



# **DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O HELICÓPTERO  
LAMA SA 315 , F-GIQB  
OCORRIDO EM VILA COVA DE PERRINHO  
EM 17-AGOSTO-1992

**RELATÓRIO N° 20/ACCID/GPI/92**



## DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA

*Homologado  
pelo Director-Geral  
11.08.95  
Beil*

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O HELICÓPTERO  
LAMA SA 315, F-GIQB  
OCORRIDO EM VILA COVA DE PERRINHO  
EM 17-AGOSTO-1992

**RELATÓRIO N° 20/ACCID/GPI/92**

*Informações GPS:*

*Vista.*

*Aroundeacal Superior,  
Com parecer de concordância*

*Acordo,  
28.8.95*

*Propõe-se o envio de  
cópia do relatório do  
Bureau d'Enquetes-France  
e ao Departamento de Heliserviços  
28/8/95*

*Frederico Repenhausen  
2. AGOSTO. 95*



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

## **SINOPSE**

No dia 17 de Agosto de 1992, pelas 15:58, hora local, no local de Vila Cova de Perrinho – Vale de Cambra – na sequência duma operação de enchimento do balde durante o combate a um incêndio na mata, o helicóptero LAMA, SA 315 B, de matrícula F-GIQB, sofreu um acidente ficando bastante danificado

Não houve danos pessoais



S. R.  
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

## **1. INFORMAÇÃO FACTUAL**

### **1.1 HISTÓRIA DO VOO**

A aeronave descolou de Albergaria-A-Velha, Vale de Cambra, com missão de combate a incêndios florestais Após efectuar o enchimento do reservatório de água num tanque em Vila Cova de Perrinho, num vale profundo rodeado de árvores e afloramento de rocha, o piloto, ao iniciar a manobra de abandono do local, perdeu o controlo direccional do helicóptero, tendo de imediato aterrado de emergência sobre uma pilha de madeira.

### **1.2 DANOS PESSOAIS**

O piloto, único ocupante da aeronave, saiu ileso.

### **1.3 DANOS NA AERONAVE**

A aeronave sofreu danos estruturais graves, tendo ficado destruídos os rotores principal e de cauda.  
Ver 1.3.1 e 1.3.2, nas páginas seguintes.

### **1.4 OUTROS DANOS**

Na sua aterragem de emergência a aeronave danificou uma pilha de madeira e alguns fardos de palha.

### **1.5 INFORMAÇÃO SOBRE A TRIPULAÇÃO**

O piloto estava certificado para a operação em causa e as suas licenças válidas.



1.3.1

**DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA**

COMPONENTES		ESTADO				OBSERVAÇÕES
		DESTRUÍDO	GRAVE	LIGEIRO	INTACTO	
R O T O R  P R I N C I P A L	PÁS	X				
	CUBO	X				
	MASTRO		X			SEPARADO DAS FIXAÇÕES AO ESTRADO MECÂNICO
	COMANDOS	X				
R O T O R  D E  C A U D A	PÁS	X				
	CUBO	X				
	TRANSMISSÃO	X				FRACTURADA
	COMANDOS	X				
	GUARDA DO MOTOR GEAR BOX	X				
T R A N S M I S S Ã O	ACESSÓRIOS	X				
	CAIXA		X			
	CIRCUITO DE LUBRIFICAÇÃO		X			
T R E M	PATIM	DTº	X			
		ESQ			X	DEFORMAÇÕES NAS TRA- VESSAS



1.3.2

**DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA**

COMPONENTES	ESTADO				OBSERVAÇÕES
	DESTRUÍDO	GRAVE	LIGEIRO	INTACTO	
CINTOS DE SEGURANÇA				X	
MOTOR				X	(OBSERVAÇÃO VISUAL)
A C E S S Ó R I O S  D O M O T O R	F.C.U.			X	
	GERADOR			X	
	TRANSMISSOR TORQUE			X	
	TRANSMISSOR PRESSÃO			X	
	BUJÃO MAGNÉTICO			X	
TOMADA DE AR				X	
BERÇO DO MOTOR		X			DEFORMAÇÃO DA ESTRUTURA E FRACTURA DAS FIXAÇÕES AO ESTRADO MECÂNICO
FUSELAGEM		X			DANIFICADA EM TODA A ZONA INFERIOR DA CABINE CAUDA ESTRUTURAL DESTRUÍDA
PLANO FIXO HORIZONTAL			X		
COMANDOS DE VOO		X			



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

**1.6 INFORMAÇÃO SOBRE A AERONAVE**

A aeronave detinha um Certificado de Navegabilidade válido, emitido pela DGAC Francesa.

**1.7 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA**

Segundo testemunhas no local, “o tempo estava bom e o vento soprava do vale com um pouco de força”.

Nas suas declarações, o piloto informou que o vento apresentava algumas variações de direcção e intensidade.

**1.8 AJUDAS Á NAVEGAÇÃO**

Não aplicável

**1.9 COMUNICAÇÕES**

Não aplicável.

**1.10 INFORMAÇÃO SOBRE O AERÓDROMO**

Não relevante.

**1.11 REGISTADORES DE VOO**

Não aplicável.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **1.12 DESCRIÇÃO PANORÂMICA DOS DESTROÇOS**

O helicóptero ficou no geral todo agrupado no local da aterragem de emergência, com excepção de alguns pedaços do rotor principal que se espalharam por um raio de 30 metros. (Ver 1.12.1 na página seguinte.)

Observaram-se marcas de raspagem com deposição de tinta amarela no afloramento da rocha.

A “béquille” (patim de cauda) apresentava marcas de raspagem de padrão coincidente com o observado na rocha e adjacentes ao tanque de água na encosta. (Ver 1.12.1, e fotografias nas página seguintes.)

### **1.13 EXAMES MÉDICOS E ANATOMOPATOLÓGICOS**

Não foram efectuados exames médicos.

### **1.14 FOGO**

Não houve fogo provocado pelo acidente.

### **1.15 SOBREVIVÊNCIA**

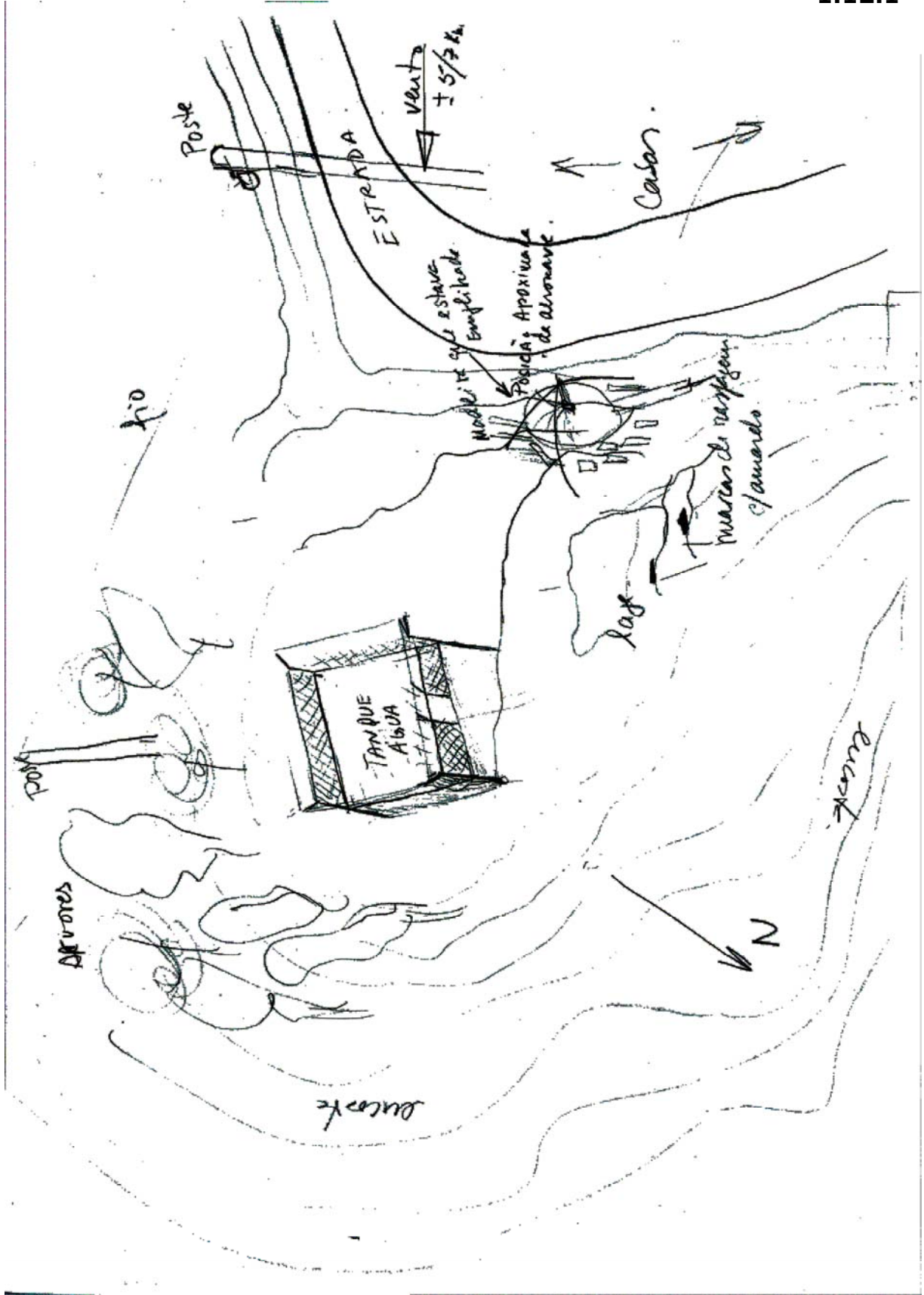
O piloto, único ocupante da aeronave, saiu ileso do acidente.

### **1.16 ENSAIOS E PERITAGENS**

Não foram considerados pertinentes para a investigação.

### **1.17 INFORMAÇÃO SUPLEMENTAR**

Foram ouvidas testemunhas oculares no local.





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**



VISTA DO LOCAL DO ACIDENTE DO LADO DA ESTRADA



VISTA DO LOCAL DO ACIDENTE DO LADO OPOSTO  
AO DA FOTO DE CIMA



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

**2. ANÁLISE**

- 2.1** A aeronave encontrava-se certificada para a operação que efectuava, bem como o piloto.
- 2.2** A operação consistia no combate a um incêndio na área do Vale de Cambra, com helicóptero bombardeiro.
- 2.3** O piloto, dado o adiantado da hora e tendo necessidade de encher rapidamente o depósito de água para o bombardeamento, viu nas proximidades do incêndio um tanque de rega cuja utilização lhe permitiria reduzir substancialmente o ciclo de enchimento.
- 2.4** O local onde se encontrava o tanque não era apropriado para este tipo de operação. Os obstáculos naturais envolviam quase completamente o perímetro do tanque, ficando três dos quatros lados com acesso dificultado devido à encosta de inclinação pronunciada, com árvores e afloramentos rochosos. O acesso pelo quarto lado era também dificultado pela existência de um fio telefónico aéreo e dois postes de suporte. Assim, o piloto optou por descer praticamente na vertical.
- 2.5** O tanque, com aproximadamente 4 x 4 metros de lado, possui uma vedação com altura de 1 metro, terminado por arame farpado a cerca de 30 centímetros.
- 2.6** Segundo declarações do piloto, após ter enchido o depósito de água, sentiu o helicóptero preso, não reagindo aos comandos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**



ZONA DO ACIDENTE – VISUALIZAÇÃO PROVÁVEL  
DO MOMENTO ANTES DO ACIDENTE



LOCAL ONDE EMBATEU O CONJUNTO DE CAUDA



S. R.  
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

- 2.7** Da análise dos estragos provocados pela aeronave foi possível constatar que aquela prisão se ficou a dever ao contacto do chupador na extremidade da mangueira com o arame farpado do topo da vedação. O piloto, ao continuar a actuar o colectivo, provocou um movimento de cauda de cima para baixo e da esquerda para a direita indo embater com a cauda no afloramento rochoso, seguindo-se a destruição do rotor de cauda e, conseqüentemente a perda do controlo de torque. O piloto reagiu de imediato aterrando de emergência, sem critério de escolha do local de pouso. O helicóptero pousou em cima duma pilha de lenha, naturalmente instável, pelo que a aeronave enrolou para a direita por colapso da pilha de madeira.
- 2.8** Em consequência as pás do rotor principal embateram no solo rochoso seguindo-se a destruição do conjunto do rotor principal. A estrutura da cauda da aeronave apresentava uma deformação conseqüente com o embate no solo.
- 2.9** A fuselagem do helicóptero apresenta os danos característicos duma aterragem dura e com rotação lateral para a direita sem translação.



S. R.  
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

### 3. CONCLUSÕES

- 3.1 A aeronave encontrava-se em perfeito estado de aeronavegabilidade no momento do acidente e o piloto estava qualificado para a operação.
- 3.2 O acidente ficou a dever-se ao facto de a mangueira e terminal chupador se prenderem ao arame farpado de vedação do tanque.
- 3.3 O local, pelos obstáculos naturais circundantes, afigurava-se inadequado à operação pretendida.

Lisboa, 2 de Agosto de 1995

OS INVESTIGADORES,

António Marinho Falcão

José Manuel Salgueiro



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**



“BÉQUILLE” ARRANCADA DA ESTRUTURA



“BÉQUILLE” – MARCAS DE RASPAGEM NA ROCHA

---

Rua B, Edifícios n.º 5 e 6 — Aeroporto de Lisboa — 1700 LISBOA  
Telefs. (01) 848 81 51/7 – Telex 12120 AERCIV P – Telefax (01) 80 75 70



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**



ASPECTOS DO ROTOR DE CAUDA



S. R.  
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**



ASPECTOS DO  
HELICÓPTERO



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

## **ANEXOS**

20 AGO 1992

ZCZC JLA004 XV  
GG LFPSYLYX  
201340 LPPTYLYX  
TO: BUREAU ENQUETES-ACCIDENTS  
12/GPI/92 - 20XACCIDE/GPI/92  
ACCIDENT NOTIFICATION  
A) ACCID  
B) SA 315 B REGISTRATION F-GIQB  
C) OWNER HELIUNION - OPERATOR HELISERVICO  
D) PILOT - RUI JOFRE  
E) 920817 1758 LT - VILA NOVA DE PENINHO (FIRE FIGHTING)  
F) DEPARTURE - ALBERGARIA-A-VELHA.  
DESTINATION SAME  
G) 1 PILOT NO INJURIES  
H) HELICOPTER MADE AN EMERGENCY HARD LANDING DUE TO TAIL  
ROTOR COLAPSE AFTER HOVERING TO REFILL THE FIRE FIGHTING  
KIT.  
HELICOPTER SUFFERED SUBSTANTIAL DAMAGE  
I) INVESTIGATION CONDUCTED BY PORTUGUESE CIVIL AVIATION  
J) HILL  
K) J. CAMILO PASTOR - ACCIDENT INVESTIGATION BUREAU  
JGAC/GPI



18 AGO 1992

ZCZC LJA010 0959  
DD LPPTYLYX  
180945 LPPTYEYC

QBM

12120 AERCIVP

SALEMAS 18. 08. 92

DE : HELISERVI?O

ATT. GABINETE DE PREVEN??O DE ACIDENTES DA D. G A. C.  
G.)P. I.

A) ACID

B) SA 315 B. , LAMA , NACIONALIDADE FRANCESA COM AS MARCAS DE  
NACIONALIDADE F - GIQB

C) PROPRIETARIO HELI - JNIONN , OPERADOR HELISERVI?O

D) PILOTO COMANDANTE - RUI JOFRE

E) DIA 17.08.92 AS 17:58 LOCAIS EM VILA COVA DE PERRINHO (CERCA DE  
4 KMS A NORTE DE VALE DE CAMBRA)

F) PONTO DE PARTIDA - ALBERGARIA - A - VELHA  
PONTO DE CHEGADA - ALBERGARIA - A - VELHA

G) LOCAL - VILA COVA DE PERRINHO ( 4 KMS A NOGE DE LE DE CAM-)

H) UM TRIPULANTE A BORDO ( ILESO)

I) IMPACTO COM O SOLO APOS DESCOLAGEM.  
POSSIVEL FALHA DE ROTOR DE CAUDA

J) DANOS ESTRUTURAIIS IMPORTANTES

K) A BORDO N?O SEGUIAM QUAISSQUER EXPLOSIVOS, MATERIAL RADIOACTIVO OU  
OUTROS MATERIAIS PERIGOSOS

DIRECTOR DE OPERA??ES  
JO?O SOUTO E SILVA



## HELISERVIÇO

SOCIEDADE PORTUGUESA DE EXPLORAÇÃO DE MEIOS AÉREOS, LDA.

HELIPORTO DE SALEMAS

Lugar de Salemas - 2670 LOURES

Telex 65452 Helis P Fax: 985 65 53 Tel. 985 65 03

Member of:  
European Helicopter Association



Salemas, 19/08/92

N/REF: ADM.080/92-SS.cm

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO  
DE ACIDENTES DA D.G.A.C. - G.P.I.  
Rua B, Edifício 6  
Aeroporto de Lisboa  
1700 LISBOA

Exmos. Senhores,

Junto enviamos "Air Traffic Incident Report Form" referente ao acidente ocorrido com o LAMA - SA 315 B de matrícula F-GIQB, no passado dia 17 do corrente mês.

Sem outro assunto de momento,

Atenciosamente

  
HELISERVIÇO



S. R.  
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

**INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES**

Acidente ocorrido com a aeronave: Helicóptero F-GIQB  
em: Vale de Cambra em 17/08/92

Nome: [REDACTED]  
Data de Nascimento: [REDACTED]  
Morada:  
Código Postal:

Licença: [REDACTED]  
Emitida em: 24/10/75 por: DGAC válida até: 29/9/92

com as seguintes qualificações de categoria, classe e tipo:

BELL 216 B  
LAMA 315  
ALOUETTE II e III  
Radiotelefonia

Experiência total de voo: 5.754:25 (6/4/92)  
Experiência de Voo por Instrumentos:  
Nocturno: 78:25  
nos últimos 30 dias:  
últimos 90 dias:

Data do último exame médico: 30/03/92

Observações constantes da sua ficha: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Lisboa, em / /

Rua B, Edifícios n.º 5 e 6 — Aeroporto de Lisboa — 1700 LISBOA  
Telefs. (01) 848 81 51/7 — Telex 12120 AERCIV P — Telefax (01) 80 75 70

19/08/92 08:26 INSTINCT SURFWARE JSY P02

<b>PORTUGAL</b> DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL	<b>AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM</b>	GPI Ref. _____ Date _____
FOR OFFICE USE		<b>20</b>

- 1 - "Air traffic incident" here designated as INCIDENT, is a generic term related to a serious occurrence involving air traffic meaning variously, near collision, procedural or facility incident; these incidents are identified in reports and defined as follows:
  - a) NEAR COLLISION. A situation in which a pilot feels endangered by the close proximity of another aircraft.
  - b) PROCEDURAL. A situation in which faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures caused serious difficulty
  - c) FACILITY. A situation in which a failure of ground facilities caused serious difficulty
- 2 - This form is for use when submitting and receiving a report on an air traffic incident and when preparing for transmission a message on such incidents. Shaded boxes contain items to be included in an initial report by radio.
- 3 - Please complete as many relevant sections or items of form as you can, without being redundant. Type or print in ink. Read the descriptive series and cross out the wrong alternatives; if there is not any which adequately applies insert the appropriate term in the space available. If you are not sure of the correctness of your information write a question mark over this information to suggest uncertainty. Express date and time in GMT. Use additional sheets of paper as required.

<b>1 INFORMATION CONCERNING THE REPORT</b>			
A	TYPE OF INCIDENT: NEAR COLLISION / PROCEDURAL / FACILITY	B	INITIALLY REPORT (ED) BY RADIO TO: AFIS/TWR/APP/ACC/FIC at _____
C	PERSON SUBMITTING REPORT: <i>17 AGO 92 1758H</i>	DATE _____ TIME _____ OPERATOR/ATS UNIT: <i>HELISERVICO</i>	
D	PERSON RECEIVING REPORT:	NAME _____ FUNCTION _____	
	DATE <i>17 AGO 192</i>	TIME <i>1758</i>	PLACE OF COMPLETION OF FORM <i>PENA - VILAJOVA DE RA RINHO - VILAJOVA DE RA</i>

<b>2 DETAILS CONCERNING THE REPORTING AIRCRAFT</b>			
A	RADIO CALL SIGN <i>T-61QB</i>	B	REGISTRATION MARK <i>2970-JA 315-B</i>
F	OPERATOR <i>HELISERVICO</i>	G	TYPE OF FLIGHT PLAN <i>LETRADO/NOE</i>
H	AERODROME OF DEPARTURE OF FIRST INTENDED LANDING OF DESTINATION <i>ALBERGARIA A. VELHA / VILAJOVA DE RA / ALBERG. A. VELHA</i>		
I	AT TIME OF INCIDENT:	POSITION _____ HEADING/ROUTE SEGMENT _____ TAS _____ LEVEL _____ QFE/QNH _____	
J	ATTITUDE LEVEL FLIGHT / CLIMBING / DESCENDING / TURNING (LEFT / RIGHT)	IN COMMUNICATION WITH _____ FREQUENCY _____ RADAR IDENTIFICATION YES / NO	

<b>3 DETAILS CONCERNING THE REPORTED AIRCRAFT</b>				
A	RADIO CALL SIGN	B	REGISTRATION MARK	C
D	TYPE OF AIRCRAFT		E	ESTIMATED HEAD
F	ATTITUDE: LEVEL FLIGHT / CLIMBING / DESCENDING / TURNING (LEFT / RIGHT) / ACROBATIC FLIGHT /			G
H	CATEGORY OF AIRCRAFT: AEROPLANE / ROTORCRAFT / GLIDER / BALLON / AIRSHIP // LAND / SEA / AMPHIBIAN // LIGHT / MEDIUM / HEAVY //			
I	SHAPE OF AIRCRAFT: BODY		WING	
J	SPHERICAL / BOX / MISSILELIKE / STRETCHED / WIDE-BODY /		RECTANGULAR / TAPER / SWEEP / DELTA /	
K	WING LOCATION AND NUMBER: MONOPLANE (LOW / MID / HIGH / SHOULDERS WING) / BIPLANE /			
L	TAIL UNIT ATTANGEMENT: ONE / TWO / ... FIN // VENTRAL FIN // TAIL-LESS / T-TAIL / V-TAIL			
M	PROPULSION / SUSTAINING SYSTEM: SINGLE / TWIN / ... PROPELLER ( PUSH / TRACTOR ) / JET / ROTOR ( COAXIAL / SIDE BY SIDE / TANDEM ) //			
N	MOUNTED IN / BURIED IN / IN PODS ON // WING / NOSE / REAR FUSELAGE //			
O	CAMOUFLAGE _____ OTHER AVAILABLE INFORMATION _____			

18-08-92 18:24 CMA-ALB. A. VELHA  
523451

ID=523451

P. 01

<b>4</b> DETAILS CONCERNING THE INCIDENT			
<b>A</b>	DATE AND TIME OF INCIDENT (CLOSEST PROXIMITY) 17/8/92	<b>B</b> DESCRIPTION OF INCIDENT (IF YOU ARE REPORTING A NEAR COLLISION BEFORE DESCRIBING THE INCIDENT COMPLETE THE FOLLOWING ITEMS)	
APÓS REABASTECIMENTO DE AGUA NUM TANQUE, DURANTE A DESCOLAGEM FICOU SEM CONTROLE DIRECCIONAL (ROTACAS PARA A ESQUERDA) TENDO ARR- RADO DE ETERRGENCIA ET TERRENO ACIDENTADO O QUE PROVOCOU GRAN- DES DANOS NO HELICOPTERO, SEM QUANTO DANO PESSOAL.			
<b>C</b>	RELATIVE POSITION AND TIME OF THE OTHER AIRCRAFT AT FIRST SIGHTING: (HORIZONTAL M/FT/NM) (VERTICAL M/FT) LEFT/RIGHT//AHEAD/BEHIND//ABOVE/BELOW		
	RELATIVE POSITION OF THE OTHER AIRCRAFT AT TIME OF INCIDENT: (HORIZONTAL M/FT/NM) (VERTICAL M/FT) LEFT/RIGHT//AHEAD/BEHIND//ABOVE/BELOW		
<b>D</b>	RELATIVE MOVEMENT OF THE OTHER AIRCRAFT AT FIRST SIGHTING: CROSSING (LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT)// CONVERGING / OPPOSITE / OVERTAKING		
	RELATIVE MOVEMENT OF THE OTHER AIRCRAFT AT TIME OF INCIDENT: CROSSING (LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT)// COVERING / OPPOSITE / OVERTAKING		
<b>E</b>	EVASIVE ACTION BY REPORTING AIRCRAFT YES/NO	HOW (IF ANY):	STATE REASON IF NONE EXECUTED:
	EVASIVE ACTION BY OTHER AIRCRAFT YES/NO	HOW (IF ANY):	

<b>5</b> FLIGHT WEATHER CONDITIONS AT TIME OF INCIDENT			
<b>A</b>	TURBULENCE: MODERATE/SEVERE/IN CLOUD	<b>B</b>	ICING MODERATE/SEVERE
		<b>C</b>	WEATHER: RAIN/SNOW/FREEZING RAIN/THUNDERSTORM/FRONT
<b>D</b>	CLOUD: SKY CLEAR/SCATTERED/BROKEN/CONTINUOUS//CUMULONIMBUS/	BASE	TOP:
		FL/M/FT	FL/M/FT
<b>E</b>	FLIGHT CONDITIONS VMC/LMC// NO CLOUD IN MY VICINITY/IN CLOUD/IN AND OUT OF CLOUD/BETWEEN TWO LAYERS OF CLOUD		
	VERTICAL	M/FT//ABOVE/BELOW/CLOUD/SMOKE/FOG/HAZE	HORIZONTAL M/KM/NM FROM CLOUD
<b>F</b>	FLIGHT VISIBILITY >10	M/KM/NM	RESTRICTING PHENOMENA NONE/CLOUD/SMOKE/FOG/HAZE/PRECIPTATION (LIGHT/MODERATE/HEAVY)
	LIGHT CONDITIONS: BRIGHT/DARK//DAY/NIGHT//TWILIGHT//IN/OUT OF SUN/MOON		<b>G</b> OTHER DETAILS

<b>6</b> INFORMATION FROM ATS UNIT				
<b>A</b>	ESSENTIAL TRAFFIC INFORMATION GIVEN. STATE REASON IF NONE GIVEN.			
<b>B</b>	DESCRIPTION OF THE INCIDENT BY THE AIR TRAFFIC CONTROLLER:			CLOSEST PROXIMITY OBSERVED BETWEEN TANGENTS:
				INITIALS SIGNATURE
<b>C</b>	RESULT OF LOCAL ENQUIRY:			
<b>FURTHER DETAILS ON THE REPORTED AIRCRAFT</b>	IDENTITY UNKNOWN/POSSIBLE/CONFIRMED	RADIO CALL SIGN	REGISTRATION MARK	SSR DATA
	TYPE OF AIRCRAFT	PILOT-IN-COMMAND	OPERATOR	TYPE OF FLIGHT PLAN IFR/VFR/NONE
<b>AT TIME OF INCIDENT</b>	POSITION	HEADING/ROUTE SEGMENT	TAS	LEVEL FL/M/FT
<b>EVIDENCE SECURED YES/NO</b>	<b>SUPPLEMENTARY REPORT TO FOLLOW YES/NO/</b>			INITIALS / SIGNATURE