

COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



RELATÓRIO FINAL
A - Nº 105/CENIPA/2012

<u>OCORRÊNCIA:</u>	ACIDENTE
<u>AERONAVE:</u>	PT-XCG
<u>MODELO:</u>	U 206G
<u>DATA:</u>	11AGO2011



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	7
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	10
2 ANÁLISE	11
3 CONCLUSÃO.....	12
3.1 Fatos.....	12
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.....	14

SINOPSE

O presente Relatório Final refere-se ao acidente com a aeronave PT-XCG, modelo U 206G, ocorrido em 11AGO2011, classificado como pouso longo.

Durante o pouso, o piloto não conseguiu controlar a aeronave e ultrapassou os limites da pista, parando após percorrer 15 metros e se chocar contra uma depressão do terreno.

O piloto 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
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
FUNASA	Fundação Nacional de Saúde
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i> – Regras de voo por instrumentos
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Lat	Latitude
Long	Longitude
MNTE	Habilitação técnica de aviões monomotores terrestres
PLA	Licença de Piloto de Linha Aérea – Avião
PPR	Licença de Piloto Privado – Avião
RSV	Recomendação de Segurança de Voo
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SWBV	Designativo de localidade – Aeródromo de Auaris, RR
UTC	<i>Coordinated Universal Time</i> – Tempo Universal Coordenado
VFR	<i>Visual Flight Rules</i> – Regras de voo visual

AERONAVE	Modelo: U 206G Matrícula: PT-XCG Fabricante: Cessna Aircraft	Operador: Roraima Táxi-Aéreo Ltda.
OCORRÊNCIA	Data/hora: 11AGO2011 / 17:00 UTC Local: Aldeia Onkiola Lat. 03°42'43"N – Long. 064°09'45"W Município – UF: Amajari - RR	Tipo: Pouso longo

1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou do Aeródromo de Auaris (SWBV), às 12h40min, somente com o piloto a bordo, a fim de transportar alimentos e medicamentos para a aldeia de Onkiola.

Dezoito minutos após ter decolado, a aeronave sobrevoou a aldeia Onkiola e realizou o pouso.

Ao tentar parar a aeronave no final da pista, o piloto não conseguiu efetividade na frenagem, ultrapassando a cabeceira oposta.

A pista não era homologada ou registrada.

1.2 Danos pessoais

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

1.3 Danos à aeronave

A aeronave sofreu danos graves no trem do nariz, na hélice 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	PILOTO
Totais	15.000:00
Totais nos últimos 30 dias	60:00
Totais nas últimas 24 horas	03:00
Neste tipo de aeronave	6.000:00
Neste tipo nos últimos 30 dias	60:00
Neste tipo nas últimas 24 horas	03:00

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 Aero clube de Pindamonhangaba, SP, em 1978.

1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía a licença de Piloto de Linha Aérea – Avião (PLA) e estava com a habilitação técnica de aviões monomotores terrestres (MNTE) válida.

1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo

O piloto estava qualificado e 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) válido.

1.6 Informações acerca da aeronave

A aeronave, de número de série U20606180, foi fabricada pela Indústria Aeronáutica *Cessna Aircraft*, em 1981.

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 “50 horas”, foi realizada em 22JUN2011 pela oficina META Linhas Aéreas, estando com 42 horas voadas após a inspeção.

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 de Onkiola era administrado pela FUNAI e operava VFR (voo visual) em período diurno.

A pista era de terra, com cabeceiras 07/25, dimensões de 400m x 16m, com elevação de 2.221 pés.

O aeródromo não era homologado.

1.11 Gravadores de voo

Não requeridos e não instalados.

1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços

A aeronave chocou-se contra o solo, em ângulo aproximado de 45 graus, após o trem de pouso de nariz passar por uma depressão existente no terreno, na área de escape da pista.

Não houve desprendimento de partes da aeronave antes do impacto.

Os destroços ficaram concentrados.

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

Nada a relatar.

1.16 Exames, testes e pesquisas

Nada a relatar.

1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento

A empresa Roraima Táxi-Aéreo Ltda. tinha a sede administrativa e operacional em Boa Vista, RR.

A sua frota contava com seis aeronaves de pequeno porte, de modelos *Cessna* e *Neiva*, todas monomotoras.

1.18 Aspectos operacionais

A aeronave decolou do Aeródromo de Auaris (SWBV) às 12h40min, com destino à aldeia de Onkiola, situada no Estado de Roraima, com o objetivo de realizar o transporte emergencial de alimentos e medicamentos, cumprindo contrato estabelecido entre a empresa e a FUNASA, tendo a bordo apenas o piloto em comando.

Não foi apresentado pelo operador o manifesto de carga, não sendo possível determinar o peso da aeronave.

Segundo relato do piloto, ao chegar ao destino, após 18 minutos de voo, foi realizada uma passagem sobre a pista, com o objetivo de verificar as condições do local de pouso, não sendo observada qualquer anormalidade.

O comandante da aeronave possuía experiência de voo e estava familiarizado com a operação em locais de pouso eventual.

O METAR disponível das localidades próximas ao local destinado para o pouso previa nebulosidade em toda a região do Estado de Roraima, incluindo chuva e formações significativas, não tendo o piloto reportado que havia consultado tais informações.

Após o pouso, durante o procedimento de parada, o comandante não conseguiu controlar a aeronave, cruzando a cabeceira oposta ao sentido de pouso.

O piloto, depois de abandonar a aeronave, percebeu que a pista estava molhada.

O manual da aeronave *Cessna 206* prevê, na Seção 5 – *PERFORMANCE*, página 5-28, na tabela de *Landing Distance*, uma corrida no solo (*Ground Roll*) de 830FT (252,98 metros) para a realização do pouso curto.

Tal distância deveria ser aumentada em 40% no caso de operação em pista seca de grama, bem como um acréscimo de 10% na distância, em caso de operação com vento de cauda acima de 10KT a cada 2,5KT.

Foi realizado contato com o fabricante da aeronave, a *Cessna Aircraft Company*, questionando sobre o aumento de *Ground Roll* no caso de pouso em pistas molhadas, com o piso de terra.

Conforme resposta obtida, não havia nenhum tipo de análise para estas condições apresentadas, em razão da grande quantidade de variáveis.

1.19 Informações adicionais

A empresa operava com desvio autorizado pela ANAC, conforme constava em suas Especificações Operativas (Revisão 09 de 16DEZ2010).

	ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS RORAIMA TÁXI AÉREO LTDA		Revisão:	Página:
			09	19/25
			Data:	16/12/10

I – DESVIOS E ISENÇÕES RELATIVOS A OPERAÇÕES DE VÔO

II – DESVIOS

A **RORAIMA TÁXI AÉREO LTDA**, possui autorização de desvio (119.57) em relação aos requisitos constantes do Parágrafo 91.102(d) do RBHA 91 e 135.229 do RBHA 135 para operar em pistas de pouso não registradas para atender as situações emergenciais que exigirem o transporte de pessoas ou de suprimentos para a proteção de vidas ou propriedades solicitadas pela FUNASA a fim de cumprir o contrato entre a Empresa e aquela Fundação, desde que prepare e divulgue aos seus funcionários os seguintes documentos:

- Manual próprio, contendo orientações sobre a operação em tela e informações das pistas a serem operadas;
- Estudo técnico de Performance e Peso & Balanceamento para todas as configurações previstas para cada modelo de aeronave e localidade pretendida para as operações; e
- Análise de gerenciamento de risco da operação proposta, fins mitigar riscos à mesma, tais como, imprecisões nos dados de aeroportos constantes do Ofício N° 0162/PRES-Funai de 06/ABR/2010 da FUNAI e outras dificuldades que possam ser encontradas. As ações específicas por parte do Diretor de Operações, dos tripulantes e coordenadores de vôo da Roraima Táxi Aéreo devem constar do manual acima referenciado.

A Empresa deve apresentar trimestralmente, a partir da data desta Revisão 08 da EO, relatório das operações realizadas segundo as condições do presente parágrafo.

Figura nº 1 Desvio autorizado pela ANAC.

A autorização do desvio refere-se aos requisitos constantes do parágrafo 91.102(d) do RBHA 91, o qual mencionava o seguinte:

91.102 - REGRAS GERAIS - Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo contidas na ICA 100-12 "Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo", as informações contidas nas publicações de Informações Aeronáuticas (AIP BRASIL, AIP BRASIL MAP, ROTAER, Suplemento AIP e NOTAM) e nos demais documentos publicados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

A letra (d) menciona o seguinte: “*Exceto como o previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.*”.

O parágrafo 91.325 trata de Operações de Helicóptero em Áreas de pouso eventual.

A Operação na pista do Onkiola não comporta as aeronaves EMB 720, ficando limitada a operação do C 206. As operações de pouso devem ser feitas para a pista 25 e as de decolagem para a pista 07, observando-se, no entanto a predominância de vento soprando de cauda quando da decolagem desta. Outro ponto é o aclive da cabeceira 07. Outro cuidado a ser tomado é com a possível abertura de valas no eixo da pista quando a operação se seguir a chuvas de forte intensidade. Atentar para limitação de peso para pouso e decolagem conforme Manual de P & B.

Figura nº 2 Cópia de parte do Manual de Gerenciamento de Risco de Operação das pistas não registradas

Complementando os Manuais pertinentes à operação em pistas não registradas, a empresa confeccionou, e foi aprovado pela ANAC, o seguinte manual:



Figura nº 3 Cópia da capa do manual

A Operação na pista do Onkiola se dará conforme abaixo:

Aeronave C206:
Pouso
 - Peso limitado em 200 Kgs de carga ou 03 passageiros;

Decolagem
 - Limitação de 02 passageiros c/ 10 Kgs de bagagem cada ou à 160 Kgs. de carga;
 - Decolar com flap's 20°;
 - Aplicar potência antes da liberação dos freios;
 - Efetuar rolagem ao atingir 55 kts.

Aeronave E720:
 Aeronave não opera na referida pista.

Figura nº 4 Cópia da orientação sobre a operação na pista Onkiola

1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Não houve.

2 ANÁLISE

A decolagem da aeronave de Auaris (SWBV) para a aldeia de Onkiola tinha por objetivo o transporte de medicamentos e alimentos para a comunidade indígena daquela localidade, conforme contrato estabelecido entre o operador e a FUNASA.

Tal transporte era rotineiro e estava previsto nas Especificações Operativas da Empresa.

As condições meteorológicas de Onkiola não estavam disponíveis para consulta, já que a localidade não era homologada ou registrada, no entanto, o METAR disponível para as localidades da região e até mesmo a imagem satélite mostravam que existiam instabilidade e precipitações em todo o Estado de Roraima.

É possível que o piloto, por possuir experiência no tipo de voo e conhecimento da rota, não tenha feito uso das informações meteorológicas existentes para o planejamento do deslocamento para a localidade do acidente.

Após 18 minutos de voo, ao chegar a Onkiola, o piloto realizou uma passagem sobre a pista, buscando verificar as condições da mesma. Tal procedimento era comum e tinha como objetivo a identificação de perigos existentes, já que a localidade não era controlada e não possuía informações de solo.

No entanto, a condição de pista molhada é praticamente impossível de ser observada por meio de uma passagem sobre a pista, fato que não pôde ser constatado pelo piloto.

Conforme análise da tabela de pouso curto do manual da aeronave *Cessna 206*, baseado nas informações de temperatura e altitude do campo, calculou-se um *Ground Roll* de 252,98 metros, porém, conforme nota da própria tabela de cálculo, havia a necessidade de um acréscimo de 40% no valor do *Ground Roll* para pistas de grama, chegando-se a um valor aproximado de 354,172 metros.

Porém, este acréscimo de 40% não levava em consideração o piso molhado, fator que possivelmente aumentaria a distância estimada.

O fabricante da aeronave não conseguiu fazer uma estimativa do valor do *Ground Roll* para a operação em pista de terra em condição molhada, no entanto, é possível que a aeronave necessitasse de um comprimento de pista superior ao disponível, que era de 400 metros.

Além desses fatores já mencionados, no caso de pouso com vento de cauda superior a 10KT, deveriam ser acrescidos 10% de *Ground Roll* a cada 2,5KT.

É possível que o vento fosse de cauda, já que o pouso na localidade era efetuado somente em um sentido em razão da declividade da pista, conforme descrito no Manual de Gerenciamento de Risco de Operação das pistas não registradas.

Após o pouso, não foi possível controlar a aeronave antes do final da pista.

Na análise realizada na documentação da empresa, foi constatado que a empresa operava segundo desvio concedido pela ANAC para pousos em pistas não registradas.

É possível que o desvio concedido não tenha sido analisado de maneira adequada, o que foi evidenciado por erros encontrados nos manuais aprovados pela ANAC para a operação da empresa nesta localidade.

É possível ainda que, não tenha sido feito pela ANAC um estudo das características da aeronave que iria operar na pista, permitindo uma operação com muitas variáveis e muito próximo ao limite estipulado pelo fabricante.

No que refere aos Manuais especificamente, os mesmos apresentavam erros de conceituação, descrevendo o pouso das aeronaves no sentido de declive e da decolagem em active, o que usualmente não é aconselhável em pistas curtas.

Conforme contato com os pilotos da empresa, os pousos e decolagens ocorriam no sentido oposto ao descrito no manual aprovado, deixando claro o erro de confecção do texto aprovado.

3 CONCLUSÃO

3.1 Fatos

- a) o piloto estava com o CCF válido;
- b) o piloto estava com o CHT válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o CA válido;
- e) a aeronave decolou de SWBV, somente com o piloto a bordo, a fim de transportar alimentos e medicamentos para a aldeia de Onkiola;
- f) a empresa estava cumprindo contrato estabelecido com a FUNASA;
- g) ao chegar ao destino, foi realizada uma passagem sobre a pista, com o objetivo de verificar as condições do local de pouso, não sendo observada qualquer anormalidade;
- h) após o pouso, durante o procedimento de parada, o comandante não conseguiu controlar a aeronave, cruzando a cabeceira oposta ao sentido de pouso;
- i) o piloto, depois de abandonar a aeronave, percebeu que a pista estava molhada;
- j) a pista da aldeia de Onkiola não era registrada;
- k) a empresa operava com um desvio concedido pela ANAC para utilizar pistas não registradas;
- l) a aeronave teve danos graves; e
- m) o piloto não sofreu lesões.

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 possível que o piloto tenha aplicado os freios tardiamente, contribuindo para que a aeronave não parasse nos limites da pista.

b) Julgamento de Pilotagem – contribuiu

A decisão do piloto de efetuar o pouso em uma pista de terra, molhada, de comprimento reduzido e não registrada, contribuiu para ocorrência do acidente.

c) Supervisão gerencial – contribuiu

A empresa operadora da aeronave não supervisionou adequadamente a contratação do voo, expondo seu tripulante à operação de risco em aeródromo não registrado.

d) Outro – contribuiu

Os requisitos estabelecidos pela ANAC para autorizar o desvio de operação em pistas não registradas não foram suficientes para evitar a ocorrência deste acidente, diretamente relacionado às condições da pista de pouso, as quais contribuíram para a saída de pista.

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 CENIPA:

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

RSV (A) 426 / 2012 – CENIPA

Emitida em: 20 / 09 / 2012

1) Reavaliar a autorização de desvio concedida à Roraima Táxi-Aéreo Ltda. para a operação na pista da aldeia de Onkiola, no estado de Roraima, com o intuito de tornar mais segura a operação na referida localidade.

RSV (A) 427 / 2012 – CENIPA**Emitida em: 20 / 09 / 2012**

2) Reavaliar os Manuais de *Gerenciamento de Risco da Operação das Pistas não Registradas* e *Manual de Performance, Peso e Balanceamento das Pistas não Registradas*, ambos confeccionados pela Roraima Táxi-Aéreo Ltda. e aprovados pela ANAC, nos quais são observadas divergências operacionais, dificultando a interpretação do conteúdo proposto.

RSV (A) 428 / 2012 – CENIPA**Emitida em: 20 / 09 / 2012**

3) Atuar junto à Roraima Táxi-Aéreo, a fim de reavaliar a operação na localidade de Onkiola, com o intuito de mitigar os riscos provenientes da utilização de pistas com dimensões iguais ou inferiores a 400 metros de comprimento.

RSV (A) 429 / 2012 – CENIPA**Emitida em: 20 / 09 / 2012**

4) Atuar junto à Roraima Táxi-Aéreo, a fim de que sejam efetuadas reuniões periódicas com os pilotos, visando abordar dificuldades encontradas na operação em localidades com maior grau de risco e reavaliar os Manuais de Operação da empresa, no que se refere à clareza do texto e aspectos operacionais estabelecidos.

5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA

Não houve.

6 DIVULGAÇÃO

- Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Roraima Taxi-Aéreo Ltda.
- SERIPA VII

7 ANEXOS

Não há.

Em, 20 / 09 / 2012