

DIVULGAÇÃO OPERACIONAL



O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Esta Divulgação Operacional, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses, ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso desta divulgação para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER.

ACIDENTE

Data: 14 de FEVEREIRO de 2000

Local: Fazenda Uruba

Município, UF: Ladário - MS

AERONAVE: EMB-810D

Tipo: COLISÃO EM VÔO COM OBSTÁCULO

I. HISTÓRICO:

A tripulação de dois pilotos realizaria um voo de transporte de malotes entre as cidades de Campo Grande (SBCG) e Corumbá (SBCR).

Ao chegar na cabeceira da pista, para a decolagem às 05:30h local, em SBCG, a aeronave, um Sêneca III, apresentou pane de magnetos. A tripulação retomou ao hangar da empresa para a troca de aeronave. Enquanto o co-piloto foi preencher um novo plano de voo, o piloto em comando encarregou-se de transferir os malotes para a nova aeronave, outro Sêneca III, Contudo, as cartas de aproximação do destino não foram transferidas.

Às 07:30h local, a aeronave decolou de SBCG com destino a SBCR, tendo nivelado no FL060 e, após ter solicitado o cancelamento do plano IFR, ascendeu para o FL065. Para manter condições visuais, o piloto em comando, prevendo condições adversas no destino, desceu do FL065 para o FL045.

Em seu ultimo contato com o Centro de Controle de Curitiba, a tripulação foi instruída a manter condições visuais. Após estabelecer contato com o Controle de Aproximação (APP) Corumbá, a aeronave seguiu descendo, sendo novamente instruída a manter condições visuais. No entanto, as condições meteorológicas na região eram tais que prejudicavam a realização de vôos sob regras visuais.

Nº DIVOP : 01/C/2008

DATA DA EMISSÃO :

26 / 05 / 2008

RESPONSÁVEL : DPC CENIPA

Pouco depois de informar ao Controle de Aproximação (APP) Corumbá que estava a cinco minutos do pouso, a aeronave entrou em condições de vôo por instrumentos e terminou colidindo com o terreno. Houve danos graves à aeronaves, o piloto em comando sofreu lesões graves e o co-piloto sofreu lesões leves.

II. FATOS:

- 1- O piloto em comando decidiu decolar sem as cartas de aproximação;
- 2- A aeronave estava abaixo da altitude mínima de segurança do setor de aproximação;
- 3- A tripulação não observou as instruções dos órgãos de controle para que fossem mantidas condições visuais.

IV. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL JÁ EMITIDAS:

Aos Diversos Operadores das Empresas sob o RBHA 135 e 91:

Supervisionar o planejamento e a execução dos vôos, pelos seus pilotos, no sentido de que sejam fielmente observados os "mínimos" estabelecidos nas cartas de navegação, de aproximação/pouso, bem como na ICA 100-12, de modo a evitar que tais parâmetros deixem de ser seguidos.

O CENIPA recomenda aos Elos SIPAER a divulgação dos ensinamentos colhidos nesta ocorrência.

V. DIVULGAÇÃO:

ANAC(GGIP)
Empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda
SERIPA 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7

Nº DIVOP : 01/C/2008

DATA DA EMISSÃO :

26 10 2008

RESPONSÁVEL DPC CENIPA