

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 desta atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

1. Informações Factuais

1.1.1 Dados da Ocorrência

1.1.2 Dados da Aeronave

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE									
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE		
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido			
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	X	Nenhum	
Passageiros	6	6	-	-	-	-		Leve	
Total	7	7	-	-	-	-		Substancial	
								Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-		Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), localizado no município do Rio de Janeiro, RJ, para o aeródromo de Amarais (SDAM), localizado no município de Campinas, SP, às 19h25min (UTC), para realizar um voo de transporte, com um piloto e seis passageiros a bordo.

A referida pista estava fechada (CLSD) - conforme NOTAM em vigor de nº D1873/2012.

Não houve lesões a pessoais ou danos à aeronave.

3. Comentários/Pesquisas

No voo em tela, o piloto relatou ter feito o preenchimento do plano de voo na sala AIS do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) e solicitou ao operador AIS o NOTAM de Amarais (SBAM). Este teria informado que o aeródromo operava sem restrição, pois, a interdição prevista no NOTAM D1873 durante determinados horários havia terminado no dia anterior, em 29 de agosto de 2012.

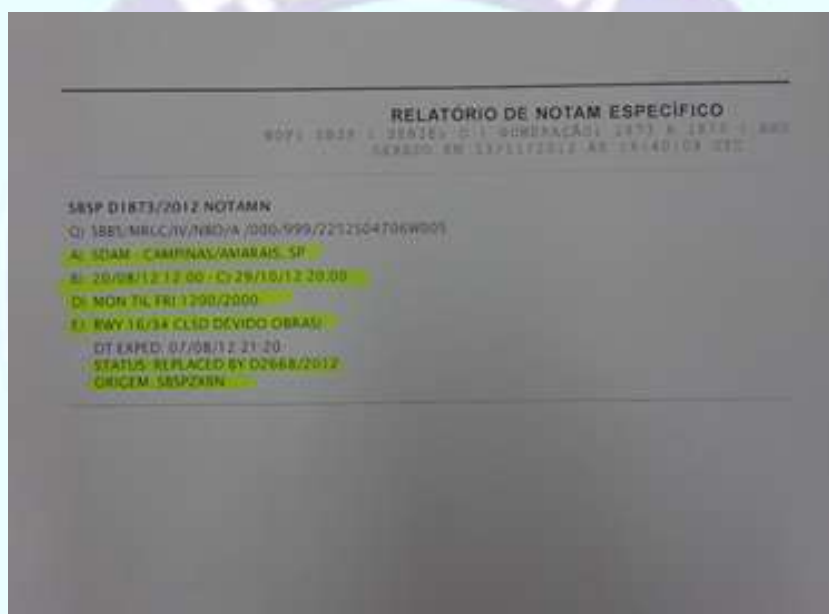


Figura 1 – NOTAM D1873, com data de validade até 29/10/2012.

Foi relatado que o piloto não solicitou que o NOTAM fosse impresso, apenas recebeu a informação pelo operador AIS, que leu a informação na tela de consulta. Assim, é possível que, ao ler o NOTAM D1873/2012, o operador tenha confundido a data 29/10/12 com 29/08/12.

O piloto pode não ter olhado atentamente a informação e ter seguido as orientações que lhe foram passadas verbalmente.

No voo, a aeronave foi controlada pelo APP-RJ na saída de SBRJ e, posteriormente, pelo APP-SP até ingressar nas Rotas Especiais de Aeronave (REA) para chegar a SDAM, sem receber alerta dos órgãos de controle de tráfego aéreo sobre a situação do aeródromo de destino.

Caso houvesse um alerta sobre a condição de SDAM durante o voo, o pouso em pista interditada poderia ser evitado, a despeito da informação não ter sido observada no planejamento do voo.

No pouso, não havia obstáculos ou obras sendo realizadas na pista, portanto, não havia um perigo imediato na operação, apenas uma condição latente que tinha potencial para ocasionar um acidente.

Posteriormente, a interdição da pista foi prorrogada até 14/12/2012 pelo NOTAM D2668.

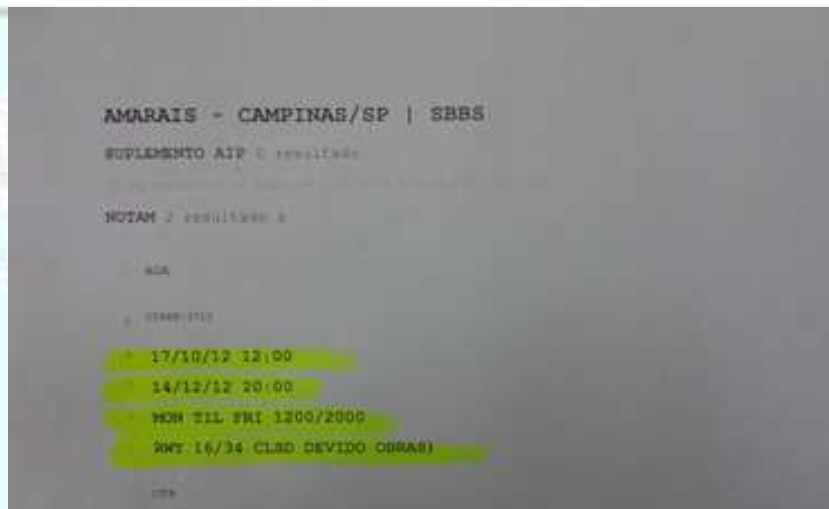


Figura 2 – NOTAM D2668.

O CENIPA somente foi comunicado da ocorrência vários dias após o fato, por meio de Relatório de Prevenção.

3.1 Fatores Contribuintes

- Planejamento de Voo; e
- Coordenação de tráfego.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a escrituração das cadernetas de célula, motores e hélices estava atualizada;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) a aeronave pousou em pista interditada (SDAM), contrariando o NOTAM nº D1873/2012 vigente à época;
- i) não houve nenhum alerta, por parte dos órgãos de controle, sobre a situação do aeródromo de destino;
- j) a aeronave não teve danos; e
- k) os ocupantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), recomenda-se:

IG-550/CENIPA/2015 - 01

Emitida em: 25/04/2016.

Realizar um estudo sobre a viabilidade de implementação de um sistema que restrinja a aceitação de planos de voos para aeródromos de destino e/ou de alternativa que se encontrem interditados.

Em, 22 de abril de 2016.

