

MINISTERIO DA AERONAUTICA

PROTOCOLO GERAL

Nº



MINISTERIO DA AERONAUTICA
INSPECTORIA GER

01-10-67
PP-FMX

4ª DIVISÃO

19 67

INTERESSADO	3ª ZONA AEREA

ASSUNTO: Relatório sobre o acidente com o avião PP-FMX, ocorrido no dia 01-10-67, no Aeroporto Santos Dumont.

ANEXOS

MÓVIMENTO DO PROCESSO

Nº	DESTINO	DATA			DESTINO	DATA
1	SIPASR	27	11	67	19	
2					20	
3					21	
4					22	
5					23	
6					24	
7					25	
8					26	
9					27	
10					28	
11					29	
12					30	
13					31	
14						
15						
16						
17						
18						

RESERVADO



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
QUARTEL-GENERAL DA 3ª ZONA AÉREA

CIPAA - QG3

OP. SIG Nº 072/CIPAA/1009

Rio de Janeiro, RJ, 22 de NOVENO de 1967.


De: Comandante

À: Exmo Sr Insperter Geral da Aeronáutica,

Assunto: Relatório de Investigação de Acidentes
Aeronáuticos. (ENCAPOEA)

Anexo: Original do Relatório de Investigação de /
acidente ocorrido dia 01-OUT-67 no AEROP- /
PORTO SANTOS DUPONT "GUANABARA", com a ce- /
renava JEAR JET - 23 FF-70K.

Encaminha a Vossa Excelência, de acôrde com o pre-
visto no Sub-Item (3) do Item 2 do nº 5 da Diretriz SIPER nº 02-66, o Relatório ////
anexo.


MAJ. BRIG DO MR. NEWTON-MULCA SCOLA SERPA
Comandante da 3ª Zona Aérea

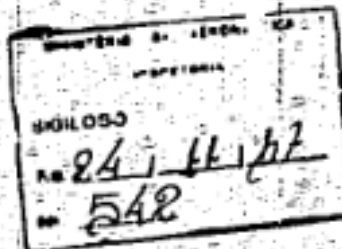
JM/FIV/JSR/AF:

Cópias:

CIPAA.....2

A - 2.....1

Total.....3



RESERVADO

RELATÓRIO DE ACIDENTE AERONÁUTICO

USE ESTE FORMULÁRIO DE ACORDO COM O REGULAMENTO PARA O SERVIÇO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E OS MANUAIS DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO. PREENCHA OS ESPAÇOS APLICÁVEIS. SE ESPAÇOS ADICIONAIS FOREM NECESSÁRIOS, USE UMA FOLHA EM ANEXO IDENTIFICANDO PELA LETRA DA SEÇÃO E O Nº DA SUB-SEÇÃO.

SEÇÃO A - INFORMAÇÃO GERAL

1) LOCAL DO ACIDENTE: Estado, município, cidade mais próxima, distância e direção do acidente GUANACARA - RIO DE JANEIRO		2) AEROPORTO mais próximo - é homologado para este tipo de avião? Distância e direção do acidente: NO AEROPORTO SANTOS DUMONT	
ESTAB. - AEROPORTO SANTOS DUMONT.			
3) ELEVACAO DO LOCAL (Acima do nível do mar)	4) DATA DO ACIDENTE	5) HORA DO ACIDENTE (V)	6) DIA
6 Mts.	01-07-67	20:40	<input type="checkbox"/> Dia <input type="checkbox"/> Noite <input type="checkbox"/> Outro
7) CLASSIFICACAO DO ACIDENTE		8) OUTRAS AERONAVES ENVOLVIDAS? (Preencha "outro" formulário para cada aeronave)	
<input type="checkbox"/> Grave <input checked="" type="checkbox"/> Leve		NÃO	
9) PLANO DE VOO		10) ESTE VOO ERA	
<input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> Outros		<input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Outros	
11) AEROPORTO DA ULTIMA DECOLAGEM		12) VELOCIDADE DE CRUIZEIRO	
		Fm Anch	
13) DULACAO DO VOO DEPOIS DA ULTIMA DECOLAGEM		14) MISSAO (Reservar)	

SEÇÃO B - AERONAVE

1) FABRICANTE LEAR JET CORPORATION	2) TIPO JET - 23	3) MATRIC. PP-PJK	4) NACIONALIDADE BRASILEIRA	5) UNIDADE OU PROPRIETARIO (Indicar, se particular)
IBRA				

SEÇÃO C - PILOTO (Preencher nos controles; na hora do acidente)

1) NOME COMPLETO - Gravar o nome de guerra		2) POSTO (Escala)	3) IDADE	4) SEXO	5) UNIDADE (militar), EMPRESA OU ENDEREÇO (civil)
- X - X -		- X -	- X -	- X -	- X - X -
6) INSP. DE SAUDE	7) ESCOLA DE FORMACAO	8) DATA DA DIPLOMACAO	9) CATEGORIA (Civil)		10) ACIDENTES ANTERIORES (Data)
DATA VENC.			<input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Outra		
EXPERIENCIA DE VOO (PILOTO) - <input type="checkbox"/> Registrada <input type="checkbox"/> Declarada			11) HORAS DE VOO EM TIPO SIMILAR. CITAR OS TIPOS.		
12) TIPO DO CARTAO DE INSTRUMENTOS..... VEMO etc.....			13) O PILOTO ESTAVA VOANDO POR INSTRUMENTOS NA HORA DO ACIDENTE OU POUCO ANTES?		
14) TOTAL DE HORAS DE VOO			<input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Desconhecido <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Capota <input type="checkbox"/> Real		
15) TOTAL COMO IP OU INSTRUCTOR			Se a resposta for sim, descreva o avião, se o voo era noturno, prevalece os itens abaixo:		
16) TOTAL NOS ULTIMOS 30 DIAS			21) HORAS TOTAIS DE INSTRUMENTOS REAL		
17) TOTAL NESTE TIPO			22) HORAS TOTAIS DE VOO NOTURNO		
18) TOTAL NESTE TIPO COMO IP =			23) HORAS TOTAIS COMO IP (CAPOTA E REAL)		
19) TOTAL NESTE TIPO NOS ULTIMOS 30 DIAS			24) HORAS TOTAIS DE INST. NOS ULTIMOS 30 DIAS		
20) TOTAL DE HORAS NAS ULTIMAS 24 HORAS			25) TOTAL NOTURNO NO TIPO NOS ULTIMOS 30 DIAS		

SEÇÃO D - PESSOAL ENVOLVIDO (Incluir piloto e todas as pessoas dentro ou fora da aeronave)

FUNCAO QUE EXERCERIA NA HORA DO ACIDENTE (1)	NOME COMPLETO (2)	POSTO (Militar) SEXO (Civil) (3)	IDADE (4)	UNIDADE (Militar) ENDEREÇO (Civil) (5)	PESO (KG) (6)	LEZES FATIAIS, GRAVES, ILESO, DESAPARECIDO (7)	USOU O PARACAIEDAS (8)	LOCAL DO ACIDENTE (9)	OCCUPACAO NA AERONAVE NA HORA DO ACIDENTE (10)

SEÇÃO 2 - OCUPANTE DO OUTRO COMANDO DE PILOTAGEM (Instrutor, Capitão, piloto, etc.)

1) NOME COMPLETO - Gênero como de guerra		2) POSTO (Civil)	3) IDADE	4) SEXO (Civil)	5) UNIDADE (Militar) - EMPRESA OU ENDEREÇO (Civil)
6) ESP. DE SAÚDE DATA VENC.	7) ESCOLA DE FORMAÇÃO	8) DATA DA DIPLOMAÇÃO	9) CATEGORIA (Civil) <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Privado <input type="checkbox"/> Outras		10) ACIDENTES ANTERIORES (Data)
EXPERIÊNCIA DE VOO (horas registradas)			11) HORAS DE VOO EM TIPOS SIMILARES - Citar os tipos		
12) TIPO DO CARTÃO DE INSTRUMENTOS - Validade até			13) FREQUÊNCIA DE TER ARABO DE NA-SEÇÃO 1.º OS ITENS DE 2) A 11) TAMBÉM FORAM PREENCHIDOS		
14) TOTAL DE HORAS DE VOO			15) HORAS TOTAIS DE INSTRUMENTO REAL		
16) TOTAL COMO IP OU INSTRUCTOR			16) HORAS-TOTAIS SOB CAPOTA		
17) TOTAL NOS ÚLTIMOS 30 DIAS			17) HORAS TOTAIS COMO IP SOB CAPOTA E REAL		
18) TOTAL DE HORAS NESTE TIPO			18) HORAS TOTAIS DE INST. NOS ÚLTIMOS 30 DIAS		
19) TOTAL NESTE TIPO COMO IP			19) HORAS NOTURNAS NO TIPO NOS ÚLTIMOS 30 DIAS		
20) TOTAL NESTE TIPO NOS ÚLTIMOS 30 DIAS					
21) TOTAL DE HORAS NAS CÉLULAS DE HORAS					

SEÇÃO 3 - AVARIAS

1) DESCREVA RESUMIDAMENTE A EXTENSÃO DOS DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE, MOTORES E HELIXES		2) CLASSIFICAÇÃO ADEQUADA DAS AVARIAS	
<p style="text-align: center;">VIDE RELATÓRIO ANEXO</p>		SEM AVARIAS	
		LEVES	X
		GRAVES	
		DESTRUÍDO	
3) RECUPERAÇÃO DA AERONAVE A CARGO DE VARIG	4) É ECONOMICAMENTE ACONSELHÁVEL A RECUPERAÇÃO DA AERONAVE?		
DESIGNO DOS DISTRIBUÍDORES - VARIG		SEM	
5) HOUVE DANOS A PROPRIEDADE PRIVADA? <input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO	6) ESTIMATIVA APROXIMADA DOS DANOS A PROPRIEDADE PRIVADA - CEM		

SEÇÃO 4 - EQUIPAMENTOS ESPECIAIS

1) CHEQUE OS ITENS DE EQUIPAMENTOS ESPECIAIS QUE INFLUÍRAM NO ACIDENTE.

<input type="checkbox"/> Equipamento rádio	<input type="checkbox"/> Armação	<input type="checkbox"/> Descompressores	<input type="checkbox"/> Equip. para melhorar a visão da noite
<input type="checkbox"/> Instrumentos	<input type="checkbox"/> Equipamento contra incêndio	<input type="checkbox"/> Jato de picaretas	<input type="checkbox"/>

2) DESCREVA RESUMIDAMENTE COMO A UTILIZAÇÃO, OU A INEXISTÊNCIA DE EQUIPAMENTO INFLUÍU NO ACIDENTE.

SEÇÃO 5 - CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS (Local do acidente)

1) TIPO	2) VISIBILIDADE	3) DIR. DO VENTO	4) OUTRAS CONDIÇÕES
---------	-----------------	------------------	---------------------

Se as condições meteorológicas foram outras que as declaradas para o acidente, informar os detalhes, fazer croqui do acidente, agenciar a documentação de oficial meteorologista, descrever as condições meteorológicas e avisar as demais autoridades para o acidente.

SEÇÃO 6 - LISTA DOS DOCUMENTOS ANEXADOS

- 1) - RELATÓRIO
 2) - CROQUIS
 3) - FOTOGRAFIAS

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
QUARTEL GENERAL DA 1ª ZONA AEREA
COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE OCORRIDO DIA 01-OVT-67 NO RIO DE JANEIRO-GB, //
COM A AERONAVE LEAR JET-23 PP-FMX:

1. - HISTÓRICO:

A aeronave PP-FMX de propriedade do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária, estava estacionada no pátio do hangar da VARIG. Próximo da aeronave passava um trator de propriedade da VARIG, nº 341 rebocando uma fonte externa (bateria). Era dirigido pelo Sr REINALDO EVANGELISTA DE MATOS. Ao passar por uma depressão do pátio, soltou-se o pino de engate do reboque. Libertando-se do trator, a usina elétrica rolou cerca de 30 metros, indo chocar-se com o PP-FMX, danificando o flap direito da aeronave e a grade do radiador da fonte externa.

2. - ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO:

2.1 - Fator Humano:

- Tripulação: - No momento do acidente, não havia tripulantes a bordo da aeronave.

2.2 - Fator Material:

2.2.1. - Informações Sobre a Aeronave:

2.2.1.1. - Marca de nacionalidade e matrícula: - PP-FMX.

2.2.1.2. - Fabricante e designação da aeronave dada pelo fabricante: - LEAR JET CORPORATION "LEAR JET-23".

2.2.1.3. - Número de série da aeronave: - 23-090.

2.2.1.4. - Nome do proprietário: - I B R A.

2.2.1.5. - Domicílio do proprietário: - RIO DE JANEIRO-GB.

2.2.1.6. - Nome dos proprietários anteriores e respectivos períodos de propriedade: - x-x-x-x-x-x-

2.2.1.7. - Aeródromo do registro: - RIO DE JANEIRO-GB.

2.2.1.8. - Número máximo de passageiros: - 5 (cinco).

2.2.1.9. - Número mínimo de tripulantes: - 2 (dois).

2.2.1.10 - Horas totais de voo: - 227:20.

2.2.1.11 - Período previsto para revisão geral: - x-x-x-x-

2.2.1.12 - Revisões realizadas (data e horas após a revisão):

- 11 de SETEMBRO de 1967 - 27:20 Horas.

RESERVADO

Fl. 2

- 2.2.1.13 - Serviços de monta realizados após a última revisão geral: -x-x-x-x-
- 2.2.1.14 - Período previsto para inspeções periódicas de células:
 - 50 horas e 100 horas.
- 2.2.1.15 - Três últimas inspeções realizadas (tipo, data, horas após): - 250 horas - 11-SET-67, 27:20 horas.
- 2.2.2. - Informações sobre os motores:
 - 2.2.2.1. - Marca tipo e nº de (s) motor (es):
GE, CJ-610-4, E-241138 - E-241136.
 - 2.2.2.2. - Tempo total de funcionamento: - 280:40 horas.
 - 2.2.2.3. - Período para revisão geral: -x-x-x-x-
 - 2.2.2.4. - Revisões realizadas: -x-x-x-x-
 - 2.2.2.5. - Serviços de monta realizados após a última revisão geral: -x-x-x-x-
 - 2.2.2.6. - Período das inspeções periódicas: - 50 e 100 horas.
 - 2.2.2.7. - Três últimas inspeções realizadas: -x-x-x-x-
- 2.2.3. - Reabastecimento:
 - 2.2.3.1. - Tipo previsto de combustível:
Querosene SHELL-AT-650.
 - 2.2.3.2. - Reabastecimento permissível: - 830 galões.
 - 2.2.3.3. - Quantidade existente na hora do acidente: -x-x-x-x-
 - 2.2.3.4. - Total existente na última decolagem: -x-x-x-x-
 - 2.2.3.5. - Tipo de óleo previsto e máximo permissível por motor:
- MOBILLOI tipo 2.
 - 2.2.3.6. - Na última decolagem: -x-x-x-x-
 - 2.2.3.7. - Outros reabastecimentos: -x-x-x-x-
- 2.2.4. - Histórico da aeronave:
 - 2.2.4.1. - Registro de acidentes anteriores: - Nada consta.
 - 2.2.4.2. - Danos sofridos e serviços realizados: -x-x-x-x-
 - 2.2.4.3. - Conclusão quanto as causas: -x-x-x-x-
- 2.2.5. - Dados Operacionais:
 - 2.2.5.1. - Quantidade de combustível no momento da decolagem: -x-
 - 2.2.5.2. - Consumo horário: - 700 libras.
 - 2.2.5.3. - Consumo previsto na etapa até a hora do acidente: -x-
 - 2.2.5.4. - No momento do acidente: -x-x-x-x-x-
 - 2.2.5.5. - Pêso máximo de decolagem: - 12.500 libras.
 - 2.2.5.6. - Pêso máximo de pouso: - 11.600 libras.
 - 2.2.5.7. - Pêso na última decolagem: -x-x-x-x-x-
 - 2.2.5.8. - Pêso estimado na hora do acidente: -x-x-x-x-

2.3 - Descrição das Avarias:

- 2.3.1. - Bordo de fuga do flap da asa direita completamente avariado.

RESERVADO

2.4 - Declaração de Testemunhas:

2.4.1. - Declaração do Tratorista SR REINALDO EVANGELISTA DE MATOS:

Levo ao conhecimento de V.Sa, que domingo passado, quando reboava uma usina de número 58635 com destino ao HANGAR, ao passar com uma distância bem considerável entre os aviões PP-VCP e PP-37X, ao transpor uma valeta perto do hangar, o pino do reboque do trator saltou libertando a usina que desgovernada e em sentido contrário em que conduzia, foi em direção do avião PP-37X, tendo danificado o flap do lado direito, não é necessário descrever os esforços em vão que foram feitos para conseguir segurar a usina que teve velocidade dada a inclinação do terreno.

Presenciaram o acidente os funcionários: VALDIR DE A. MEIDA e o guarda em serviço, tendo eu imediatamente comunicado o fato ao inspetor WALDIR DE NELLO, que respondia pelo turno.

Sem mais para o momento, atenciosamente.

(a) REINALDO EVANGELISTA DE MATOS

Matrícula 4737

COPIAR COM O ORIGINAL EXISTENTE

PAULO DESE HEGEDVS - CAP AV OF. INVEST.

3. - ANÁLISE:

- 3.1 - Em virtude de saliência existente no pátio o pino de conexão trator reboque saltou-se.
- 3.2 - A usina elétrica desgovernou-se, indo chocar-se contra a aeronave PP-37X, que se encontrava estacionada próximo ao HANGAR da VAREG, causando avarias.

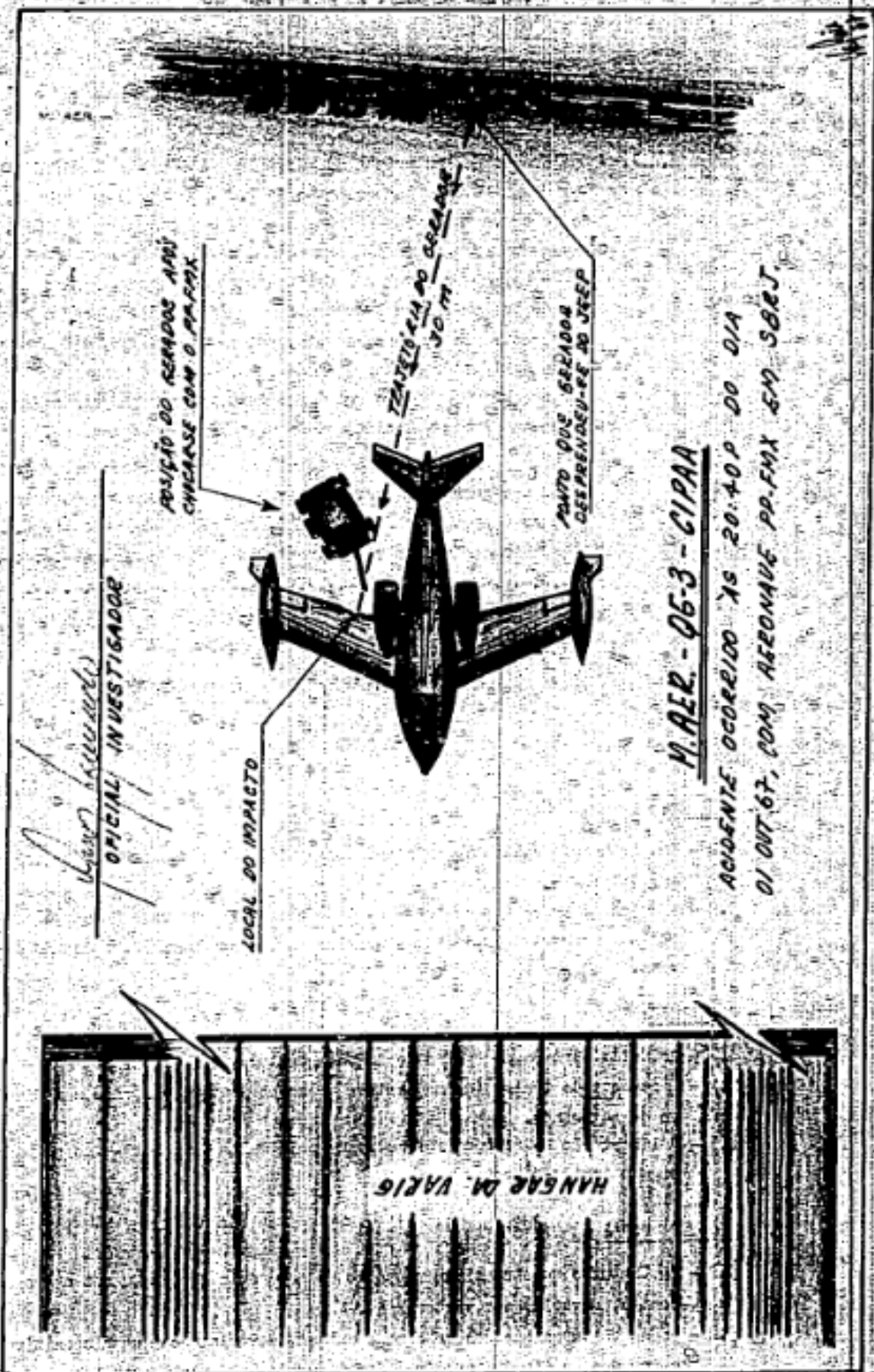
4. - CONCLUSÃO:

- 4.1 - Acidente causado por falha de infra-estrutura.
- 4.2 - O reboque do trator (usina) estava preso ao trator, com pino sem dispositivo de segurança.
- 4.3 - A liberação do reboque foi motivada pela falta de contra-pino no pino de engate trator-reboque.

5. - RECOMENDAÇÕES:

- 5.1 - As viaturas que transitam no pátio do aeroporto Santos Dumont e áreas adjacentes, deveriam ser vistoriadas.
- 5.2 - Todas viaturas que dão reboque a outras, deveriam usar um dispositivo de segurança, a fim de impedir o desligamento acidental, quando em serviço.

RESERVADO



POSICÃO DO GERADOR ABANDONADO COM O P.F.M.X.

TRATADO EM UM CERRADO 30 M

PUNTO DOS BRANCO DESEMPENHOU-SE DO JEEP

OFICIAL INVESTIGADOR

LOCAL DO IMPACTO

HANGAR DE VARIG

M.AER. - Q6-3 - CIPAA

ACIDENTE OCORRIDO AS 20:40 P DO DIA
01 OUT 67, COM AERONAVE PP-FMX EM SBJT.

RESERVADO

RESERVADO (Quando se tratar de aeronave militar)

SEÇÃO J - TIPO DO ACIDENTE		SEÇÃO N - ANÁLISE DAS CAUSAS	
PRINCIPAL	SECUNDARIA	PRINCIPAL	SECUNDARIA
ASSINALE UM DOS ITENS ABACDO COMO PRINCIPAL E TODOS OS OUTROS JULGADOS COMO SECUNDARIOS		ASSINALE A CAUSA PRINCIPAL E TODAS AS OUTRAS CONSIDERADAS SECUNDARIAS	
	Caída de páu em terra ou na água		II ERROS DA TRIPULAÇÃO
	Aterragem com a pista da asa		Um erro do grupo motopropulsor ou de seus comandos
	Aterragem com o trem recolhido		Um erro dos freios ou dos comandos de pilotagem, ou de ambos, em terra
	Aterragem brusca		Um erro dos comandos de pilotagem no ar
	Quebra ou recolhimento do trem		Deterioração do limite de utilização da aeronave
	Aterragem antes da pista		Um erro do sistema de pilotagem de emergência ou das chaves elétricas
	Aterragem fora, ultrapassando a pista		Acidentes concretos no trem de aterragem
	Pilagem ou empolgação		Quebra de freios ou pista inadequada à aterragem ou à decolagem
	Caída em outra aeronave		Falta de compensação exigida pela condição do vento
	Caída em terra ou água		Mãe aviação se distorcer
X	Outras razões		Atracelamento incorreto para pouso
	Parafuso		Inadequada observação de outras aeronaves e obstáculos
	Perda (Stall)		Não observação de suficiente velocidade em vôo
	Fora em terra		Deterioração
	Falta de explosão no ar		Contaminação de vôo visual (VPI) sob condições atmosféricas adversas
	Falta de estrutura em vôo		Procedimento impróprio em vôo por instrumentos
	Abandono da aeronave		Mantejo temerário da aeronave
	Acidente de fôlego ou jato		Preparativos insuficientes de vôo
	Outras razões		Vôo realizado sem suficiente capacidade ou experiência
	Indeterminada		Inobservância no uso ou comando de um dos diversos partes do equipamento
X	SEÇÃO K - FASE DA OPERAÇÃO		III FALHA DO MATERIAL EQUIPAMENTO E ACESSÓRIOS
	ASSINALE SOMENTE UM ITEM		Pilha automática
	Bulzões para vôo		Rádio
	Decolagem		Diversos equipamentos elétricos
	Aterragem		Sistema hidráulico
	Arrebitada		Sistema de estadia ou de pressurização
	Atão parado (em material) em movimento		Equipamento de segurança
X	Operações em terra		Instrumentos
	Em vôo		Cabina de piloto, assentos, para-brisa, portas e escotilhas
	Indeterminada		Armas e munições
			Diversos (out)
X	SEÇÃO L - CONDIÇÕES QUE CAUSARAM O ACIDENTE		IV CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS
	ASSINALE TODAS APLICÁVEIS		Teto baixo
	Aterragem, parada imediata		Fumaça, bruma ou bruma seca
	Aterragem de aproximação		Chuva ou neblina
	Falta de combustível		Formação de gelo
	Parada do motor		Condições de vento perturbadoras à decolagem, aterragem ou voo
	Furto de		Turbulência em vôo
	Uma componente de ordens elétricas		Vento de altitude
	Outras razões		Tempestades
			Correntes descendentes ou ascendentes
			Névoa ou granizo
			Diversos (out)
X	SEÇÃO M - VIOLAÇÕES		V FALHA DO MATERIAL GRUPO MOTOPROPULSOR
	ASSINALE TODAS APLICÁVEIS		Grupo de refrigeração
	Procedimento impróprio para voo		Levanta-voz
	Falta no uso da lista de cheque		Sistema de combustível
	Vôo baixo sem autorização		Misto
	Violação de plano VFR ou IFR		Sistema de comando do motor
	Formação não autorizada		Helicó e seus acessórios
	Outras razões		Supercompressor
			Sistema de injeção
			Acessórios do motor
			Diversos (out)
			Indeterminada
			VI FALHA DO MATERIAL ESTRUTURAL
			Sistema de comando de aterragem
			Mãe. flap, reboto
			Carruagem
			Fuselagem
			Diversos (out)
			Indeterminada
			VII EQUIPAMENTO CONDIÇÃO
			Instalações de aerômetro
			Instalações ao longo da pista
			Diversos (out)
			VIII DIVERSOS
			Choque em vôo com aves
			Atirado por fuzil em vôo
			Outras razões
			IX INDETERMINADOS

RESERVADO

RESERVADO

SEÇÃO D - RECONSTITUIÇÃO DO ACIDENTE

Descrever como se verificou o acidente, em especial, manobras e altura de vôo imediatamente anterior. Tenha certeza de que os itens marcados no formulário sejam justificados por esta narrativa. Se houver foto, explique com detalhes sua origem e progresso e os passos dados para extingui-la.

VIRE RELATÓRIO ANEXO

RECOMENDAÇÕES PARA PREVENIR ACIDENTES SIMILARES:

VIRE RELATÓRIO ANEXO

SEÇÃO P - AUTENTICAÇÃO (Cada membro da Comissão deve assinar abaixo)

2) PESSOAL RESPONSÁVEL INDISPONÍVEL POR: Morte Ferimento grave Outro (explique):

Comando do Pres. e Investigação de

QG - ZONAERJ

Presidente da Comissão

Assinatura - Nome legível - Foto

JAIME MARTINS - TEN CEL AV

Oficial médico

Assinatura - Nome legível - Foto

Membro (Nome - Foto - Especialidade)

Oficial investigador de acidentes

Assinatura - Nome legível - Foto

PAULO DE F. REZENDUS - CAP AV

Membro (Nome - Foto - Especialidade)

Imprensa: Técnica da D. M.

RESERVADO

