



RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

004176

ELI QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)	COMANDO INVESTIGADOR	
SIPAC - 2	STRAC-2	
PARA USO DO CENIPA	MATRICULA DA AERONAVE	DATA DO ACIDENTE
	PT - JHC	30 Mai 92
TIPO DO ACIDENTE		
POUSO SEM TREM		

IN DA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	Qte
1.	DO ACIDENTE, DA AERONAVE, DOS TRIPULANTES	01
2.	HISTÓRICO	01
3.	DA INVESTIGAÇÃO, DOS DANOS	01
4.	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	01
5.	CROQUI	01
6.	FOTOGRAFIAS	09
7.	ANÁLISE	06
8.	CONCLUSÃO	02
9.	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
10.	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES CORRET/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
11.	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
12.	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
13.	ENDOSSO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	
14.	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	
15.	ANEXOS	14
TOTAL		40

DISTRIBUIÇÃO PREVISTA

☒ 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

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

004177

1 DO ACIDENTE

LOCAL SBTE MUNICÍPIO Teresina UF PI COMAR II FASE DA OPERAÇÃO Pouso

2 ELO SIPAER Sipac-2 HORA LOCAL/FUSO 17:58Z PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE

3 OUTRAS ANV ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO MATRÍCULAS

4 LOCALIZAÇÃO DOS DESTROÇOS ☒ EM AERÓDROMO ☐ FORA DE AERÓDROMO REGIST. OU HOMOLOGADO ☒ SIM ☐ NÃO COORDENADAS

5 PLANO DE VÔO ☒ IFR ☐ VFR ☐ VOCOM ☐ NENHUM

6 ROTA PROPOSTA DE SBTE PARA SBSL ☐ VÔO LOCAL

2 DA AERONAVE

FABRICANTE Piper Aircraft MODELO PA-34-200 Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 347350344 CERT. DE AERONAVEGABILIDADE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO

TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO 50 horas DATA ÚLTIMA INSP. 08.04.92 OFICINA DE INSPEÇÃO Táxi Aéreo Celso Tinoco HS APÓS ÚLT. INSP. 14:30

OPERADOR / PAÍS DE MATRÍCULA Táxi Aéreo Celso Tinoco Ltda/Brasil ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Hangar Mestre Celso
Aeroporto de Teresina
Tel: 225-2112

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO CH NOME / QUALIFICAÇÃO Carlos Boente Filho IDADE 36

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)

ESCOLA DE FORMAÇÃO AFA ANO 79 CERTIFICADO IFR OU CVI ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ Ñ POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL) 74035

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL 3200:00 NESTE MODELO TOTAL 80:00 ÚLTIMOS 30 DIAS 03:00 ÚLTIMAS 24 h. 01:10

FUNÇÃO 1P NOME / QUALIFICAÇÃO José Jerônimo da Silva Junior IDADE 23

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Aeroporto de Teresina - Hangar M. Oliveira - CEP 64031

ESCOLA DE FORMAÇÃO Aeroclube do Ceará ANO 90 CERTIFICADO IFR OU CVI ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ Ñ POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL) 714659

CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO HORAS DE VÔO TOTAL 500:00 NESTE MODELO TOTAL 150:00 ÚLTIMOS 30 DIAS 02:00 ÚLTIMAS 24 h. 01:10

AVIADOR DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	30 Mai 92	PT-JHC

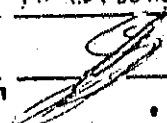
HISTÓRICO

004178

Após a execução de um cheque, o INSPAC assumiu os comandos da aeronave em questão efetuando um tráfego normal para pouso na pista 19 de SBTE (Aeroporto de Teresina).

Durante a realização do tráfego o trem de pouso não foi comandado para a posição "Em Baixo". Fato que resultou no pouso sem trem.

A aeronave sofreu avarias graves, contudo, os dois ocupantes permaneceram ilesos.

II RUA DO RES?	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

5

5 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

004179

6

6 DOS DANOS

CASO HAJA OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, ESPECIFIQUE NO CAMPO 57.

A AERONAVE

- ☐ 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

HOUE? ☒ 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:

7

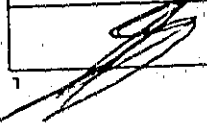
7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

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
	30 Mai 92	PT - JHC

004180

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - MATRÍCULA

A VIÕES												
COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM	COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM	
HÉLICE	Nº 1	X				LEME DIREÇÃO					X	
	Nº 2	X					ASA ESQUERDA					X
	Nº 3						FLAP ESQUERDO			X		
	Nº 4						AILERON ESQUERDO					X
MOTOR	Nº 1				(1)	ASA DIREITA					X	
	Nº 2				(1)	FLAP DIREITO					X	
	Nº 3					AILERON DIREITO					X	
	Nº 4					ASSENTOS	FRENTE				X	
FUSELAGEM			X(2)			TRAS.					X	
TREM DE POUSO					X	SISTEMAS	COMBUST.				X	
ESTABILIZADOR HOR.					X	LUBRIF.					X	
PROFUNDOR					X	ELÉTRICO					X	
ESTABILIZADOR VERT.					X	HIDRÁUL.					X	

HELICÓPTEROS													
COMPONENTE	IRRECUPERÁVEL		GRAVE		LEVE		NENHUM		COMPONENTE	IRRECUPERÁVEL	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										COMBUST.			
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 NSMA 3-6

TOTAL REALIZADO EM MOEDA NACIONAL (3) TOTAL REALIZADO EM MOEDA ESTRANGEIRA (3) TOTAL HOMEM/HORA (3)

OBSERVAÇÕES ADICIONAIS:

- (1) - Foi recomendado a realização de Magnaflux nos eixos de manivela;
- (2) - Longarinas de Apoio do Piso, Antenas do ADF D ME e Transponder avariadas; e
- (3) - O custo da recuperação não foi informado até a presente data.

S

CROQUI

(PARA DESCRIÇÃO OU ESCLARECIMENTOS SOBRE ESTE CROQUI, UTILIZE A FOLHA "CONTINUAÇÃO", COM AS LEGENDAS UTILIZADAS).

- ☐ SITUAÇÃO DA /NV ☐ TRAJETÓRIA DA ANV
☐ LOCALIZAÇÃO DAS TESTEMUNHAS ☐ DADOS SOBRE A PISTA

ESCALA
☒ NÃO ☐ SIM
1:

FECHIC1 DO RESP.	D. DA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

004181

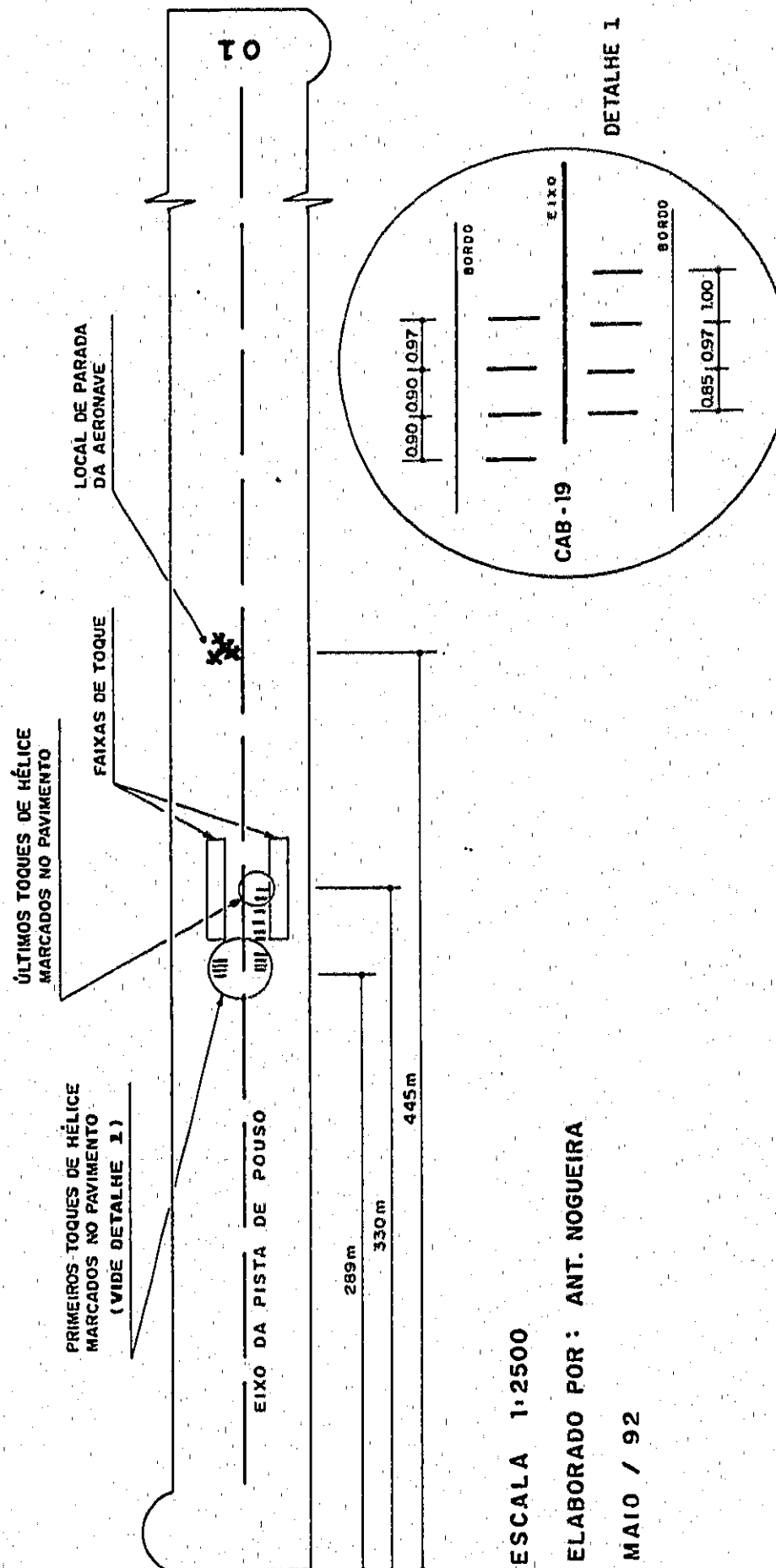
☐ OUTROS (DESCREVA)

- INDIQUE O NORTE MAGNÉTICO -

AEROPORTO DE TERESINA

CROQUIS DE SITUAÇÃO

INCIDENTE COM A AERONAVE PT-JHC

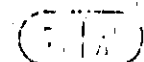


ESCALA 1:2500

ELABORADO POR: ANT. NOGUEIRA

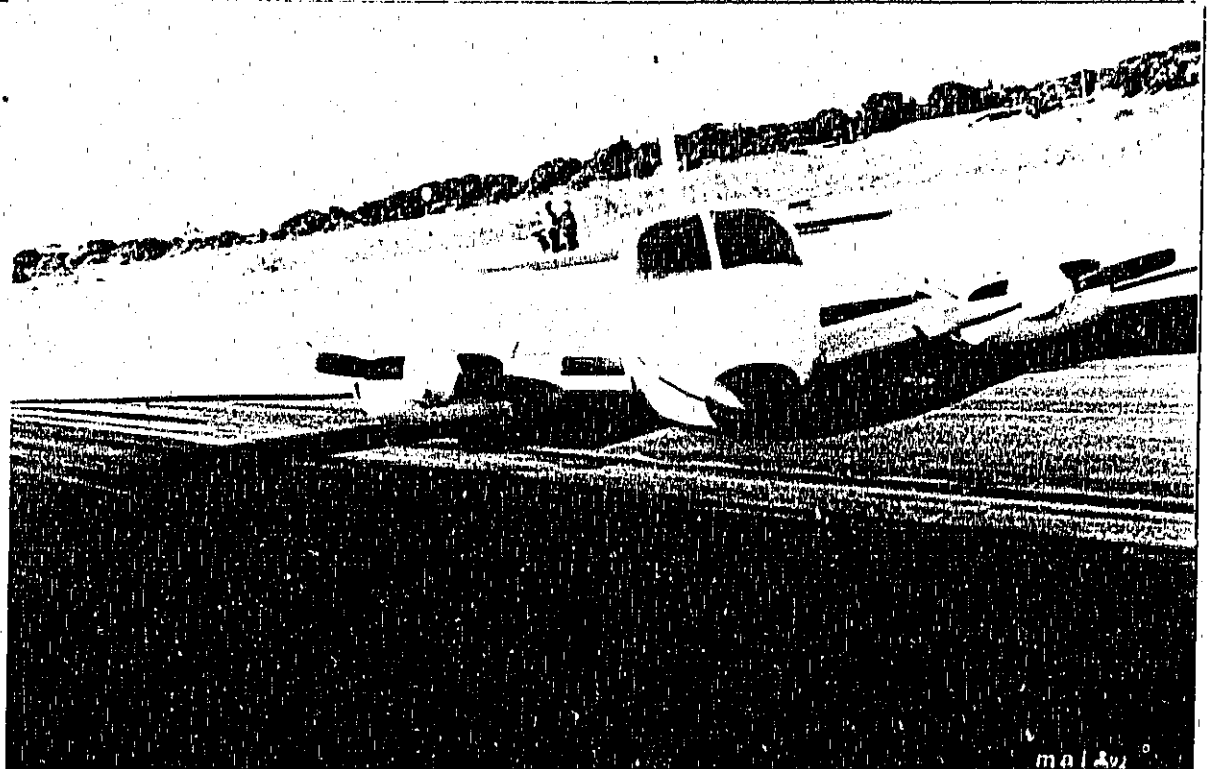
MAIO / 92

004182



INSCRIÇÃO DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 MAR 92	PT - GHO

100 100 GRATIAS



LEGENDA :

Foto Nº 01 - Vista Frontal da Aeronave



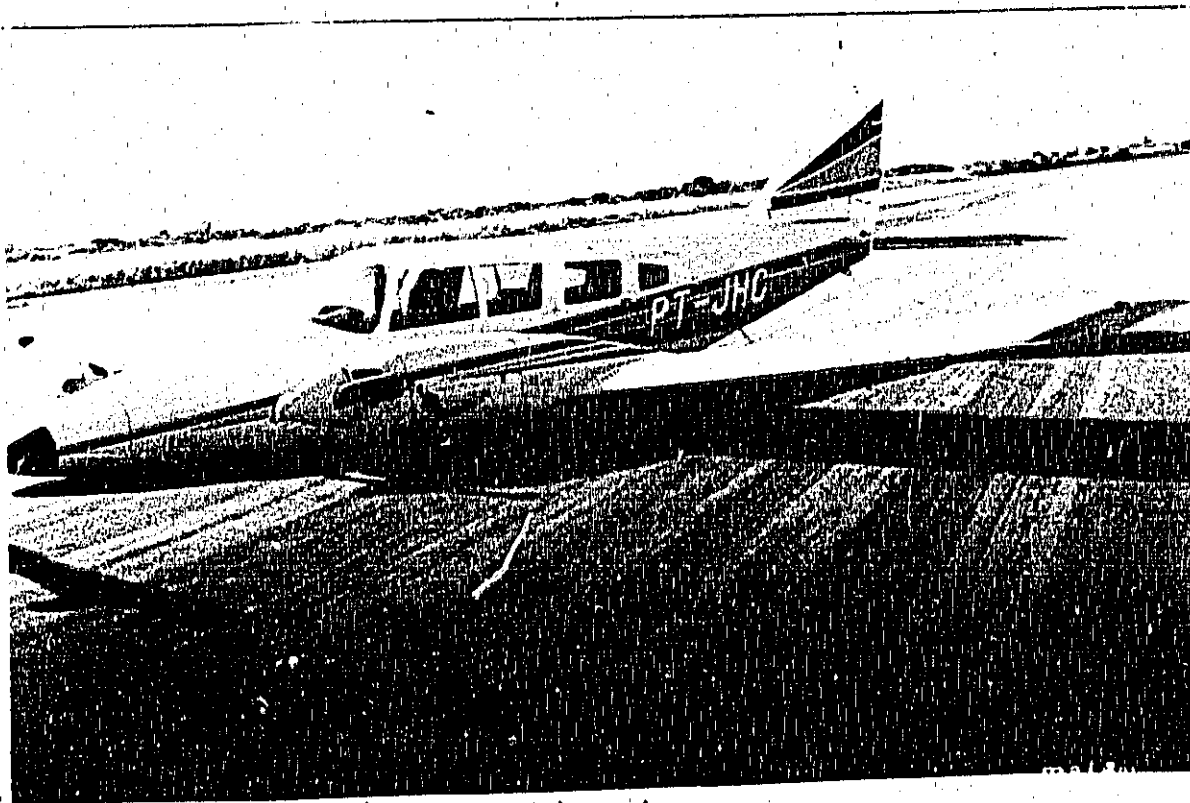
LEGENDA :

Foto Nº 02 - Vista Lateral Esquerda

004183

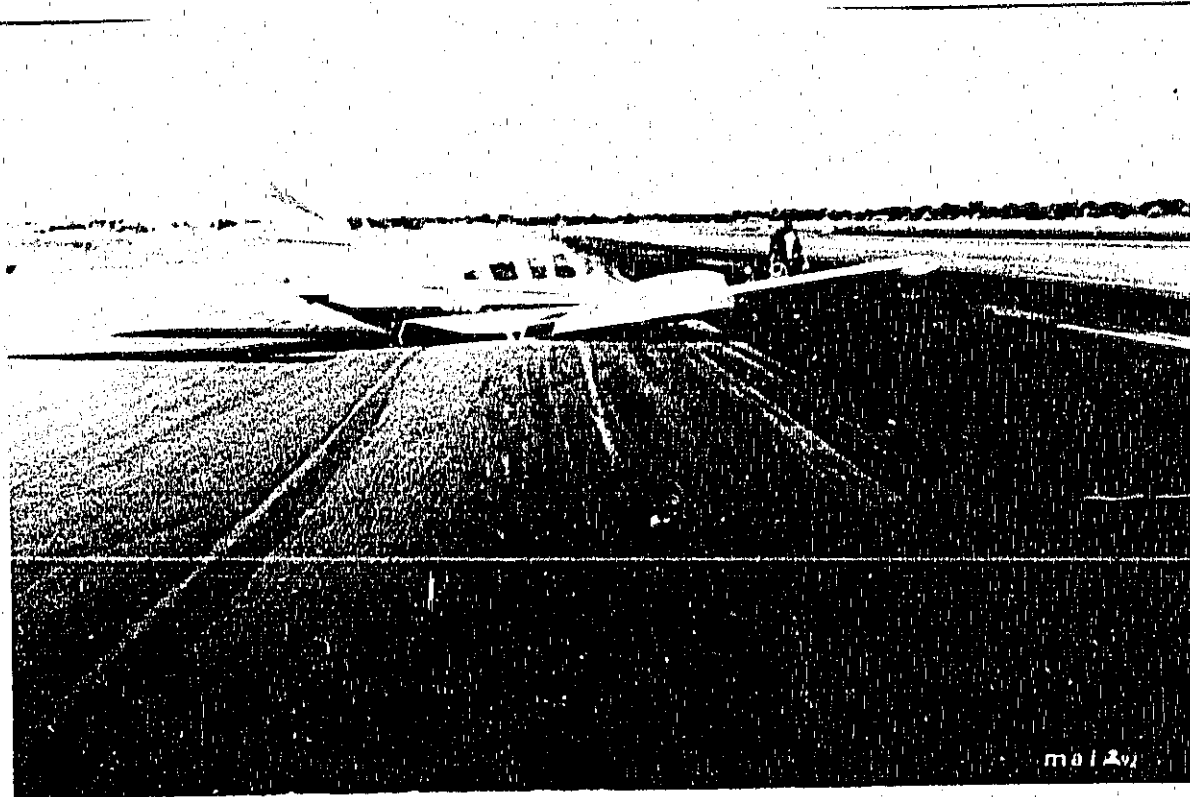
PLACA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[Signature]</i>	30 MAR 92	DE - 117

FOTOCRAFIAS



LEGENDA:

Foto Nº 03 - Vista Lateral Esquerda



LEGENDA:

Foto Nº 04 - Vista Lateral Direita

004184

PLACA DO VEICULO	DATA DO REGISTRO	NUMERO DA ANV
143	20 JUL 97	12 - 510

10

FOTOGRAFIAS

LEGENDA:

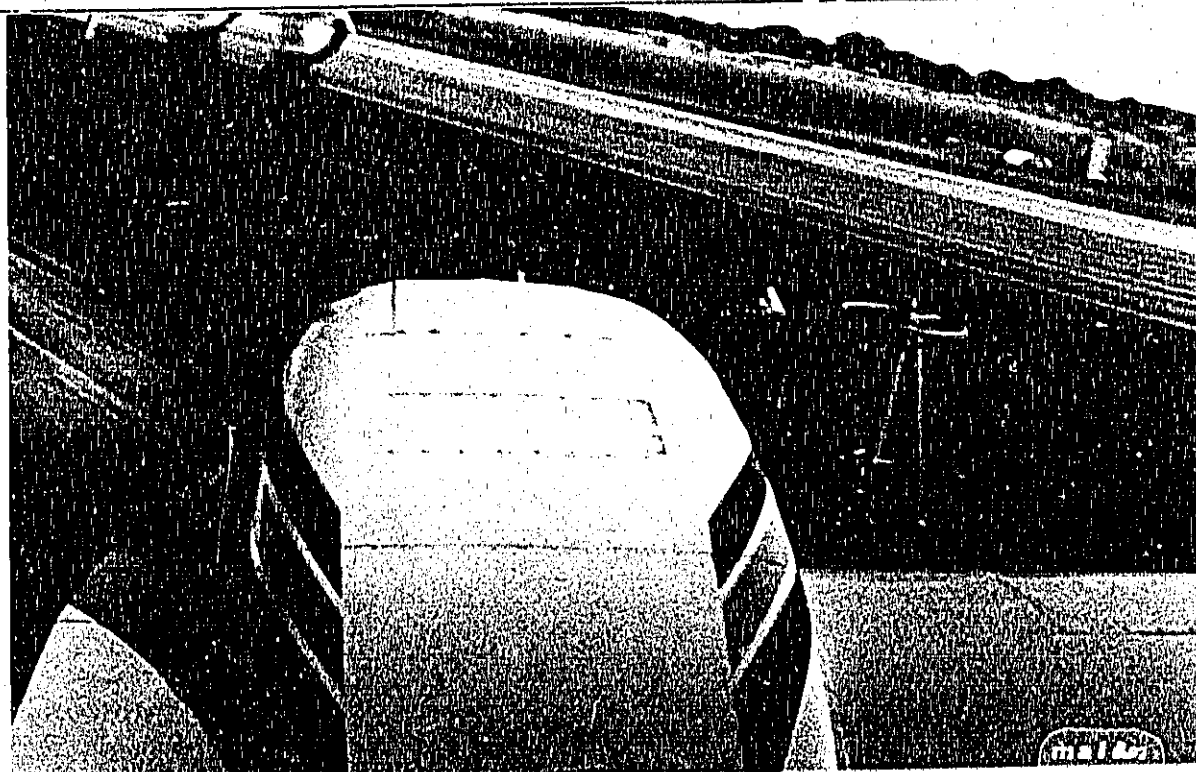


Foto Nº 05 - Motor Direito

LEGENDA:

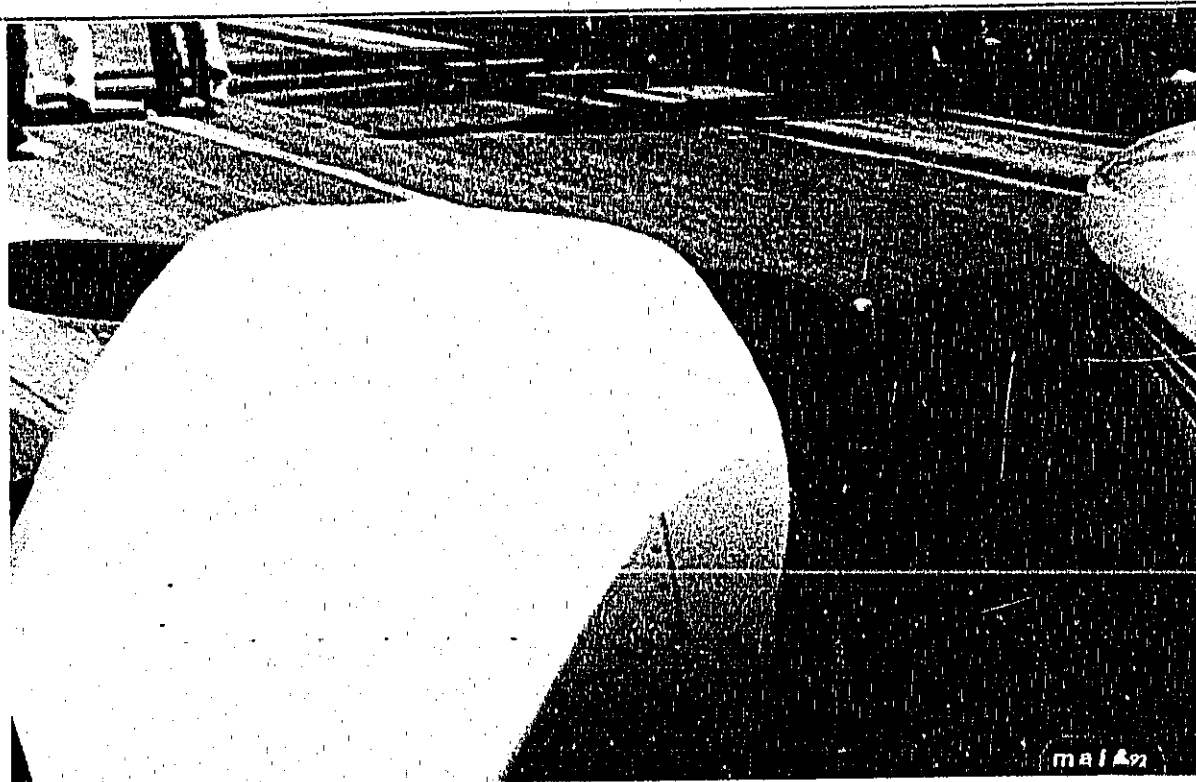
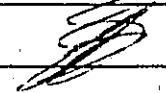


Foto Nº 06 - Motor Esquerdo

004185

7 5

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT - JHC

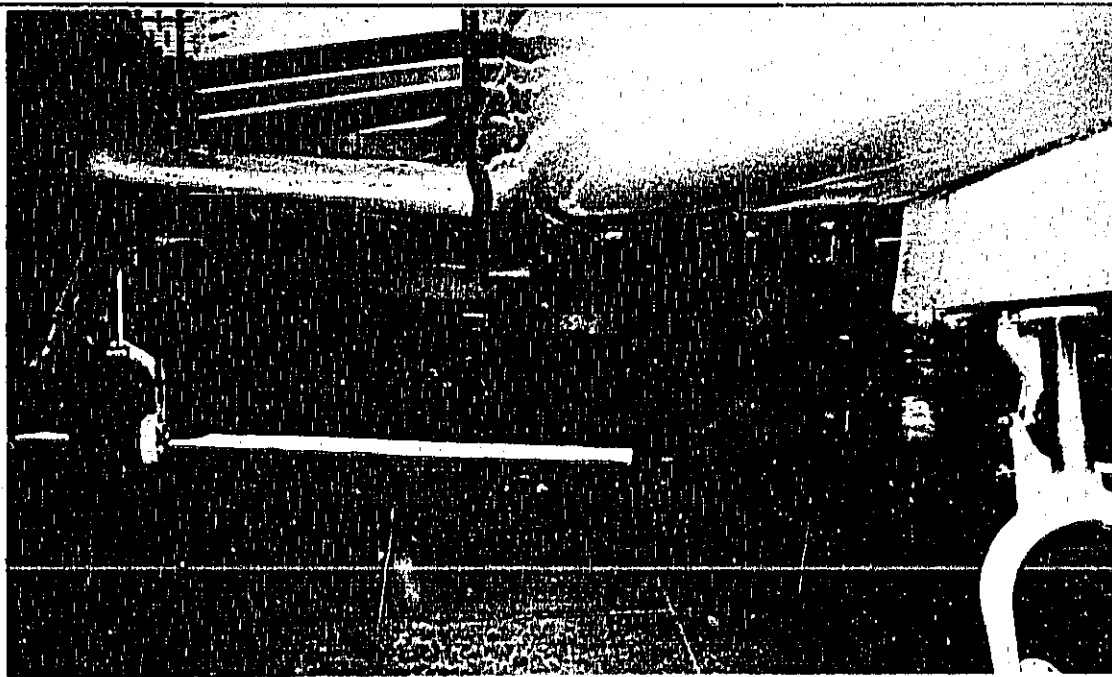
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Foto Nº 07 - Vista Dorsal



LEGENDA:

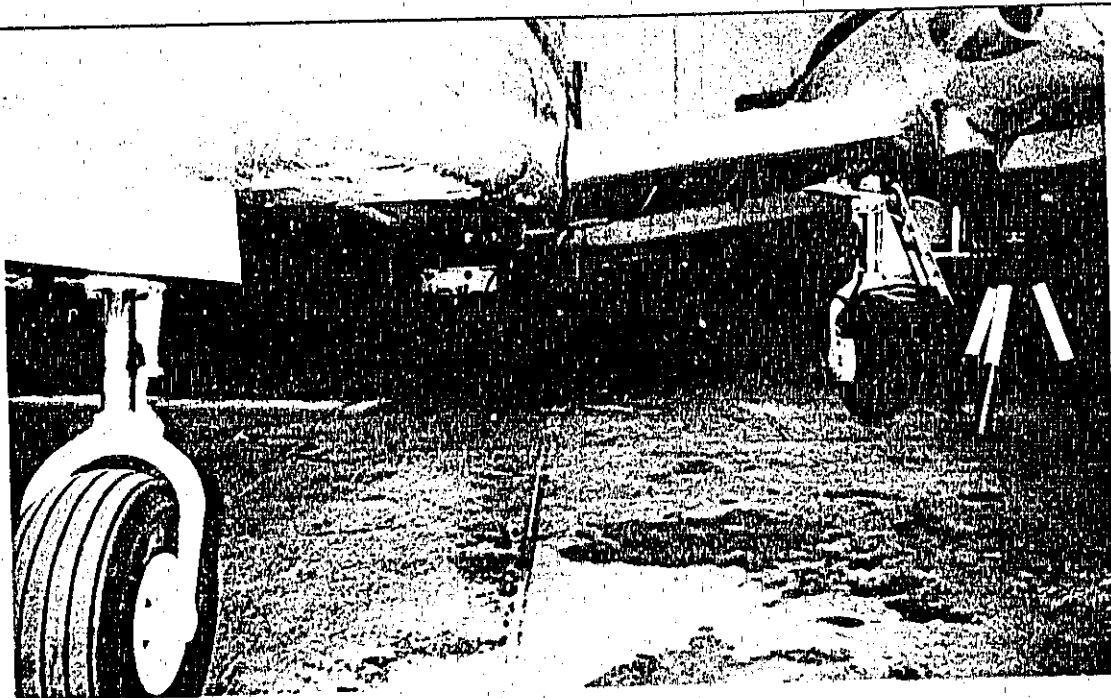
Foto Nº 08 - Vista Dorsal Direita

004186 (7) (E)

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[Signature]</i>	30 Mai 92	IT - JHC

10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA :

Foto Nº 09 - Vista Dorsal Esquerda



LEGENDA :

Foto Nº 10 - Hélice Direita

004187

7 F

10

FOTOGRAFIAS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT - JHC



LEGENDA:

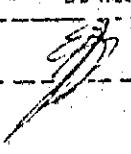
Foto Nº 11 - Hélice Esquerda

- INTENCIONALMENTE EM BRANCO -

LEGENDA:

004188

C | A

US 1111	D. OC ACID.	MATRÍCULA DA INV
	30 Mai 92	PT - JHC

11. 1. NALIC.

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

A presente análise será procedida através do seguinte roteiro:

- I - Informações Úteis
- II - Fator Humano
 - 1 - Inspac
 - 2 - Piloto
- III - Fator Operacional
 - 1 - Manutenção
 - 2 - Fraseologia
 - 3 - Missão

I - Informações Úteis

No dia 30 Mai 92, aproximadamente, às 08:00P, o INSPAC (Inspetor de Aviação Civil) desembarcou em SBTE (Aeroporto de Teresina - PI), tendo por finalidade a avaliação prática de cinco pilotos baseados naquela localidade.

Após a aplicação de provas, o INSPAC, definiu sua programação, ou seja, executaria cinco saídas, sendo três no dia 30 Maio e duas no dia 31 Maio 92.

Os vôos previstos para o dia 30 Maio foram efetuados conforme o quadro a seguir:

VÔO	DEP	ARR	DURAÇÃO
1º	10:04P	11:28P	01:24h
2º	11:56P	13:14P	01:18h
3º	13:35P	15:03P	01:28h

O acidente em questão ocorreu na terceira saída.

O vôo tinha por objetivo avaliar o piloto para a obtenção do Certificado de Habilitação Técnica em Vôo por Instrumento.

CONTINUAÇÃO

004189 (8) B



DOS CAMPOS

I - INFORMAÇÕES ÚTEIS

INSCRIÇÃO DO RESP.	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	30 Mai 92	PT-JHC

A aeronave era ocupada pelo Piloto e o INSPAC, tendo o último assumido a condição de piloto em comando, conforme o Plano de Voo apresentado - Anexo 01.

Prevvia-se a realização do trecho SBTE/SBSI (Aeroporto Marechal Cunha Machado - MA).

Executada a decolagem, após acusar a Posição Suco (Fixo Limite da TMA-TE), o Piloto solicitou ao APP-TE (Controle Teresina), retorno para a vertical de SBTE, sendo autorizado por aquele órgão de controle.

Ao reportar no bloqueio do VOR-TRS, a aeronave foi interrogada, pelo APP-TE sobre qual procedimento de descida seria efetuado, sendo definido pelo Piloto a descida Juliet.

Concluído o procedimento de descida, após a arremetida, o INSPAC declarou estar encerrado o cheque e assumiu os comandos da aeronave para realizar um tráfego e pouso na pista 19.

O Piloto, durante a operação do INSPAC, voltou sua atenção para o recolhimento do material de navegação utilizado, ficando alheio ao voo. - vide Anexo 04 -.

Todo o tráfego foi executado sem que fosse comandado o trem de pouso para a posição "EM BAIXO".

Foi verificado, durante o trabalho de investigação, que o alarme sonoro de travamento do trem de pouso na posição "EM BAIXO" não atuava de forma efetiva, como será abordado na análise do Fator Operacional.

Destaca-se, a seguir alguns trechos da Transcrição de Gravação de Comunicações Nº 01 de 30 Mai 92 - a qual consta na íntegra do anexo 03 -, pois devido ao não recebimento, até a presente data, da declaração escrita do INSPAC, esta foi a forma encontrada para reconstituir os momentos que antecederam ao acidente.

004190

E C

DATA DE EMISSÃO	DATA DE RECEBIMENTO	ARTICULAÇÃO DA ANV
30 Mai 92		PT - JHC

HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	TEXTO
174000	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC APP TE	ESTÁ NO BLOQUEIO JHC. É...CONFIRME. ESTÁ NO BLOQUEIO JHC. CONFIRME O PROCEDIMENTO QUE IRA EXECUTAR JHC.
174400		JHC APP TE PTJHC PTJHC APP TE PTJHC	DESCIDA JULIET. REPORTE INICIANDO AFASTAMENTO. CHARLIE. NO BLOQUEIO INICIANDO AFASTAMENTO. JHC. REPORTE CURVA DO PROCEDIMENTO.PTJHC. CHARLIE
174730		PTEZB APP TE PTEZB APP TE PTEZB	TERESINA EZB. CONFIRME.EZB. AFIRMATIVO. PROSSIGA.EZB.CONTROLE TERESINA. PROCEDENTE JUAZEIRO RADIAL 140. ESTIMAN DO TERMINAL TERESINA NO MOMENTO---
		PTJHC PTEZB APP TE	---JHC INFORMA CURVA BASE--- ---ESTIMA 1807. OK.ENTENDIDO LIMITE TERMINAL NO MOMENTO. EJ...EZM.TERESINA VISUAL.PISTA 19. VENTO É CALMO. AJUSTE 1009.REPORTE 5 MINUTOS FORA EZM.
		PTEZB APP TE PTJHC APP TE	EZB REPORTARA 5 MINUTOS FORA. CORREÇÃO EZB. HC NA CURVA BASE. REPORTE APROXIMAÇÃO FINAL BAIXADO E TRA VADO.JHC.
175130		PTJHC PTJHC APP TE	CHARLIE. APROXIMAÇÃO FINAL. OK. O VENTO É 180 GRAUS COM 04, REPORTE NO SOLO.
175400		PTJHC APP TE	TCCOU ET ARREMETEU JHC INGRESSARAH NA PER NA DO VENTO DA 19. OK ENTENDIDO ARREMETEU ET ESTAR INGRES SANDO PERNA DO VENTO PISTA 19 JHC CFM.
175510		PTJHC APP TE	AFIRMATIVO OH JHC PARA SUA INFORMAÇÃO TEM UM B737 DE BASE PARA FINAL DA PISTA 19.
175730		PTJHC PTJHC APP TE	OH TRÁFEGO ESTÁ AVISTADO. NA FINAL DA 19 JHC. VENTO 240 COM 04.
175930		PTJHC APP TE PTJHC APP TE	Ô TERESINA O JHC ESTAH COM PROBLEMAS MAN DA UMA VIATURA AKI ESTÁ INTERDITADA AH PISTA. EH CONFIRME SE DESEJA AÇIONAMENTO BOMBEI ROS. NEGATIVO. CIENTE.

CONTINUAÇÃO

004191

8 D

DOS CAMPOS

- ANÁLISE -

INSTRUMENTO DO CTP	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
30 Mai 92	PT - JHC	

II - Fator Humano

Serão apresentados e analisados, a seguir, aspectos pertinentes ao Fator em tela que possam haver colaborado para a ocorrência do acidente.

1 - INSPAC

Residente em Fortaleza-CE, o INSPAC deslocou-se de SBFZ (Aeroporto Pinto Martins-CE) para SBTE no voo VSP-263, o qual decolou aproximadamente às 07:15P. O pouso em SBTE ocorreu às 08:10P.

Não foi possível determinar o período de repouso (sono) do INSPAC, de 29 para 30 Maio 92.

Presume-se que o mesmo tenha despertado em torno das 05:00P do dia 30 Maio em função do horário do voo VSP-263.

Os voos efetuados no dia 30 Maio foram contínuos, sem que houvesse um intervalo para uma refeição, ou mesmo um lanche.

O INSPAC exerce funções em sua Organização Militar (OM) que o absorvem durante a semana, sendo necessário dispor de períodos de lazer do fim de semana para cumprir a programação de cheques/recheques fora de Fortaleza-CE. Tal condição é voluntária por parte do INSPAC, pois é a forma que ele encontra para manter um contato maior, que o disponível normalmente, com a atividade aérea.

A Falta de um período de lazer entre a semana de trabalho e a missão - Realização dos cheques/recheques em SBTE -, somado a forma contínua como os voos foram realizados se traduziram em uma situação de stress físico e mental, não sendo possível determinar a intensidade.

2 - Piloto

O Piloto, conforme sua declaração - anexo 04 - teve um período de repouso satisfatório de 29 para 30 Maio 92.

Apesar de já haver voado anteriormente com o INSPAC (02 Nov 91) - voo de cheque inicial para obtenção do CHT para aeronaves multimotoras -, o Piloto, encontrava-se em um estado de tensão inerente a situação, pois era o seu cheque inicial para a obtenção do CHT de

CONTINUAÇÃO

004192 (8) E

DOS CAMPOS

II - FATOR HUMANO

RUBRICA DO RELAT.	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT - JHC

IFR.

Ao ser declarado a conclusão do voo e a sua aprovação, juntamente com a assunção dos comandos da aeronave pelo INSPAC, o Piloto, assumiu uma condição de relachamento, desviando sua atenção para a organização do material de navegação.

III - Fator Operacional

1 - Manutenção

Durante os trabalhos de investigação foi observado que o alarme sonoro de travamento do trem de pouso na posição "EM BAIXO" apresentava falha intermitente. O alarme era acionado quando se posicionava a manete de potência próximo ao batente mínimo, sendo eliminada a sua atuação quando a manete atingia o referido batente.

Não foi determinada a regulagem do alarme em questão, em virtude da impossibilidade de acionar os motores.

2 - Fraseologia

A fraseologia utilizada tanto pela aeronave quanto pelo APP-TE não estava em conformidade com o previsto na IMA (Instrução do Ministério da Aeronáutica) 100-12 - Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo de 22 Out 87.

Apesar da alteração utilizada, por parte do APP-TE, só colaborar com a segurança da operação, pois referia-se a solicitação a respeito da situação do trem de pouso, quando a aeronave reportasse na aproximação final do procedimento de descida Juliet, esta não foi cumprida pela aeronave.

Quando no tráfego, a aeronave em tela não reportou a Perna do Vento, vindo a acusar na Final, sem no entanto informar a situação do trem de pouso, fato que não foi questionado pelo APP-TE.

Julga-se oportuno salientar que não é previsto pela legislação em vigor, a informação de situação do trem de pouso para o APP ou Estação Aeronáutica (Rádio), seja na aproximação final ou na perna ba-

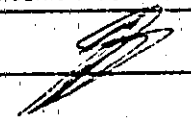
CONTINUAÇÃO

8 F

*

DOS CAMPOS

III - FATOR OPERACIONAL

RUBRICA DO RESP.	DATA DO	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

004193

se, nem tão pouco a solicitação do Órgão para tal reporte. Contudo, dado ao uso, por parte do APP-TE, em solicitar as aeronaves a fornecerem a informação referente a situação do trem de pouso, faz-se supor a presença de um condicionamento ao piloto que esteja operando.

Não se deve, entretanto, interpretar tal condição como uma falha ou esquecimento por parte do APP-TE, mas sim como uma possível condicionante ao INSPAC, pois o mesmo efetuou dois vôos de cheque/recheque antes do vôo em questão.

3 - Missão

O INSPAC possui os requisitos necessários para operar o modelo da aeronave em tela, ou seja, é qualificado para operar aeronaves multimotores.

Nos seis meses que antecederam ao acidente, o INSPAC, realizou cinco vôos de cheque/recheque em modelos iguais ao acidentado, totalizando 06:00 horas de vôo, incluindo os vôos realizados no dia 30 Maio 92.

Observando-se os Anexos 03 e 04, supõe-se que as Normas de Operação da Aeronave não foram cumpridas adequadamente.

O fato do não comandamento do trem de pouso para a posição "Em Baixo" e a postura de relaxamento assumida pelo Piloto, traduzem um grau de Doutrina de Vôo aquém do necessário.

004194

9 A

12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUENTES DE ACORDO

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRICULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

COM A NSMA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), W(ñ pesquisado) E I(indeterminado)

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

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N :

I - Fator Humano**1 - Aspecto Fisiológico**

Supõe-se que o stress físico tenha contribuído para a execução de atitudes e ações pouco precisas por parte do INSPAC.

A suposta condição do stress se traduziria no somatório dos seguintes fatores:

a - Reduzido intervalo entre os três vôos realizados no dia 30 Maio 92;

b - Inexistência de um intervalo para a realização de uma refeição; e

c - Execução da Missão - Cheque/Recheque em SBTE - após a semana de trabalho funcional, sem um repouso adequado.

2 - Aspecto Psicológico

Supõe-se que os fatores expressos no item anterior tenham contribuído para um comportamento inadequado do INSPAC, resultando na ocorrência de atos falhos.

O Aspecto ora abordado possivelmente tenha contribuído, no que se refere a postura de relaxamento assumida pelo Piloto.

O presente aspecto contribuiu decisivamente para a ocorrência do acidente, pois está diretamente ligado ao ato de esquecimento de comandar o trem de pouso para a posição "EM BAIXO" ou seja influenciando negativamente a Doutrina de Vôo. Contudo, não foi possível identificar de forma afirmativa os motivos que resultaram tal condição, devido a falta de informações do INSPAC.

CONTINUAÇÃO

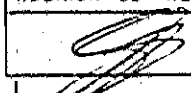
004195

9 B

*

DOS CARPOS

- CONCLUSÃO -

RUBRICA DO RESP.	DATA DO	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

II - Fator Operacional

1 - Deficiente Manutenção

Observou-se, durante as pesquisas, que o alarme sonoro de travamento do trem de pouso na posição "Baixado" encontrava-se com uma falha de indicação intermitente, não sendo acionado quando da realização do tráfego. Classifica-se o presente Aspecto como um dos fatores determinantes para a ocorrência do acidente.

2 - Deficiente Coordenação de Cabine

O não comandamento do trem de pouso para a posição "Em Baixo" foi resultado do descumprimento, ou cumprimento inadequado, dos procedimentos operacionais - Lista de Verificação.

O Aspecto citado, somado a postura de desatenção a operação da aeronave assumida pelo Piloto, caracteriza deficiência na coordenação de cabine.

3 - Esquecimento

Um dos fatores determinantes para a ocorrência do acidente foi o esquecimento do INSPAC em comandar o trem de pouso para a posição "Em Baixo", fato que está diretamente relacionado com uma Deficiente Doutrina de Voo, seja devido aos aspectos apresentados no Fator Humano ou outros desconhecidos.

4 - Deficiente Doutrina de Voo

A inadequada observância das Normas de Operação - Lista de Verificações - caracteriza uma Deficiente Doutrina de Voo.

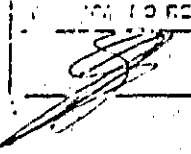
III - Conclusão

O Acidente ora investigado apresenta como fatores determinantes para sua ocorrência o Stress Físico e Mental a que o INSPAC se submeteu, independente do grau de intensidade e razões que o conduziram a tal condição, a falha na atuação do alarme sonoro de Travamento do trem de pouso na posição "Em Baixo" e, principalmente, a Deficiente Doutrina de Voo demonstrada por ambos os ocupantes da aeronave.

004196

10

PROPOSTAS DE
RECOMENDAÇÃO
DE SEGURANÇA

DATA DO RELATÓRIO	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	30 Mai 92	PT-JHC

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

I - Segundo Serviço Regional de Aviação Civil (2º SERAC)

Deverá:

1 - Instruir os INSPAC-Piloto e Checadores Credenciados subordinados o fiel cumprimento das letras (b) e (c) do Título 135.75 da Subparte B, da NSMA 58-135, de 24 Mai 89 e o Nº 08 do Capítulo I da IAC 0006-0182 - Serviço de Inspeção de Aviação Civil.

2 - Determinar a confecção de uma Rotina Operacional definindo os deveres dos INSPAC- Piloto e Checadores Credenciados quando da execução de missões de Cheque/Recheque.

O documento deverá ser aprovado pelo Chefe do 2º SERAC, sendo de cumprimento integral por todos INSPAC-Piloto e Checadores Credenciados na Área sob a jurisdição daquele Serviço.

A composição deverá abranger extrato de legislação pertinentes, definições dos itens a serem avaliados nas várias fases do voo, bem como especificar os itens e formas de avaliação dos diversos Cheque/Recheques previstos atualmente.

004197

11

14

CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DIA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
30 Mai 92	PT-JHC

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

- NÃO HOUVE CUSTO -

15

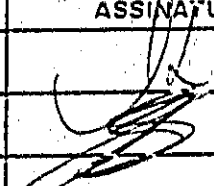
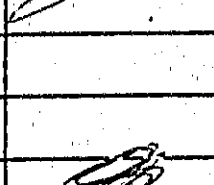
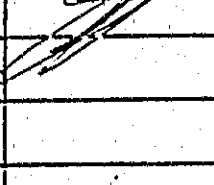
AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
JUSTIFIQUE A INEXISTÊNCIA DESTAS AÇÕES

A Seção de Habilitação do 2º SERAC está confeccionando uma
Rotina Operacional para os INSPAC e Checadores credenciados.

16

CIAA

REGISTRAR A CIAA DESIGNADA QUANDO O ACIDENTE ENQUADRA-SE NO ITEM 5, PG 4, SENDO NECESSÁRIAS
APENAS AS ASSINATURAS DO PRESIDENTE E DO OSV. CASO SE ENCERRE NO RP, LISTE, COM AS ASSINATU-
RAS, 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	MAURY DE MATOS - Maj Av		18 Dez 92
OSV	LÚCIO GONÇALVES FILHO -Cap Av		18 Dez 92
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL			
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL	LÚCIO GONÇALVES FILHO -Cap Av		18 Dez 92
OUTROS MEMBROS			

COMANDO INVESTIGADOR

004198

12

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
30 Mai 92	PT - JHC

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 da investigação.

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

REYNALDO LUIZ BUSI Ten Cel Av / Ch. do 2º SERAC

DATA

18/12/92

COMANDO INVESTIGADOR

13

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
30 Mai 92	PT - JHC

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

004199

O COMANDANTE, CHEFE 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 de segurança.

61

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

REYNALDO LUIZ BUSI - Ten Cel Av / Ch. do 2º SERAC

62

DATA

18/12/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA
D A C

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
30/05/92	PT-JHC

004200

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.

Esta Chefia concorda com a conclusão.

Brig do Ar - NAYRON DOS SANTOS PEREIRA

63

COMANDANTE OU DIRETOR
Brig do Ar - NAYRON DOS SANTOS PEREIRA

DATA
04.03.93

(15)

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

D A C

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
30/05/92	PT-JHC

20 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

004201

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.

Esta Chefia concorda com as recomendações.

Brig do Ar - NAYRON DOS SANTOS PEREIRA

65

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - NAYRON DOS SANTOS PEREIRA

DATA

04.03.93

66

004202

- A N E X O S -

DOCUMENTOS QUE COMPÕEM OS ANEXOS

- 01 - Cópia do Plano de Voo;
- 02 - Cópia do Metar SBTE/30.05.92;
- 03 - Transcrição de Gravação de Comunicações;
- 04 - Declaração do Piloto;
- 05 - Cópia do CCF, CHT e COD DAC do Piloto;
- 06 - Autorização para utilização da aeronave; e
- 07 - Autorização de Exame Prático Nº 115/92

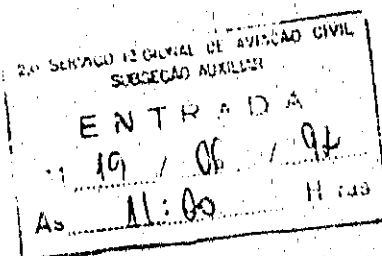
ANEXO - 01

30/05/92

004203

IEPV 100-20

PLANO DE VÔO FLIGHT PLAN			
1. PRIORIDADE Priority		2. DESTINATÁRIO(S) Addressee(s)	
FF			
3. HORA DE APRESENTAÇÃO Filing Time		4. REMETENTE Originator	
5. IDENTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE DESTINATÁRIO(S) E/OU REMETENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			
6. TIPO DE MENSAGEM Message type	7. IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE Aircraft identification	8. REGRAS DE VÔO Flight rules	9. TIPO DE VÔO Type of flight
FPL	PJTJHC	7	V
10. NÚMERO Number	11. TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	12. CAT. DA ESTEIRA DE TURBULÊNCIA Wake turbulence Cat	13. EQUIPAMENTO Equipment
	PA34	1	51C
14. AERÓDROMO DE PARTIDA Departure aerodrome	15. VELOCIDADE DE CRUIZADO Cruising speed	16. NÍVEL Level	17. ROTA Route
SBTE	1645		W-20
18. AERÓDROMO DE DESTINO Destination aerodrome			
SBTE			
19. OUTROS DADOS Other information			
OPP/ TAXI AEREO C/ALCO T/INCO FROM/ SA/BA RMH/ CIENTE MET/NOTAM			
INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES (NÃO SERÁ TRANSMITIDO NA MENSAGEM FPL) Supplementary information (Not to be transmitted in FPL messages)			
20. AUTONOMIA Endurance	21. PESSOAS A BORDO Persons on board	22. EQUIPAMENTO RÁDIO DE EMERGÊNCIA Emergency radio	
E/0315	P/12.8M	R/U VHF ELBA	
23. EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA / Survival equipment		24. COLETES / Jackets	
POLAR DESERTO MARÍTIMO SELVA		Luz Luz Luz Luz	
S P D M J		F U V	
25. BOTES / Dinghies	26. CAPACIDADE Capacity	27. ABRIGO Cover	28. COR Colour
D		C	
29. COR E MARCAS DA AERONAVE Aircraft colour and markings			
A/ BRANCO / VERMELHO			
30. OBSERVAÇÕES Remarks			
N/ 1º SOS			
31. PILOTO EM COMANDO Pilot in command			
C/ MAJ BOENTE			
32. PREENCHIDO POR / Filled by		33. CÓDIGO DAC	34. ASSINATURA / Signature
MAJ. BOENTE		74036.5	



M. Aer. - DEPV - PAME R. J.



M. I.



M. Aer. - DEPV - PAME R. J.

ANEXO - 02

TE-30/05/92

004204

METAR SBTE 1800 00000 9997 4CU020 34/22 1010
82579 32570 40000 10344 20213 40076 84100 333 53003.

of. 1487. *B. Brink* 15

METAR SBTE DIA 30/05/92 das 1800Z
XEROX FPL PTJHC
TRANSCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO

SERVIÇO DE REGISTRO DE AVIAÇÃO CIVIL		
SUBSEÇÃO AUXILIAR		
ENTRADA		
M. 19	/	06 / 92
A. 11:20	Horas	

ANEXO - 3.0
SERVIÇO REGIONAL DE PROTEÇÃO AO VOO
D P V SBTE

004205

MUCINDACTA 3

TRANSCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº <u>01</u> , DE <u>30</u> / <u>05</u> / <u>92</u>			
REFERÊNCIA : 26/SPCEA3/050692			FITA Nº 35
DATA: 30/05/92	HORÁRIO: DE 1540 AS 1825	PARTES PT JHC, VSP283, PTVMT, PTEZB ENVOLVIDAS: APP SBTE	
TRANSCRITA POR: SO GOMES		REVISADA POR: SO GOMES	
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O
163030	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC APP TE PTJHC	NO PERIODO DE 15:40 AS 16:30 NAO HOUVE QSO COM O TRÁFEGO ENVOLVIDO NO ACIDENTE CONTROLE TERESINA.PT JHC. PROSSIGA JHC.CONTROLE TERESINA. ESTÁ ACIONADO PARA TAXI.SÃO LUIS INSTRUMENTO NIVEL 060. OK.A PISTA É DEZLROVE.VENTO 090 GRAUS COM 04. 1011 O KEMINEXTE AJUSTE.TEMPERATURA 34.REPORTE PARA DECOLAGEM JHC. REPORTARA PARA DECOLAGEM.JHC.
163210	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC	JHC --- PISTA 19.PRONTO PARA DECOLAGEM. 090 GRAUS COM 06.REPORTE FORA DO SOLO JHC. REPORTARÁ FORA DO SOLO.CHARLIE.
163400	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC	ESTA NA TRES PRONTO.JHC. 120 COM 06.REPORTE FORA DO SOLO.HC. CHARLIE REPOERTARÁ FORA DO SOLO.
163610	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC	TERESINA É O HC.DECOLADO NO MOMENTO.34. REPORTE POSIÇÃO SUCO.ASCEÇÃO 060.JHC. REPORTARÁ SUCO.CHARLIE.
170220	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC APP TE	O CONTROLE TERESINA O JHC. PROSSIGA JHC. SUCO NO MOMENTO.MANTEM DO NIVEL 060.ESTIMA POSIÇÃO MINA 17 E 27.JHC. PASSA AGORA A ESCUTA DO CENTRO.125,2 CU 8861.JHC
170250	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC APP TE PTJHC	TERESINA É O JHC. PROSSIGA JHC SOLICITA REGRESSO PARA TERESINA NIVEL 070 RADIAL 330. OK. É . SUBA NO 070.REPORTE ATINGINDO MANTENDO. REPORTARA ATINGINDO.JHC.
171040	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC	TERESINA O JHC ATINGE E MANTEM O 070. OK. REPORTE PARA EMEXEX DESCIDA.JHC. CHARLIE.

SERVIÇO REGIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUBSEÇÃO AUXILIAR
ENTRADA
M 19 / 06 / 92
As 11:00 Horas

DESCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01

FL 02

REFERÊNCIA: 26/SFCEA3/050692

FITA Nº 35

HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O
172310	GRO 119.6	APP TE PTJHC APP TE PTJHC APP TE PTJHC APP TE PTJHC	JHC.CONTROLE TERESINA. NA ESCUTA PROSSIGA. CONFIRME A POSIÇÃO NO MOMENTO. ---MANTENDO 070. EU NÃO ENTENDEI DEVIDO A INTERFERÊNCIA 125.2 . CONFIRME. ---MANTENDO NIVEL 07 --- CONTINUA INTELIGÍVEL.REPORTE PARA DESCIDA.JHC. CHARLIE REPORTARA PARA DESCIDA.
172600	GRO	PTVMF APP TE APP TE PTVMF APP TE	TERESINA.PTVMF. PROSSIGA VMF. VMF CONTROLE TERESINA PROSSIGA. O MF PRONTO PARA TAXI E DECOLAGEM COM DESTINO A PICOS NIVEL 075 SEM MENSAGEM. PISTA 19. 150 COM 04. AJUSTE 1010. REPORTE PARA DECO- GEM VMF.
172730	GRO 119.6	PTJHC APP TE PTJHC APP TE JHC APP TE JHC	TERESINA O JHC ESTÁ NO PONTO IDEAL DE DESCIDA. CONFIRME A QUANTAS MILHAS DE TERESINA O JHC. RADIAL 340. OK.CONFIRME A QUANTAS MILHAS DE TERESINA.HC. 29.DOIS NOVE MILHAS. 29 MILHAS. OK.DESÇA PARA O NIVEL 040.REPORTE 20 MILHAS.JHC. REPORTARÁ 20 MILHAS DESCENDO PARA 040.JHC.
172830	GRO 119.6	APP TE	O JHC PARA SUA INFORMAÇÃO AJUSTE 1009 . UNO ZERO ZE- RO NOVE.
172910	GRO 119.6	APP TE PTVMF APP TE PTVMF	O VMF.TERESINA. --- PROSSIGA. OK.CORREÇÃO AJUSTE 1009. UNO ZERO ZERO NOVE. REPORTE PRONTO PARA A DECOLAGEM.VMF. MF.
173020	GRO	APP TE PTJHC APP TE PTJHC	O JHC CONFIRME SUA POSIÇÃO. 21 MILHAS CRUZANDO 060. DESÇA PARA 3000 PÉS DE ALTITUDE.REPORTE ATINGINDO JHC. CHARLIE REPORTARA ATINGINDO 3000 PÉS.
173125	GRO 119.6	PTVMF APP TE PTVMF	FOX NA TRES DA UNO NOVE PARA DECOLAGEM SENHOR. VENTO DE 210 COM 06.REPORTE FORA DO SOLO.VMF FOX.
173230	GRO 119.6	PTVMF APP TE PTVMF APP TE	MF FORA DO SOLO NO MOMENTO SENHOR. OK.CONFIRME A RADIAL QUE IRA SE AFASTAR DE TERESINA. MF. NA 175. OK.ENTENDIDO RADIAL 175 DE TERESINA.REPORTE 54 MILHAS

SERVIÇO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES CIVIS
SUBSEÇÃO AUXILIAR

ENTRADA

M 19 / 06 / 92

As 11:00 Horas

DESCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01			PL 03
REFERÊNCIA: 26/SPCEA/050692			FITA Nº 35
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O
173830	GRO 119.6	PTVMF	DE TERESINA.VMF
		APP TE	FOX.CONFIRME O SETOR DE DO ...DA...ESTA...A...AERONA
		PTVMF	VE.
		APP TE	É UM PA34.II.FORMOU 21 MILHAS RADIAL 340 DE TERESINA.
		PTVMF	VMF.
		APP TE	MF.
		VSP283	O CONTROLE TERESINA É O VSP283.
		APP TE	PROSSIGA VSP283.CONTROLE TERESINA.
		VSP283	MUITO BOA TARDE. POR GENTILEZA PARA AS CONDIÇÕES.
		APP TE	TERESINA OPERANDO VISUAL.TEMPORATURA 34.AJUSTE 1009.
173940	GRO 119.6	VSP283	TRANSIÇÃO 40.PISTA 19. 130 COM 04. VSP283.
		APP TE	O VSP283 INFORMA QUE NÃO COPIOU.A MENSAGEM VEIO MUITO
		VSP283	BAIXA PODERIA REPETIR POR GENTILEZA.
		APP TE	AFIRMATIVO.TERESINA VISUAL.34º GRAUS.TRANSIÇÃO 40.PRES
		VSP283	SÃO 1009..UNO ZERO ZERO NOVE.PISTA 19. 150 COM 06.
		APP TE	VSP283.
		VSP283	283 COPIOU. 5 POR 5. MUITO GRATO.
		VSP283	TERESINA VSP283.
		APP TE	PROSSIGA VSP283.
		VSP283	283 LIVROU 330.NO MOMENTO ESTÁ CRUZANDO 220.NA SUA EXXIX
174000	GRO 119.6	PTJHC	ESCUA.
		APP TE	ATINGE E MANTEM 3000 PÉS A UM MINUTO DO BLOQUEIO.JHC.
		PTJHC	VSP283 DESÇA PARA O NIVEL 080 REPORTE 25 MILHAS.VSP
		APP TE	283.
		VSP283	283 PARA O 080 REPORTARA 25 MILHAS ---
		PTJHC	ESTÁ NO BLOQUEIO JHC.
		APP TE	É...CONFIRME.
		PTJHC	ESTÁ NO BLOQUEIO JHC.
		APP TE	CONFIRME O PROCEDIMENTO QUE IRA EXECUTAR JHC.
		JHC	DESCIDA JULIET.
174310	GRO 119.6	APP TE	REPORTE INICIANDO AFASTAMENTO.
		PTJHC	CHARLIE.
		VSP283	TERESINA O VSP283 TÁ CRUZANDO 110 PARA O ZERO OITO
		APP TE	ZERO A 35 MILHAS.POSSIBILIDADE DE PROSSEGUIR DESCIDA.
		VSP283	AFIRMATIVO.DESÇA PARA O NIVEL 050.REPORTE 25 MILHAS.
		APP TE	283.
		VSP283	PARA Ø 050. REPORTARÁ 25 MILHAS.VSP283.
		PTJHC	NO BLOQUEIO INICIANDO AFASTAMENTO.JHC.
		APP TE	REPORTE CURVA DO PROCEDIMENTO.PTJHC.
		PTJHC	CHARLIE

2.º SERVIÇO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUBSEÇÃO AUXILIAR
ENTRADA
19 / 06 / 96

TRANSCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01				FL 04
REFERÊNCIA: 26/SPCEA/050692			FITA Nº 35	
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O	
174530	GRO 119.6	VSP283 APP TE VSP283	CRUZA 080 A 25 MILHAS.VSP283. DESÇA PARA 3000 PÉS DE ALTITUDE AJUSTADO 1009.REPORTE ATINGIDO VSP283. 283 PARA 3000 . AJUSTADO 1009.REPORTARÁ ATIN- GIDO.	
174730	GRO 119.6	PTZB APP TE PTZB APP TE PTZB PTJHC PTZB APP TE PTZB APP TE PTJHC APP TE PTJHC	TERESINA EZB. CONFIRME.EZB. AFIRMATIVO. PROSSIGA.EZB.CONTROLE TERESINA. PROCEDENTE JUAZEIRO RADIAL 140.ESTIMANDO TERMINAL TE- RESINA NO MOMENTO--- ---JHC INFORMA CURVA BASE--- ---ESTIMA 1807. OK.ENTENDIDO LIMITE TERMINAL NO MOMENTO.EJ...EZM.TE- RESINA VISUAL.PISTA 19.VENTO É CALMO.AJUSTE 1009.RE- PORTE 5 MINUTOS FORA EZM. EZB REPORTARÁ 5 MINUTOS FORA. CORREÇÃO EZB. HC LA CURVA BASE. REPORTE APROXIMAÇÃO FINAL BAIXADO E TRAVADO.JHC. CHARLIE.	
174830	GRO 119.6	VSP283 APP TE VSP283	O CHARLIE ESTÁ indo PARA QUE CABECEIRA POR GENTILEZA. É...CABECEIRA 19.APROXIMAÇÃO FINAL DA PISTA 19.283 ---	
174940	GRO	VSP283 VSP283 APP TE VSP283	VÁI ATINGIR TRES MI ZERO TRES ZERO A ONZE MILHAS VSP 283. O VSP 283 INFORMA QUE ESTA EM CONDIÇÕES VISUAIS CAN- CELA ACUSARA NA PERNA DO VENTO DA URO NOVE. AFIRMATIVO CANCELADO AOS QUATRO CITO INFORMO QUE TE- MOS TRAFEGO DO PA34 REPORTOU DE CURVA BASE PARA APRO- XIMAÇÃO DA PISTA URO NOVE. 283 CIENTE AINDA NÃO AVISTOU OK.	
175130	GRO	APP TE PTJHC APP TE APP TE VSP283 APP TE VSP283	OH, JHC CONFIRME A POSIÇÃO APROXIMAÇÃO FINAL. OK.O VENTO É 180 GRAUS COM 04,REPORTE NO SOLO. VSP 283 TERESINA. NA ESCUTA PROSSIGA. PARA SUA INFORMAÇÃO O PA34 REPORTOU APROXIMAÇÃO FINAL DA PISTA 19. CIENTE, INFORMA QUE ESTA A TRINTA SEGUNDOS PARA	

TÍTULOS DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01			FL 05
REFERÊNCIA: 26/SPCEA/050692		FITA Nº 35	
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O
175200	GRO 119.6	APP TE	PERRA DO VENTO DA CABICEIRA URO NOVE. CIENTE.
175400		VSP283	283 INGRESSANDO NA PERRA DO VENTO DA URO NOVE ACUSA- RÁ NA BASE COM CHECK DE TREM.
		APP TE	OK
		PTJHC	TCCOU ET ARREMETRU JHC INGRESSARAH NA PERRA DO VENTO DA 19.
		APP TE	OK ENTENDIDO ARREMETEU ET ESTAH INGRESSANDO PERRA DO VENTO PISTA 19 JHC CFM.
		PTJHC	AFIRMATIVO
		VSP283	GIRLANDO IMCE TREM BAIXO ET TRAVADO CABL9 VSP283 ACU- SARAH FINAL.
175510		APP TE	CIENTE
		APP TE	OH JHC PARA SUA INFORMAÇÃO TEM UM B737 DE BASE PARA FINAL DA PISTA 19.
		PTJHC	OH TRÁFEGO ESTÁ AVISADO.
175605		VSP283	CONFIRME O VENTO PARA O 283 INFORMA QUE ESTÁ NA FINAL. OK
		APP TE	210 COM 4 REPORTE NO SOLO.
175700		VSP 283	283
175730		VSP 283	NO SOLO ET LIVRANDO O VSP 283.
		PTJHC	NA FINAL DA 19 JHC.
175900		APP TE	VENTO 240 COM 04.
		PTEZB	TERESIRA EZB ESTIMANDO CINCO MINUTOS FORA.
		APP TE	REPORTE INGRESSANDO PERRA DO VENTO PISTA 19 EZB.
175930		PTEZB	BRAVO.
		PTJHC	O TERESIRA O JHC ESTAH COM PROBLEMAS MANDA UMA VIATURA AKI ESTÁ INTERDITADA AH PISTA.
		APP TE	EH CONFIRME SE DESEJA AÇÃOAMENTO BOMBEIROS.
180010		PTJHC	NEGATIVO.
		APP TE	CIENTE.
		PTVMT	TERESIRA PTVMT.
		APP TE	PROSSIGA VMT.
		PTVMT	LIVRANDO SUA TERMINAL NO MOMENTO PARA PICOS SEM MES- SAGEM.
180030		APP TE	OK TERESIRA CIENTE.
1801 20		APP TE	O JHC TERESIRA.
		VSP 282	TERESIRA É O VSP 282.
		APP TE	PROSSIGA 282.
		VSP 282	A VOCÊ TEM CONDIÇÕES DE INFORMAR O METAR PARA O VSP 282.
		APP TE	CONFIRME O METAR DE QUE LOCALIDADE.
		VSP 282	PORQUE A INFORMAÇÃO QUE EU RECEBI DO MEU DESPACHO É QUE VOCÊS NÃO TEM CONDIÇÕES INFORMAR O METAR PARA ELES, É VERDADE ISSO.
		APP TE	AFIRMATIVO, LÓS ESTAMOS COM A MÁQUINA TELEX INOPERANTE ESTAMOS APENAS CONTACTO TF2 COM CENTRO RECIFE MAS O

TÍTULOS DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01			FL 06
REFERÊNCIA: 26/SPCEA/050692			FITA Nº 35
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	T E X T O
180210	GRO 119.6	VSP 282	SENHOR AGUARDANDO PODEREMOS PEDIR VIA TF2. OK. OBRIGADO, VOU SOLICITAR O FUNCIONÁRIO DEPOIS PAS- SAR AÍ PARA RESGAR ENTÃO.
		APP TE	CIENTE.
		VSP 282	OBRIGADO.
	GRO 119.6	APP TE	JHC TERESINA.
		APP TE	JHC TERESINA.
		APP TE	EZB TERESINA.
		PT EZB	NA ESCUTA.
180300		APP TE	PARA SUA INFORMAÇÃO TEMOS UMA AERONAVE QUE POUSOU RE- PORTOU QUE ESTÁ INTERDITO A PISTA DEVIDO PROBLEMAS ESTRUTURAIS SEM QSO COM A MESMA OBSERVE A PISTA, QUANDO TIVER NA PERNA DO VENTO EZB.
		PT EZB	EZB ESTÁ CIENTE---
		VSP 282	O VSP 282 INFORMA QUE ESTÁ AVISTANDO A AERONAVE SOLI- CITA SE TERESINA TIVER O EQUIPAMENTO DE RESGATE APA- RENTEMENTE A AERONAVE RECOLHEU O TREM DE POUSO.
		APP TE	OK.
		PT JHC	TERESINA ESTÁ NA ESCUTA DO JHC.
180425		APP TE	PROSSIGA JHC
		PT JHC	O JHC ESTÁ POUSADO NA PISTA O TREM RECOLHEU A PISTA ESTÁ IMPRATICÁVEL TEM QUE MANDAR UMA VIATURA AQUI PA- RA PROVIDENCIAR
		APP TE	CIENTE.
		APP TE	O EZB TERESINA.
		PT EZB	EZB NA ESCUTA SENHOR.
180600		APP TE	PARA SUA INFORMAÇÃO O AERODROMO IMPRATICÁVEL NÃO TE- NHOU PREVISÃO PARA TIRAR AERONAVE DA PISTA, AERONAVE RECOLHEU O TREM DE POUSA SOBRE A PISTA, CONFIRME SE PROSSIGUE PARA ALTERNATIVA.
		PT EZB	O TERESINA POSSIBILIDADE DE OBSERVAR A PISTA E CASO ----- É -----A-----E-----TENHO CONDIÇÃO DE POUSAR NA CABECEIRA OL. É----- SOLICITA A OL OK.
		APP TE	O EZB É PARA INFORMAR-LO O AERODROMO IMPRATICÁVEL.
		PT EZB	TERESINA O EZB VOLTANDO.
		APP TE	PROSSIGA EZB.
1808		PT EZB	CONDIÇÕES DE POUSO NA OL É--- PRATICAMENTE 1300 ME- TROS A 1400 METROS DE PISTA UTILIZÁVEL.OK.POUSANDO NA OL.
		APP TE	O EZB NÃO TEMOS CONDIÇÃO DE AUTORIZAR SEU POUSO E MANTENHA ESCUTA E QUE --- ESTAMOS ACIONANDO VIATURA PARA REBOCAR A AERONAVE.
		PT EZB	POSITIVO.
		PT EZB	EZB ESTÁ SOBRE O AERÓDROMO .OK. CIRCULARÁ PARA AGUAR- DA NOVAS INSTRUÇÕES.
		APP TE	CIENTE SOBREVE O AERÓDROMO
1809		PT JHC	AFFIRMATIVO.
		APP TE	JHC COMROLE TERESINA.

SERVIÇO NACIONAL DE REGISTRO CIVIL
SUBSEÇÃO AUXILIAR
ENTRADA
10 06 00

TRANSCRIÇÃO DE GRAVAÇÃO DE COMUNICAÇÕES Nº 01			FL 02
REFERÊNCIA: 26/SPCEA/050692		FITA Nº 35	
HORA "Z"	OPN QRG	ANV ÓRGÃO	004211 T E X T O
1809	GRO 119.6	APP TE	JHC CONTROLE TERESINA.
1810		PT EZB	JHC CONTROLE TERESINA.
		APP TE	TERESINA EZB.
		PT EZB	PROSSIGA O EZB.
		APP TE	VAI TER CONDIÇÃO DE INFORMAR O TEMPO QUE PERMANECERÁ
		PT	na AERONAVE INTERDITANDO A PISTA.
		APP TE	CONFIRME.
		PT	É--A PREVISÃO DE QUANTO TEMPO A INTERDIÇÃO DA PISTA
		APP TE	SE TEM CONDIÇÃO DE INFORMAR .
		PT EZB	SEM PREVISÃO INFORMAMOS AO BOMBEIRO PARA REBOCAR A
		APP TE	AERONAVE . ESTÁ SEM PREVISÃO.
		PT EZB	OK. QUE VOCÊ NÃO AUTORIZA O POUSO NA 01 NÃO.A AERO-
		APP TE	NAVE TEM CONDIÇÃO DE POUSO NA 01.
		PT EZB	--- CONTROLE DE APROXIMAÇÃO NÓS NÃO TEMOS AUTONOMIA
		APP TE	PARA AUTORIZAR UM POUSO DE AERONAVE.EZB.
	182230 GRO 119.6	PT EZB	POSITIVO, ENTÃO EZB PROSEGUIRÁ PARA CAXIAS.OK.
		APP TE	OK.CONFIRME PARA CAXIAS SEM MENSAGEM OU COM MENSAGEM
		PT EZB	DE POUSO.
		APP TE	SEM MENSAGEM DE POUSO, SENHOR,OK.
		PT EZB	CONFIRME O POB,ALTERNATIVA,CASO NÃO POUSE EM CAXIAS
		APP TE	E AUTONOMIA APARTIR DO MOMENTO.
		PT EZB	AUTONOMIA DE TRÊS HORAS,POB 047,ALTERNANDO COELHO NE-
		APP TE	TO.
		PT EZB	OK,REPORTE VERTICAL DE CAXIAS,EZB.
		APP TE	ZB REPORTARÁ VERTICAL DE CAXIAS CASO NEGATIVO POUSARÁ
		PT EZB	EM CAXIAS SEM MENSAGEM OK.
		APP TE	OK,ENTENDIDO IRÁ PROSEGUIR PARA CAXIAS CONFIRME O
		PT EZB	NÍVEL IRÁ PROSEGUIR PARA CAXIAS EZB.
		APP TE	ZERO QUARENTA E CINCO.
		PT EZB	OK,REPORTE VERTICAL DE CAXIAS ,EZB.
		APP TE	BRAVO
		PT EZB	TERESINA EZB.
		APP TE	PROSSIGA EZB.
		PT EZB	NA SOBRE A VERTICAL DE CAXIAS VAI POUSAR SEM MENSAGEM
		APP TE	OK.
		PT EZB	OK. O VENTO EM TERESINA 150 COM 4.
		APP TE	POSITIVO. PODERIA INFORMAR AS CONDIÇÕES ,A AERONAVE
		PT EZB	AINDA CONTINUA NA PISTA.
		APP TE	AFIRMATIVO.
		PT EZB	OK. QUAL O TELEFONE PARA CONTACTO COM O CONTROLE.225
		APP TE	2241.
		PT EZB	AFIRMATIVO.
		APP TE	POSITIVO POUSARÁ EM CAXIAS SEM MENSAGEM
		PT EZB	
		APP TE	"ESTA TRANSCRIÇÃO CONSTITUI EXPRESSÃO FIEL DAS COMU-
		PT EZB	NIKAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE AS PARTES ENVOLVIDAS ,
		APP TE	INCLUINDO TODOS OS ERROS DE LINGUAGEM E TERMOS INADE-
		PT EZB	QUADOS À FRASEOLOGIA PADRÃO"

JOSÉ CARLOS DE O. GOMES-SO BCT
CHEFE DO APP SMT

SERVIÇO REGIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUBSEÇÃO AUXILIAR

ENTRADA

004212

D E C L A R A Ç Ã O

Declaro para fins de Direito e a quem possa interessar, que eu, JOSE JERONIMO DA SILVA JUNIOR, PC Lic. nº12562 cód. DAC 714659, assim procedi nos dias 29 e 30/05/92.

Como de costume acordei às 7:00hs da manhã, permaneci no hangar da empresa, onde presto serviço e resido. As 12:00hs dirigia-me ao restaurante mais próximo do Aeroporto, onde normalmente faço minhas refeições, retornei ao hangar por volta de 13:15hs, permanecendo no mesmo até o anoitecer, aproximadamente às 18:30 hs efetuei a minha última refeição, retornando ao hangar às 20:00 hs permanecendo no apartamento durante toda a noite, ao chegar na Empresa procedi como de costume, conversei demoradamente com os vigias dos hangares, assisti a programação normal de televisão, por volta das 22:20hs fui dormir.

No dia seguinte 30/05/92, acordei às 7:30hs, às 8:00 hs dirigia-me para o Aeroporto aguardar a chegada do checkador. Realizei as provas que acompanhavam o cheque e aguardei a sequência conforme decisão do checkador, sendo eu o terceiro da lista para o cheque.

Às 13:34hs local (16:34z) decolamos efetuando subida em rota com destino a São Luís (SESL), sem restrição, ascendendo para o FLO60, após atingir e manter o FLO60 o controle Teresina mandou-nos reportar posição SUCO, aproximadamente às 14:00hs local (17:00z) atingimos a posição SUCO e solicitamos regresso para Teresina no FLO70, fomos autorizados pelo controle Teresina a regressar no FLO70 e reportar no ponto ideal de descida, ao atingir o ponto ideal de descida fomos autorizados a descer inicialmente para o FLO40, devido ao tráfego, fomos interrogados por Teresina em relação a nossa posição, estávamos entre 28NM a 29NM, não recordo bem o nível que cruzamos naquele momento. O controle Teresina, então mandou-nos reportar 20NM, ao reportarmos 21NM de Teresina, fomos autorizados a descer 3.000pés, ao atingirmos 3.000pés fomos autorizados a reportar no bloqueio, bloqueamos e efetuamos a DESCIDA JULIET, pista 19. Concluído o procedimento fui instruído pelo checkador a arremeter, após a arremetida, considerado apto pelo checkador, o mesmo assumiu o comando da Aeronave e veio para pouso final. Neste momento comecei a recolher o material de navegação utili-

ANEXO - 4.1

004213

zado no voo, ficando desatento em relação a operação de pouso do
checador. Reportamos atingindo perna do vento da pista 19, em se-
guida reportamos final normal. Prosseguimos para o pouso, tendo a
Aeronave pousado às 15:05hs local (18:05z), sem o trem de pouso.
Após o pouso fui interrogado pelo checador sobre o que tinha aconte-
cido e respondi para o mesmo que ele não tinha comandado o trem de
pouso.

O acima declarado é a expressão da verdade, estando
ciente de minhas obrigações perante as leis vigentes.

Teresina, 01 de Junho de 1992.

Jose Jerônimo da Silva Junior
JOSE JERÔNIMO DA SILVA JUNIOR.

ANEXO - 05

004214

CDAC- 714659

2ª VIA

12562

JOSÉ JERONIMO DA SILVA JUNIOR

MOSSORÓ - RN BRASILEIRA

José Jerônimo da Silva Junior

71465-2

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL)
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

PILOTO COMERCIAL (III) LICENÇA Nº 12.562

IV Nome **JOSÉ JERÔNIMO DA SILVA JÚNIOR**

XIII AT - CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA

HABILITAÇÃO	Válido até	Carimbo e Assinatura
AVI. TERRESTRES MONOMOTORAS...	30.11.93	20/12

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL)
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA
(MEDICAL CERTIFICATE)
1.ª Classe (Class)

NOME **JOSÉ JERÔNIMO DA SILVA JÚNIOR**

COD. DAC **714 659**

DATA DE VALIDADE (DATE DESIGNATION EXPIRES) **27 / 06 / 93**

ÓRGÃO RESP. PELA EMISSÃO *Orlando*

BAF7-119

Unj. Med. Av.

004215

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
REPUBLICA DE PORTUGAL

ESTA LICENÇA COMEÇA A VALER EM 01/01/91
E TEM VALIDADE POR 05 ANOS
EXCETO PARA O CASO DE RENOVACÃO ANUAL
E NÃO É VÁLIDA PARA VÔOS INTER-
NACIONAIS.

Enio Barroso Ferreira 06 91

ENIO BARROSO FERREIRA - TEN CEL AV

XIII A) - CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA		
HABILITAÇÃO	Válido até	Carimbo e Assinatura
AVI. TERRESTRES MULTIMOTORES...	30.11.93	<i>[Signature]</i>

P - C	
VALIDADE - De acordo com o estabelecido no Anexo da OACI na forma adotada no Brasil. VALIDITY - In accordance with the ICAO Annex	
LIMITAÇÕES Limitations	
<i>[Signature]</i> Assinatura do Titular	
Visto p/ o Art. 61 da Resolução 579/87 do CONTRAN	

004216

ANEXO 6

DECLARAÇÃO

Pelo presente documento, eu Francisco Galco
Tinoco Chagas Filho, CPF nº 277958107-72, proprietário da aeronave
(Tipo) PA 34 de marcas PT-TH, autorizo o piloto (Nome)
José Jerônimo da Silva Junior, a utilizar a aeronave
em apêço, em voo de avaliação de perícia com examinador devidamente credenciado pe
lo Departamento de Aviação Civil.

(Cidade) Teresina .. de .. de 1992.

[Assinatura]

004217

ANEXO 7

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
SERAC-2

AUTORIZAÇÃO DE EXAME PRÁTICO

Nº 115 / 92

INSPAC/CREDENCIADO: CARLOS BOENTE FILHO - CAP AV

DIA: 30 / 05 / 92 LOCAL: TERESINA - PI.

HORA: 08:30 P

EXAMINANDO	TIPO DE VOO	TIPO DE AERONAVE	PREFIXO	HORAS VOADAS	OBSERVAÇÕES
WILLIAM MONTE BRAGA	REV IFR	E-810	PT-JHC	01:20	
FRANCISCO DE A. CARVALHO	REV MUL TI/IFR	E-810	PT-RUB	00:50	REALIZAR PROVA FIL AGR
WALTER LUSTOSA DE CARVALHO	IFR				
JOSE JERONIMO IONARE ARAUJO	IFR	E-810	PTEVR	01:30	

RUBRICA INSPAC/CREDENCIADO

RECIFE, 21 / 05 / 92

APÓS O EXAME REALIZADO DEVOLVER
ESTA AUTORIZAÇÃO JUNTO COM AS
FICHAS DE AVALIAÇÃOANTONIO CARLOS MONTE FILHO - CAP AV
CHEFE DA DIVISÃO TÉCNICA