

RESERVADO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
SEGUNDO SERVIÇO REGIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Of. Nº 35 /SIPAA/R-089

Recife, 10 set. 1999

Do Chefe

Ao Exmº. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DAC

Assunto : Incidente Aeronáutico

Ref : NSMA 3-6 de 30 jan. 1996

Anexo : 01 (um) RELIN, referente à aeronave PT-MFI (16.03.1999)

Encaminho a V. Exa. o documento anexo, conforme a legislação referenciada.

CARLOS FREDERICO AFFONSO SAMPAIO - Ten. Cel. - Av
Chefe do SERAC2

Cópias:

SIPAA.....01

SINT.....01

Total..... 02

PROTOCOLO M Aer

07 - 12/0094/99

DEPARTAMENTO DE
AVIAÇÃO CIVIL
Protocolo Sigiloso
RECEBIDO
EM :
AS : 16 SET. 1999
POR: YONE

DET
211-R
17 SET 1999

RESERVADO

F-0415

RESERVADO

1



RELATÓRIO DE INCIDENTE

CENIPA 01

CENIPA

ORGANIZAÇÃO

SERAC-2

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA

DATA DO INCIDENTE

PT-MFI

16/03/1999

TIPO DE INCIDENTE

GRAVE

FOGO NO MOTOR NO SOLO

NÃO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	QTD
2	DO INCIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO; LESÕES; DANOS A TERCEIROS	01
4	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	01
5	CROQUI	01
6	FOTOGRAFIAS	04
7	REINCIDÊNCIA; ANÁLISE / POTENCIAL DE RISCO	01
8	CONTINUAÇÃO DA ANÁLISE / POTENCIAL DE RISCO	01
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; DIVULGAÇÃO; AÇÕES CORRET/PREV. JÁ EXEC. E INF. ADIC; OUTROS PARTICIPANTES	01
12	COMANDO INVESTIGADOR OU EMPRESA - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR OU EMPRESA - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENDOSSO PELA CCI -	01
15	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
	ANEXOS	02
TOTAL		19

OSV, ASV OU EC RESPONSÁVEL PELA INVESTIGAÇÃO

LOCAL E DATA

JOÃO CARLOS BIENIEK - CAP.-AV.

RECIFE, DE SETEMBRO DE 1999.

NOME E ASSINATURA

CARTÃO SIPAER Nº

90.040

LOCAL E DATA

RECIFE, DE SETEMBRO DE 1999.

CHEFE DA DIPAA, SPAA, OU SIPAA

DISTRIBUIÇÃO

JOÃO CARLOS BIENIEK - CAP.-AV.

ORIGINAL - À CCI
CÓPIAS - CENIPA, COMANDO INVESTIGADOR DE
OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, E
ARQUIVO LOCAL

NOME E ASSINATURA

CARTÃO SIPAER Nº

90.040

RESERVADO

F-0416

RESERVADO

2

1 DO INCIDENTE

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
	10-03-99	PT-MFI

LOCAL MUNICÍPIO UF COMAR FASE DE OPERAÇÃO

ELO SIPAER HORA LOCAL / FUSO PERÍODO DIA NOITE

OUTRAS ANV ENVOLVIDAS NÃO SIM (QTD) MATRÍCULAS

LOCALIZAÇÃO DA AERONAVE EM AERÓDROMO ⇒ REGISTRADO/HOMOLOGADO SIM NÃO

FORA DE AERÓDROMO ⇒ COORD.

PLANO DE VÔO IFR VFR VCOM NENHUM

ROTA PROPOSTA DE: VÔO LOCAL PARA:

2 DA AERONAVE

FABRICANTE MODELO N° DE SÉRIE (SE CIVIL) CERTIF DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO VENCIDO

TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO DATA ÚLTIMA INSPEÇÃO OFICINA DE INSPEÇÃO HS APÓS ÚLTIMA INSPEÇÃO

OPERADOR ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)

PREENCHA OS CAMPOS 25, 26 E 27 SOMENTE SE PERTINENTES AO TIPO DE INCIDENTE E REGISTRE O N° DE SÉRIE MARCA E MODELO DO MOTOR MARCA E MODELO DA HÉLICE

	M1	M2	M3	M4	H1	H2	H3	H4
HORAS TOTAIS	12 818:40	7783:40						
HORAS APÓS	5319:35	3744:15						
N° DE SÉRIE	121171	121181						

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO NOME / QUALIFICAÇÃO

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) IDADE

ESCOLA DE FORMAÇÃO ANO CERTIFICADO IFR OU CVI VÁLIDO VENCIDO N POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL)

CERTIF. CAPAC. FÍS. OU CARTÃO DE SAÚDE VÁLIDO VENCIDO

HORAS DE VÔO TOTAL NESTE MODELO TOTAL ULT. 30 DIAS ULT. 24 H

FUNÇÃO NOME / QUALIFICAÇÃO

ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) IDADE

ESCOLA DE FORMAÇÃO ANO CERTIFICADO IFR OU CVI VÁLIDO VENCIDO N POSSUI CÓDIGO DAC (SE CIVIL)

CERTIF. CAPAC. FÍS. OU CARTÃO DE SAÚDE VÁLIDO VENCIDO

HORAS DE VÔO TOTAL NESTE MODELO TOTAL ULT. 30 DIAS ULT. 24 H

RESERVADO

F-0417

RESERVADO

3

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	16-03-99	PT-MFI

4 HISTÓRICO

A AERONAVE ATR-42 REALIZAVA UM VÔO NO TRECHO SÃO PAULO / MUCURI-BA. LOGO APÓS O POUSO, AO SER APLICADO O REVERSO, FOI OUVIDO UM ESTOURO PROVENIENTE DO MOTOR DIREITO.

O ALARME DE FOGO DESTE MOTOR DISPAROU E O INCÊNDIO FOI CONFIRMADO. IMEDIATAMENTE O PILOTO PAROU A AERONAVE, CORTOU OS MOTORES E ACIONOU O SISTEMA DE EXTINÇÃO DE FOGO.

O FOGO CONTINUOU NA NACELE DO MOTOR E O VENTO, QUE ESTAVA DE TRAVÉS DIREITO, COMEÇOU A JOGAR MATERIAL INCANDESCENTE SOBRE A FUSELAGEM DA AERONAVE.

O PILOTO COMANDOU A EVACUAÇÃO DA AERONAVE E O FOGO FOI EXTINTO POR UM FUNCIONÁRIO DA EMPRESA QUE TRABALHAVA NO AERÓDROMO.

OS DEZ PASSAGEIROS E QUATRO TRIPULANTES SAÍRAM ILESOS E A AERONAVE SOFREU DANOS GRAVES NO MOTOR DIREITO E NA PARTE INFERIOR DA FUSELAGEM.

48

5 LESÕES

INFORME A QUANTIDADE TRIPULANTE

TRIPULANTE		PASSAGEIRO		TERCEIRO	
<input type="checkbox"/>	LEVE	<input type="checkbox"/>	ILESO	<input type="checkbox"/>	LEVE
<input type="checkbox"/>	4 ILESO	<input type="checkbox"/>	10 ILESO	<input type="checkbox"/>	ILESO

49

6 DANOS A TERCEIROS

HOUVE ? NÃO SIM

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

- JÁ FOI DESIGNADA A O.M. RESPONSÁVEL PELA AVALIAÇÃO ? SIM NÃO

- O TERMO DE AVALIAÇÃO DE DANOS JÁ FOI ENCAMINHADO ? SIM NÃO

- DESCRIÇÃO DOS DANOS :

VALOR:

50

7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

AVIAÇÃO MILITAR	AVIAÇÃO CIVIL
<input type="checkbox"/> SINDICÂNCIA	<input type="checkbox"/> BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
<input type="checkbox"/> INQUÉRITO ADMINISTRATIVO	<input type="checkbox"/> INQUÉRITO POLICIAL
<input type="checkbox"/> INQUÉRITO POLICIAL MILITAR	<input type="checkbox"/> TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
<input type="checkbox"/> INVENTÁRIO (CENIPA 14)	<input type="checkbox"/> INVENTÁRIO (CENIPA 14)
<input type="checkbox"/> OUTROS	<input type="checkbox"/> OUTROS

51

RESERVADO

F-0418

RESERVADO

4

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
	16-03-99	PT-MFI

MATRÍCULA

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE -

AVIÕES										
COMPONENTE		GRAVE	LEVE	NENHUM		COMPONENTE	GRAVE	LEVE	NENHUM	
HÉLICE	Nº 1			X		LEME DIREÇÃO			X	
	Nº 2	X				ASA ESQUERDA				X
	Nº 3					FLAR ESQUERDO				X
	Nº 4					AILERON ESQUERDO				X
MOTOR	Nº 1			X		ASA DIREITA				X
	Nº 2	X				FLAP DIREITO				X
	Nº 3					AILERON DIREITO				X
	Nº 4					ASSENT	FRENTE			X
FUSELAGEM	X			TRAS.						X
TREM DE POUSO				X		SISTEM	COMBUST.		X	
ESTABILIZADOR HOR.				X			LUBRIF.		X	
PROFUNDOR				X			ELÉTRICO		X	
ESTABILIZADOR VERT.				X			HIDRÁUL.		X	

HELICÓPTEROS										
COMPONENTE	GRAVE		LEVE		NENHUM		COMPONENTE	GRAVE	LEVE	NENHUM
	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 DE CAUDA										
TREM DE POUSO							TRAS			

CUSTO DE RECUPERAÇÃO DA AERONAVE

Informe os valores abaixo se disponíveis até o fim 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 em homem/hora

[]

Observações adicionais:

RESERVADO

RESERVADO

5

9 CROQUI

ESCALA

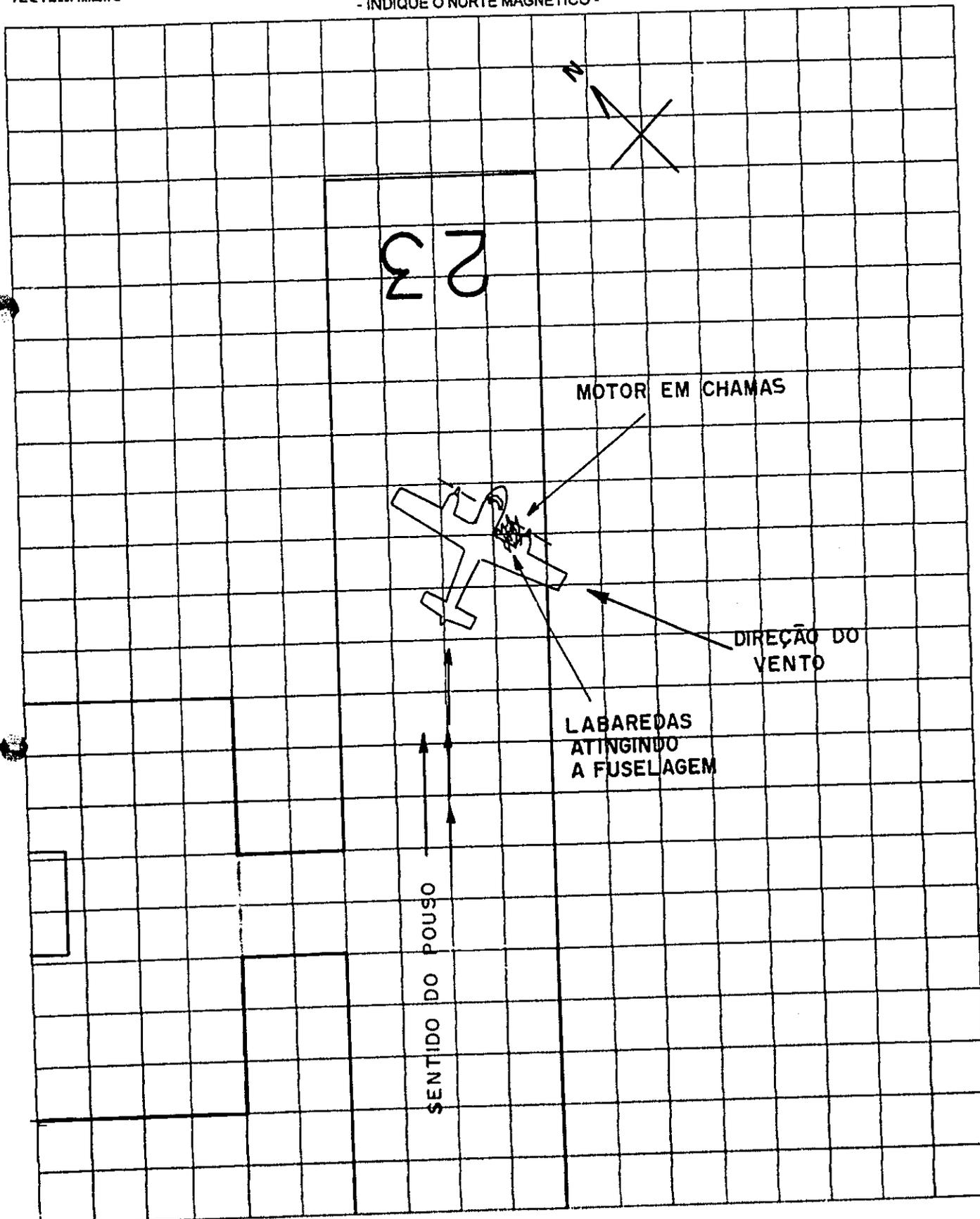
NÃO | SIM

1:

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	16-03-99	PT-MFI

(Para descrição ou esclarecimentos sobre este croqui, utilize a folha CONTINUAÇÃO , com as legendas utilizadas.)

- SITUAÇÃO DA AERONAVE
 - LOCALIZAÇÃO DAS TESTEM INHAÇ
 - TRAJETÓRIA DA AERONAVE
 - DADOS SOBRE A PISTA
 - OUTROS (DESCREVA)
- INDIQUE O NORTE MAGNÉTICO -



53

RESERVADO

F-0420

RESERVADO

6

FOTOGRAFIAS

INVESTIGADOR	DATA DO OCID	MATRIZ DA ANV
	16-03-99	PT-MFI

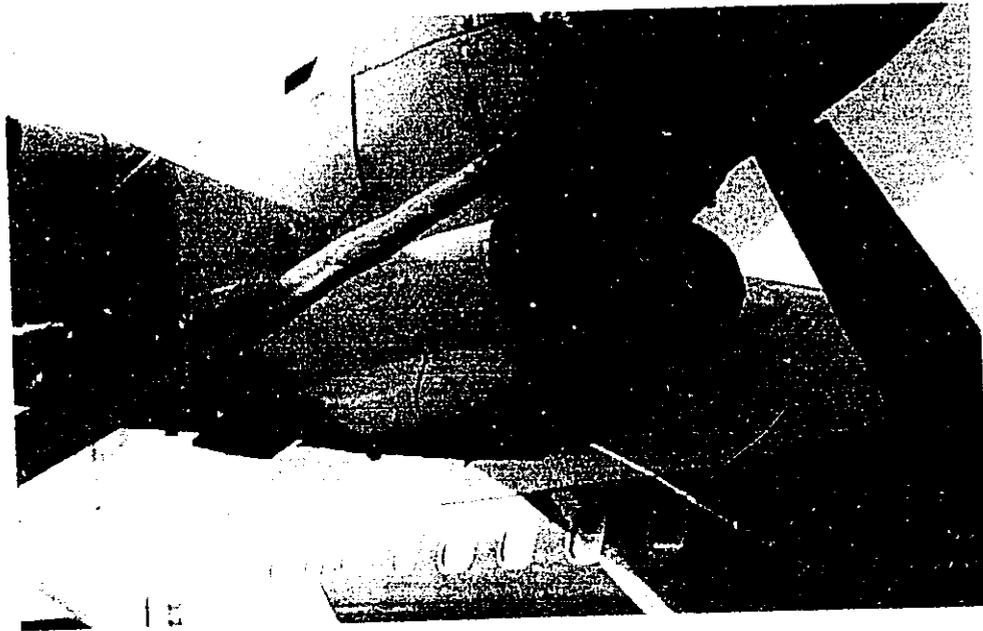


FOTO 1 DANOS NA NACELE DO MOTOR



FOTO 2 DANOS CAUSADOS A PARTE INFERIOR DA FUSELAGEM DA AERONAVE

RESERVADO

F-0421

RESERVADO

6

FOTOGRAFIAS

INVESTIGADOR

DATA DE INCL. D.

MATRIZ DA ANV.

16-03-99

PT-MFI

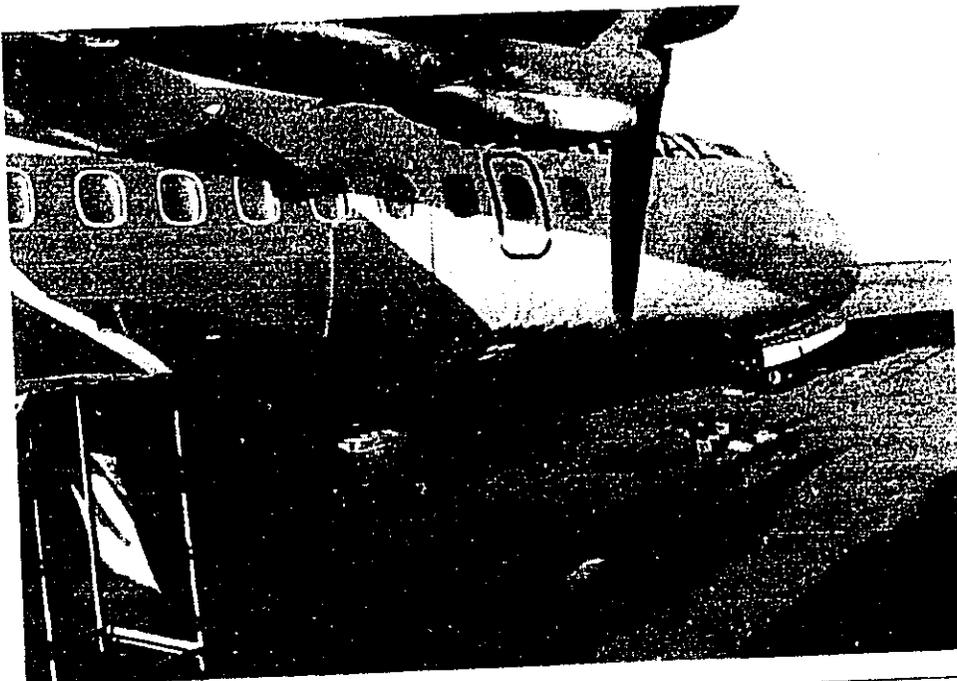


FOTO - 3 - NESTA FOTO PODEMOS VER OS DANOS NA FUSELAGEM E NO MOTOR



FOTO - 4 - ENTRADA DE AR DO MOTOR. CONCENTRAÇÃO DE CINZA E PÓ QUÍMICO

RESERVADO

F-0422

RESERVADO

6

FOTOGRAFIAS

INVESTIGADOR	DATA DE ENCIO	MATRIC DA ANV
	16-03-99	PT-MFI



FOTO 5 NESTA FOTO PODEMOS VER VESTIGIOS DE QUE HOVE UMA EXPLOSAO NA ENTRADA DE AR DO MOTOR



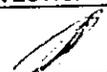
FOTO 6 DANOS NA PARTE INFERIOR DA FUSELAGEM

RESERVADO

F-0423

RESERVADO

7

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
	16-03-99	PT-MFI

11 REINCIDÊNCIA

TEM CONHECIMENTO DE ALGUM INCIDENTE OU SIMILAR JÁ OCORRIDO OU, NA SUA OPINIÃO, ESTA OCORRÊNCIA APRESENTA PRECEDENTE CONHECIDO ?

NÃO

SIM

DESCREVA A SUA OPINIÃO SOBRE OS MOTIVOS DA REINCIDÊNCIA.

55

12 ANÁLISE / POTENCIAL DE RISCO

ESTABELEÇA A RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO, ABRANGENDO OS FATORES HUMANO, MATERIAL E OPERACIONAL.

DO FATOR HUMANO:

NÃO FOI DETECTADA DURANTE A INVESTIGAÇÃO A PRESENÇA DESTE FATOR COMO CAUSA DO INCIDENTE.

DO FATOR OPERACIONAL:

O REFERIDO MOTOR FOI ENVIADO À PRATT & WHITNEY CANADA (P&W C) PARA INVESTIGAÇÃO DAS CAUSAS DO INCÊNDIO (ANEXO 1).

DURANTE A ANÁLISE DO MOTOR FOI OBSERVADO QUE O AQUECEDOR DE COMBUSTÍVEL INSTALADO NESTE MOTOR (S/N WA3164) NÃO ERA O MESMO QUE SAIU DA FÁBRICA (S/N 387). HOUVE PORTANTO UMA TROCA DESSE COMPONENTE, A QUAL NÃO FOI REGISTRADA NO LOG BOOK DA AERONAVE.

APÓS A REMOÇÃO DO AQUECEDOR DE COMBUSTÍVEL, FOI ENCONTRADO UM FRAGMENTO DA ESTRUTURA DO TUBO QUE CONDUZ O COMBUSTÍVEL DA BOMBA PARA O AQUECEDOR. ESTE FRAGMENTO ERA PROVENIENTE DA JUNÇÃO DESSE TUBO COM O PRÓPRIO AQUECEDOR.

FOI VERIFICADO QUE HAVIA UM VAZAMENTO DE COMBUSTÍVEL POR ESTA RUPTURA.

A RUPTURA EM QUESTÃO FOI CAUSADA DEVIDO A UMA SOBRECARGA DE TORÇÃO, DURANTE A INSTALAÇÃO DO AQUECEDOR DE COMBUSTÍVEL.

FOI VERIFICADO, TAMBÉM, QUE OS DOIS PARAFUSOS INFERIORES DE FIXAÇÃO DO AQUECEDOR ESTAVAM FROUXOS, COM FOLGAS DE APROXIMADAMENTE 0.150 POLEGADAS. ESTAS FOLGAS FORAM CAUSADAS PELA INSTALAÇÃO INADEQUADA DAS JUNTAS DE ESPAÇAMENTO DAS BORDAS DE FIXAÇÃO DO AQUECEDOR. COM A VIBRAÇÃO NORMAL DO MOTOR, ESTAS JUNTAS SAIRAM DE SUAS POSIÇÕES, PERMITINDO QUE SURGISSEM FOLGAS EQUIVALENTES AS SUAS ESPESURAS.

O COMBUSTÍVEL PROVENIENTE DO VAZAMENTO DETECTADO PELA P&W C FOI O COMBURENTE QUE SUSTENTOU O FOGO DESDE A IGNIÇÃO.

56

RESERVADO

F-0424

RESERVADO

8

12

ANÁLISE / POTENCIAL DE RISCO
(CONTINUAÇÃO)

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRICULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	16-03-99	PT-MFI

CONFORME AS INFORMAÇÕES DISPONÍVEIS, LEVANTOU-SE OS SEGUINTE FATOS:

- O INCÊNDIO INICIOU-SE LOGO APÓS O POUSO, DURANTE O USO DA POTÊNCIA REVERSA.
- HAVIA UMA CONCENTRAÇÃO DE COMBUSTÍVEL PRÓXIMA À ENTRADA DE AR DO MOTOR, DEVIDO AO VAZAMENTO MENCIONADO ANTERIORMENTE.

COM BASE NOS FATOS ACIMA OBSERVADOS, FOI POSSÍVEL FORMULAR A SEGUINTE HIPÓTESE SOBRE A ORIGEM DO FOGO NO MOTOR.

A BAIXA PRESSÃO NA ENTRADA DE AR DO MOTOR DURANTE O USO DO REVERSO TERIA PERMITIDO O AUMENTO DA CONCENTRAÇÃO DE COMBUSTÍVEL NESTA REGIÃO.

ESTA CONCENTRAÇÃO DE COMBUSTÍVEL NA ENTRADA DE AR DO MOTOR TERIA POSSIBILITADO O INÍCIO DO FOGO, O QUAL TERIA SUA ORIGEM DEVIDO A UM POSSÍVEL ESTOL DE COMPRESSOR, QUE TERIA SIDO INDUZIDO PELA PRESENÇA DE COMBUSTÍVEL NESTA ÁREA.

A EXPLOSÃO OUVIDA LOGO APÓS O POUSO TERIA SIDO JUSTAMENTE NO MOMENTO DA IGNIÇÃO DESSE COMBUSTÍVEL, DURANTE O ESTOL DE COMPRESSOR.

NA FOTO NÚMERO 5 PODEMOS VERIFICAR QUE HÁ SINAIS DE UMA EXPLOSÃO NA PARTE INTERNA DA ENTRADA DE AR DO MOTOR. ESTE FATO VEM REFORÇAR ESTA HIPÓTESE, AINDA QUE NÃO SEJA SUFICIENTE PARA COMPROVÁ-LA.

DESSA FORMA, CONSIDERANDO QUE O OBJETIVO DESTE RELATÓRIO É PREVINIR NOVAS OCORRÊNCIAS, DEVEMOS ATUAR NAS CAUSAS DO VAZAMENTO DE COMBUSTÍVEL, SEM O QUAL NÃO HAVERIA O INCÊNDIO.

SEGUNDO A P&WC A CAUSA DO VAZAMENTO FOI A RUPTURA DO TUBO QUE CONDUZ O COMBUSTÍVEL PARA O AQUECEDOR, SENDO QUE ESTA RUPTURA OCORREU DEVIDO A DEFICIENTE MANUTENÇÃO, VISTO QUE HOUVE ERROS NA INSTALAÇÃO DESSE COMPONENTE.

COMO TRATA-SE DE PARTE DA VIDA DO MOTOR NÃO CONTROLADA (NÃO EXISTE TBO MANDATÓRIO), NÃO FOI INCLuíDA EM LISTAS DE COMPONENTES CONTROLADOS E NÃO TEVE SUA REMOÇÃO LANÇADA EM REGISTROS DE MANUTENÇÃO.

DESSA FORMA, CORRESPONDERIA À OFICINA QUE REALIZOU TAL SERVIÇO A RESPONSABILIDADE QUANTO AOS PROCEDIMENTOS DE SUPERVISÃO DOS TRABALHOS DE MANUTENÇÃO.

DURANTE A INVESTIGAÇÃO, FOI OBSERVADO QUE O CAMINHÃO DE COMBATE A INCÊNDIO, QUE DEVERIA GUARNECER AS OPERAÇÕES DESSA LINHA AÉREA, NÃO ESTAVA PRESENTE NO AERÓDROMO, NO MOMENTO DO INCIDENTE.

AS CONSEQÜÊNCIAS DO INCÊNDIO FORAM AMENIZADAS PELA AÇÃO DE UM FUNCIONÁRIO DA EMPRESA QUE LEVOU UM EXTINTOR ATÉ O LOCAL E CONSEGUIU CONTROLAR O FOGO.

DO FATOR MATERIAL:

NÃO FOI DETECTADA DURANTE A INVESTIGAÇÃO A PRESENÇA DESTE FATOR COMO CAUSA DO INCIDENTE.

56 (cont.)

F-0425

RESERVADO

RESERVADO

13 CONCLUSÃO

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRICULA DA ANV
<i>[Handwritten Signature]</i>	16-03-99	PT-MFI

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

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

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

DEF. MANUTENÇÃO - CONTRIBUIU

A INSTALAÇÃO INADEQUADA DO AQUECEDOR DE COMBUSTÍVEL CONTRIBUIU COM O INCIDENTE.

DEF. SUPERVISÃO - CONTRIBUIU

A FALTA DE UMA EFICIENTE SUPERVISÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, DURANTE O SERVIÇO DE TROCA DO REFERIDO AQUECEDOR CONTRIBUIU COM O INCIDENTE.

DEF INFRA-ESTRUTURA - CONTRIBUIU

A AUSÊNCIA DO CAMINHÃO DE COMBATE A INCÊNDIO DURANTE O INCIDENTE CONTRIBUIU PARA O AUMENTO DOS DANOS IMPOSTOS A AERONAVE.

RESERVADO

RESERVADO

INVESTIGADOR	DATA DO INCID.	MATRICULA DA ANV
<i>[assinatura]</i>	16.03.99	PT-MFI

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

AO SERAC-2:

REALIZAR UMA VISTORIA NO AERÓDROMO DE MUCURI-BA, A FIM DE VERIFICAR AS REAIS CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO DAQUELE SERVIÇO CONTRA-INCÊNDIO.

RSV (1) 020 / A / 1999 - SERAC-2
EMITIDA EM 09 / SET. / 1999

CUMPRIDA EM ____ / ____ / ____

AO SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO DO DAC:

DEVERÁ CONSULTAR OS SERAC SOBRE AS CONDIÇÕES DE INFRAESTRUTURA DOS AERÓDROMOS INCLUÍDOS NAS LINHAS AÉREAS PLEITEADAS PELOS OPERADORES, SOBRETUDO NAS ASPECTOS RELACIONADOS A CONTRA-INCÊNDIO, ISOLAMENTO DO AERÓDROMO E ESTRUTURA MÉDICO-HOSPITALAR DISPONÍVEL NAS PROXIMIDADES.

RSV (1) 021 / B / 1999 - SERAC-2
EMITIDA EM 09 SET. / 1999

CUMPRIDA EM ____ / ____ / ____

AO SUBDEPARTAMENTO TÉCNICO DO D.A.C:

ATRAVÉS DA TE-1

REALIZAR UMA VISTORIA NA PANTANAL LINHAS AÉREAS, A FIM DE VERIFICAR AS CONDIÇÕES DO SETOR DE MANUTENÇÃO DESSA EMPRESA, DEVIDO À CONSTATAÇÃO DE QUE HOVE DEFICIENTE MANUTENÇÃO DURANTE A TROCA DO AQUECEDOR DE COMBUSTÍVEL DO MOTOR DIREITO DA AERONAVE "PT-MFI", TENDO ESTE FATOS CONTRIBUIDO PARA O INCIDENTE EM TELA.

RSV (1) 022 / B / 1999 - SERAC-2
EMITIDA EM 09 SET. / 1999

CUMPRIDA EM ____ / ____ / ____

AOS SERAC:

UTILIZAR OS MEIOS DISPONÍVEIS PARA DIVULGAR ÀS EMPRESAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES OS FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA ESTE INCIDENTE, DESTACANDO A IMPORTÂNCIA DESSAS EMPRESAS ESTABELECEM MEIOS PARA CONTROLAR AS PARTES DOS MOTORES QUE NÃO TENHAM TBO MANDATÓRIO.

RSV (1) 023 / B / 1999 - SERAC-2
EMITIDA EM 09 SET. / 1999

CUMPRIDA EM ____ / ____ / ____

F-0427

RESERVADO

RESERVADO

**COMANDO INVESTIGADOR OU
EMPRESA SE DA AVIAÇÃO CIVIL**

12

DATA DO INCID.	MATRICULA DA ANV
16.03.1999	PT-MFI

19 PARECER E DETERMINAÇÕES

- O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:
- a) SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ EXPLICAR PORQUÊ E EMITIR 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 PRESENTE RELATÓRIO.

63

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

CARLOS FREDERICO AFFONSO SAMPAIO - TEN.-CEL. AV

DATA

10 Set. 1999

64

RESERVADO

F-0428

RESERVADO

**COMANDO INVESTIGADOR OU
EMPRESA SE DA AVIAÇÃO CIVIL**

13

DATA DO INCID.	MATRICULA DA ANV
16.03.1999	PT-MFI

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

- a) SE NÃO CONCORDAR COM AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA PROPOSTAS DEVERÁ ESCLARECER NO SEU PARECER E EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSARIO.

**CONCORDO COM A AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO PROPOSTAS NO
PRESENTE RELATÓRIO.**

85

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

CARLOS FREDERICO AFFONSO SAMPAIO - TEN.-CEL.-AV

DATA

10 SET. 1999

86

RESERVADO

F-0429

RESERVA

ENDOSSO PELA CCI

14

COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

DAC

DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
16-03-99	PT-MFI

21 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 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 análise e conclusão do investigador.

68
COMANDANTE OU DIRETOR

Maj.-Brig.-do-Ar Walacir Cheriegate *Mário Waldino*

DATA
29/10/99

69

RESERVADO

F-0430

RESERVADO

ENDOSSO PELA CCI

15

COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

DAC

DATA DO INCID.	MATRÍCULA DA ANV
16-03-99	PT-MFI

70
22

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

1

O COMANDANTE OU DIRETOR:

- a) SE NÃO CONCORDAR COM A 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 parcialmente com as recomendações propostas, desconsiderando a de número 2, direcionada ao SPL (DAC), por não considerá-la pertinente, visto que o setor já efetua tal estudo quando da concessão de linhas.

71
COMANDANTE OU DIRETOR

Maj.-Brig.-do-Ar Walacir Cheriegate *Méniq Walacir*

DATA
29/10/99

72

5

RESERVADO

F-0431