão como “free-lance” para a empresa, não possuindo vínculo empregatício com a mesma. Anteriormente, já fora piloto efetivo da mesma por dez anos.

Relatou, ainda, que fora despedido duas vezes pela empresa; uma vez por haver decolado durante mau tempo, infringindo regulamento de segurança interno. Na outra, alegou que o motivo fora por contenção de despesas, sendo confirmado por outros funcionários entrevistados.

A empresa possuía nove aeronaves e cinco pilotos com vínculo empregatício. Diante desse quadro, não era incomum lançar mão de pilotos por contrato temporário.

Não havia evidências, na empresa, de qualquer programação de vôos de readaptação para os pilotos free-lance, nem tampouco treinamento, ou mesmo atividades relativas à Segurança de Voo.

No operador, não havia uma metodologia de acompanhamento de pessoal que pudesse evidenciar e permitir a correção de procedimentos incorretos ou não padronizados, tanto para os pilotos contratados, quanto para os “free-lancer”.

13. Aspectos humanos

a. Fisiológico

Não contribuiu.

b. Psicológico

Conforme relatos de amigos e familiares, o piloto era tido como um profissional responsável, cuidadoso, exigente, mas, às vezes, não gostava de ser contrariado em suas colocações, apresentando resistência às mudanças em algumas ocasiões.

A complacência do piloto e do operador pôde ser atestada quando houve a intenção prévia de driblar os regulamentos, ao se preencher o plano de vôo para um destino onde não pousaria, bem como em prosseguir para uma pista não homologada.

Em virtude da presença do vice-presidente da empresa a bordo, e sendo o mesmo filho do dono da empresa, possivelmente houve esta influência na capacidade de decisão do piloto, ao aceitar realizar a referida missão.

Conforme entrevistas com alguns componentes da empresa, os mesmos opinaram que, caso o piloto se recusasse a realizar a missão, provavelmente o operador dispensaria seus serviços e contrataria outro piloto temporário.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

O piloto descumpriu o RBHA 91.102(d), ao pousar em uma pista não homologada ou registrada.

O piloto descumpriu o RBHA 91.605, uma vez que decolou com peso excedente ao PMD.

IV. ANÁLISE

Analisando-se a linha de destroços, bem como por entrevistas com o piloto e passageiros, temos que o acidente se configurou devido a uma aproximação não estabilizada.

Em acidentes desse tipo, é normal que se apresentem fatores exógenos, que influenciam a trajetória final da aeronave – a meteorologia; as condições da aeronave e a quebra de seqüenciamento na operação como os mais freqüentes.

No entanto, os dois primeiros parecem não haver se apresentado naquele vôo. A meteorologia apresentava-se sem qualquer restrição ao vôo pretendido e a pequena anormalidade no sincronismo das hélices, relatada pelo piloto, não teve qualquer influência no tráfego realizado.

Houve uma evidente quebra de seqüenciamento quando a aeronave interrompeu os procedimentos para pouso, a fim de realizar um sobrevôo do local.

A opção de se utilizar uma cabeceira não usual para o piloto pode ter advindo do posicionamento fortuito da aeronave após o sobrevôo – que resultaria num tráfego mais curto.

De qualquer forma, este encurtamento excedeu a capacidade do piloto em posicionar a aeronave, à tempo e corretamente, no segmento final, levando ao toque ainda em curva para a esquerda, com o nariz apontando naquela direção e à direita do eixo central da pista, uma vez que a altura não foi suficiente para que voltasse ao centro, que ficara à esquerda.

Uma redução brusca de potência, a fim de se posicionar num tráfego declaradamente curto poderia levar a uma razão de afundamento acentuada, agravando as condições citadas.

Ainda, a aeronave provavelmente se encontrava, ou acima, ou no próprio peso máximo de pouso, o que, somado à alta temperatura ambiente, degradaria a resposta dos comandos de vôo, notadamente em configuração de pouso.

As condições da pista de pouso (areia fofa nas laterais e cascalho solto no centro) concorreram para a perda de controle no solo ocorrida.

Houvesse o piloto realizado um tráfego padrão – o que seria de se esperar, uma vez que não operava há meses naquela pista – haveria tempo da aeronave estabilizar em rampa, alinhamento e velocidade condizentes às condições operacionais reinantes.

O piloto era muito experiente, mas voava como “free-lance”, não sofrendo processos de reciclagem e treinamento para aquele equipamento.

Por sua vez, o operador não se certificou da proficiência do piloto para o vôo proposto. Seus pilotos efetivos também não estavam sob um programa de treinamento específico para a empresa.

Tanto o piloto quanto o operador estavam cientes que não se poderia operar - para o a partir da pista da Fazenda do Encantado.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. o piloto estava com o seu Cartão de Capacidade Física-CCF válido;
- b. o piloto possuía licença de Piloto de Linha Aérea – PLA, bem como estava com as habilitações válidas;
- c. o piloto havia usufruído de um descanso adequado e a jornada de trabalho não foi extrapolada;
- d. o piloto possuía suficiente experiência na aeronave, mas não foi possível ter acesso a registros que atestassem a operação recente e contínua no modelo;
- e. o piloto realizava vôos na empresa com frequência irregular (free-lance) sem cumprir qualquer programa de readaptação nas aeronaves da empresa;
- f. a aeronave decolou do Aeródromo de Goiânia (SBGO), às 09:27P, com cinco pessoas a bordo, com Plano de Vôo Visual para SWKA (Fazenda Canadá-Jussara-GO) e alternativa SWTX – Fazenda Olho D'Água, na cidade de

Torixoréu-MT, com os tanques totalmente abastecidos e cerca de 63 kg acima do peso máximo de decolagem;

- g. após a decolagem, afastou-se na radial 295 de SBGO, nível FL105, tendo como destino verdadeiro a pista da Fazenda do Encantado (16°17' 50" S / 052°38' 31" W), no Município de Baliza - GO;
- h. este destino não foi informado no Plano de Vôo por tratar-se de uma pista não registrada;
- i. o piloto já havia operado cerca de três ou quatro vezes na localidade, tendo o último pouso ocorrido no final de 2002;
- j. ao chegar na vertical, o piloto foi instado por um dos passageiros a realizar um sobrevôo do local;
- k. a partir da perna do vento, o piloto fez uma aproximação curta com curva pela esquerda;
- l. a aeronave executou uma aproximação não-estabilizada;
- m. a aeronave encontrava-se, ou no peso máximo de pouso, ou ligeiramente acima deste;
- n. a aeronave tocou primeiramente com o trem esquerdo, em curva pela esquerda e o nariz apontando para o mesmo lado, à direita do alinhamento central da pista;
- o. ao tocar com o trem direito no solo de areia fofa (margem direita da pista), o piloto perdeu o controle direcional da aeronave;
- p. o trem esquerdo cedeu no impacto com uma vala, e a aeronave saiu da pista, vindo a colidir a asa esquerda com uma árvore, distante 35m da lateral esquerda da pista;
- q. ao colidir com a citada árvore, soltaram-se a asa e o motor esquerdos, e iniciou-se um incêndio, tendo a aeronave parado cerca de 80m à frente;
- r. o incêndio se alastrou e atingiu a aeronave por completo e a vegetação circunvizinha;
- s. os ocupantes abandonaram a aeronave em meio ao fogo e sofreram queimaduras graves (de 2º e 3º graus);
- t. a aeronave ficou completamente destruída no incêndio; e
- u. o piloto e dois passageiros tiveram lesões graves e dois passageiros faleceram em consequência das queimaduras.

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

- (1) Fisiológico - Não contribuiu.
- (2) Psicológico – Contribuiu

Houve complacência do piloto e do proprietário ao planejarem e realizarem o vôo para uma pista não homologada.

b. Fator Material

Não contribuiu.

c. Fator Operacional

(1) Instrução – Contribuiu

Pela não realização de treinamentos periódicos na aeronave.

(2) Aplicação dos Comandos – Contribuiu

Pela má conjugação do uso dos comandos e de potência dos motores, após posicionar-se inadequadamente na final para pouso.

(3) Julgamento – Contribuiu

O piloto julgou que poderia prosseguir para o pouso após uma final desestabilizada e um circuito de tráfego fora do padrão.

(4) Planejamento – Contribuiu

Pelo planejamento de vôo para uma localidade desprovida de infraestrutura homologada para a operação da aeronave.

(5) Supervisão – Contribuiu

Pela ausência de uma sistemática apreciação, por parte do operador, do desempenho dos pilotos – efetivos ou “free-lance”, sendo os procedimentos baseados na informalidade. Além disso, a falta de treinamento e acompanhamento dos pilotos propiciou o acúmulo de falhas observado na realização do vôo.

(6) Indisciplina de Vôo – Contribuiu

Pela intenção prévia do piloto em burlar a fiscalização, preenchendo um plano de vôo para um aeródromo regular, quando sua real intenção era prosseguir para uma pista não homologada.

VI. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO

Recomendação de Segurança, conforme definido na NSMA 3-9 de JAN 96, é o estabelecimento de uma ação ou conjunto de ações emitidas pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, de CUMPRIMENTO OBRIGATÓRIO pelo órgão ao qual foi dirigida, em ação, prazo e responsabilidade nela estabelecidas.

1. Os SERAC deverão, de imediato:

- a) Notificar as empresas de Aviação Executiva para que enfatizem, junto ao seu grupo de pilotos, a importância da realização de briefing de emergência para os passageiros em todos os vôos.

- b) Notificar as empresas de Aviação Executiva para que atentem para o fiel cumprimento das legislações em vigor quanto à não utilização de pilotos sem vínculo empregatício.

- c) Promover Atividades Educativas junto às Aviações de menor porte, com a finalidade de se aumentar a mentalidade de Segurança de Vôo e, conseqüentemente, melhorar seus níveis e índices.

2. A EMSA – Empresa Sul Americana de Montagens S.A. deverá, de imediato:

- a) Criar uma sistemática de apreciação do desempenho do pessoal aeronavegante, baseado em quesitos como proficiência técnica e antiguidade, dentre outros, visando orientar o seu treinamento.

- b) Criar uma sistemática para a realização de treinamentos relativos às situações de emergência e readaptação em vôo para os seus pilotos.

- c) Executar atividades relativas à prevenção de acidentes e Segurança de Vôo, para os seus pilotos.

- d) Realizar uma reciclagem de conhecimentos técnicos para todo o seu quadro de pilotos, por aeronave voada, envolvendo performance e uso de gráficos, necessariamente incluindo comentários sobre peso máximo das aeronaves em função de subida monomotor, comprimento crítico de pista e teto de vôo monomotor, peso máximo de pouso, autonomia, procedimento de falhas do motor em vôo, entre outros aspectos operacionais.

3. O SERAC 6 deverá, no prazo de três meses:

- a) Realizar uma Vistoria de Segurança de Vôo no setor de Operações da empresa EMSA – Empresa Sulamericana de Montagens Ltda., com vistas a identificar a existência de irregularidades operacionais, bem como de Segurança de Vôo.

- b) Utilizar os ensinamentos colhidos nesta investigação para divulgá-los nas Palestras, Fóruns, Seminários e demais eventos que venha a realizar em prol da Segurança de Vôo.

- c) Confeccionar uma DIVOP para ser divulgada para todas as empresas executivas da sua região, bem como encaminhá-la para todos os SERAC. A DIVOP deverá alertar sobre a necessidade da realização de vôos de readaptação para os pilotos afastados da atividade aérea ou que estejam sem voar há algum tempo nas aeronaves da sua empresa.

Em / / 2006.