



RESERVADO

009124

RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

ELO QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)

SERAC - 3

COMANDO INVESTIGADOR

SERAC - 3

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE

PP - GBR

DATA DO ACIDENTE

02/12/91

TIPO DO ACIDENTE

PERDA DE CONTROLE NO SOLO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	qte
2	ED ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO	01
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	01
5	DADOS DESCRITOS PELA AERONAVE	01
6	CENIPA	01
7	FOTOGRAFIAS	01
8	ANÁLISE	01
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CÓPIA DA INF. E OUTRAS INF. ADICIONAIS; AÇÕES CORRETI/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENCARGO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
15	ENCARGO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
*	ANEXOS	02
DISTRIBUIÇÃO PREVISTA		TOTAL 13

☒ SIM

ESTE RELATÓRIO ENCERRA A INVESTIGAÇÃO

☐ NÃO

ORIGINAL - À CCI

CÓPIAS - CENIPA E ARQUIVO LOCAL

ORIGINAL - CENIPA

CÓPIAS - UMA PARA CADA ÓRGÃO DA CCI E ARQUIVO LOCAL

RESERVADO

2

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	02/12/91	PP - GBR

009125

1 DO ACIDENTE

LOCAL SBJR MUNICÍPIO RIO DE JANEIRO UF RJ COMAR III FASE DA OPERAÇÃO POUSO

2 3 4 5 6

ELOSIPAER SIPAC-3 HORA LOCAL/PUISO 12:10 PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE

7 8 9

OUTRAS ANV ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO MATRÍCULAS _____

10

LOCALIZAÇÃO ☒ EM AERÓDROMO ☐ FORA DE AERÓDROMO REGIST. OU HOMOLOGADO ☒ SIM ☐ NÃO

11

COORDENADAS _____

PLANO DE VÔO ☐ IFR ☐ VFR ☐ VOCOM ☒ NENHUM

12

ROTA PROPOSTA DE _____ PARA _____ ☒ VÔO LOCAL

2 DA AERONAVE

FABRICANTE AEROBOERO MODELO AB-115 Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 195 B CERE DE AERONAVEABILIDADE ☒ VÁLICO ☐ VENCIDO

14 15 16 17

TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO 100 horas DATA ÚLTIMA INSP. 22/11/91 OFICINA DE INSPEÇÃO AC BRASIL HIS APÓS ÚLT. INSP. 48:05

18 19 20 21

OPERADOR / PAIS DE MATRÍCULA AC BRASIL - BRASIL ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) AV: ALVORADA Nº 2541 - RIO DE JANEIRO

22 23

2 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO IN NOME / QUALIFICAÇÃO GEIL IGLESIAS COMES

24 25

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) RUA: ALVARO MOREIRA, 502 - RJ IDADE 27

26 27

ESCOLA DE FORMAÇÃO AERoclUBE DO BRASIL ANO 1985 CERTIFICADO IFR OU CVI ☒ VÁLICO ☐ VENCIDO ☐ Ñ POSSUI CÓDIGO DAC(SEC CIVIL) 683300

28 29 30 31

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLICO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL 400:00 NESTE MODELO TOTAL 157:00 ÚLTIMOS 30 DIAS 32:30 ÚLTIMAS 24 H ---

32 33

FUNÇÃO AL NOME / QUALIFICAÇÃO RICARDO DA ROCHA LIMA

34 35

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) RUA: IPANEMA, 151/401 - RJ IDADE 21

36 37

ESCOLA DE FORMAÇÃO _____ ANO _____ CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLICO ☐ VENCIDO ☒ Ñ POSSUI CÓDIGO DAC(SEC CIVIL) _____

38 39 40 41

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLICO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL 47:00 NESTE MODELO TOTAL 47:00 ÚLT. 30 DIAS 05:00 ÚLT. 24 H 01:20

42 43

3

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	02/12/91	PP-GBR

4

HISTÓRICO

009128

A aeronave efetuava missão de toque e arremetida na PISTA 20 de SBJR.
No terceiro pouso a aeronave deu dois toques na pista e no terceiro ocorreu a perda de controle, vindo a pilonar, o que resultou em danos no motor e na hélice da mesma.

4

RUBRICA DO RESP	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>8</i>	02/12/91	PP-GBR

5 DA INVESTIGAÇÃO

ASSINALE TODOS OS ITENS COM S-SIM OU N-NÃO. CASO UM DOS ITENS SEJA ASSINALADO COM S, DEVERÁ HAVER O PROCESSO COMPLETO DE INVESTIGAÇÃO.

- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE MILITAR
- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR
- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE ESTRANGEIRA
- ☐ N PROVOCOU MORTE OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM
- ☐ N PODERÁ TRAZER NOVOS ENSINAMENTOS À PREVENÇÃO

009127

6 DOS DANOS

AERONAVE CASO HAJA OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, ESPECIFIQUE NO CAMPO 57.

☐ TOTAL ☐ GRAVE ☒ LEVE ☐ NENHUM ☐ DESCONHECIDO ☐ ANV DESAPARECIDA

PESSOAS (qtd)

TRIPULANTE

☐ FATAL☐ GRAVE☐ LEVE☐ ILESO☐ DESCONHECIDO

PASSAGEIRO

☐ FATAL☐ GRAVE☐ LEVE☐ ILESO☐ DESCONHECIDO

TERCEIRO

☐ FATAL☐ GRAVE☐ LEVE

MATERIAIS A TERCEIROS

HOVE? ☒ NÃO ☐ SIM

SCIENTE PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (MSMA 3-8)

A OM RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃO

A VERBA PARA INDENIZAÇÃO JÁ FOI REPASSADA PELA SEFA? ☐ SIM ☐ NÃO

DESCRIÇÃO DOS DANOS:

7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

AVIAÇÃO MILITAR

- ☐ SINDICÂNCIA
- ☐ INQUÉRITO ADMINISTRATIVO
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL MILITAR
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS _____

AVIAÇÃO CIVIL

- ☐ BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL
- ☐ TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS _____

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>S</i>	02/12/91	PP-GBR

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - 49

MATRÍCULA

009128

AVIÕES

COMPONENTE	INRECU- PERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM	COMPONENTE	INRECU- PERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
HELICE	Nº 1	X			LEME DIREÇÃO				X
	Nº 2				ASA ESQUERDA				X
	Nº 3				FLAP ESQUERDO				X
	Nº 4				AILERON ESQUERDO				X
MOTOR	Nº 1		X		ASA DIREITA				X
	Nº 2				FLAP DIREITO				X
	Nº 3				AILERON DIREITO				X
	Nº 4				ASSENTOS	FRENTE			X
FUSELAGEM			X		TRAS.				X
TREM DE POUSO				X	SISTEMAS	CONDUZ.			X
ESTABILIZADOR HOR.				X		LUBRIF.			X
PROFUNDOR				X		ELÉTRICO			X
ESTABILIZADOR VERT.				X		HIDRÁUL.			X

HELICÓPTEROS

COMPONENTE	INRECU- PERÁVEL		GRAVE		LEVE		NENHUM		COMPONENTE	INRECU- PERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
	Nº 1	Nº 2	Nº 1	Nº 2	Nº 1	Nº 2	Nº 1	Nº 2					
MOTORES									ESTABILIZADORES				
ROTOR PRINCIPAL									ROTOR DE CAUDA				
TRANSMISSÃO									SISTEMAS	ELÉTRICO			
ESTRUTURA										CONDUZ.			
CABINE PILOTO										HIDRÁUL.			
CABINE PAX									ASSENTOS	FRONT.			
CONE DA CAUDA										TRAS.			
TREM DE POUSO													

CUSTO DE RECUPERAÇÃO DA AERONAVE

Informe os valores abaixo se disponíveis até a conclusão da investigação.

Estas informações deverão constar da informação do custo do acidente conforme MSMA 3-6

Total realizado em
moeda nacionalTotal realizado em
moeda estrangeiraTotal
horas/hora

Observações adicionais:

009129

7

10

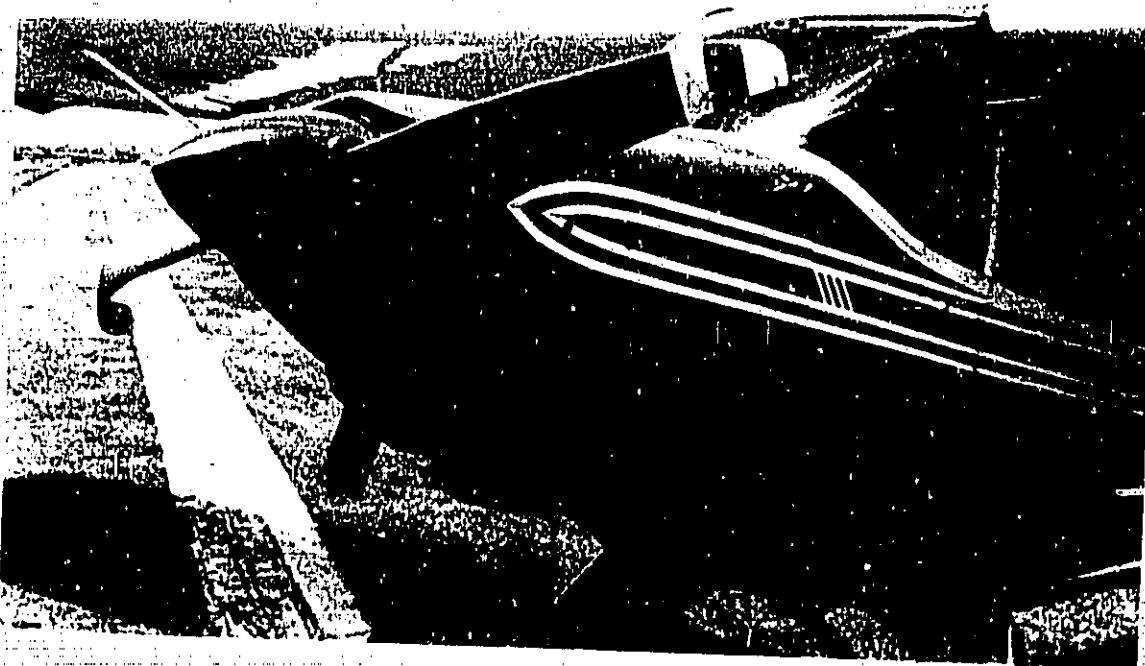
FOTOGRAFIAS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACIO.	MATRÍCULA DA ANV.
<i>[assinatura]</i>	02/12/91	PP-GBR



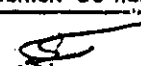
LEGENDA:

VISTA LATERAL DA AERONAVE



LEGENDA:

DANOS CAUSADO A HELICO

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	02/12/91	PP-GBR

11

ANÁLISE**009130**

ESTABELEÇA A RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO, ABRANGENDO OS FATORES HUMANO, MATERIAL E OPERACIONAL.
PARA OS ACIDENTES QUE EXIJAM INVESTIGAÇÃO COMPLETA, A ANÁLISE DEVERÁ SER FEITA C/ RELAÇÃO AOS DADOS DISPONÍVEIS.

Analisando-se os dados levantados durante a investigação, têm-se os seguintes fatos:

I - FATOR HUMANO:

O aluno afirmou que foi advertido severamente pelo instrutor nos dois pousos realizados antes da ocorrência do acidente, o que teria resultado numa possível alteração no seu estado psicológico.

II - FATOR MATERIAL:

Este fator não influenciou para a ocorrência do acidente.

III - FATOR OPERACIONAL:

- a) Instrutor e aluno estavam habilitados para a realização do voo;
- b) O instrutor tinha experiência suficiente para a realização do voo; e
- c) O aluno realizou dois pousos com vento de través e não efetuou as correções necessárias, sendo advertido pelo instrutor. No terceiro pouso a aeronave tocou duas vezes a pista e no terceiro toque o aluno acionou os freios, ocorrendo a pylonagem da aeronave.

HIPÓTESE:

Durante o treinamento de toque e arremetida, no terceiro pouso, o aluno perdeu o controle da aeronave quando a mesma efetuou três toques na pista, acionando os freios, o que provocou o pylonamento.

009131

12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO

COM A LETRA **I** ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), X(não pesquisado) e I(indeterminado)

NUMERO DA ACIDENTE	DATA DO ACIDENTE	TIPO DE ACIDENTE
	01/12/91	PP-GBR

FATOR HUMANO		FATOR OPERACIONAL	
☒ N ASPECTO FISIOLÓGICO	☒ N DEF. MANUTENÇÃO	☒ N DEF. INFRA-ESTRUT.	☒ N DEF. JULGAMENTO
☒ I ASPECTO PSICOLÓGICO	☒ I DEF. INSTRUÇÃO	☒ N DEF. PESSOAL APOIO	☒ N NEGLIGÊNCIA
	☒ N DEF. SUPERVISÃO	☒ N INF. MEIO AMBIENTE	☒ N IMPRUDÊNCIA
	☒ N POUCA EXP. VÔO/NA ANV	☒ S DEF. APLIC. CNDO	☒ N OMISSÃO
FATOR MATERIAL	☒ S DEF. COORD. CABINE	☒ N ESQUECIMENTO	☒ N INDISCIPLINA DE VÔO
☒ N DEFICIÊNCIA DE PROJETO	☒ N COND. MET. ADVERSAS	☒ N DEF. PLANEJAMENTO	☒ N OUTROS ASPECTOS GP.
☒ N DEFICIÊNCIA DE FABRICAÇÃO			
☒ N DEF. MANUSEIO DO MATERIAL	☐ INDETERMINADO	☐ OUTROS	

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

1 - ASPECTO PSICOLÓGICO:

Não foi possível determinar se o fato de ter sido advertido severamente pelo instrutor, influenciou no comportamento do aluno de forma a afetar sua performance no terceiro pouso, resultando na perda de controle da aeronave.

2 - DEFICIENTE INSTRUÇÃO:

O instrutor percebeu que o aluno falhava no controle da aeronave durante o pouso.

A falha não foi avaliada pelo instrutor de modo a corrigir o aluno (FALHA DO INSTRUTOR).

O instrutor deveria ter alertado o aluno, e se o fato ocorrido era grave, deveria ter demonstrado uma aproximação e pouso correto.

O instrutor permitiu que o aluno progredisse na falha até a irreversibilidade do acidente.

Dois toques e um terceiro final com pylonada praticamente fora da pista.

3 - DEFICIENTE COORDENAÇÃO DE CABINE:

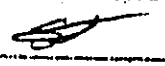
Não houve coordenação entre o instrutor e o aluno.

4 - DEFICIENTE APLICAÇÃO NO COMANDO:

O aluno aplicou erradamente os freios da aeronave e não manteve o manche na posição cabrado.

13

PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

RUBRICA DO RESP.	DATA DE ACIO	MATRÍCULA
	02/12/91	PP-GBR

Q09132

OBSEVE AS ORIENTAÇÕES NO VERSO DESTA FOLHA ANTES DE ELABORÁ-LAS (REFERIR-SE À NORMA 3-9).

A SIPAC-3

A SIPAC-3 deverá:

- 1 - Dar ênfase ao processo de formação dos Instrutores dos Aeroclubes nas vistorias de Segurançaa serem realizadas.
- 2 - Elaborar uma publicação periódica versando sobre assuntos relativos a operação das aeronaves AB-115/180. A mesma deverá contar o resumo das ocorrências do período e recomendações úteis. Esta publicação deverá ser elaborada em conjunto com a DE-3.

14 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
02/12/91	PP_GBR

009133

CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCERRAR NO RP, DISCRIMINE O SEU CUSTO. REFERIR-SE À NSMA 3-6.

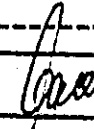
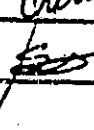
NIL

15 AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
JUSTIFIQUE A INEXISTÊNCIA DESTAS AÇÕES

Dadas as características do acidente, nenhuma ação corretiva foi efetuada.

16 CIAA

REVISAR A CIAA DESIGNADA. CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCERRAR NO RP, ESTE DEVERÁ SER ASSINADO POR TODOS OS MEMBROS OU PELO PRESIDENTE E OSV, QUANDO HOVER O PROCESSO COMPLETO.

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	ASSINATURA	DATA
PRESIDENTE	JEFFERSON P NEVES CONCEIÇÃO - MAJ AV		07.02.92
OSV	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - MAJ AV		07.02.92
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FM	-----	-----	-----
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - IN	-----	-----	-----
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL	CARLOS ALBERTO R CAIXA - MAJ ESP AV		07.02.92
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - MAJ AV		07.02.92
OUTROS MEMBROS	-----	-----	-----
	-----	-----	-----
	-----	-----	-----
	-----	-----	-----
	-----	-----	-----

12

COMANDO INVESTIGADOR

DATA DO ACIO	MATRÍCULA DA ANV
02/12/91	PP-GBR

17

PARECER E DETERMINAÇÕES

009134

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

- a) SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E EMITIR O SEU PARECER
- b) DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL, EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a conclusão emitida neste relatório.

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - TEN CEL. AV - CH SERAC-3

DATA

10/02/92

COMANDO INVESTIGADOR

13

DATA DO ATO	MATRÍCULA DA ANV
02712791	PP-GBR

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009135

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

- a) SE NÃO CONCORDAR COM RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA EMITIDA OU PROPOSTA, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a Recomendação de Segurança proposta neste relatório.

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - TEN CEL. AV - CH SERAC-3

DATA

10/02/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

14

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
02/12/91	PP-GBR

19

PARECER E DETERMINAÇÕES

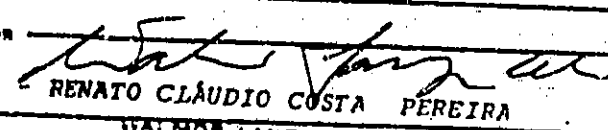
009136

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a - SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO OU COM OS ENDOSSOS ANTERIORES, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E EMITIR O SEU PARECER.
- b - DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Embora a análise careça de maiores detalhes, pela repetitividade deste tipo de ocorrência, concordo com a conclusão. A DIPAA, como consequência de outros acidentes/incidentes semelhantes, está intercedendo junto à TE-3 para que, com as Diretorias Técnicas dos Aeroclubes, se reavalie a sistemática de instrução com esse tipo de aeronave.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar  RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA

WALMOR LANGE - Col. Av.
Adjunto SGA

DATA

01-03-92

ENDOSSO PELA CCI

COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

15

DATA DO ACID

MATRÍCULA DA AMV

02/12/92

PP-GBR

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009137

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a) SE NÃO CONCORDAR COM AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA EMITIDAS OU PROPOSTAS, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com as Recomendações.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - RENATO CLÁUDIO COSTA PEREIRA

DATA

20 03 92

Adjunto SOP

AEROCULUBE DO BRASIL



14-10-1911
União Representante no Brasil da
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
RIO DE JANEIRO

ANEXO 1

009138

RELATÓRIO DO VÔO (INCIDENTE)

O avião decolou às 11:41 h - na corrida de decolagem o avião apresentou máx RPM de 2300, o que é considerado anormal e deveria apresentar 2500 RPM. O aluno comunicou o fato ao instrutor, que mandou prosseguir com a decolagem. Após livrar o circuito efetuou aproximação a 180° na vertical do aeródromo para a cabeceira 20, o toque foi efetuado com pouca precisão pois o vento presente no momento / era de 240°/8 nós obrigando o uso de aileron para o lado direito, o que não foi feito. Após toque e arremetida o aluno foi advertido pelo instrutor de modo não amigável que o toque foi errado e que deveria efetuar novo toque, agora em aproximação normal. Vindo para pouso após a aeronave C-97 da FAB efetuou toque e arremetida - com pouca precisão, possivelmente devido a esteira de turbulência da aeronave anterior. Após arremetida foi advertido pelo instrutor que já sem paciência e aparente nervoso, mandou prosseguir para novo toque e arremetida.

Após livrar a reta de decolagem efetuou entrada na perna do vento e prosseguir para toque, atrás da aeronave ENB-110 Bandeirante, que possivelmente havia deixado esteira de turbulência. Efetuando a aproximação aproximadamente a 500' usou flap 30° e tocou a 1ª vez com velocidade 50 MPH, e após flutuar tocou a 2ª vez já a 45 MPH. Na 3ª vez próximo da velocidade de estol o avião elevou a asa direita e logo após pylonou. Após desligar magnetos, alternador, bateria, fechar a mistura e seletoras, abandonaram o avião.

Aeroporto de Jacarepaguá, 02 de dezembro de 1991.

Ricardo da Rocha Lima
RICARDO DA ROCHA LIMA

AEROCUBE DO BRASIL



14-10-1911

Único Representante no Brasil da
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
RIO DE JANEIRO

ANEXO 2

009139

RELATÓRIO DO ACIDENTE

DIA 02/12/91

HORA 12:00

AERONAVE AB-115

FRUTIKO EP-CBR

INSTRUTOR IGLESIAS

ALUNO ROCHA LIMA

HORAS DE VOO EM AB-115

-44.9 nos últimos trinta dias

-157 totais em AB-115

HORA DO ACIONAMENTO 11:38

HORA DO ACIDENTE 12:00

TEMPO DE VOO 00:38

O ALUNO ROCHA LIMA NA HORA DO TOQUE, QUANDO O AVIÃO AFROU O VENTO E QUINOU PARA A DIREITA, ACIONOU OS FREIOS, TORNANDO IMPOSSÍVEL QUALQUER RECUPERAÇÃO DE MINHA PARTE POIS ESTE CONTINUOU ACIONANDO OS FREIOS APÓS A COMPLETA PARADA DO AVIÃO JÁ PILONADO;

AS CONSEQUÊNCIAS NA TRIPULAÇÃO FOI NULA, PORÉM NO AVIÃO FORAM VERAM DANOS MATERIAIS NA HÉLICE, NO SPINER E POSSIVELMENTE NO MOTOR DEVIDO A PARADA ABRUPTA DO MOTOR.

ACREDITO QUE O ALUNO ROCHA LIMA, APESAR DO ACIDENTE CONTINUA RA A VOAR, E DEVIDO AO SEU INTERESSE E PROGRESSO NA INSTRUÇÃO, LOGO ESSE EPISÓDIO SERÁ SUPERADO.

Sally Maria Gomes
SALLY MARIA GOMES