003657

RELATÓRIO

PRELIMINAR

PP-GEN

RESERVADO

1

RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

003658

ELO QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)
SIPAC-3

COMANDO INVESTIGADOR
SERAC-3

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE
PP - GEN

DATA DO ACIDENTE
05 Mai 92

TIPO DO ACIDENTE
PERDA DE CONTROLE NO SOLO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	QTD
2	DO ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	1
3	HISTÓRICO	1
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	1
5	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	1
6	CROQUI	-
7	FOTOGRAFIAS	5
8	ANÁLISE	2
9	CONCLUSÃO	1
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	1
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES CORRET/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	1
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	
14	ENDOSSO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	
15	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	
*	ANEXOS	2
	TOTAL	16

SEÇ - CENIPA
X ACDT | INCID
TIPO ..... FASE .....
FABR. ..... MODL .....
CAT ..... TPANV
OPER .....
DATA/MATRIC 05/05/92/PP-GEN
X JA REG
INCL.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
PROTOCOLO - CENIPA
ENTRADA
Em 10 / 11 / 92
Nº 92/6322

DISTRIBUIÇÃO PREVISTA

ESTE RELATÓRIO ENCERRA A INVESTIGAÇÃO

X SIM

ORIGINAL - À CCI
CÓPIAS - CENIPA E ARQUIVO LOCAL

NÃO

ORIGINAL - CENIPA
CÓPIAS - UMA PARA CADA ÓRGÃO DA CCI E ARQUIVO LOCAL

RESERVADO

2

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	05 Mai 92	PP - GEN

003659

1 DO ACIDENTE

LOCAL: AERÓDROMO DE JACAREPAGUÁ (2)
MUNICÍPIO: RIO DE JANEIRO (3)
UF: RJ (4)
COMAR: III (5)
FASE DA OPERAÇÃO: POUSO (6)
ELO SIPAER: SIPAC3 (7)
HORA LOCAL/FUSO: 12:30 P (8)
PERÍODO: [X] DIA [ ] NOITE (9)
OUTRAS ANV ENVOLVIDAS: [ ] SIM [X] NÃO (10)
MATRÍCULAS: ----
LOCALIZAÇÃO: [X] EM AERÓDROMO ▷ REGIST. OU HOMOLOGADO SIM [X] NÃO [ ] (11)
[ ] FORA DE AERÓDROMO ▷ COORDENADAS: --
PLANO DE VÔO: [ ] IFR [ ] VFR VOCOM [ ] [X] NENHUM (12)
ROTA PROPOSTA: DE: -- PARA: -- [X] VÔO LOCAL (13)

2 DA AERONAVE

FABRICANTE: AERO BOERO (14)
MODELO: AB. 115 (15)
Nº DE SÉRIE (SE CIVIL): 227-B (16)
CERT. DE AERONAVEGABILIDADE: [X] VÁLIDO [ ] VENCIDO (17)
TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO: 100 horas (18)
DATA ÚLTIMA INSP.: 29 Abr 92 (19)
OFICINA DE INSPEÇÃO: AC BRASIL (20)
HS APÓS ÚLT. INSP.: 22:55 (21)
OPERADOR / PAÍS DE MATRÍCULA: DAC / AEROCLUBE DO BRASIL (22)
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL): Av Alvorada, 2541 Jacarepagua-RJ (23)

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO: IN (24)
NOME / QUALIFICAÇÃO: FELIPE GRILLO FRANCO (25)
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL): Rua Suzano nº 200 casa 60 - jacarepaguá-RJ (26)
IDADE: 25 (27)
ESCOLA DE FORMAÇÃO: AC BRASIL (28)
ANO: 1990 (29)
CERTIFICADO IFR OU CVI: [X] VÁLIDO [ ] VENCIDO [ ] Ñ POSSUI (30)
CÓDIGO DAC (SE CIVIL): 688960 (31)
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE: [X] VÁLIDO [ ] VENCIDO (32)
HORAS DE VÔO: TOTAL 963:00 (33) — NESTE MODELO: TOTAL 260:0 ÚLTIMOS 30 DIAS 11:00 ÚLTIMAS 24 h -

FUNÇÃO: PIL/AL (34)
NOME / QUALIFICAÇÃO: PEDRO DE LAMARE (35)
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL): Rua Gal Venâncio Flores nº 620/401 Leblon (36)
IDADE: 23 (37)
ESCOLA DE FORMAÇÃO: AC BRASIL (38)
ANO: 1991 (39)
CERTIFICADO IFR OU CVI: [ ] VÁLIDO [ ] VENCIDO [X] Ñ POSSUI (40)
CÓDIGO DAC (SE CIVIL): 727297 (41)
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE: [X] VÁLIDO [ ] VENCIDO (42)
HORAS DE VÔO: TOTAL 150:00 (43) — NESTE MODELO: TOTAL 37:55 ULT. 30 DIAS 25:05 ULT. 24 H 02:50

RUBRICA DO REGR.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	05 Mai 92	PP - GEN

4 HISTÓRICO

003660

A aeronave acidentou-se, quando ao realizar um pouso durante um vôo local de instrução de toques e arremetidas , formação de INVA, o piloto perdeu o controle da mesma, fazendo um cavalo de pau que resultou na quebra do eixo da roda do trem de pouso esquerdo, na torção dos trens de pouso principais e na ponta da asa esquerda danificada.

Embora a hélice tenha tocado o solo não foi possível constatar nenhuma avaria no motor da aeronave.

Os dois tripulantes nada sofreram.

4.4

RUBRICA DO RESP	DATA DO ACID.	MATRICULA DA ANV
	05.05.92	PP - GEN

1

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.

003661

- [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

6 DOS DANOS

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

46

[ ] TOTAL [X] GRAVE [ ] LEVE [ ] NENHUM [ ] DESCONHECIDO [ ] ANV DESAPARECIDA

PESSOAS (Qtd).

	FATAL	GRAVE	LEVE	ILESO	DESCONHECIDO
TRIPULANTE				02	
PASSAGEIRO					
TERCEIRO					

47

MATERIAIS A TERCEIROS

HOUVE? (X) NÃO ( ) SIM

SOMENTE PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (NSNA 3-8)

A ON RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ( ) SIM ( ) NÃO

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

DESCRIÇÃO DOS DANOS:

48

7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

AVIAÇÃO MILITAR	AVIAÇÃO CIVIL
( ) SINDICÂNCIA	(N) BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
( ) INQUÉRITO ADMINISTRATIVO	(N) INQUÉRITO POLICIAL
( ) INQUÉRITO POLICIAL MILITAR	(N) TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
( ) INVENTÁRIO (CENIPA 14)	(N) INVENTÁRIO (CENIPA 14)
( ) OUTROS _____	(N) OUTROS _____

49

RUBRICA DO RESP	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	05.05.92	PP - GEN

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

003662

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE – 49 MATRÍCULA

AVIÕES

COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
HÉLICE	Nº 1				X
	Nº 2				
	Nº 3				
	Nº 4				
MOTOR	Nº 1				X
	Nº 2				
	Nº 3				
	Nº 4				
FUSELAGEM				X	
TREM DE POUSO		X			
ESTABILIZADOR HOR.					X
PROFUNDOR					X
ESTABILIZADOR VERT.					X

COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
LEME DIREÇÃO					X
ASA ESQUERDA			X		
FLAP ESQUERDO				X	
AILERON ESQUERDO			X		
ASA DIREITA					X
FLAP DIREITO					X
AILERON DIREITO					X
ASSENTOS	FRENTE				X
	TRAS.				X
SISTEMAS	COMBUST.				X
	LUBRIF.			X	
	ELÉTRICO				X
	HIDRÁULICO			X	

HELICÓPTEROS

COMPONENTE	IRRECUPERÁVEL Nº 1	IRRECUPERÁVEL Nº 2	GRAVE Nº 1	GRAVE Nº 2	LEVE Nº 1	LEVE Nº 2	NENHUM Nº 1	NENHUM Nº 2
MOTORES								
ROTOR PRINCIPAL								
TRANSMISSÃO								
ESTRUTURA								
CABINE PILOTO								
CABINE PAX								
CONE DA CAUDA								
TREM DE POUSO								

COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
ESTABILIZADORES					
ROTOR DE CAUDA					
SISTEMAS	ELÉTRICO				
	COMBUST.				
	HIDRÁUL.				
ASSENTOS	FRONT.				
	TRAS.				

CUSTO DE RECUPERAÇÃO DA AERONAVE

Informe os valores abaixo se disponíveis ate a conclusão da investigação.
Estas informações deverão constar da informação do custo do acidente conforme NSMA 3-6

Total realizado em moeda nacional [ ] Total realizado em moeda estrangeira [ ] Total homem/hora [ ]

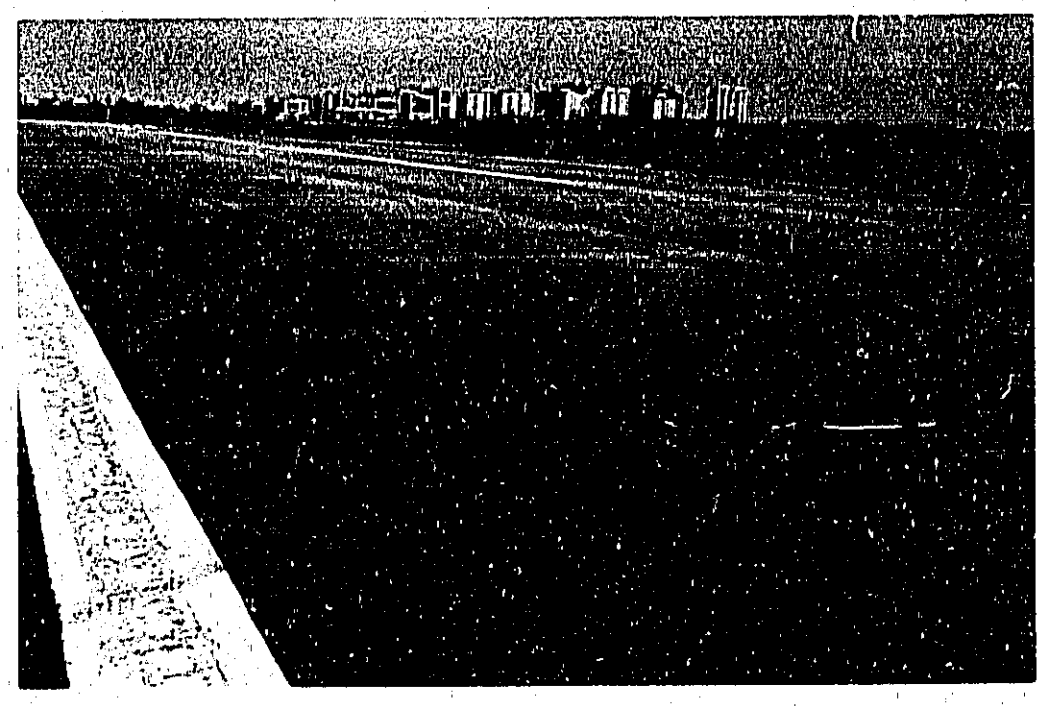
Observações adicionais:

NIL

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA AVIÃO
	[illegible]	[illegible]

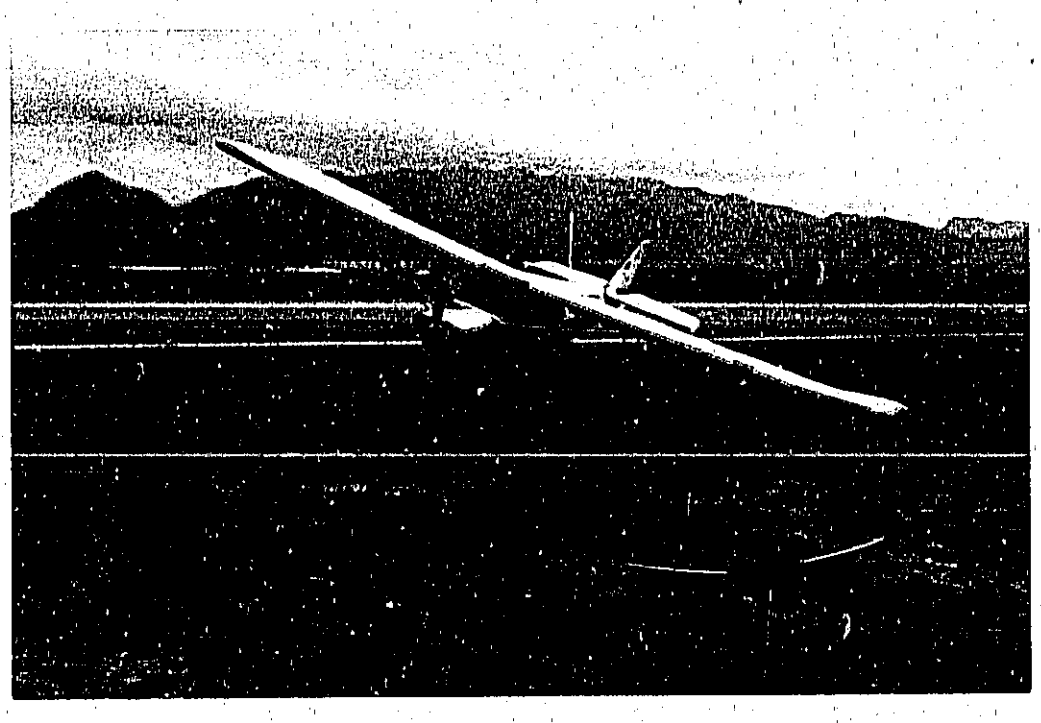
003663

10 FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

1 - Marca deixada pela aeronave na pista.



LEGENDA:

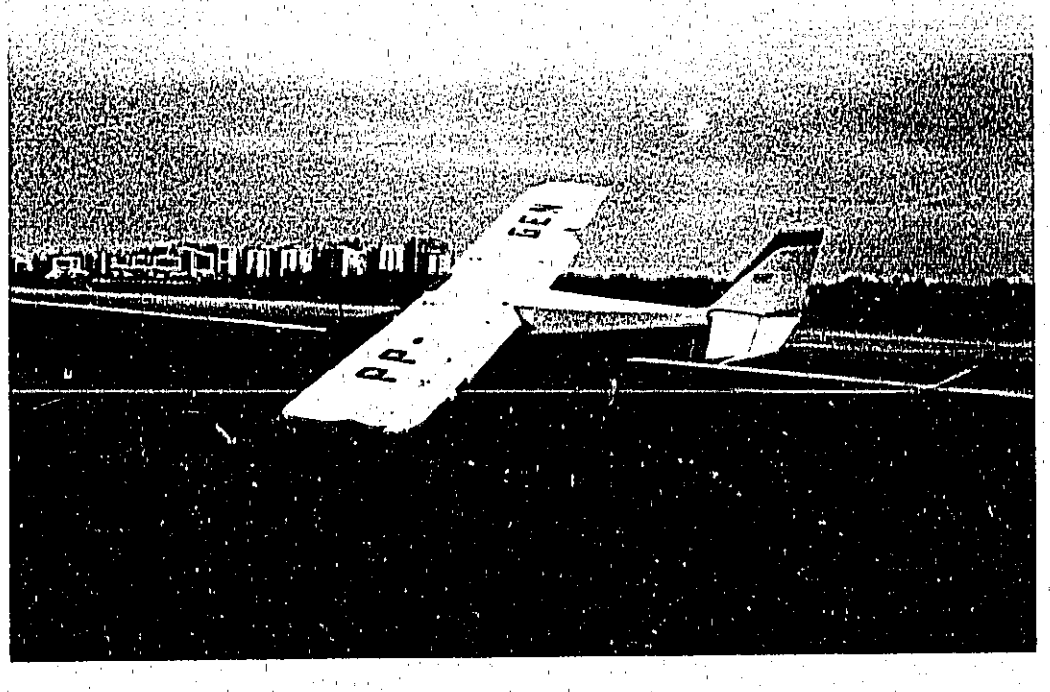
2 - Vista frontal da aeronave.

FOTOGRAFIAS

003664

LEGENDA:

3 - Vista lateral direita.



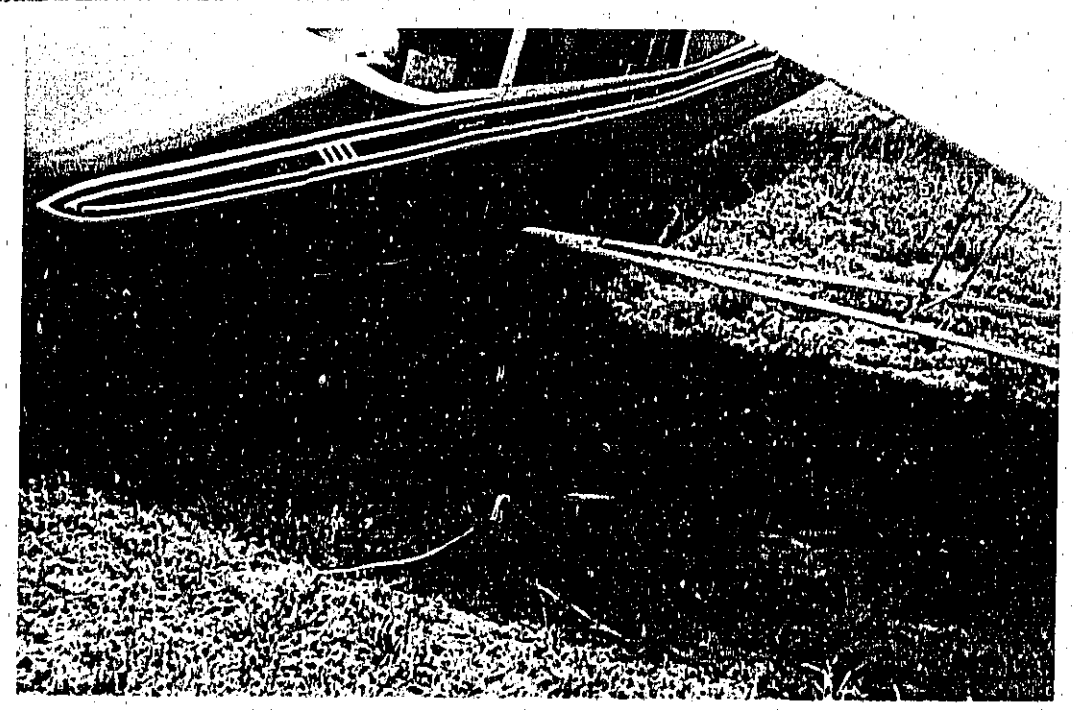
LEGENDA:

4 - Vista lateral esquerda.

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	25 Mai 82	PP - GEN

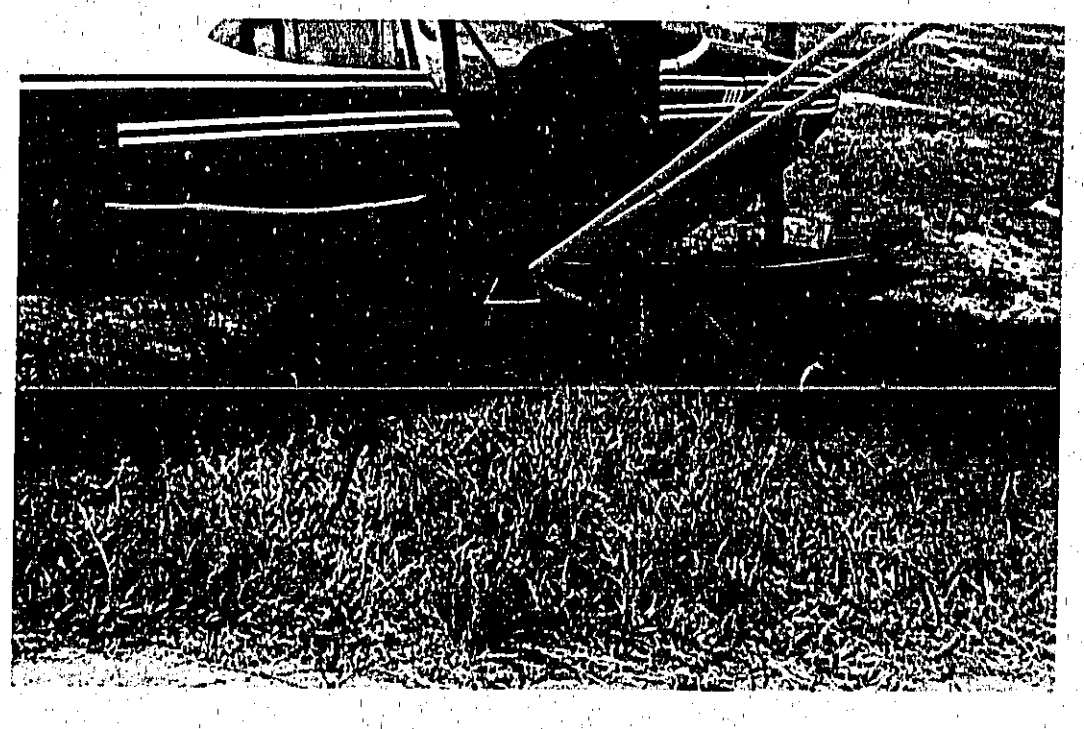
FOTOGRAFIAS

003665



LEGENDA:

5 - Detalhamento do trem principal esquerdo quebrado.



LEGENDA:

6 - Vista do trem quebrado e a posição em que ficou a roda.

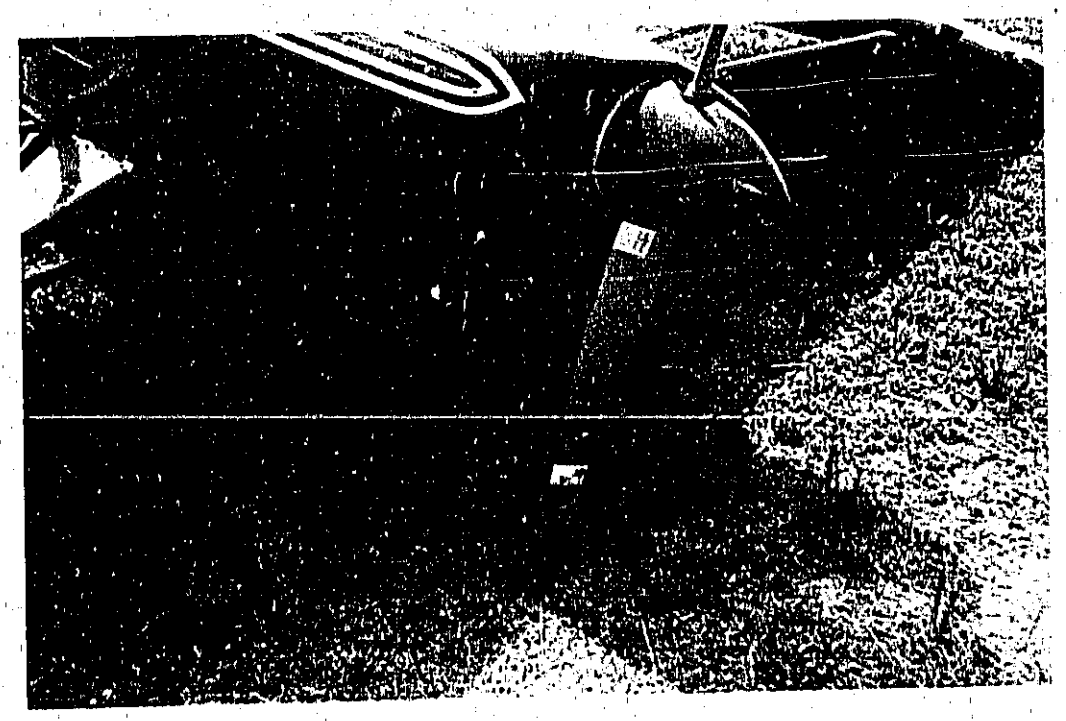
	05 MAI 82	PP - DEN

FOTOGRAFIAS

003666

LEGENDA:

7 - Detalhe da hélice que tocou o solo e outro ângulo do trem quebrado.



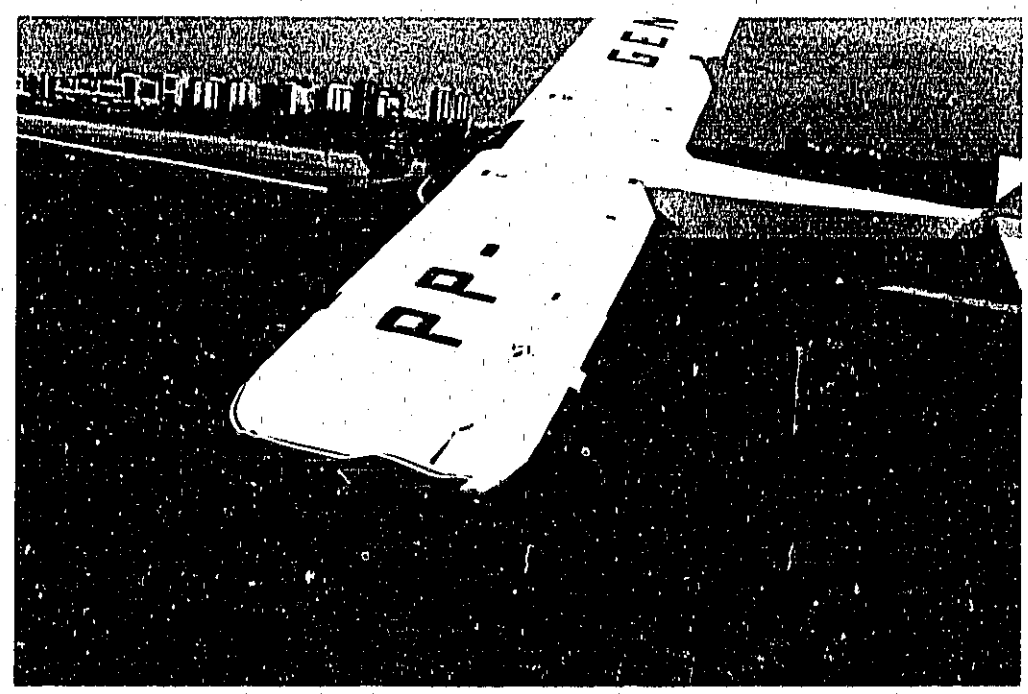
LEGENDA:

8 - Detalhamento da hélice.

RUBRICA DO RCSP	DATA DO ATO	MATRICULA DO ATO
	15 Mai 12	PP - SEN

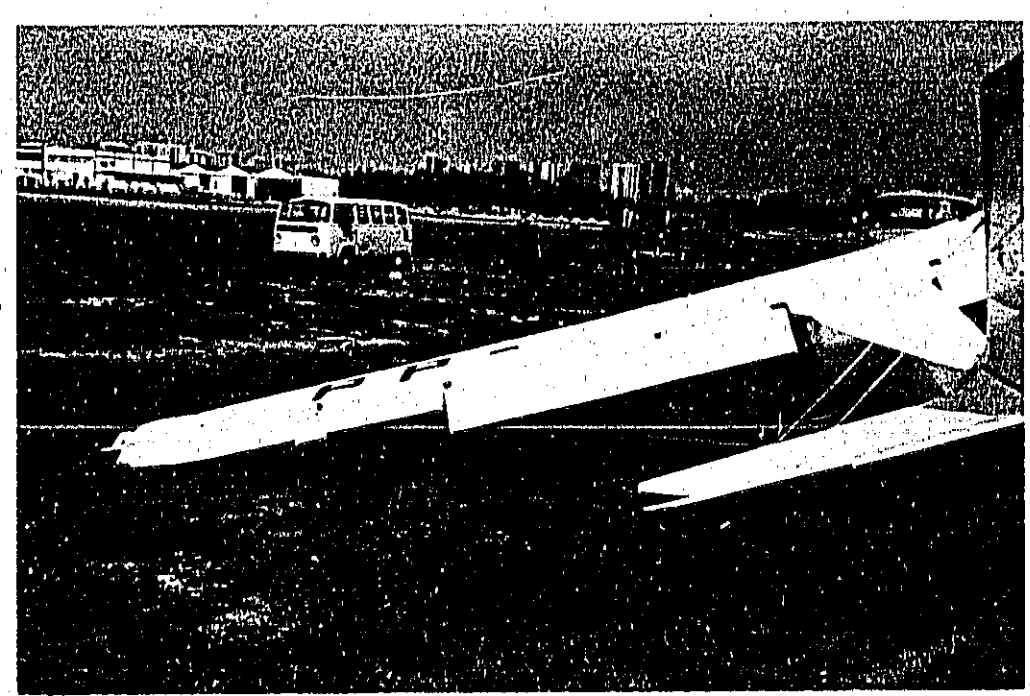
FOTOGRAFIAS

003667



LEGENDA:

9 - Danos na ponta da asa esquerda.



LEGENDA:

10 - Outra vista dos danos da asa esquerda.

RUBRICA DO RESP.	DATA DO RECEB.	MATRICULA DO ORG
	05.05.92	PP-GEN

11) ANÁLISE

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

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

1 - FATOR HUMANO

Os pilotos, instrutor e aluno, apresentavam-se em boas condições físicas e psíquicas.

Não houve influência deste Fator para a ocorrência do acidente.

2 - FATOR MATERIAL

A aeronave estava com as suas revisões em dia e não apresentava problemas no momento do acidente.

Também este Fator não influiu para a ocorrência do acidente.

3 - FATOR OPERACIONAL

3.1 - Instrutor e aluno estavam habilitados e possuíam experiência suficiente para a realização do vôo.

3.2 - O instrutor simulou uma pane quando, após a arremetida do quinto pouso realizado, a aeronave interceptava a perna com o vento.

O aluno estão realizou os procedimentos previstos e efetuou uma aproximação para a cabeceira oposta a que estava em uso (em uso a 20, aproximação para a 02).

Tanto o instrutor como o aluno entenderam que o vento era calmo, somente 3KT, e que o componente de cauda não atrapalharia o treinamento.

3.3 - O piloto realizou a aproximação com velocidade em torno de 60 milhas com todo o flap baixado. O toque foi embalado e ligeiramente desalinhado, visto que a aeronave estava com muita energia e tendia a aproar o vento, que era de direita com componente a cauda.

3.4 - Imediatamente após o toque ocorreu a perda de controle da aeronave, dada a velocidade alta e o fato da aeronave ainda apresentar sustentação, ocorrendo o levantamento da asa direita e conseqüente toque da asa esquerda com o solo. O trem de pouso sofreu grande esforço estrutural e quebrou.

003669

0	1

RUBRICA DO RESP.	DATA DO RECEB.	MATRICULA DO ADV
	05.05.92	PP-GEH

CONTINUAÇÃO DOS CAMPOS

34 53

3.5 - De acordo com as declarações dos pilotos (anexos 1 e 2), não houve tempo para as correções e não foram usados os freios.

HIPÓTESE

Após tocar com a aeronave embalada, a mesma apresentou tendência de sair para a direita e o piloto não conseguiu controlá-la, pois essa ainda tinha sustentação.

12 CONCLUSÃO

RUBRICA DO RESP.	DATA DO RECEB.	MATRICULA DO ANV
	05.05.92	PP-GEH

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO COM A NSMA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTES LETRAS: S - SIM N - NÃO H - NÃO PESQUISADO I - INDETERMINADO

FATOR HUMANO

- N ASPECTO FISIOLÓGICO
- N ASPECTO PSICOLÓGICO

FATOR MATERIAL

- N DEFICIENCIA DE PROJETO
- N DEFICIENCIA DE FABRICAÇÃO
- N DEF. MANUSEIO DO MATERIAL

FATOR OPERACIONAL

- N DEF. MANUTENÇÃO
- I DEF. INSTRUÇÃO
- I DEF. SUPERVISÃO
- N POUCA EXP. USO/NA ANV
- I DEF. COORD. CABINE
- N COND. MET. ADVERSAS
- N DEF. INFRA-ESTRUTURA
- N DEF. PESSOAL APOIO
- N INF MEIO AMBIENTE
- I DEF. APLIC. COMANDO
- N ESQUECIMENTO
- N DEF. PLANEJAMENTO
- N DEF. JULGAMENTO
- N NEGLIGENCIA
- N IMPRUDENCIA
- N OMISSÃO
- N INDISCIPLINA DE USO
- N OUTROS APECTOS OP.

☐ INDETERMINADO ☐ OUTROS

ASSINALE TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA "N":

1 - DEFICIENTE INSTRUÇÃO

Indeterminado se houve deficiência na instrução, tanto do instrutor quanto do aluno, quanto ao emprego correto das velocidades da aeronave e correção da suas tendências.

2 - DEFICIENTE SUPERVISÃO

Indeterminado se houve deficiência na supervisão por parte do Aeroclube, quanto a divulgação das recomendações de segurança de acidentes desse tipo aos seus pilotos, e conseqüente correção no treinamento dos mesmos.

3 - DEFICIENTE COOR. DE CABINE

Não foi possível determinar se houve deficiência na coordenação de cabine no momento da perda de controle da aeronave.

4 - DEFICIENTE APLICAÇÃO DOS COMANDOS

Indeterminado se houve deficiência na aplicação dos comandos no momento da perda de controle da aeronave.

003671 | 10

13 PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

NOME/CIA DA DESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AER
	05.05.92	PP-GEN

OBSERVE AS ORIENTAÇÕES NO VERSO DESTA FOLHA ANTES DE ELABORÁ-LAS (REFERIR-SE À NSMA 3-9)

Ocorrências desse tipo têm acontecido com freqüência nas Entidades operadoras das aeronaves Aero Boero.

Esse tipo de aeronave requer determinados cuidados de operação, que não tem sido observados pelos operadores, como excesso de velocidade na final, por exemplo.

1 - AO AEROCLUBE DO BRASIL

1.1 - O Aeroclube deverá divulgar as recomendações de segurança emitidas nos relatórios de investigação de acidentes e incidentes sofridos com as suas aeronaves e de outros operadores.

1.2 - Empregar as velocidades previstas pelo fabricante: 55 MPH em condições normais e 60 MPH em condições de vento cruzado forte, para 3 dentes de flap.

1.3 - Ativar uma SPAA e todos os planos inerentes a Segurança de Vôo.

2 - AO SERAC-3

O SERAC deverá divulgar o acidente aos operadores de sua área de jurisdição.

3 - AO DAC

O DAC, através da DIPAA, deverá divulgar mais essa ocorrência aos operadores desse tipo de aeronave.

003672 (11)

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AEV
05 Mai 92	Pp - GEN

14 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCERRE NO RP, DISCRIMINE O SEU CUSTO. REFERE-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 medida corretiva foi adotada.

16 CIAA

REGISTRAR A CIAA DESIGNADA QUANDO O ACIDENTE ENQUADRAR-SE NO ITEM 5, PG 4, SENDO NECESSÁRIAS APENAS AS ASSINATURAS DO PRESIDENTE E DO OSV. CASO SE ENCERRE NO RP, LISTE, COM AS ASSINATURAS, O CHEFE DA DIPAA OU SIPAA, OSV E O(S) RESPONSÁVEL(EIS) PELO(S) FATOR(ES) PESQUISADO(S).

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	ASSINATURA	DATA
PRESIDENTE	— — —		
OSV	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - Maj Av		30 09 92
RESPONSAVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH	— — —		
RESPONSAVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH	— — —		
RESPONSAVEL PELO FATOR MATERIAL	— — —		
RESPONSAVEL PELO FATOR OPERACIONAL	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - Maj Av		30 0992
Ch do SIPAA	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - Maj Av		30 0992
OUTROS MEMBROS			

003673

COMANDO INVESTIGADOR

05 Mai 92 Pp-GEN

17 PARECER E DETERMINAÇÕES

1 COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

a) SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ [illegible] PARECER

b) DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO [illegible] VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR [illegible]

O acidente está facilmente caracterizado. O piloto estava na fase de sedimentação de aprendizado, numa posição nova (assento traseiro) e ainda era pouco voado. Estava realizando uma manobra de precisão (pousar, em pane simulada, em um ponto determinado). Assim, teve que lançar mão de toda a sua experiência e julgamento. Essa manobra, embora não pareça, foi realizada no limite de sua capacidade atual e por muito pouco não ultrapassou a capacidade dos dois, instrutor e aluno, quando do toque desalinhado.

Se a aeronave estivesse caranguejando (asa baixa - lado do vento e pé contrário) a cerca de 55 MPH, a perda de controle provavelmente não teria se configurado.

Se o instrutor tivesse percebido que o toque desalinhado, com mais de 55 MPH poderia configurar uma dificuldade de controle para o aluno, teria se adiantado na correção, evitando a consumação do acidente.

Concordo com as conclusões e acrescento, ainda, como fator indeterminado para Instrução e Julgamento, a necessidade de brifim detalhado sobre as manobras, quaisquer que sejam, definindo limites até onde o piloto pode ir e o instrutor intervirá.

Nesse caso se configurou um pouso completo em treinamento de pane, o que deve ter sido realizado sem a necessária estabilização na final.

18 COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

Douglas F. Machado rel.

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - Ten Cel Av Ch SERAC-3

003674 (13)

DATA DO ACIDO	MATRÍCULA DA ANV
05 Mai 92	PP - GEN

COMANDO INVESTIGADOR

(18) RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

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.

À luz dos acidentes ocorridos, o IAC, o SERAC e os Aeroclubes deverão enfocar a necessidade de se determinar em brifins, os limites a serem respeitados nas diversas manobras de vôo. Por exemplo :
- "numa pane, será necessário que o aluno atinja um ponto mínimo qualquer, que lhe permita estar alinhado com a pista em altura segura e velocidade estabilizada para, dali em diante, preocupar-se apenas com as dosagens de comando para a estabilização final até o toque."

Os mínimos para qualquer manobra devem ser conhecidos dos dois tripulantes, para que os naturais recentimentos resultantes da interação entre instrutor e instruendo, se tornem fatores de respeito e compreensão, transformando-se numa base sólida de respeito profissional e humano mútuo entre os dois, substituindo a base atual de ressentimento do aluno, ou de inibição do instrutor em intervir.

Esses fatores psicológicos são essenciais ao crescimento da capacidade do grupo de pilotos, e na realidade são os pilares maiores do aperfeiçoamento técnico dos mesmos. Portanto deverão ser perseguidos a todo custo pelas instituições responsáveis, já mencionadas.

Esta Chefia sugere um seminário para INVA sobre o assunto, a ser realizado em ocasião propícia, uma segunda ou terça-feira, com programa definido (o qual o SERAC-3 já pode explicitar) sobre detalhes operacionais importantes para aperfeiçoar o desempenho do binomio aluno-instrutor, reduzindo o desgaste e as perdas decorrentes do atrito natural nessa fase da profissão.

Concordo com as recomendações emitidas.

(61) COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR — Douglas F. Machado

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - Ten Cel Av Ch SERAC-3 (62)

DATA

003675 (14)

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
05/05/92	PP-GEN

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO , DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

19 PARECER E DETERMINAÇÕES

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.

Concordo com a conclusão.

63

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - MAYRON DOS SANTOS PEREIRA
WALMOR LANGE - Cel Av.
Adjunto SOP

64

DATA 26/10/92

15

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA AERONAVE
05/05/92	PP-GEN

20 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

003676

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.

65

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - MAYRON DOS SANTOS PEREIRA
WALMOR LANGE - Cel Av.
Adjunto SOP

66

DATA 26/10/92

ANEXO 1

RELATO DO ACIDENTE. 003677

Estava a aeronave PP-GEN em Treinamento de Toque e arremetida comigo no acento dianteiro (INSTRUTOR) e Delamore no acento traseiro (ALUNO DO CURSO DE INVA). Após varios pousos, considerados por mim, de boa performance, fizemos um Treinamento de pane simulada para a cabeceira oposta a de pouso, considerando que o vento era calmo de 3Kt e a torre autorizara o procedimento. Após uma aproximação segura e um Bom arredondamento já sobre a pista, o Toque foi normal e o avião estava no solo, até que o aluno perdeu o dominio da aeronave e esta entrou em curva para a direita. minha Tentativa de realinhar o avião com a pista foi em vão. A aeronave entrou no gramado da lateral da pista raspando a ponta de asa na grama e parou por completo quando o Trem de pouso quebrou. Fiz o check de abandono e desembarcamos ilesos.

FELIPE GRILLO FRANCO
C. DAC 688960
CEMAL 17-06-92

Rio 05 de maio de 1992

Felipe Grillo Franco.

ANEXO 2

RELATÓRIO SOBRE O ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 05 DE MAIO DE 1982.

PEDRO DE LAMARE 727297

ESTAVA TENDO A PRIMEIRA HORA DE INSTRUÇÃO PARA CURSO DE IVA. PO BANCO TRAZEIRO DA AERONAVE PP-GEN E APÓS UM VÔO BEM FEITO E CINCO TOQUES FEITOS COM BASTANTE SEGURANÇA NA CABECEIRA 20 DE SBJR, O INSTRUTOR FEZ UMA PANE SIMULADA PRÓXIMO A INTERCEPTAÇÃO DA PERNA DO VENTO, TENDO COMO ALTERNATIVA APENAS A CABECEIRA 02 DE SBJR.

O VENTO ESTAVA CRUZADO E COM APENAS 03 KT DE INTENSIDADE; EU CANTEI O PROCEDIMENTO DE PANE E FIZ O PROCEDIMENTO PARA POUSO NA CABECEIRA 02.

O TOQUE NÃO FOI VIOLENTO MAS ACREDITO QUE TOQUEI COM O AVIÃO ENVIEZADO COM O EIXO DA PISTA, ELE DEU UM PEQUENO POLO E EU COLEI O MANCHE ATRÁS, SENDO QUE O AVIÃO TENDEU A APROAR O LADO CONTRÁRIO AO PRIMEIRO TOQUE.

A AERONAVE JÁ ESTAVA NO CHÃO QUANDO EU PERDI A RETA E O CONTROLE DA AERONAVE. POR UM MOMENTO ACHEI QUE ELA SIMPLESMENTE SAIRIA DA PISTA SEM MAIORES CONSEQUÊNCIAS, COMO JÁ ACONTECEU ANTES, MAS AO INVÉS DISSO

003678

ANEXO 2

RELATÓRIO SOBRE O ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 05 DE MAIO DE 1982.

PEDRO DE LAMARE 727292

ESTAVA TENDO A PRIMEIRA HORA DE INSTRUÇÃO PARA CURSO DE INVA. NO BANCO TRAZEIRO DA AERONAVE PP-GEN E APÓS UM VÔO BEM FEITO E CINCO TOQUES FEITOS COM BASTANTE SEGURANÇA NA CABECEIRA 20 DE SBJR, O INSTRUTOR FEZ UMA PANE SIMULADA PRÓXIMO A INTERCEPTAÇÃO DA PERNA DO VENTO, TENDO COMO ALTERNATIVA APENAS A CABECEIRA 02 DE SBJR.

O VENTO ESTAVA CRUZADO E COM APENAS 03 KT DE INTENSIDADE; EU CANTEI O PROCEDIMENTO DE PANE E FIZ O PROCEDIMENTO PARA POUSO NA CABECEIRA 02.

O TOQUE NÃO FOI VIOLENTO MAS ACREDITO QUE TOQUEI COM O AVIÃO ENVIEZADO COM O EIXO DA PISTA, ELE DEU UM PEQUENO POLO E EU COLEI O MANCHE ATRÁS, SENDO QUE O AVIÃO TENDEU A APROAR O LADO CONTRÁRIO AO PRIMEIRO TOQUE.

A AERONAVE JÁ ESTAVA NO CHÃO QUANDO EU PERDI A RETA E O CONTROLE DA AERONAVE. POR UM MOMENTO ACHEI QUE ELA SIMPLESMENTE SAIRIA DA PISTA SEM MAIORES CONSEQUÊNCIAS, COMO JÁ ACONTECEU ANTES, MAS AO INVÉS DISSO

A ACFT EXECUTOU UMA CURVA CADA VEZ MAIS FECHADA À DIREITA E QUANDO CHEGOU NA GRAMA O TREM ESQUERDO QUEBROU E A AERONAVE ADERNOU PARA O LADO DO TREM, ATINGINDO A GRAMA COM A ASA ESQUERDA E TAM BÉM A HÉLICE.

NÓS FIZEMOS O PROCEDIMENTO DE ABANDONO E SAÍMOS DO AVIÃO.

HORAS TOTAIS 150
HORAS TOTAIS NA ACFT 37.9
HORAS TOTAIS NOS ÚLTIMOS 30 DIAS 25.1
HORAS TOTAIS NAS ÚLTIMAS 24 HORAS 2.8