

DIVULGAÇÃO OPERACIONAL DE SEGURANÇA DE VÔO



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.

**INCIDENTE
GRAVE**

Data/Hora: 24 JUL 2007
Local: CONGONHAS (SBSP)
Município, UF: SÃO PAULO - SP

Tipo:
ABALROAMENTO BOEING 737-700
(PR-GOO) E AIRBUS A-320 (PT-MZX)

I. HISTÓRICO:

Incidente ocorrido no dia 24/06/2007 entre as aeronaves BOEING 737-700, de matrícula PR-GOO e o AIRBUS A-320, de matrícula PT-MZX, no aeroporto de Congonhas, São Paulo-SP.

II. RECOMENDAÇÃO:

O CENIPA recomenda que sejam divulgados os ensinamentos deste incidente aos elos SIPAER da CCI – Cadeia de Comando de Investigação.

III. DIVULGAÇÃO:

- DCEA
- CENIPA
- ANAC
- SRPV-SP
- DTCEA-SP
- GOL LINHAS AÉREAS
- TAM LINHAS AÉREAS
- INFRAERO CONGONHAS

Nº DIVOP : 29/C/2007

DATA DA EMISSÃO :
13 /09/2007

RESPONSÁVEL : DPC CENIPA



**COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**

**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO
INCIDENTE GRAVE
ABALROAMENTO - BOEING 737-700 PR-GOO e
AIR BUS A-320 PT-MZX
DATA 24/06/2007 – 23:35P**



AERONAVE	Modelo: BOEING 737-700 e AIRBUS A-320 Matrícula: PR GOO e PT-MZX	OPERADOR: GOL LINHAS AÉREAS e TAM LINHAS AÉREAS
ACIDENTE	Data/hora: 24 JUN 2007 – 23:35P Local: SBSP	TIPO: COLISÃO ENTRE AERONAVES NO SOLO



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. O Relatório Final cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses, ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER. Este relatório é elaborado com base na coleta de dados efetuada pelos elos SIPAER, conforme previsto na NSCA 3-6.

I – HISTÓRICO:

No dia 24 de junho de 2007, por volta das 23:35h, a aeronave PR-GOO, durante o seu táxi na taxiway M (MIKE) em direção a cabeceira 17L, colidiu a ponta da asa esquerda com a ponta da asa direita da aeronave PT-MZX, que realizava a operação de “PUSH-BACK” iniciada na posição conhecida como “00” do pátio de manobras para ingressar na taxiway M (MIKE), também para a cabeceira 17L do Aeroporto de Congonhas.

Ambas as aeronaves sofreram danos leves.

II – FATOS

- 1- Ambas as aeronaves estavam autorizadas pelo controle de solo a seguirem para o ponto de espera da RWY 17L.
- 2- O PR-GOO estava taxiando pela taxiway M, já próximo ao través da posição 01, e o PT-MZX estava estacionado numa posição conhecida como “00” e iniciando o “PUSH BACK” para ingressar na taxiway M ;
- 3- A posição conhecida como “00”, apesar de ser utilizada pela INFRAERO, não consta da carta PDC-SBSP publicada pelo DECEA;
- 4- As restrições de movimentação dadas pelo controle de solo à aeronave PT-MZX foram repassadas pelos tripulantes técnicos ao mecânico responsável pelo “PUSH-BACK”;
- 5- As restrições de movimentação dadas pelo controle solo à aeronave PT-MZX não continham informação sobre a movimentação do PR-GOO;



- 6- Houve a colisão entre as pontas de asas do PR-GOO (asa esquerda) e do PT-MZX (asa direita); e
- 7- Houve danos leves em ambas as pontas de asa das aeronaves.

III – RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO

Recomendação de Segurança de Vôo é uma ação ou conjunto de ações propostas por órgão do SIPAER para o fim de eliminar ou mitigar um fator de risco associado a uma condição ou circunstância perigosa.

Recomendações de Segurança de Vôo emitidas pelo Oficial de Segurança de Vôo responsável pela investigação do incidente:

A GOL Linhas Aéreas deverá:

Incluir, no Manual Geral de Operação - MGO e na documentação fornecida aos seus pilotos, orientações específicas sobre a operação no pátio de manobras do aeroporto de Congonhas, ressaltando os principais cuidados a serem adotados em relação à posição conhecida como "00.

RSV (I) 3 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Incluir, no seu MGO e na documentação fornecida aos seus pilotos, orientações específicas sobre a operação nos aeroportos, cujos pátios de manobra exijam cuidados especiais.

RSV (I) 4 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Divulgar o conteúdo deste relatório a todos seus tripulantes técnicos.

RSV (I) 5 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

A TAM Linhas Aéreas deverá:

Incluir um balizador de ponta de asa, vestido com roupa reflexiva, na equipe que acompanha a manobra de "PUSH-BACK" das aeronaves do aeroporto de Congonhas, bem como nas demais posições de estacionamento cuja operação exijam cuidados especiais devido a características peculiares.



RSV (I) 6 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Divulgar o conteúdo deste relatório a todos seus tripulantes técnicos.

RSV (I) 7 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

A ANAC deverá :

Estudar a necessidade de se estabelecer, em Instrução de Aviação Civil – IAC, a obrigatoriedade de as Empresas Aéreas do Transporte Aéreo Regular disponibilizarem os balizadores de ponta de asa, vestidos com roupa reflexiva, na equipe que acompanha a manobra de “PUSH-BACK” das aeronaves estacionadas na posição conhecida como “00 do Aeroporto de Congonhas, bem como nas demais posições cuja operação exija cuidados especiais.

RSV (I) 8 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Avaliar a conveniência de as Empresas Aéreas do Transporte Aéreo Regular que operam no Aeroporto de Congonhas incluírem, nos seus respectivos MGO e na documentação fornecida aos pilotos, orientações específicas sobre a operação no pátio de manobras do Aeroporto de Congonhas, ressaltando os principais cuidados a serem adotados caso a posição conhecida como “00 mantenha-se ativada.

RSV (I) 9 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Avaliar a conveniência de as Empresas Aéreas do Transporte Aéreo Regular incluírem, nos seus respectivos MGO e na documentação fornecida aos pilotos, orientações específicas sobre a operação em pátios de manobras dos aeroportos cuja operação exija cuidados especiais.

RSV (I) 10 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Realizar auditoria no Aeroporto de Congonhas, a fim de avaliar a conformidade da sua infra-estrutura em relação à legislação em vigor com o foco, principalmente, nas posições de estacionamento das aeronaves.

RSV (I) 11 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.



Avaliar, juntamente com a INFRAERO, a extinção definitiva da posição conhecida como "00".

RSV (I) 12 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Divulgar o conteúdo deste relatório a todas as empresas do transporte Aéreo Regular RBHA 121 e 135.

RSV (I) 13 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

O DTCEA-SP deverá:

Orientar os ATCO da frequência de solo quanto à necessidade de alertar, de forma enfática, aos pilotos em operação na "TAXIWAY MIKE", a fim de que observem a movimentação de "PUSH-BACK" da posição conhecida como "00".

RSV (I) 14 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Expedir NOTAM informando das peculiaridades e cuidados que devem ser tomados por todos os tripulantes técnicos envolvidos na operação no pátio de manobras do Aeroporto de Congonhas, caso a posição conhecida como "00 permaneça sendo utilizada.

RSV (I) 15 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Adotar mecanismos, visando a uma melhor coordenação entre o controle de solo e a fiscalização do pátio de manobras do Aeroporto de Congonhas.

RSV (I) 16 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Divulgar o conteúdo deste relatório a todos seus ATCO.

RSV (I) 17 / A / 2007– CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.



O SRPV-SP deverá:

Estudar a conveniência da relocação da TWR do Aeroporto de Congonhas, de modo a que possibilite aos ATCO uma melhor visualização de todas as operações em andamento naquele pátio de manobras.

RSV (I) 18 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

O DCEA deverá:

Estudar a conveniência do estabelecimento de um grupo de trabalho, contando com representantes, principalmente, da ANAC e da INFRAERO, visando à implementação de um serviço do tipo "GATE CONTROL", baseado em uma frequência VHF, de modo a permitir a necessária coordenação entre as tripulações de cabine e os profissionais das administrações aeroportuárias que exercem funções técnicas no Lado Ar (operadores de pátio), naqueles aeroportos cuja movimentação requeira tal serviço.

RSV (I) 19 / A / 2007- CENIPA

Emitida, em: 30 de julho de 2007.

A INFRAERO CONGONHAS deverá:

Reavaliar os procedimentos operacionais relacionados ao uso das posições disponíveis do pátio do Aeroporto de Congonhas, visando à redução dos eventos que atentem contra a segurança operacional.

RSV (I) 20 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

Reavaliar os procedimentos operacionais relacionados ao uso das posições de estacionamento nos pátios dos aeroportos de sua responsabilidade, visando à redução dos eventos que atentem contra a segurança operacional.

RSV (I) 21 / A / 2007- CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

O CENIPA deverá:

b) Divulgar à comunidade aeronáutica brasileira, através de DIVOP (Divulgação Operacional) e dos meios de comunicação existentes, o conteúdo dessas Recomendações de Segurança de Vôo (RSV) a fim de manter elevada a percepção dos elos do SIPAER.




RSV (I) 22 / A / 2007 - CENIPA

Emitida em: 30 de julho de 2007.

IV - DISTRIBUIÇÃO

- DCEA
- CENIPA
- ANAC
- SRPV-SP
- DTCEA-SP
- GOL LINHAS AÉREAS
- TAM LINHAS AÉREAS
- INFRAERO CONGONHAS

Em, 30 / Julho / 2007.



Brig Ar - Jorge Kersul Filho
Chefe do CENIPA

APROVO AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO:



Ten Brig Ar - José Américo dos Santos
Chefe do EMAer