

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

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



RELATÓRIO FINAL

AERONAVE: PT-ETG

MODELO: EMB-810 C

DATA: 08 AGO 2002

AERONAVE	Modelo: EMB-810 C Matrícula: PT-ETG	OPERADOR: Soure Táxi Aéreo Ltda
ACIDENTE	Data/hora: 08 AGO 2002 – 17:30P Local: Pista de pouso Cidade, UF: Cametá - PA	TIPO: Colisão com obstáculos 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. Este 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.

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Tucuruí – PA (SBTU), com destino ao aeródromo de Baião-PA (SNBW), com quatro passageiros e o piloto. Alguns minutos antes de iniciar a descida, um dos passageiros recebeu um telefonema e informou ao piloto que não seria mais necessário o pouso em Baião, devendo, a partir daquele momento, prosseguir o vôo para Belém.

Após a passagem da vertical de Baião, os ocupantes afirmaram ter ouvido um ruído na fuselagem da aeronave, que foi gradativamente aumentando de intensidade, levando o piloto a pousar no antigo aeródromo de Cametá-PA, para verificar o motivo do suposto ruído.

Durante a corrida de pouso, a ponta da asa esquerda atingiu a cabeça de uma pedestre que caminhava na lateral da pista.

Após verificar que o ruído era devido ao desprendimento de uma borracha que ficava afixada na raiz da asa direita, o piloto efetuou 180° e decolou no sentido oposto ao do pouso, com destino à Belém (SBJC).

Dois passageiros, fretadores do vôo, optaram por ficar em Cametá, alegando estarem assustados para continuar o vôo.

Somente ao pousar em Belém, o piloto veio a tomar conhecimento da morte da pedestre, através de um telefonema dado por um dos passageiros desembarcados em Cametá.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoas

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Terceiros
Fatais	-	-	01
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Illesos	01	04	-

2. Materiais

a. À aeronave

Não houve.

b. A terceiros

Não houve.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

a. Horas voadas

	PILOTO
Totais	3.304:00
Totais nos últimos 30 dias	35:00
Totais nas últimas 24 horas	05:35
Neste tipo de aeronave	1.000:00
Neste tipo nos últimos 30 dias	20:00
Neste tipo nas últimas 24 horas	01:45

As horas de vôo foram declaradas pelo próprio piloto.

b. Formação

O piloto foi formado pelo Aeroclube do Paraná em 1995.

c. Validade e categoria das licenças e certificados

O piloto possuía licença tipo PC (Piloto Comercial) e estava com as suas habilitações IFR (vôo por instrumentos) e MLTE (Multimotor-terrestre) válidas.

d. Qualificação e experiência para o tipo de vôo

O piloto era qualificado e tinha suficiente experiência no tipo de vôo.

e. Validade da inspeção de saúde

O piloto estava com o seu Certificado de Capacidade Física válido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave bimotora, modelo EMB-810 C, número de série 810206, fora fabricada pela EMBRAER em 1978. Seus Certificados de Matrícula, de número 9779 e emissão em 06 SET 2000, bem como o de Aeronavegabilidade, achavam-se válidos.

Sua última inspeção, do tipo 100 horas, foi conduzida pela Oficina PLANAVE AVIAÇÃO LTDA. em 11 JUL 2002, tendo a aeronave voado 19 horas após os trabalhos de manutenção.

Sua última revisão, do tipo 1000 horas, foi conduzida pela Oficina LMP MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA. em 29 AGO 2001, tendo a aeronave voado 379 horas após a revisão.

A aeronave somava um total de 5.056 horas por ocasião do acidente.

As cadernetas dos motores e das hélices encontravam-se atualizadas.

Os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados.

3. Exames, testes e pesquisas.

Foi realizada uma verificação técnica quanto ao ruído que se afirmou terem ouvido a bordo, constatando-se que a borracha existente próxima à raiz da asa estava parcialmente solta, não tendo ocorrido danos à aeronave. Posteriormente, foi feita uma consulta a EMBRAER, sendo informado que existem relatos da ocorrência de casos semelhantes; entretanto, o fato em questão não configurava uma situação de emergência, por não afetar o desempenho de vôo da aeronave.

O desprendimento ocorreu somente no intradorso da asa direita, próximo aos bordos de ataque e de fuga, ficando a parte intermediária da borracha fixada na raiz da asa.

4. Informações meteorológicas

As condições meteorológicas eram compatíveis com o vôo visual.

5. Navegação

Nada a relatar.

6. Comunicação

Nada a relatar.

7. Informações sobre o aeródromo

O aeródromo Max Pirijós (SNCT), no município de Cametá – PA estava interditado e era administrado pela prefeitura de Cametá. Teve sua homologação revogada, com interdição definitiva em 08 AGO 1990, por não atender, à época, aos requisitos mínimos de segurança.

Dotado de pista de asfalto com cabeceiras 05/23, possuía as dimensões de 1.000 metros de comprimento e 11 metros de largura.

O local apresentava um grande número de pessoas, animais e veículos que transitavam normalmente na pista. A área era utilizada diariamente para prática de caminhadas.

Também, nesta área, a vegetação adjacente estava muito alta e volumosa. Existiam, aproximadamente, dezoito campos de futebol que eram utilizados pelos moradores da cidade. Nas laterais da pista de pouso, o piso, outrora de asfalto, estava bastante deteriorado.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

Durante o pouso em Cametá, a aeronave colidiu com a ponta da asa esquerda na cabeça de uma transeunte que caminhava na lateral da pista, no mesmo sentido do pouso, provocando-lhe lesões fatais.

9. Dados sobre o fogo

Não houve fogo.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Nada a relatar.

11. Gravadores de Vôo

Não requeridos e não instalados.

12. Aspectos operacionais

A aeronave iniciou um vôo de fretamento, decolando do Aeroporto Júlio César - SBJC às 15 h 35 min com destino a Tucuruí – SBTU e Baião – SNBW.

Às 16 h 50 min, a aeronave decolou de Tucuruí, onde embarcaram quatro passageiros, com destino à Baião, onde apanharia outro passageiro. Já próximo a Baião, um passageiro recebeu um telefonema e após, informou ao piloto de que não seria mais preciso pousar naquela localidade e que deveriam prosseguir direto para Belém.

Durante o trajeto para Belém e em vôo nivelado, após ter passado a vertical de Baião, os ocupantes afirmam terem ouvido um forte ruído na fuselagem da aeronave, de algo batendo, o que causou um certo temor aos passageiros. O piloto optou então por um pouso de precaução para uma avaliação do citado ruído.

As localidades mais próximas para pouso seriam as pistas de Cameté (não homologada), e a de Mocajuba, sendo esta registrada no COMAR 1, regularizada e que apresentava melhores condições de operação. A distância entre o ponto onde foi percebida a pane e as pistas de Mocajuba e Cameté era praticamente a mesma, cerca de oito milhas náuticas, fato este que não foi considerado pelo piloto.

O piloto resolveu realizar o pouso em Cameté para averiguação da aeronave, mesmo tendo o conhecimento das condições precárias daquela localidade.

A envergadura da aeronave era, aproximadamente, 01 (um) metro maior que largura da pista.

O piloto efetuou o cruzamento da vertical da pista (que fica no centro da cidade), com o objetivo de alertar a população sobre o pouso da aeronave. Realizou os procedimentos necessários, pousando a aeronave em um pouco mais da metade da pista, seguindo para a cabeceira oposta.

Verificou então que o ruído vinha de uma borracha da junção da asa direita com a fuselagem, que estava solta.

Avaliou que esta pequena discrepância não comprometeria o vôo e tranqüilizou os passageiros.

Dois passageiros fretadores do vôo desceram da aeronave, alegando receio de continuar com a aeronave naquelas condições.

Ato contínuo, o piloto iniciou o táxi e, ao fazê-lo, avistou um agrupamento de pessoas na pista. Como dispunha de mais da metade da pista disponível, prosseguiu na decolagem, no sentido das pessoas.

Empreendeu com alguma pressa a decolagem para Belém, intentando pousar no Aeroporto Júlio César no máximo antes do pôr-do-sol, às 18 h 18 min, uma vez que, após esse horário, teria que pousar no Aeroporto Internacional de Val de Cans, o que acarretaria em custos para a empresa.

Ocorreu que, ao pousar em Cametá, logo após o toque e com a aeronave ainda na corrida após o pouso, esta colidiu com a ponta da asa esquerda na cabeça de uma pedestre, que realizava caminhada ao longo da área onde a aeronave pousou, vindo a mesma a falecer no local.

O Comandante não se deu conta do ocorrido. Afirmou que só tomou conhecimento de que se envolvera em um acidente em Cametá, após pousar no Aeroporto de Júlio César, em Belém. A informação do ocorrido fora feita, via telefone, por um dos passageiros que, horas antes, havia desembarcado naquela localidade.

O piloto e os ocupantes afirmaram não terem percebido o impacto.

O piloto confirmou que já havia pousado em diversas ocasiões naquela pista, sem nunca haver experimentado qualquer perigo à aeronave.

13. Aspectos humanos

a. Fisiológico

Não foram encontrados indícios de alterações de ordem fisiológica relevantes para o acidente.

b. Psicológico

O piloto realizava vôos nesta região havia três anos e seis meses.

A empresa dispunha de dois pilotos contratados e mais o seu proprietário, que também era piloto. A frequência de vôos era de cerca de quarenta a cinquenta horas mensais, com duas folgas por semana.

A empresa operava na região havia cerca de 13 anos, realizando vôos, em sua maioria, na Ilha do Marajó e na região do baixo Tocantins.

A empresa declarou que mantém a bordo de suas aeronaves as publicações básicas para os vôos, porém não exigia um planejamento prévio dos vôos em virtude da repetitividade das rotas. Considerava que a “familiarização” dos pilotos com a região em que operavam tornava a operação segura (Sic).

Quanto ao treinamento, a empresa dispunha de Programa de Treinamento (PT), Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA) e se encontrava em fase de elaboração final do Manual Geral de Operações (MGO).

No acidente em questão, o piloto decidiu, após uma rápida avaliação da aeronave, que teria condições de prosseguir para o destino, desconsiderando as condições particulares do aeródromo, não homologado e tomado por pedestres e veículos.

A Região Amazônica, por suas características, apresenta um cenário típico que praticamente imprime uma deformação profissional dos pilotos. A falta de Infra-Estrutura Aeroportuária, de fiscalização, formação técnica e operacional, dentre outras e o Controle de Tráfego Aéreo incipiente em certas aéreas, faz com que os pilotos se sintam descompromissados com as regras mínimas de segurança, uma vez que é muito pequeno o receio de punição.

Também, a óbvia necessidade de auferir ganhos para a própria subsistência faz com que os pilotos e empresas de Táxi Aéreo se descuidem do controle do peso, combustível e manutenção das aeronaves, para voar o máximo possível, aceitando realizar pousos e decolagens em pistas não homologadas (clandestinas), burlando inclusive planos de vôo, situações estas incutidas na cultura organizacional de algumas empresas de Táxi Aéreo da região.

Estas características costumam comprometer o nível de consciência situacional dos pilotos, fazendo-os complacentes para com suas próprias deficiências, chegando mesmo a sequer considerá-las.

O fato de realizar pousos e decolagens em pistas, teoricamente impossíveis de serem utilizadas, aumenta em muito a sua “auto-estima”, que acaba por enaltecer uma imagem de competência muito além da real. Como exemplo é que, em muito dos casos, quando surge uma pane na aeronave, o piloto se sente hábil para tentar saná-la (especialmente se está em local mais distante) e retomar o vôo e, conseqüentemente, retomar os seus ganhos.

Deste modo, é comum se ter num acidente a presença dos maus hábitos adquiridos, que criam excesso de confiança e que geram tomadas errôneas de decisão, complacência e o conseqüente desprezo às Normas de Segurança.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

Após o pouso de precaução no aeródromo de Cametá, o qual fora definitivamente interdito, a partir de agosto de 1990, o piloto decolou para Belém sem autorização da Autoridade Aeronáutica, contrariando a letra “f”, inciso VI, Art. 302 do CBA.

O piloto não elaborou a relação de passageiros embarcados e transportou duas passageiras desconhecidas no trecho Tucuruí – Júlio César, contrariando a Portaria DAC Nº 18/DGAC, de 12 JAN 2000.

Após o pouso em Cametá, o piloto, antes da decolagem, deveria ter comunicado a ocorrência à Autoridade Aeronáutica, conforme previsto na NSMA 3-5 “Comunicação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos”. O pouso em local que não o seu destino ou alternativa, em uma situação considerada de emergência, é classificado pela citada norma como Incidente Aeronáutico e deve ser obtida uma nova autorização de decolagem.

Em julho de 2001, o SERAC 1 recebeu uma denúncia de operações rotineiras na localidade. Isto posto, foi enviada ao local uma equipe de fiscalização que constatou o fato, autuando uma aeronave que lá operava. Também na oportunidade, a equipe reuniu-se com o prefeito municipal, com o objetivo de esclarecê-lo dos perigos daquelas operações, bem como as responsabilidades jurídicas da prefeitura em caso da ocorrência de acidente aéreo. Foi ainda orientado pela equipe quanto aos procedimentos para a implantação de um novo aeródromo.

À época, houve diversos contatos oficiais entre a Prefeitura de Cametá e o SERENG I (Serviço Regional de Engenharia) para a resolução do problema, não tendo sido revalidado o registro daquele aeródromo no DAC.

Àquela época, o principal foco dos vôos na região era o transporte de malotes bancários.

A empresa operadora encontrava-se em processo de homologação (CHETA), no SERAC 1. Sua situação jurídica e operacional encontrava-se em dia. No desenrolar do processo de homologação ela não possuía, ainda, um Programa de Treinamento aprovado, seguindo os mínimos requeridos pelo RBHA 135 para a manutenção operacional dos seus pilotos.

IV. ANÁLISE

Tratava-se de um vôo de fretamento de táxi aéreo de uma aeronave, que decolou de SBJC - Belém, transportando passageiros, com destino a Tucuruí e Baião, ambas no Pará.

Durante a segunda etapa, segundo o piloto, a aeronave apresentou uma anormalidade em vôo, identificada preliminarmente como um forte ruído de algo batendo na fuselagem, tendo o piloto decidido fazer um pouso de precaução em Cametá, um aeródromo interditado, durante o qual a aeronave colidiu com uma pedestre que caminhava na lateral da pista, que veio a falecer.

O aeródromo utilizado, por haver sido definitivamente interditado, oferecia sérios riscos para a operação aérea, pois um grande número de pessoas, animais e veículos transitavam normalmente pela pista, e a área era utilizada diariamente para a prática de caminhadas.

As condições meteorológicas eram compatíveis com o vôo visual, sem qualquer restrição de visibilidade.

A escolha do local do pouso de precaução foi inadequada, haja vista que a pista de Cametá não mais era homologada pelo DAC, fato sabido pelo piloto.

O piloto dispunha ainda da opção de utilizar o aeródromo de Mocajuba, distante cerca de oito milhas náuticas de Cametá e com melhores condições operacionais. As características operacionais dos dois aeródromos não foram consideradas pelo piloto.

A escolha do local do pouso de precaução foi influenciada, muito provavelmente, pela familiaridade do piloto com o local, já que, anteriormente, operara algumas vezes na localidade.

Apesar de conhecer as condições do aeródromo escolhido para o pouso, como sendo não homologado e perigoso, o piloto procurou cingir-se de cuidados, ao efetuar uma passagem sobre a pista para sinalizar a sua intenção de pousar no aeródromo.

Fica suspeito o fato de não ter sido verificado o dano resultante do impacto com a pedestre, quando da verificação externa da aeronave após um pouso dito de emergência, e ainda, ter decolado sabendo da aglomeração de pessoas que vinham na sua direção, da outra extremidade da pista.

Ao analisar os fatos e observando as situações descritas acima, em que o piloto se encontrava, pode-se estabelecer uma relação de causa e efeito, as quais estão descritas a seguir, bem como alguns fatores que influenciaram direta ou indiretamente no acidente:

- De acordo com o check-list, é previsto a cada parada da aeronave a realização de uma inspeção externa intermediária, a qual, em princípio, não foi realizada pelo piloto antes da decolagem de Tucuruí (SBTU); pois seria de se esperar que já houvesse sinais de deterioração da borracha, perceptíveis a olho nu, no solo, e provavelmente já solta, o que seria percebido pelo piloto;

- Havia indícios da realização de vôos de fretamento da Soure Táxi Aéreo para operar em pistas sem condições regulamentares de uso, conclusão esta baseada na própria declaração do piloto, em que cita haver operado na localidade recentemente, cuja familiarização o influenciou na escolha desta pista para um pouso dito de emergência.
- A considerar verdadeiras as declarações do piloto sobre o ocorrido, a sua ansiedade pelo retorno à Belém, antes do pôr do sol, e a atenção voltada para a dita condição de emergência da aeronave desviaram a sua atenção das restrições ao pouso, dos obstáculos e da necessidade de uma arremetida para evitar o acidente.
- A decolagem para Belém não poderia ocorrer sem uma autorização especial do SERAC 1, já que, se realmente houve uma emergência, o piloto deveria tê-la reportado nos termos da NSCA 3-5.

No que concerne ao Fator Humano, observou-se que o comandante estava muito envolvido com o horário de pouso a cumprir no aeroporto Júlio César, de forma que priorizou esta situação, em detrimento de outras variáveis presentes no momento, como, por exemplo, uma avaliação mais criteriosa das condições de pouso de Cametá, bem como de uma sinalização mais convincente de suas intenções de pousar na localidade, de maneira a, efetivamente, alertar a população sobre o pouso iminente.

O piloto afirmou ter pousado em ocasiões anteriores, em condições não emergenciais, mesmo sabendo que esta pista estava em situação irregular (definitivamente interdita pelo DAC), denotando ter adquirido tal hábito.

Na situação específica, o piloto estava com a sua atenção concentrada inicialmente para o provável “defeito” causado pelo ruído na asa, e pelo desejo de retornar a Belém em tempo hábil, de forma a não causar prejuízos financeiros (taxas) adicionais para a empresa.

Os SERAC têm envidado esforços no intuito de esclarecer os proprietários das pistas, sejam órgãos públicos ou privados, quanto às conseqüências graves que poderão advir das operações de aeronaves em pistas irregulares.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. o piloto estava com o seu Certificado de Capacidade Física válido;
- b. o piloto estava com a sua Licença e Habilitações válidas;
- c. o piloto era qualificado e possuía suficiente experiência para realizar o vôo;
- d. os serviços de manutenção foram considerados periódicos e adequados;
- e. tratava-se de um vôo de fretamento de uma aeronave, de SBJC - Belém, transportando passageiros, com destino a Tucuruí e Baião, ambas no Pará;
- f. segundo o piloto, durante a segunda etapa, a aeronave apresentou uma anormalidade em vôo, identificada preliminarmente como um forte ruído de algo batendo na fuselagem, tendo o piloto decidido fazer um pouso de precaução em Cametá;
- g. o aeródromo escolhido não era homologado, tendo sido definitivamente interdito a partir de agosto de 1990;

- h. o piloto pousou em suposta situação de emergência e decolou à revelia, sem informar a Autoridade Aeronáutica;
- i. o piloto era conhecedor da situação irregular da pista escolhida;
- j. durante a corrida após pouso, a aeronave colidiu com uma pedestre que caminhava na lateral da pista, a qual veio a falecer, sem que o comandante houvesse percebido o fato;
- k. após parar a aeronave, o piloto afirmou que o “ruído” ouvido em vôo advinha de uma borracha da junção da asa direita com a fuselagem, que se encontrava solta;
- l. o piloto avaliou que esta discrepância não comprometeria o vôo e tranqüilizou os passageiros, optando por decolar em seguida para Belém;
- m. dois passageiros permaneceram em Cametá;
- n. ato contínuo, o piloto iniciou o táxi para a decolagem e, ao fazê-lo, avistou um agrupamento de pessoas na sua direção. Ainda assim, prosseguiu na decolagem;
- o. o piloto afirmou que só tomou conhecimento de que se envolvera em um acidente em Cametá após pousar no Aeroporto de Júlio César, em Belém;
- p. o piloto alegou ter pousado em Cametá em outras situações;
- q. a aeronave sofreu danos leves na ponta da asa esquerda; e
- r. a pedestre faleceu no local.

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

(1) Fisiológico - Não contribuiu.

(2) Psicológico – Contribuiu

A escolha da aterrissagem na área de pouso da cidade de Cametá para a verificação do suposto ruído na fuselagem da aeronave foi influenciada pelos aspectos da motivação, atenção e hábitos adquiridos.

b. Fator Material

Não contribuiu.

c. Fator Operacional

(1) Deficiente Julgamento – Contribuiu

Pela opção do pouso em Cametá, ao se considerar em situação de emergência, quando o piloto tinha como opção de pouso a pista de Mocajuba, registrada no COMAR 1, regularizada e que apresentava melhores condições de operação.

Na execução do pouso, o piloto não considerou os pedestres ao longo da pista como um impedimento para completar a manobra. As condições técnicas da

aeronave permitiam uma arremetida com segurança para efetuar um novo tráfego, o que deveria ter ocorrido.

(2) Deficiente Supervisão – Contribuiu

O piloto já havia pousado anteriormente na pista, revelando que a empresa não efetuava um adequado acompanhamento do planejamento e da execução de suas operações, possibilitando o pouso de suas aeronaves em uma pista não homologada.

(3) Indisciplina de Vôo - Contribuiu

Pela desatenção às normas de segurança ao empreender a decolagem, mesmo havendo aglomeração de pessoas na cabeceira oposta. Ao julgar a pista em condições de operação, decolou com a aeronave em sentido oposto ao pouso, colocando em risco pessoas que lá se encontravam, os passageiros, a aeronave, terceiros e a si próprio.

Após o pouso em suposta situação de emergência na pista de Cametá, o piloto, além de não realizar uma inspeção externa apropriada na aeronave, deixou de comunicar e obter autorização do SERAC 1 para empreender uma nova decolagem de local não homologado.

VI. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VÔO

Recomendação de Segurança, conforme definido na NSMA 3-9 de JAN 96, é o estabelecimento de uma ação ou conjunto de ações emitidas pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, de CUMPRIMENTO OBRIGATÓRIO pelo órgão ao qual foi dirigida, em ação, prazo e responsabilidade nela estabelecidas.

1. A Soure Táxi Aéreo deverá, de imediato:
 - a. Divulgar este Relatório Final a todos os seus tripulantes.
 - b. Determinar a seus tripulantes para que não sejam realizados fretamentos cujos destinos ou escalas sejam pistas sem condições regulamentares de uso.
 - c. Orientar seu quadro de tripulantes sobre as conseqüências legais advindas de um Acidente Aeronáutico onde seja constatada a não observância das normas e regulamentos.

- d. Incluir no seu PPAA, aulas para seus tripulantes, abordando as Normas do SIPAER.

- e. Ministras aulas sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica para seus tripulantes.

2. O SERAC 1 deverá, de imediato:

- a. Solicitar às Empresas de Transporte Aéreo Público Não Regular a inclusão no PPAA - Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos de um programa de Reciclagens de Pilotos, enfatizando a necessidade de uma boa avaliação quanto à decisão de optar pelo pouso em condições de emergência, de forma que os procedimentos adotados não aumentem as condições de risco à aeronave, passageiros, tripulantes e terceiros.

- b. Realizar campanhas de conscientização de pilotos, empresas de Táxi Aéreo e proprietários de aeródromos em condições irregulares, alertando quanto aos riscos de se permitir operações em locais que não ofereçam as condições mínimas de segurança necessárias à operação aérea.

3. Os SERAC deverão, no prazo de três meses:

- a. Divulgar, através de seminários e palestras voltados para as empresas de Táxi Aéreo, a importância do apego constante às normas de Segurança de Vôo quando do planejamento dos vôos, divulgando, nestas oportunidades, as consequências legais advindas de operações em aeródromos irregulares, como a ocorrida no presente acidente, bem como se servir dos ensinamentos contidos na presente investigação.

Obs: Foram expedidos, à época, ofícios aos proprietários de Empresas de Táxi Aéreo, alertando sobre os perigos de operações em campos de pouso não regulamentados, e à Prefeitura Municipal de Cameté, proprietária do campo de pouso, alertando sobre os perigos das operações aéreas no local e sobre as responsabilidades jurídicas pelos acidentes ali ocorridos.

Após este acidente, a Divisão de Operações do SERAC 1 enviou um Ofício Circular para todas as empresas de Táxi Aéreo da sua área, esclarecendo sobre as responsabilidades legais relativas à Aviação Civil, bem como outras na esfera criminal.

Em / / 2005.