

**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE**  
**ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**RELATÓRIO FINAL**  
**A - Nº 115/CENIPA/2012**

<b><u>OCORRÊNCIA:</u></b>	<b>ACIDENTE</b>
<b><u>AERONAVE:</u></b>	<b>PT-BKW</b>
<b><u>MODELO:</u></b>	<b>150J</b>
<b><u>DATA:</u></b>	<b>18JUN2011</b>



# ADVERTÊNCIA

*Conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Artigo 86, compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.*

*A elaboração deste Relatório Final foi conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses levantadas, sendo um documento técnico que reflete o resultado obtido pelo SIPAER em relação às circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência.*

*Não é foco do mesmo quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes, incluindo as variáveis que condicionaram o desempenho humano, sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais, e que interagiram, propiciando o cenário favorável ao acidente.*

*O objetivo exclusivo deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, cuja decisão quanto à pertinência a acatá-las será de responsabilidade exclusiva do Presidente, Diretor, Chefe ou o que corresponder ao nível mais alto na hierarquia da organização para a qual estão sendo dirigidas.*

*Este relatório não recorre a quaisquer procedimentos de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.*

*Outrossim, deve-se salientar a importância de resguardar as pessoas responsáveis pelo fornecimento de informações relativas à ocorrência de um acidente aeronáutico. A utilização deste Relatório para fins punitivos, em relação aos seus colaboradores, macula o princípio da "não autoincriminação" deduzido do "direito ao silêncio", albergado pela Constituição Federal.*

*Consequentemente, o seu uso para qualquer propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e a conclusões errôneas.*

**ÍNDICE**

SINOPSE.....	4
GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS.....	5
1 INFORMAÇÕES FACTUAIS .....	6
1.1 Histórico da ocorrência.....	6
1.2 Danos pessoais .....	6
1.3 Danos à aeronave .....	6
1.4 Outros danos .....	6
1.5 Informações acerca do pessoal envolvido.....	6
1.5.1 Informações acerca dos tripulantes.....	6
1.6 Informações acerca da aeronave .....	7
1.7 Informações meteorológicas.....	7
1.8 Auxílios à navegação.....	7
1.9 Comunicações.....	7
1.10 Informações acerca do aeródromo.....	7
1.11 Gravadores de voo .....	8
1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços .....	8
1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas.....	8
1.13.1 Aspectos médicos.....	8
1.13.2 Informações ergonômicas .....	8
1.13.3 Aspectos psicológicos .....	8
1.14 Informações acerca de fogo .....	8
1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave.....	8
1.16 Exames, testes e pesquisas .....	8
1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento .....	8
1.18 Aspectos operacionais.....	9
1.19 Informações adicionais.....	10
1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação .....	12
2 ANÁLISE .....	12
3 CONCLUSÃO.....	13
3.1 Fatos.....	13
3.2 Fatores contribuintes .....	13
3.2.1 Fator Humano.....	13
3.2.2 Fator Material .....	14
4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV) .....	14
5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA.....	15
6 DIVULGAÇÃO.....	15
7 ANEXOS.....	15

**SINOPSE**

O presente Relatório Final refere-se ao acidente com a aeronave PT-BKW, modelo 150J, ocorrido em 18JUN2011, classificado como colisão com pássaro.

No retorno da área de instrução, durante o circuito de tráfego para pouso, a aeronave colidiu contra um urubu.

O aluno sofreu lesão grave na face e o instrutor saiu ileso.

A aeronave teve danos graves.

Não houve a designação de representante acreditado.

**GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS E ABREVIATURAS**

AGRA	Área de Gerenciamento do Risco Aviário
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATS	<i>Air Traffic Services</i> – Serviços de tráfego aéreo
CA	Certificado de Aeronavegabilidade
CCF	Certificado de Capacidade Física
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CHT	Certificado de Habilitação Técnica
DTCEA	Destacamento de Controle do Espaço Aéreo
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i> – Regras de voo por instrumentos
IFRA	Habilitação técnica de voo por instrumentos – Avião
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INVA	Habilitação técnica de Instrutor de Voo – Avião
LAPGRA	Lista de Aeródromos Prioritários para o Gerenciamento do Risco Aviário
Lat	Latitude
Long	Longitude
MNTE	Habilitação técnica de aviões monomotores terrestres
PBGRA	Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário
PCM	Licença de Piloto Comercial – Avião
PPR	Licença de Piloto Privado – Avião
RSV	Recomendação de Segurança de Voo
SBSV	Designativo de localidade – Aeródromo de Salvador
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
TWR-SV	Torre de Controle de Salvador
UTC	<i>Coordinated Universal Time</i> – Tempo Universal Coordenado
VFR	<i>Visual Flight Rules</i> – Regras de voo visual

<b>AERONAVE</b>	<b>Modelo:</b> 150J <b>Matrícula:</b> PT-BKW <b>Fabricante:</b> Cessna Aircraft	<b>Operador:</b> CFA Cursos Ltda.
<b>OCORRÊNCIA</b>	<b>Data/hora:</b> 18JUN2011 / 19:07 UTC <b>Local:</b> Aeródromo de Salvador (SBSV) <b>Lat.</b> 12°54'31"S – <b>Long.</b> 038°19'21"W <b>Município – UF:</b> Salvador - BA	<b>Tipo:</b> Colisão com pássaro

## 1 INFORMAÇÕES FACTUAIS

### 1.1 Histórico da ocorrência

A aeronave decolou do aeródromo de Salvador (SBSV) com notificação para uma hora de voo de instrução sobre o aeródromo de Vera Cruz, com um instrutor e um aluno a bordo.

No retorno da área de instrução, no circuito de tráfego para pouso na pista 17 de SBSV, a Torre de Controle de Salvador (TWR-SV) solicitou à aeronave a realização de um procedimento de espera, com curva pela esquerda, no circuito de tráfego.

Quando a aeronave ainda se encontrava no procedimento de espera, houve a colisão frontal do PT-BKW contra um urubu.

O instrutor assumiu os comandos e pousou a aeronave em SBSV.

### 1.2 Danos pessoais

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	-	-
Graves	01	-	-
Leves	-	-	-
Ilesos	01	-	-

### 1.3 Danos à aeronave

Graves no para-brisa da aeronave.

### 1.4 Outros danos

Não houve.

### 1.5 Informações acerca do pessoal envolvido

#### 1.5.1 Informações acerca dos tripulantes

HORAS VOADAS		
DISCRIMINAÇÃO	INSTRUTOR	ALUNO
Totais	522:20	54:35
Totais nos últimos 30 dias	82:50	04:40
Totais nas últimas 24 horas	00:00	00:00
Neste tipo de aeronave	318:00	54:35
Neste tipo nos últimos 30 dias	67:20	04:40
Neste tipo nas últimas 24 horas	00:00	00:00

Obs.: Os dados relativos às horas voadas foram fornecidos pelos pilotos.

### 1.5.1.1 Formação

O instrutor realizou o curso de Piloto Privado – Avião (PPR) no Aeroclube do Rio Grande do Sul, em 2008.

O aluno realizou o curso de Piloto Privado – Avião (PPR), em 2009.

### 1.5.1.2 Validade e categoria das licenças e certificados

O instrutor possuía a licença de Piloto Comercial – Avião (PCM) e estava com as habilitações técnicas de avião monomotor terrestre (MNTE), instrutor de voo – avião (INVA) e voo por instrumentos – avião (IFRA) válidas.

O aluno possuía a licença de Piloto Comercial – Avião (PCM) e estava com a habilitação técnica de avião monomotor terrestre (MNTE) válida.

### 1.5.1.3 Qualificação e experiência de voo

Os pilotos estavam qualificados e possuíam experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

### 1.5.1.4 Validade da inspeção de saúde

Os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos.

## 1.6 Informações acerca da aeronave

A aeronave, de número de série 17050815, foi fabricada pela Indústria Aeronáutica *Cessna Aircraft*, em 1969.

O certificado de aeronavegabilidade (CA) estava válido.

As cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas.

A última inspeção da aeronave, do tipo “50 horas”, foi realizada em 17JUN2011 pela oficina TBA-Tecnologia Brasileira Aeronáutica S/A, estando com 01 hora voada após a inspeção.

A última revisão da aeronave, do tipo “200 horas”, foi realizada em 06MAIO2011 pela oficina TBA-Tecnologia Brasileira Aeronáutica S/A, em Pará de Minas, MG, estando com 48 horas e 50 minutos voados após a revisão.

## 1.7 Informações meteorológicas

As condições eram favoráveis ao voo visual.

## 1.8 Auxílios à navegação

Nada a relatar.

## 1.9 Comunicações

Nada a relatar.

## 1.10 Informações acerca do aeródromo

O aeródromo era público, administrado pela INFRAERO e operava VFR (voo visual) e IFR (voo por instrumentos), em período diurno e noturno.

A pista era de asfalto, com cabeceiras 17/35, dimensões de 3.005m x 45m, com elevação de 64 pés.

**1.11 Gravadores de voo**

Não requeridos e não instalados.

**1.12 Informações acerca do impacto e dos destroços**

Nada a relatar.

**1.13 Informações médicas, ergonômicas e psicológicas****1.13.1 Aspectos médicos**

Não pesquisados.

**1.13.2 Informações ergonômicas**

Nada a relatar.

**1.13.3 Aspectos psicológicos**

Não pesquisados.

**1.13.3.1 Informações individuais**

Nada a relatar.

**1.13.3.2 Informações psicossociais**

Nada a relatar.

**1.13.3.3 Informações organizacionais**

Nada a relatar.

**1.14 Informações acerca de fogo**

Não houve fogo.

**1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave**

Após o pouso, a aeronave prosseguiu na operação de táxi para o pátio da aviação geral, acompanhada por uma ambulância que transportou o piloto ferido (aluno) para o hospital.

**1.16 Exames, testes e pesquisas**

Nada a relatar.

**1.17 Informações organizacionais e de gerenciamento**

O CFA Cursos Ltda. teve sua autorização de funcionamento renovada pela ANAC em dezembro de 2009, contando à época do acidente com 03 aeronaves modelo Cessna 150.

Sua sede operacional e administrativa localizava-se em Salvador, BA, contando com dois instrutores de voo.

As inspeções de suas aeronaves eram realizadas por mecânicos contratados e por oficinas homologadas pela ANAC.

### 1.18 Aspectos operacionais

Tratava-se de um voo de instrução nas proximidades do aeródromo de Vera Cruz, BA, na ilha de Itaparica, BA.

No retorno, já no circuito de tráfego para pouso na pista 17 de SBSV, a TWR-SV solicitou a realização de um procedimento de espera no circuito de tráfego, com curva pela esquerda, pois havia outra aeronave se aproximando para pouso na pista 10.

Na segunda órbita de espera, aproximadamente a 3NM da pista 17 e a 1000ft de altura, houve a colisão frontal contra o urubu, resultando na quebra do lado esquerdo do para-brisa da aeronave e em ferimentos no rosto do aluno, que ocupava o assento da esquerda.

O instrutor assumiu o comando da aeronave e solicitou prioridade para pouso à TWR-SV, pousando um minuto após a colisão.

Segundo informações levantadas junto à TWR-SV, a colisão da aeronave com o urubu ocorreu próximo ao Portão Rotatória (coordenadas 12°50'06"S / 038°22'13" W), localizado ao norte do CEASA.

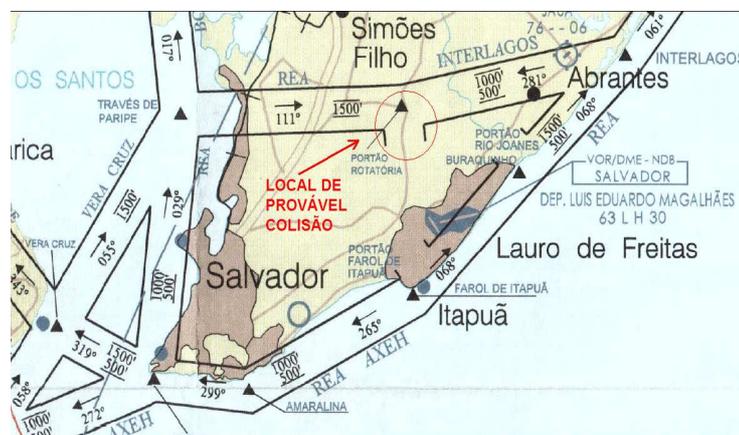


Figura nº1. Localização do portão rotatória

Os municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Simões Filho possuem área territorial contida no interior do núcleo da Área de Gerenciamento do Risco Aviário (AGRA) do Aeroporto de Salvador.

Entre o fixo Portão Rotatória e as cabeceiras das pistas 17 e 10, de SBSV, as aeronaves passam próximo ao Aterro Metropolitano de Salvador, bem como do CEASA.

Após o acidente, houve uma visita ao Aterro Metropolitano Central de Salvador e ao CEASA, pelos técnicos do SIPAER que atuam na Base Aérea de Salvador, juntamente com funcionários da INFRAERO-SV, visando à identificação dos focos ou dos locais com potencial de atração de aves.

CEASA – por meio de uma análise do local onde ocorreu a colisão, bem como das suas proximidades, os profissionais do SIPAER e os funcionários da INFRAERO-SV constataram que havia foco de atração de urubus em torno do CEASA.

Aterro Metropolitano – embora tenha sido constatada a presença de alguns urubus nas suas proximidades, a utilização de fogos de artifícios e a preocupação com a imediata cobertura do lixo recém-chegado ao local impediam a aproximação das aves, deixando, tal equipamento, de se constituir condição de risco aviário.

O instrutor de voo envolvido no acidente informou que no momento da colisão não havia avistado qualquer concentração de urubus.

Ao ser consultado sobre a existência de reportes de "avistamento" de aves por tripulantes nas proximidades do aeroporto de Salvador, no dia do acidente, o DTCEA-SV informou que não realizava controle dos reportes daquela natureza.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e do centro de gravidade (CG) especificados pelo fabricante.

### **1.19 Informações adicionais**

#### **RISCO AVIÁRIO**

As aves, como qualquer outro animal, procuram instintivamente saciar suas necessidades básicas, relacionadas ao alimento, à água, a locais para descanso e procriação.

Considerando as circunstâncias em que transcorre a ocupação do mesmo espaço aéreo pelas aves e aeronaves, bem como o risco que isso representa, tais aspectos devem ser estudados e permanentemente monitorados, por meio da atividade conhecida como Gerenciamento do Risco Aviário.

O Gerenciamento do Risco Aviário, para ser eficiente, deve ser tratado de forma sistêmica, planejada e contínua.

Uma vez iniciado tal gerenciamento, haverá a necessidade do seu permanente acompanhamento, visando à adequação das ações, que por sua vez deverão estar centradas nos resultados desejados.

Com o objetivo de disciplinar a matéria, por meio da Portaria Normativa nº 1.887, de 22 de dezembro de 2010, o Ministério da Defesa estabeleceu as diretrizes que visam à mitigação dos riscos à segurança operacional da aviação, decorrentes da colisão entre aeronaves e aves, nos aeródromos e suas imediações.

O referido instrumento legal instituiu o Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário (PBGRA), bem como a estrutura e o fluxo das informações coletadas, a fim de permitir a avaliação do risco imposto pela presença de aves na Área de Gerenciamento do Risco Aviário (AGRA), inclusos na Lista de Aeródromos Prioritários para o Gerenciamento do Risco Aviário (LAPGRA).

Em cumprimento à Portaria Nº 06/GC5, de 22 de dezembro de 2010, do COMAER, foi confeccionado o Relatório Descritivo contendo a distribuição dos focos atrativos e com potencial atrativo de aves localizados no interior do núcleo da Área de Gerenciamento do Risco Aviário (AGRA), do Aeroporto Internacional de Salvador.

O Relatório Descritivo visa permitir que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) adote as providências contidas nos Art. 7º e 10º da Portaria Normativa Nº 1.887, de 22 de dezembro de 2010, do Ministério da Defesa.

Em decorrência do PBGRA, o aeródromo de Salvador foi incluído na LAPGRA, sendo identificados e discriminados no correspondente Relatório Descritivo, os focos atrativos e com potencial atrativo de aves no interior do núcleo da AGRA de SBSV, conforme tabela abaixo:

Comando da Aeronáutica						
Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário no Brasil - PBGRA						
Aeroporto Internacional Dep. Luís Eduardo Magalhães						
Nº	Coord. geográficas	Endereço	Tipo de foco	Motivo	Tipo de ave	Quant.
01	S12 55 27/W038 23 11	Parque Tecnológico	Oferendas religiosas	Comida	Urubus	4
02	S12 55 27/W038 22 48	Alphaville	Lixo clandestino	Comida	Urubus	4
03	S12 54 56/W038 21 49	Mussurunga	Lixo clandestino	Comida	Pombos	35
04	S12 55 20/W038 21 43	Parque de Exposições	Oferendas religiosas	Comida	Urubus	7
05	S12 55 35/W038 20 55	Alameda P. Flamengo	Lixo clandestino	Comida	Urubus	8
06	S12 55 23/W038 20 35	Lagoa do Urubu	Lagoa	Sede Pernoite	Urubus	45
07	S12 55 52/W038 20 07	Stella Mares	Lixo clandestino	Comida	Urubus Pombos	17 7
08	S12 54 24/W038 20 50	Jardim Margaridas	Lixo clandestino	Comida	Urubus	5
09	S12 54 23/W038 18 21	Ipitanga / cabeceira 28	Oferendas religiosas	Comida	Urubus	8
10	S12 51 50/W038 22 56	Estrada Companhia / Aeroporto	Abatedouro	Comida	Urubus	4

Obs.: Os dados acima refletem a quantidade de aves nos focos atrativos no momento da visita, não tendo sido consideradas as variações na amostragem de aves no decorrer do ano.

A figura a seguir apresenta os focos atrativos de aves acima discriminados, a partir das imagens disponibilizadas pelo programa de livre acesso *Google Earth*, permitindo a visualização de suas localizações em relação ao Aeroporto de Salvador.

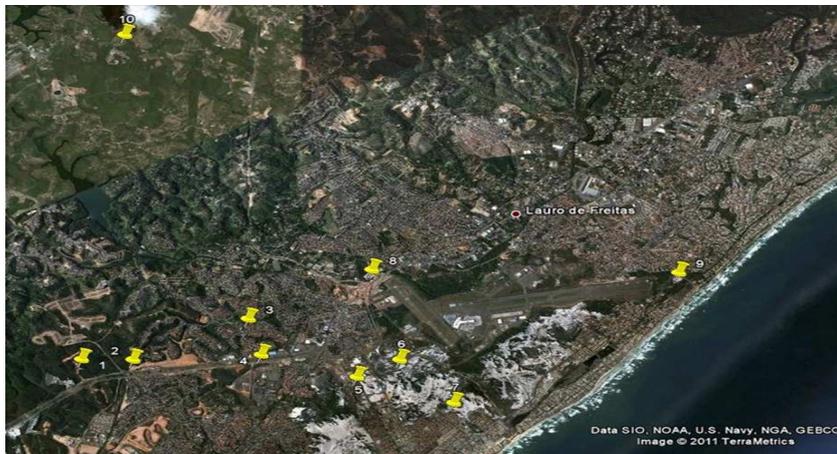


Figura nº2. Localização dos focos de atração de aves no entorno de SBSV

De acordo com o Art. 12. da Portaria Normativa Nº 1.887, cabe à administração do Aeroporto de Salvador, considerado prioritário pelo Programa Nacional de Gerenciamento de Risco, apresentar o Programa de Gerenciamento de Risco Aviário Local, devendo nele constar o Plano de Manejo da Avifauna, para prevenir e mitigar o risco aviário.

Os objetivos, metas e prioridades para controle do risco aviário devem estar em consonância com o Programa Nacional de Gerenciamento de Risco Aviário, elaborado pelo COMAER, em conjunto com a ANAC.

Não obstante, outras medidas poderão ser implementadas, notadamente no âmbito daquela administração aeroportuária, visando ao acompanhamento das condições ambientais relacionadas aos focos apontados, em parceria com as administrações do

CEASA, bem como dos três municípios com área territorial contida no interior do núcleo da AGRA de SBSV - Salvador, Lauro de Freitas e Simões Filho.

### 1.20 Utilização ou efetivação de outras técnicas de investigação

Não houve.

## 2 ANÁLISE

A aeronave retornava da área de instrução, quando a TWR-SV solicitou a realização de um procedimento de espera no circuito de tráfego, com curva pela esquerda.

A aeronave ainda se encontrava no procedimento de espera, quando houve a colisão frontal contra um urubu.

Segundo informações levantadas junto à TWR-SV, a colisão da aeronave com o urubu ocorreu ao norte do CEASA, próximo do fixo Portão Rotatória, constante da carta de Rotas Especiais de Aeronaves em Voo Visual na Terminal de Salvador.

Entre o fixo Portão Rotatória e as cabeceiras das pistas 17 e 10 do Aeródromo de Salvador, as aeronaves, voando em condições VFR, sobrevoam a área próxima ao Aterro Metropolitano de Salvador e ao CEASA, conforme croqui abaixo.



Figura nº3. Localização do ponto aproximado de colisão, aterro metropolitano e rotatória CEASA

Como foi visto, o Aterro Metropolitano não se constituía em condição de risco aviário, no entanto, o CEASA apresentava focos de atração de urubus no seu entorno. Dessa forma, tendo em vista a proximidade do local em que a aeronave efetuava a espera com o CEASA, é possível que a atração de aves do entorno do CEASA tenha influenciado na aproximação da ave que colidiu com a aeronave.

A ausência de sistemática para registro e divulgação das informações relacionadas ao avistamento das aves pelos tripulantes envolvidos nas operações aéreas na Terminal – SV, que pudesse consolidar informações mais precisas relacionadas aos horários de maior incidência, à altitude, à localização, à quantidade e, quando possível, às espécies das aves observadas, inibia a prática de medidas mitigadoras complementares, tais como a divulgação de NOTAM mais preciso e/ou de mensagens de alerta adequadas, transmitidas aos pilotos pelos controladores de tráfego aéreo do DTCEA-SV.

### **3 CONCLUSÃO**

#### **3.1 Fatos**

- a) os pilotos estavam com o CCF válido;
- b) os pilotos estavam com o CHT válido;
- c) os pilotos eram qualificados e possuíam experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o CA válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) tratava-se de um voo de instrução nas proximidades do aeródromo de Vera Cruz, BA, na ilha de Itaparica, BA;
- g) no retorno, já no circuito de tráfego para pouso na pista 17 de SBSV, a TWR-SV solicitou a realização de um procedimento de espera no circuito de tráfego, com curva pela esquerda;
- h) no segundo circuito de espera, aproximadamente a 3NM da pista 17 e a 1000ft de altura, houve a colisão frontal contra o urubu;
- i) o instrutor assumiu o comando da aeronave e solicitou prioridade para pouso à TWR-SV, pousando um minuto após a colisão;
- j) a aeronave teve danos graves no para-brisa; e
- k) o aluno sofreu lesões graves e o instrutor saiu ileso.

#### **3.2 Fatores contribuintes**

##### **3.2.1 Fator Humano**

###### **3.2.1.1 Aspecto Médico**

Nada a relatar.

###### **3.2.1.2 Aspecto Psicológico**

###### **3.2.1.2.1 Informações Individuais**

Nada a relatar.

###### **3.2.1.2.2 Informações Psicossociais**

Nada a relatar.

###### **3.2.1.2.3 Informações organizacionais**

Nada a relatar.

##### **3.2.1.3 Aspecto Operacional**

###### **3.2.1.3.1 Concernentes à operação da aeronave**

###### **a) Influência do meio-ambiente – contribuiu**

A presença de focos atrativos e com potencial atrativo de aves no interior do núcleo da AGRA do Aeroporto de Salvador contribuiu para a ocorrência do acidente.

### 3.2.1.3.2 Concernentes aos órgãos ATS

Nada a relatar.

### 3.2.2 Fator Material

#### 3.2.2.1 Concernentes à aeronave

Nada a relatar.

#### 3.2.2.2 Concernentes a equipamentos e sistemas de tecnologia para ATS

Nada a relatar.

## 4 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

*É o estabelecimento de uma ação que a Autoridade Aeronáutica ou Elo-SIPAER emite para o seu âmbito de atuação, visando eliminar ou mitigar o risco de uma condição latente ou a consequência de uma falha ativa.*

*Sob a ótica do SIPAER, é essencial para a Segurança de Voo, referindo-se a um perigo específico e devendo ser cumprida num determinado prazo.*

### Recomendações de Segurança de Voo emitidas pelo CENIPA:

#### À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

#### **RSV (A) 448 / 2012 – CENIPA**

**Emitida em: 17 / 10 / 2012**

1) Atuar junto à Administração Aeroportuária do Aeródromo de Salvador a fim de implementar campanha junto às comunidades que habitam os locais discriminados como focos atrativos e com potencial atrativo de aves, visando esclarecer sobre a temática do risco aviário e as correspondentes medidas preventivas.

#### **RSV (A) 449 / 2012 – CENIPA**

**Emitida em: 17 / 10 / 2012**

2) Atuar junto à Administração Aeroportuária do Aeródromo de Salvador, a fim de adotar, em parceria com as administrações dos municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Simões Filho, sistemática de acompanhamento e controle dos focos atrativos e com potencial atrativo de aves, identificados na TMA-SV.

#### **RSV (A) 450 / 2012 – CENIPA**

**Emitida em: 17 / 10 / 2012**

3) Atuar junto à Administração Aeroportuária do Aeródromo de Salvador, a fim de adotar, em parceria com a administração do CEASA de Salvador, sistemática de acompanhamento e controle do foco atrativo de aves ali identificado.

#### **RSV (A) 451 / 2012 – CENIPA**

**Emitida em: 17 / 10 / 2012**

4) Atuar junto à Administração Aeroportuária do Aeródromo de Salvador, a fim de implementar, em parceria com a administração do CEASA de Salvador, campanha junto ao público interno, visando esclarecer sobre a temática do RISCO AVIÁRIO e as suas correspondentes medidas preventivas.

**Ao Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Salvador - DTCEA-SV - recomenda-se:**

**RSV (A) 452 / 2012 – CENIPA**

**Emitida em: 17 / 10 / 2012**

1) Consolidar banco de dados referente aos avistamentos de aves ocorridos na TMA-SV, permitindo diagnosticar os aspectos intervenientes ao RISCO AVIÁRIO, com base em informações como: horário, local e altitudes de maior incidência, espécies mais comuns e outras, possibilitando a veiculação de mensagens precisas de alerta sobre a presença de aves, a serem divulgadas por meio de NOTAM e/ou de mensagens transmitidas aos pilotos pelos controladores de tráfego aéreo.

**5 AÇÃO CORRETIVA OU PREVENTIVA JÁ ADOTADA**

Não houve.

**6 DIVULGAÇÃO**

–Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

–CFA Cursos Ltda.

–SERIPA II

**7 ANEXOS**

Não há.

---

Em, 17 / 10 / 2012