



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

INVESTIGAÇÃO SUMÁRIA DE INCIDENTE COM AERONAVE

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, com a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e com o nº 3 do art.º 11º do Dec. - Lei Nº 318/99, de 11 de Agosto, este relatório não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, destinando-se, apenas, a retirar ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.

Data/hora: 17/12/ 2009 @ 12:40 Horas UTC	Proc. Nº39/INCID/2009
Operadores: Get High & AAE	Tipo de Incid.: Quase Colisão em voo
Id. das aeronaves: PAC 750 XL, D-FGOJ & Socata TB 20, CS-DES, DIANA 435	
Local: Aeródromo de Évora	
Tipo de voo: treino & Instrução	Fase do voo/Operação: Aproximação / circuito de aterragem
Ocupantes: 2 & 2	Pax. NIL Lesões: NIL
Danos nas Aeronaves: NIL	

1. Informação Factual

1.1 História do Voo

No dia 16 de Dezembro de 2009, a aeronave Socata TB-20, indicativo DIANA 435, efectuava um voo de instrução levando a bordo um instrutor e um aluno-piloto aos comandos.

Pelas 12:40 horas, a aeronave encontrava-se no vento de cauda esquerdo do circuito de aterragem da pista 19 do aeródromo de Évora quando o AITA a informou de que tinha tráfego na sua direcção e a voar sensivelmente à mesma altitude.

A aeronave que seguia em sentido contrário tinha o registo alemão D-FGOJ. Tratava-se de um avião mono motor, PAC 750XL, utilizado na largada de pára-quedistas. Aos comandos da aeronave seguia um piloto de nacionalidade alemã que efectuava um voo de treino, com o mesmo perfil de um voo de largada¹, e que consistia em descer a oeste do aeródromo e entrar directamente na perna base direita da pista 19 (contrária ao circuito normal), como é habitual fazer-se após a largada dos pára-quedistas². Durante a descida, dois minutos

¹ Um acordo local estabelece que as aeronaves de largada de pára-quedistas devem descer a oeste do aeródromo e entrar na perna base direita da pista 19 ou na perna base esquerda da pista 01, conforme aplicável.

² Antes da largada, o AFIS informa as restantes aeronaves nas proximidades do aeródromo a fim de se manterem afastadas do circuito e não conflituarem com o lançamento.

antes do incidente, a tripulação foi informada, pelo AITA, de que havia mais três aeronaves no circuito e uma outra em aproximação.

Inesperadamente, o D-FGOJ apareceu junto à DIANA 435 obrigando a tripulação desta aeronave a efectuar uma manobra brusca para evitar a colisão em voo. As aeronaves aproximaram-se à distância de cerca de três metros e a situação foi de tal modo grave que levou os pilotos do Socata a pensar que o acidente era inevitável e que teria chegado o seu fim.

Na reunião que se seguiu depois da aterragem das aeronaves, o piloto do D-FGOJ sustentou que entrou no circuito sem que tivesse confirmado a presença doutras aeronaves e que não conseguiu contactar o AFIS porque a frequência esteve sempre ocupada.

2. Análise

O piloto do D-FGOF foi informado sobre a presença de três aeronaves no circuito e de uma outra prestes a entrar. Nesse sentido, não se afigura razoável que tenha entrado, no espaço da perna do vento de cauda, de forma atípica e pouco usual.

O facto da frequência do AFIS ter estado muito ocupada, tal como sustentado pelo piloto do D-FGOF, sugerindo que as dificuldades em estabelecer comunicações o terão privado de receber informações úteis para a condução da aeronave em segurança, não justifica só por si procedimentos inadequados ou incorrectos. Por outro lado, face às características do serviço de AFIS, a frequência só poderia estar ocupada com informação relevante para as aeronaves que se encontravam no circuito ou nas suas imediações como seria o caso do D-FGOF.

A saturação da frequência do AFIS do aeródromo de Évora tem sido apontada por alguns pilotos envolvidos em incidentes deste tipo como um dos factores que tem contribuído para a sua ocorrência. De facto, a informação de voo prestada pelo AFIS serve sobretudo para evitar colisões em voo donde a necessidade de que as comunicações se processem de forma adequada e se evitem sobreposições desnecessárias. Contudo e de acordo com as “Regras do Ar” (*parág. 3.2 <Avoidance of collisions> do Anexo 2 da ICAO*) *“é importante que a vigilância para detectar potenciais colisões não seja relaxada a bordo das aeronaves em voo, independentemente do tipo de voo ou classe de espaço aéreo no qual opera a aeronave.”*

Tratando-se de um voo de treino para largada de pára-quedistas era expectável que a descida e entrada no circuito seguisse o perfil acordado localmente, ou seja: descida a oeste do aeródromo com entrada directa na perna base direita da pista 19. Por outro lado, o facto da missão do D-FGOF não prever o lançamento de pára-quedistas não obrigava aos


condicionalismos habituais de uma largada efectiva nomeadamente ao afastamento do restante tráfego da área de lançamento.

Nesse sentido, na eventualidade da aeronave não entrar na perna base direita da pista 19 (conforme acordado para as largadas quando aquela pista está em uso) deveria ter prosseguido com os procedimentos estabelecidos para o restante tráfego. Ao adoptar procedimentos distintos, numa altura em que havia um significativo número de aeronaves em circuito, a tripulação do D-FGOF acabou por comprometer a segurança das duas aeronaves envolvidas no incidente.

3. Conclusões

O incidente, quase colisão em voo, deu-se porque a tripulação da aeronave registo D-FGOF não observou os procedimentos locais de entrada no circuito.

A colisão em voo foi evitada pela reacção pronta e eficaz dos pilotos da aeronave registo CS-DES.

<u>O Investigador:</u>	
<u>Data:</u> 22/06/2010	Fernando Lourenço

GPIAA
Homologo nos termos do n.º3 do art.º 26º do D.L. 318/89, de 11/08
22 / 06 / 2010
O Director

Fernando Ferreira dos Reis