

RESERVADO



RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

009562

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
FACIL. OLO - CENIPALIT. 281.051.92
96.05.30 TIPO 1

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

SIPAC-5

COMANDO INVESTIGADOR

SERAC-5

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE

PT - GHP

DATA DO ACIDENTE

14 DEZ 91

TIPO DO ACIDENTE

COLISÃO EM VÔO COM OBSTÁCULO

NR DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	QTD
2	DO ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO	01
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	01
5	DANOS SÓRPTIOS PELA AERONAVE	01
6	CROQUI	01
7	FOTOGRAFIAS	04
8	ANÁLISE	01
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES COPREI/PRIV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENDOSSO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
15	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
*	ANEXOS	
	TOTAL	17

DISTRIBUIÇÃO PREVISTA

TOTAL

X 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

RESERVADO

2

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
67	14 DEZ 91	PT - GHP

009563

1 DO ACIDENTE

LOCAL ESTÂNCIA NOVA	MUNICÍPIO MOSTARDAS	UF RS	CONAR V	FASE DA OPERAÇÃO VÔO A BAIXA ALT.
ELOSIPAL SIPAC5	HORA LOCAL/FUSO 15:00P	PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE	OUTRAS ANV ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO	MATRÍCULAS
LOCALIZAÇÃO DOS DESTROÇOS ☒ EM AERÓDROMO ☐ FORA DE AERÓDROMO		REGIST. OU HOMOLOGADO ☐ SIM ☒ NÃO		
COORDENADAS		PLANO DE VÔO ☐ IFR ☒ VFR VOCOM ☐ NENHUM		
		ROTA PROPOSTA DE : SBKP PARA : SSVP		
		☐ VÔO LOCAL		

2 DA AERONAVE

FABRICANTE EMBRAER	MODELO E - 201	Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 200152	CERT. DE AERONAVEGABILIDADE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO
TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO IAM	DATA ÚLTIMA INSP. 24 JUL 90	OFICINA DE INSPEÇÃO A.C. NOVO HAMBURGO	HS APÓS ÚLT. INSP. 50
OPERADOR / PAÍS DE MATRÍCULA MOSTARDAS AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA		ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua. Bento Gonçalves, 165 Telefone: 051-6881343 Mostardas - RS CEP: 96270	

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO IP	NOME / QUALIFICAÇÃO JORGE PAULO GRUB		
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua. Brasília, 136 - Portão (RS) 051-5621165		IDADE 42	
ESCOLA DE FORMAÇÃO A.C. SÃO LEOPOLDO	ANO 29	CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☒ NÃO POSSUI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL) 281238
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL 2000:00	NESSA MODELO TOTAL 1500:00	ÚLTIMOS 24 H 50:00
FUNÇÃO		IDADE	
NOME / QUALIFICAÇÃO			
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)		IDADE	
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO	CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ NÃO POSSUI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL)
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL	NESSA MODELO TOTAL	ÚLTIMOS 24 H DLT. 24 H

RESERVADO

RESERVADO

3

NÚMERO DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	14 DEZ 91	PT - GHP

4

HISTÓRICO

009564

O piloto realizava aplicação de herbicida em uma plantação de arroz.

Ao terminar a aplicação em uma área (1), afastou-se para efetuar a curva de reversão (balão) e alinhar-se para o início da primeira passagem na outra área (2), paralela à primeira.

Ao alinhar a aeronave para o início da aplicação, ainda acima da altura prevista para a mesma (que se daria entre 2 e 3 m), o piloto deparou-se com uma rede elétrica, perpendicular ao sentido do voo.

O piloto cabrou a aeronave, tentando passar por sobre os fios, tendo o trem de pouso, porém, colidido com os mesmos.

A aeronave sofreu uma forte desaceleração, até a quebra do fio junto ao poste à esquerda da mesma.

Com a quebra do fio, este enrolou-se à perna do trem de pouso, obrigando o piloto a efetuar um pouso forçado.

Ao passar uma cerca, a 90° com o seu sentido de voo, o piloto pousou a aeronave.

Devido, porém, à consistência do terreno, a aeronave veio a pilonar, vindo a ficar no dorso.

O piloto nada sofreu, tendo saído da mesma por meios próprios.

RESERVADO

RESERVADO

4	67	14 DEZ 91	PT - GHP
---	----	-----------	----------

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.

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

009565

6 DOS DANOS

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

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

PESSOAS (Qtd)

- TRIPULANTE ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE ☐ 01 ILESO ☐ DESCONHECIDO
- PASSEIRO ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE ☐ ILESO ☐ DESCONHECIDO
- TERCEIRO ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE

MATERIAIS A TERCEIROS

HOUVE? ☐ NÃO ☒ SIM

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

A OM RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃOA VERBA PARA INDENIZAÇÃO JÁ FOI REPASSADA PELA SEFA? ☐ SIM ☐ NÃO

DESCRIÇÃO DOS DANOS:

QUEBRA DE CABOS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA DA CEE.

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

RESERVADO

RESERVADO

5

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AIV.
67	14 DEZ 91	PT - GHP

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - 49

MATRÍCULA

009566

AVIÕES

COMPONENTE		IRREGU PERÁVEL	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
PROFUNDOOR					X
ESTABILIZADOR VERT.			X		

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

9

CROQUI

PARA DESCRIÇÃO OU ESCLARECIMENTOS
DESTE CROQUI, UTILIZE A FOLHA
"CONTINUAÇÃO", COM AS LETRAS UTILI-
ZADAS.

- ☒ SITUAÇÃO DA
AVI
- ☒ LOCALIZAÇÃO DAS
VIRGEMINHA
- ☒ TRAJETÓRIA
DA AVI
- ☐ DADOS SOBRE
A PISTA

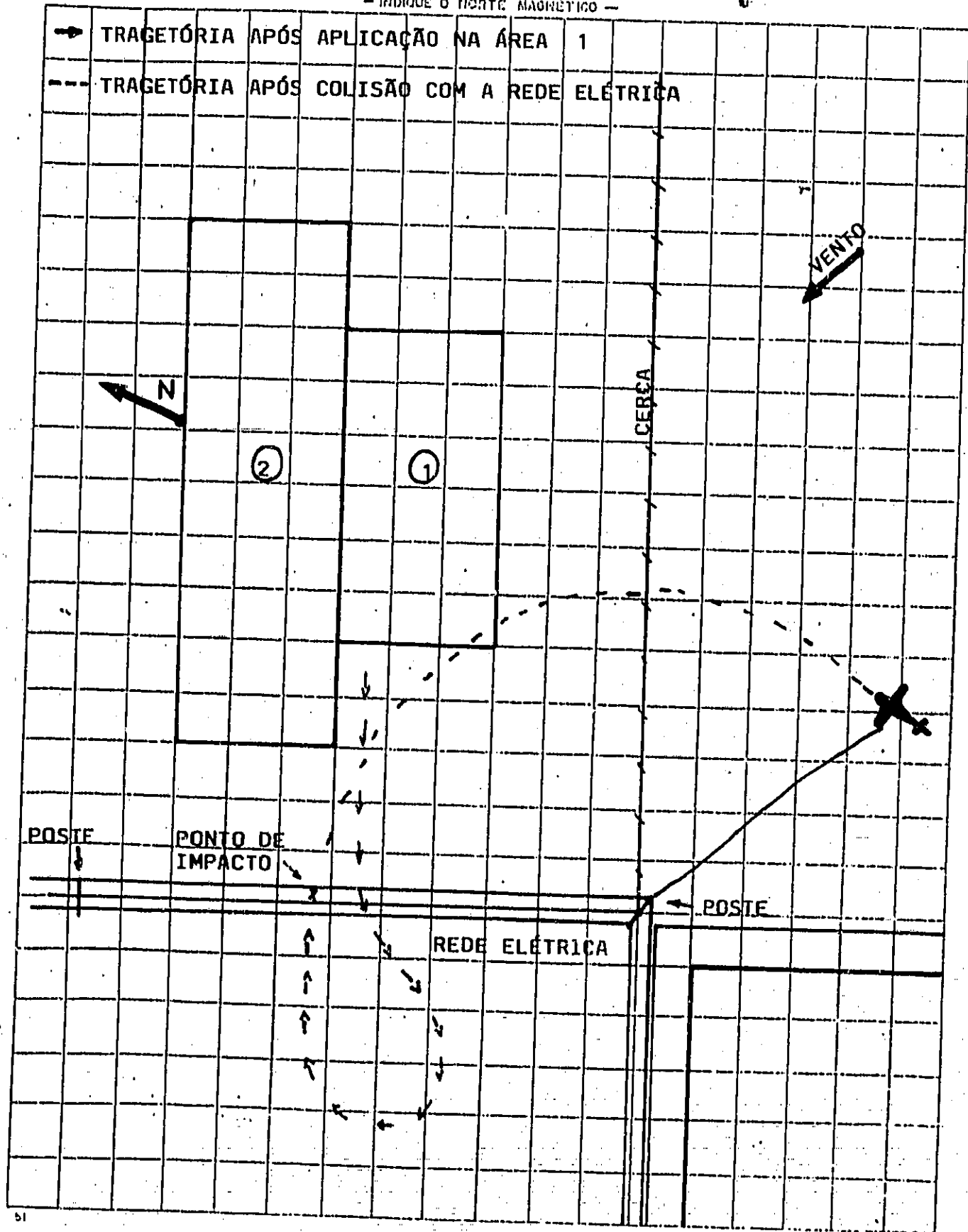
RESERVADO

ESCALA
☒ 1:1000 ☐ 2:1

NUMERO DO RESP	DATA DO ACID	INSTRUMENTO DA AVI
37	14 DEZ 91	PT - GHP

009567

- INDIQUE O NORTE MAGNÉTICO -



RESERVADO

RESERVADO

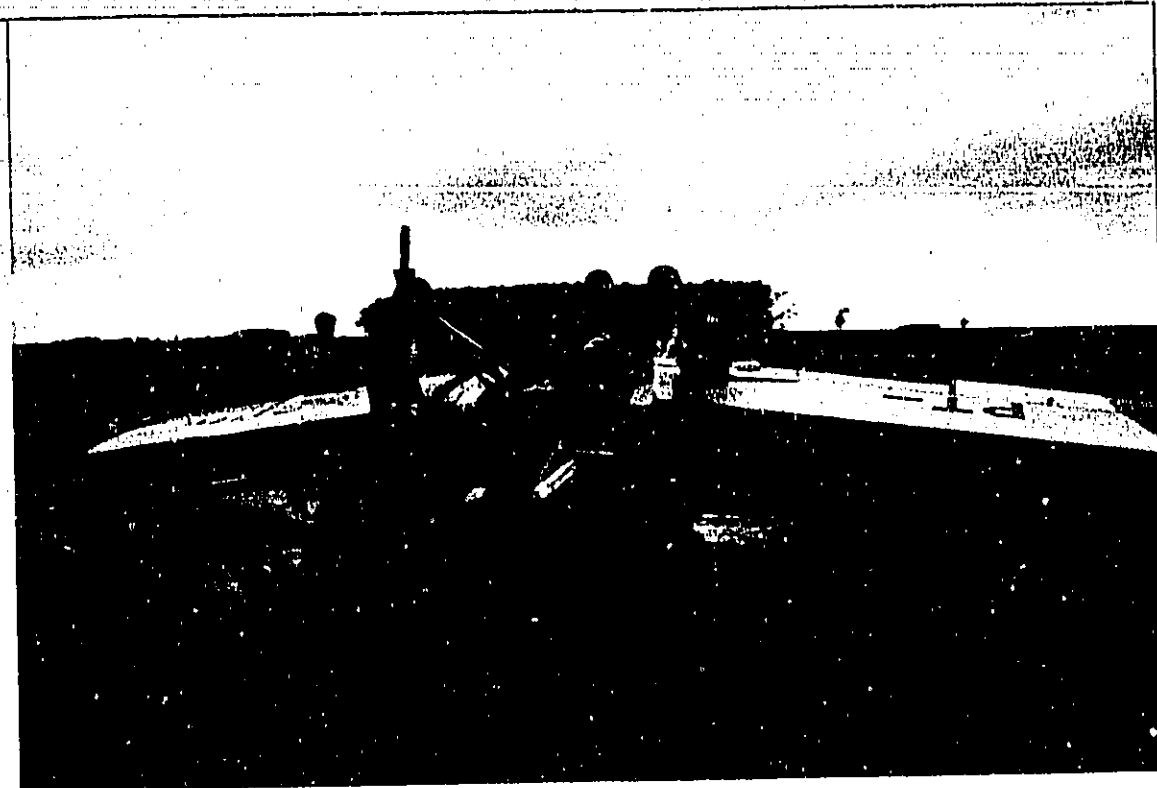
71

RUBRICA DO RFPSP	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	14 DEZ 91	PT - GHP

009568

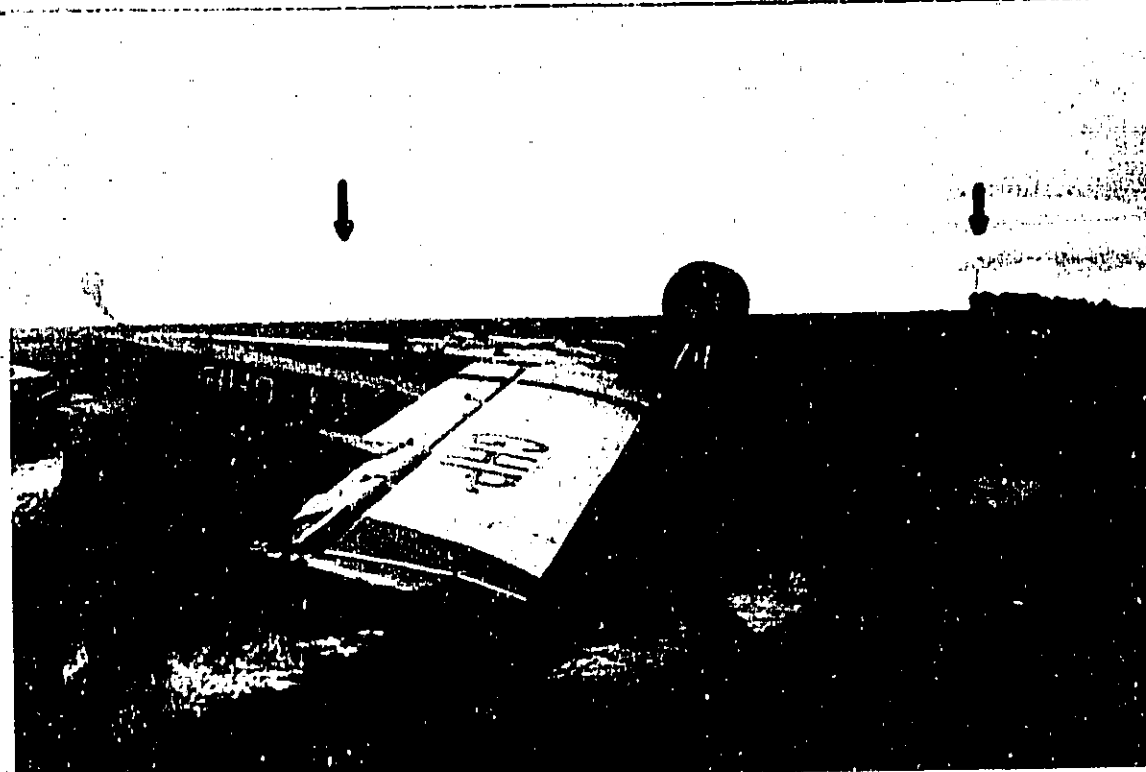
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA: 01

Vista frontal da aeronave. A seta inidica o piloto da aeronave.



LEGENDA: 02

Vista lateral esquerda da aeronave. As setas indicam os postes que apoiavam o fio elétrico com o qual a aeronave veio a colidir.

RESERVADO

RESERVADO

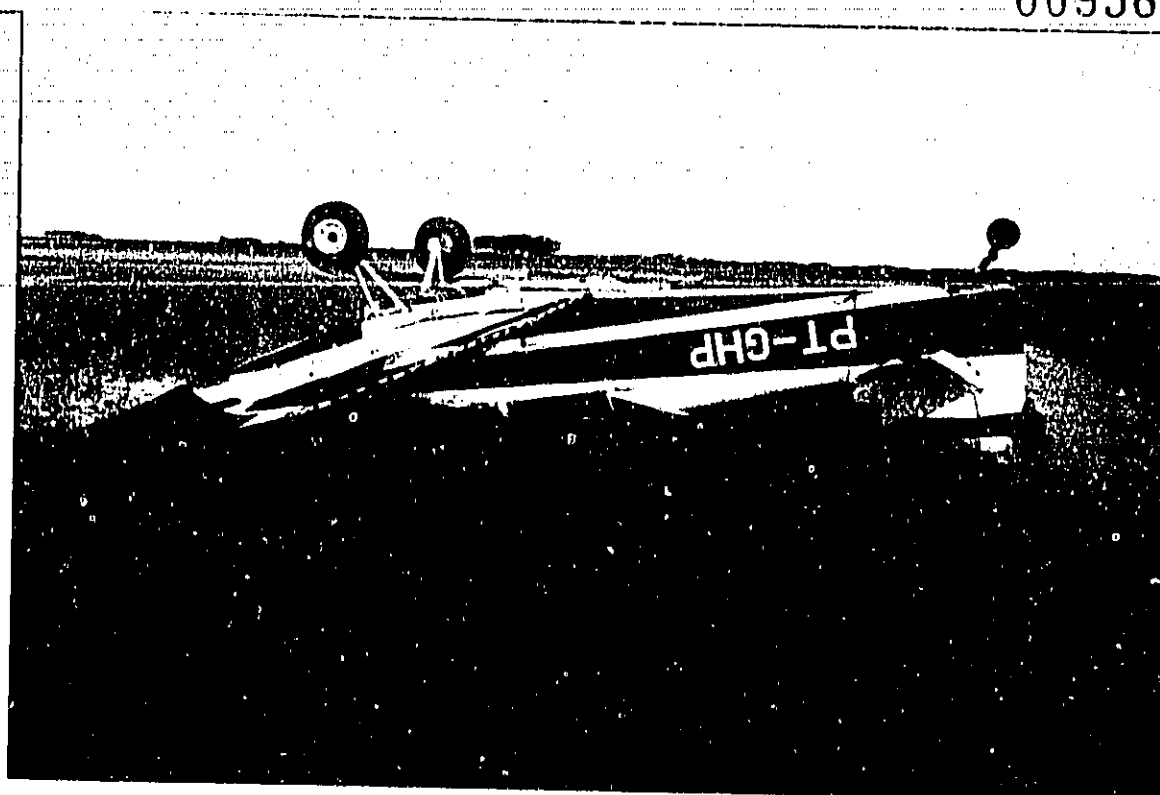
7 A

10

FOTOGRAFIAS

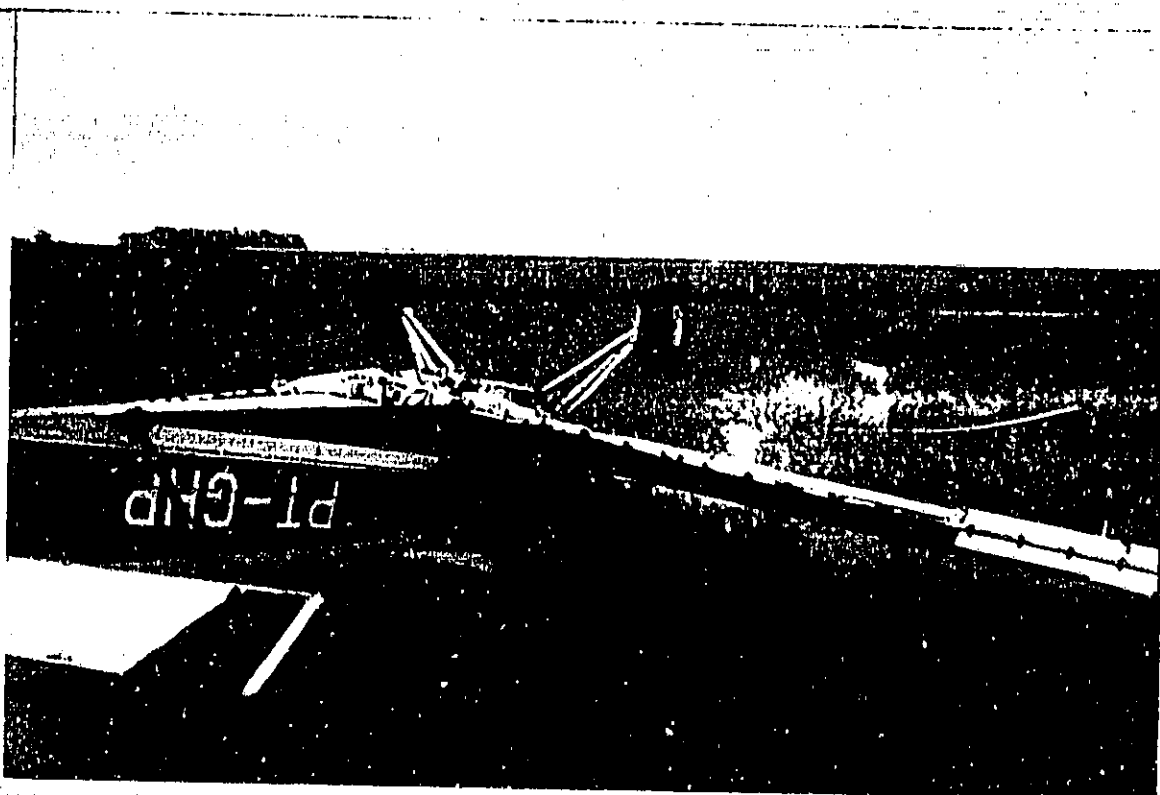
RUBRICA DO REGISTRO	DATA DO ACD	MATERIAL DA ATIV
<i>[assinatura]</i>	14 DEZ 91	PT - GHP

009569



LEGENDA: 03

Vista lateral direita da aeronave.



LEGENDA: 04

Vista traseira da aeronave. À frente da mesma observa-se as marcas deixadas pelo trem de pouso, antes da aeronave pylonar, e a cerca.

RESERVADO

RESERVADO

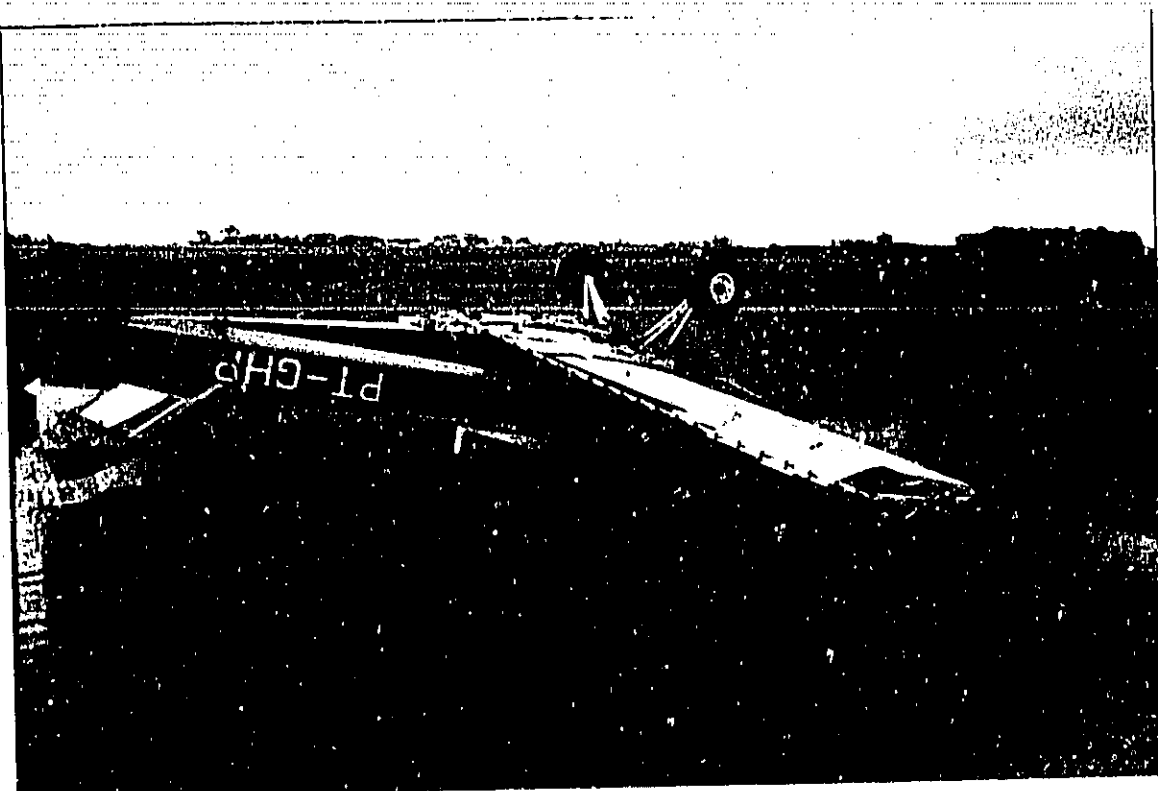
7 B

NUMERO DO FOTOF	DATA DO ATO	BALEIA DA ANV
1	14 DEZ 91	PT - GHP

009570

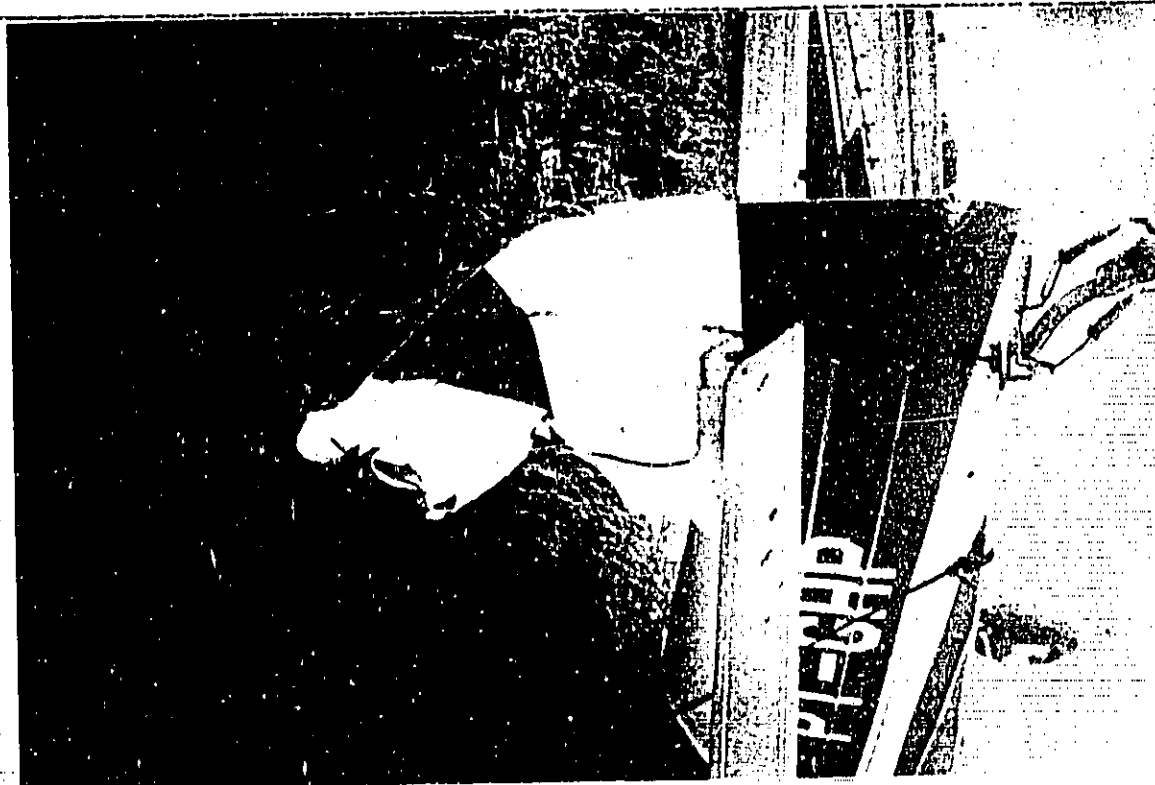
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA: 05

Vista traseira esquerda da aeronave. Observa-se os danos causados ao estabilizador vertical e as marcas deixadas pelo trem de pouso.



LEGENDA: 06

Detalhe do estabilizador vertical e trem de direção.

RESERVADO

RESERVADO

7C

10

FOTOGRAFIAS

RECEBIDA DE RESP

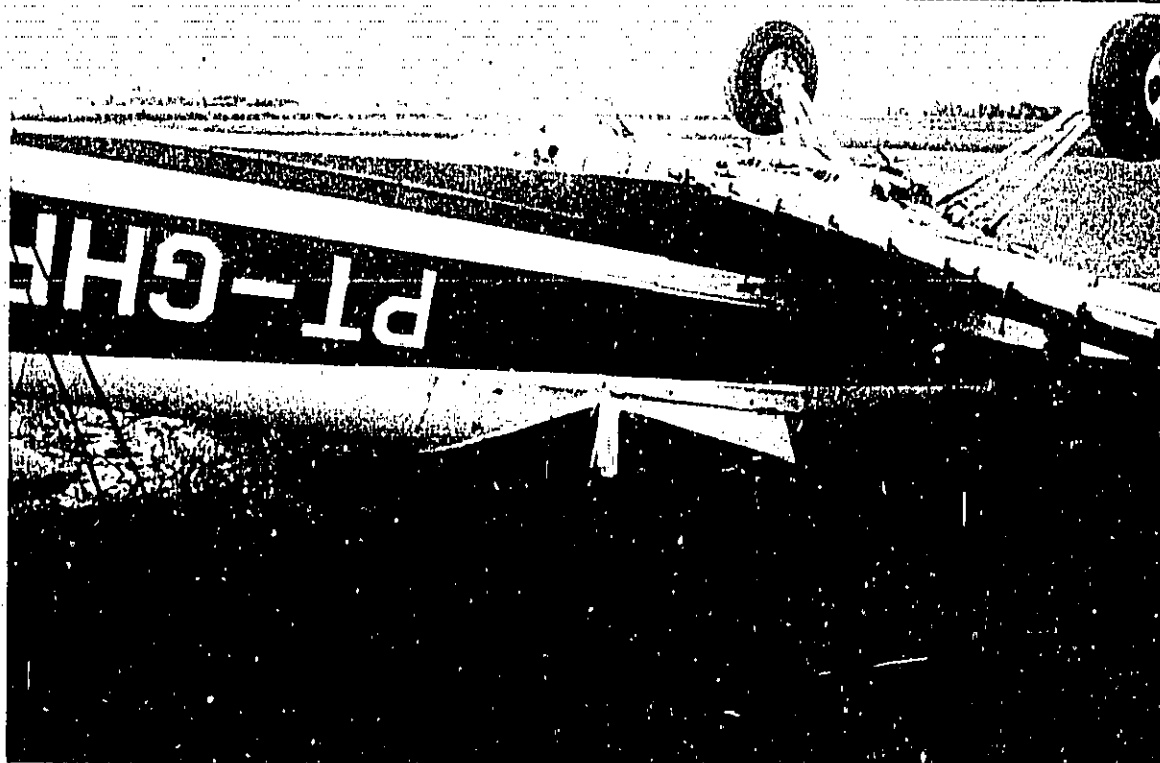
DATA DO ATO

MATRÍCULA DA ANV

14 DEZ 91

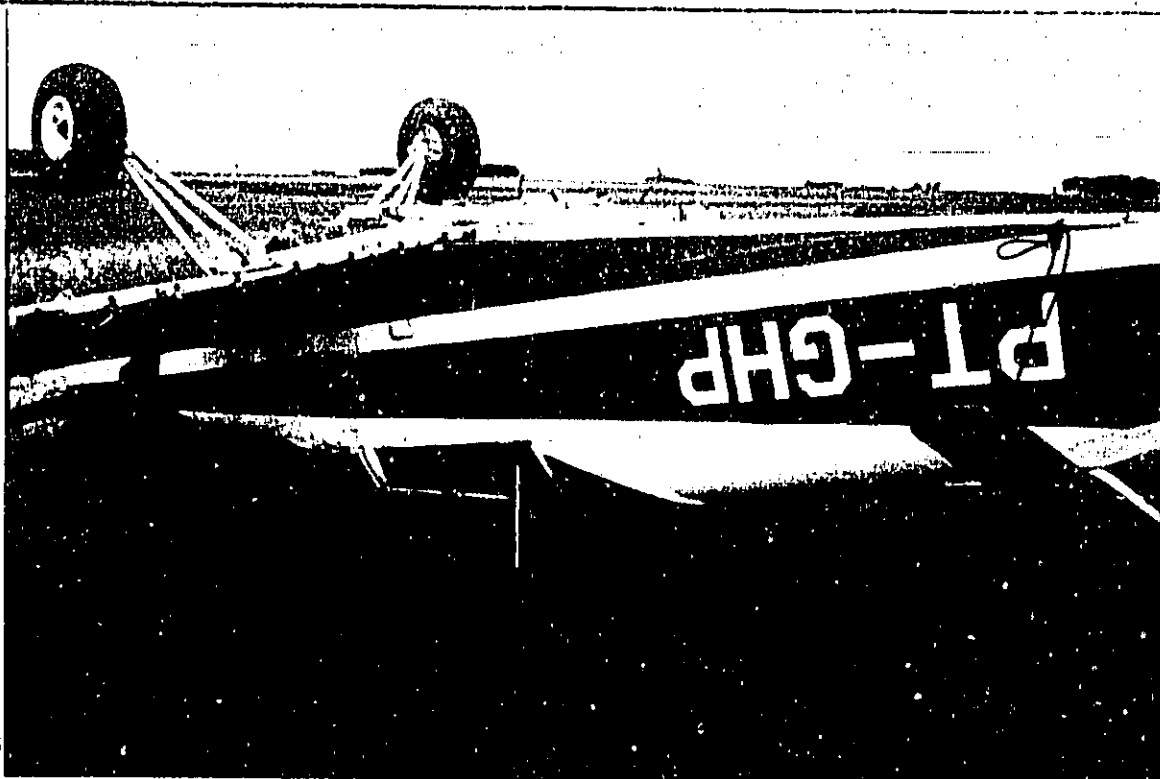
PT - GHP

009571



LEGENDA: 07

Detalhe da cabine, lado esquerdo.



LEGENDA: 08

Detalhe da cabine, lado direito.

RESERVADO

RESERVADO

8

RODADA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV.
657	14 DEZ 91	PT - GHP

11

ANÁLISE

009572

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.

Ao terminar a primeira área de aplicação, mais curta que a segunda, o piloto, para efetuar o alinhamento, necessitou afastar-se mais para executar o "balão".

Com isso, foi ultrapassada a linha de transmissão, sem que o piloto se apercebesse de tal fato.

Terminando o balão, o piloto iniciou uma descida suave, a fim de estabilizar na altura correta para a aplicação do produto (2 a 3m).

Quando percebeu a presença dos fios, num ato instintivo, o piloto cabrou a aeronave, não conseguindo, porém, evitar a colisão do trem de pouso com os mesmos.

Por estar com a aeronave leve (a mesma só possuía 100 litros de "calda" no tanque de produto), a inércia não foi suficiente para partir os fios de imediato, apesar de estarem as pernas do trem de pouso equipadas com lâminas corta-fios.

A aeronave teve sua velocidade diminuída pela reação do fio ao seu deslocamento, vindo este a esticar até romper-se próximo ao poste que o sustentava, à esquerda da aeronave.

Com a quebra do fio, a aeronave pôde continuar voando, porém com a velocidade bastante reduzida, próxima à velocidade de estol.

O fio, todavia, por ter-se partido distante da aeronave, começou a deslizar pelo trem de pouso, vindo a enroscar-se na perna direita do mesmo.

Este fato provocou a entrada da aeronave em curva pela direita, com um raio de, aproximadamente, 70 m, tendo em vista que a outra ponta do fio ainda encontrava-se presa a um poste.

O piloto, então, optou por realizar um pouso, pois, a continuar em curva, acabaria por ficar com o vento de cauda, o que, dada a já baixa velocidade da aeronave, provocaria o estol e a consequente queda da mesma.

Logo após passar uma cerca, o piloto pousou a aeronave, vindo a mesma a correr cerca de 5 m no solo e capotar, devido ser o terreno pantanoso, por se tratar de uma plantação de arroz.

RESERVADO

RESERVADO

009573

9

12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO COM A NSHA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), N(não pesquisado) e I(indeterminado)

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRICULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	14 DEZ 91	PT - GHP

FATOR HUMANO

☐ ASPECTO FISIOLÓGICO☐ ASPECTO PSICOLÓGICO

FATOR MATERIAL

☒ DEFICIÊNCIA DE PROJETO☐ DEFICIÊNCIA DE FABRICAÇÃO☐ DEF. MANUSEIO DO MATERIAL

FATOR OPERACIONAL

☐ DEF. MANUTENÇÃO☐ DEF. INSTRUÇÃO☐ DEF. SUPERVISÃO☐ POUCA EXP. VÔO/NA ANV☐ DEF. COORD. CABINE☐ COND. NET. ADVERSAS☐ DEF. INFRA-ESTRUT.☐ DEF. PESSOAL APOIO☐ INF. MEIO AMBIENTE☐ DEF. APLIC. CHDO☒ ESQUECIMENTO☒ DEF. PLANEJAMENTO☐ DEF. JULGAMENTO☐ NEGLIGÊNCIA☐ IMPRUDÊNCIA☐ OMISSÃO☐ INDISCIPLINA DE VÔO☐ OUTROS ASPECTOS OP.☐ INDETERMINADO☐ OUTROS

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

FATOR MATERIAL

Deficiência de Projeto - Apesar da aeronave possuir no trem de pouso lâminas projetadas para, no caso de colisão com fios, cortá-los, as mesmas não se mostraram eficientes, chegando a sofrerem moissas causadas pela colisão com os fios.

FATOR OPERACIONAL

Esquecimento - Apesar do piloto ter conhecimento da existência daquela rede elétrica, o mesmo, conforme declaração prestada, esqueceu-se da mesma.

Deficiente Planejamento - Além de ter iniciado a aplicação com deslocamento a favor do vento, quando o correto é que o deslocamento lateral se faça contra o vento, para que os "bandeirinhas" não recebam resíduos do produto, o piloto iniciou a mesma por uma área mais curta, onde a rede elétrica não constituia obstáculo, tendo que, para iniciar a aplicação na outra área, afastar-se mais do que vinha fazendo ao executar o "balão". Se houvesse iniciado a aplicação pela área mais comprida, tendo logo após o reconhecimento do terreno, observado os obstáculos, com certeza não teria se esquecido do mesmo.

RESERVADO

RESERVADO

10

13

PROPOSTAS DE
RECOMENDAÇÃO
DE SEGURANÇA

INDICAÇÃO DE RESP.	DATA DO ACID	MATRÍCULA DO ANV
<i>[assinatura]</i>	14 DEZ 91	PT - GHP

009574

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

AO PILOTO

1 - O planejamento na atividade aeroagrícola, onde o voo a baixa altura e próximo a obstáculos, naturais ou não, é uma constante, deve ser realizado com o máximo de critério, pois a velocidade com que os eventos, se sucedem nem sempre permite raciocinar sobre a atitude a ser tomada. Deve ser dada, sempre que possível, prioridade de aplicação às áreas que tenham obstáculos que venham ou possam vir a influenciar na aplicação, tendo em vista que o nível de atenção do piloto, no início da atividade, estará sempre mais elevado; com o passar do tempo, e a repetitividade desse tipo de voo, a atenção tende a diminuir.

A EMBRAER

2 - Apesar da colisão em voo, contra qualquer que seja o objeto, não ser um fato que se pretenda durante a realização de qualquer tipo de voo, na aviação agrícola isto ocorre com uma certa frequência. Com a crescente eletrificação rural, a colisão com redes elétricas tem crescido na atividade aeroagrícola, principalmente pela dificuldade em se observar os cabos elétricos a grandes distâncias. Assim, as aeronaves que operam nessa atividade devem estar equipadas com dispositivos que possibilitem partir os cabos na eventualidade de um choque. Deverá, então, a EMBRAER substituir, nos trens de pouso dos EMB-200 e 201, o corta-fio atual por um de material mais resistente.

A MOSTARDAS AVIAÇÃO AGRÍCOLA

3 - Deverá fazer gestão junto dos agricultores para que os mesmos providenciem a sinalização das redes elétricas, com materiais reflexivos (plásticos, por exemplo), para que o piloto possa ter sua atenção desperdada pelo reflexo e possa, com isso, antecipar suas reações.

RESERVADO

RESERVADO

11

14 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
14 DEZ 91	PT - GHP

009575

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

Nil.

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

A aeronave foi recolhida para a oficina MOTORMEC, onde será recuperada.

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	CARLOS EDMUNDO PASSINI BOSSI Maj Av	<i>Carlos Bossi</i>	13 dez 92
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL			
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL			
Chefe SIPAC 5	CARLOS EDMUNDO PASSINI BOSSI Maj Av	<i>Carlos Bossi</i>	13 dez 92
OUTROS MEMBROS			

RESERVADO

RESERVADO

COMANDO INVESTIGADOR

12

DATA DO ACIO	MATRÍCULA DA ANV
14 DEZ 91	PT - GHP

009576

17

PARECER E DETERMINAÇÕES

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.

Concordo com a conclusão do OSV.

RESERVADO

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR
JONAS FERREIRA SANT'ANNA - Ten Cel Av
Chefe do SERAC 5

DATA
15/04/92

RESERVADO
COMANDO INVESTIGADOR

13

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
14 DEZ 91	PT - GHP

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009577

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.

Concordo com as recomendações de segurança do OSV.

RESERVADO

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR
JONAS FERREIRA SANT'ANNA - Ten Cel Av
Chefe do SERAC 5

DATA
15/04/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

DATA DO ATO	PATRICIA DA ANJ
14/12/91	PT-GHP

19

PARECER E DETERMINAÇÕES

009578

O COMANDANTE OU DIRETOR

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

Embora o croqui insinue um impacto a 90° com os fios, tal fato não é descrito na análise. Consequentemente havendo possibilidade do mesmo ter ocorrido em diagonal seria prematuro afirmar a deficiência do "CORTAFIO", mesmo porque, em outras ocasiões, se tem mostrado eficiente.

COMANDANTE OU DIRETOR

Briy do Ar - MAIRON DOS SANTOS PEREIRA

DATA

11/05/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

15

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
14/12/91	PT-GHP

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009579

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 a Recomendação dirigida ao piloto.

Discordo das outras duas Recomendações. Quanto à Nº 2 pelos motivos do endosso anterior. Quanto à Nº 3 por representar riscos desnecessários a terceiros, uma vez que um adequado planejamento por parte do piloto, será suficiente para eliminar a situação perigosa.

63

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - MYRON DOS SANTOS PEREIRA
WALMOR LANGE

66

DATA

11 05 92