

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: FH 227	Unidade ou Proprietário: TABA - Transportes Aéreos da Baía Amazônica
	Matrícula: PT-LBV	
ACIDENTE	Data/hora: 12 Jun 82 às 06:25R	Tipo: Colisão em Vôo com Obs tácilo
	Local: Tabatinga	Classificação: G R A V E
	Estado: AM	

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou de Eirunapê às 05:30R(local) com destino a Tabatinga.

Às 06:00 R fez contato com a Rádio Tabatinga e informou estar 19 minutos fora, sendo avisada de que Tabatinga estava fechado visual. Logo em seguida, por falta de energia elétrica, a estação saiu do ar.

Às 06:25R a aeronave foi ouvida sobrevoando o Aeródromo e colidindo com a torre do NDB, projetando-se ao solo e ficando totalmente destruída. Os 44 ocupantes faleceram no local.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano:

2.1.1 O piloto estava com o CCF VÁLIDO.

2.1.2 Influência do Aspecto Fisiológico no Acidente:
Não influenciou.

2.1.3 Influência do Aspecto Psicológico no Acidente:
Há indícios de haver contribuído, pois o piloto na noite anterior declarou ter pressa de chegar ao destino. Posteriormente foi ainda constatado que o mesmo estava em dificuldades financeiras.

2.2 Fator Material:

Não há indícios de haver contribuído.

2.3 Fator Operacional:

2.3.1 Manutenção:

O "VOICE RECORDER" da aeronave não estava funcionando.

2.3.2 Qualificação e Experiência de Vôo para o Tipo de Missão Realizada:

Os pilotos tinham qualificação e experiência para o ti

po de missão. O co-piloto já havia sido aprovado para comando e cumpria somente as 50 horas exigidas pela companhia para assumir tal função.

2.3.3 Meteorologia:

O aeródromo de Tabatinga encontrava-se completamente fechado para qualquer tipo de operação devido a nevoeiro.

2.3.4 Infra-Estrutura:

Tabatinga possuía, à época, dois geradores de emergência instalados pela DIREPV e que não aguentavam a carga dos equipamentos ali existentes. Um gerador mais potente já aguardava, na embalagem, a instalação pela INFRAERO. No momento do acidente nenhum deles estava funcionando.

2.3.5 Navegação:

Provavelmente nos últimos momentos do voo foi tentada uma navegação por contato, sem que no entanto existissem condições para tal.

2.3.6 Comunicações:

Foi sem dúvida um fator contribuinte, já que impossibilitou ao controlador corrigir sua informação de que o aeródromo estava fechado somente visual.

2.3.7 Peso e Balanceamento:

Não influíram.

2.3.8 Normas Operacionais:

- a) A aeronave voava abaixo de qualquer nível de segurança.
- b) Em nenhum momento foi feito contato com o Controle Amazonas que por Acordo Internacional coordena as operações aéreas na área e é exercida pela Colômbia na vizinha cidade de Leticia.
- c) A aeronave decolou de Eirunepê antes do nascer do sol sem que o campo tivesse condições para operação noturna.
- d) O HOTREG TT-076-01, em vigor à época, erradamente estabelecia a decolagem às 05:00R, ou seja, antes do nascer do sol.
- e) Tal dúvida, deu origem a mensagem para consulta à chefia da Base Manaus que confirmou horário previsto de decolagem para às 05:00R, em cumprimento a uma HOTREG errada.

- continua -

2.3.9 Contra-Incêndio e Primeiros Socorros:

Exercido pelo Batalhão de Fronteira do Exército, situa do próximo ao aeroporto.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que a aeronave decolou de Eirunepê 14 min antes do nascer do sol (10:44Z) não tendo o aeródromo condições para operação noturna.

Pela declaração do agente da Empresa em Eirunepê pode-se compreender que o comandante tinha pressa em chegar ao destino final de seu voo.

Esta pressa, somada ao fato de que o HOTREG TT-076-01, em vigor naquela época, estabelecia a decolagem às 05:00R, horário confirmado pela consulta à chefia da Base Manaus na noite anterior, precipitaram a que o comandante decolasse antes do nascer do sol.

Tendo em vista a inexistência de "flight recorder" e a inoperância do "voice recorder", não existem dados que enriqueçam a investigação e que conduzam a uma conclusão mais apurada.

Às 06:00R foi realizado contato rádio entre o TT-839, estimado do 19 min fora, e a rádio Tabatinga que informou estar o campo fechado VFR devido nevoeiro.

Às 06:50 a estação e o NDB TT saíram do ar por falta de energia elétrica. A partir desse momento mais nenhuma mensagem foi trocada pela rádio TT.

Com as informações disponíveis e a experiência que tinham da região, era possível aos pilotos preverem que a ocorrência meteorológica com que se deparavam era o ARU (denominação regional), nevoeiro característico das áreas ribeirinhas que tem normalmente um desenvolvimento rápido, surge com a manhã, se adensa rapidamente e se dissipa com o aumento da temperatura; e que era provável encontrarem o campo fechado inclusive para operação IFR.

Ao verificarem que teriam que realizar aproximação por instrumentos o procedimento normal seria entrar em contato com o Controle Amazonas, provido por Leticia, que coordena as operações IFR na área. Acrescenta-se ainda que provavelmente a inoperância da rádio NDB TT não deve ter passado despercebida à tripulação, praticamente obrigando-os a realizar o procedimento CHARLIE basendo no NDB LFF 407 KHz, ou mesmo, pousar em Leticia e fazer contato telefônico com Tabatinga para que os passageiros e embarcar se deslocassem para aquela localidade.

- continua -

Porém nenhum contato foi feito com Leticia que operava normalmente naquele horário.

Testemunhas informaram ter ouvido a aeronave passar sobre o aeródromo e pelo ruído calculavam estar a mesma a baixa altura, e na direção de Leticia, posteriormente ouviram o ruído do choque com a torre, e o aparecimento da aeronave próximo ao pátio de estacionamento, colidindo com o solo e explodindo.

As evidências nos levam a concluir que a tripulação tentou realizar uma aproximação visual, pois muitas vezes nestes tipos de nevoeiro consegue-se alguma visibilidade vertical, embora horizontalmente seja quase zero.

Tendo vindo sobrevoando o rio, ao avistar a cabeceira da pista 12, houve a tentativa de cruzar a pista e se colocar na perna do vento para, numa aproximação circular, enquadrar-se numa final para esta mesma pista, cuja cabeceira poderia ser novamente avistada ao cruzar o rio.

É possível que, na busca de contato visual, tenha a tripulação se descuidado com a altura, e, com a quase inexistência de visibilidade horizontal, não observado a torre até com ela vir a colidir.

1. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano:

A pressa do comandante em chegar ao destino, apoiado na NOTREG em vigor e na confirmação do horário de decolagem pela companhia, possivelmente influenciou nas decisões tomadas.

Fator Material:

Não contribuiu.

Fator Operacional:

Condições Meteorológicas adversas;

Deficiente Operação da aeronave;

Deficiente Infra-Estrutura;

Deficiente Planejamento de Voo;

Deficiente Doutrina de Segurança de Voo.

5. CONSEQUENCIAS

Pessoais: Falecimento dos 44 ocupantes da aeronave.

Materiais: Perda total da aeronave.

A terceiros: Destruição da Torre do NDB TT e quebra de uma janela do prédio da estação de passageiros.

continua

6. RECOMENDAÇÕES

- 1 - As empresas aéreas, como qualquer pessoa, tem o direito senão a obrigação, de alertar os órgãos competentes quanto a erros, enganos ou omissões que possam conduzir a uma operação insegura.
- 2 - O Comandante é, por definição, responsável pela operação e segurança da aeronave podendo adiar ou suspender a partida da aeronave quando julgar indispensável a segurança de voo.
- 3 - Deixa de ser feita recomendação quanto à situação dos geradores de Tabatinga por já ter sido solucionada com a instalação, pela INFRAERO, de dois geradores novos.
- 4 - Deixa de ser feita recomendação quanto à correção da HOTREG TT-076-01 tendo em vista já ter sido substituída.

Em, Jan 83

Alta
ROBERTO ALTIERI - TCol Av
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

Ten Brig do Ar
Ten Brig do Ar - BERTHOLINO JOAQUIM GONCALVES NETTO
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

PCFV/ILJG

6. RECOMENDAÇÕES

- 1 - As empresas aéreas, como qualquer pessoa, tem o direito senão a obrigação, de alertar os órgãos competentes quanto a erros, enganos ou omissões que possam conduzir a uma operação insegura.
- 2 - O Comandante é, por definição, responsável pela operação e segurança da aeronave podendo adiar ou suspender a partida da aeronave quando julgar indispensável a segurança de voo.
- 3 - Deixa de ser feita recomendação quanto à situação dos geradores de Tabatinga por já ter sido solucionada com a instalação, pela INFRAERO, de dois geradores novos.
- 4 - Deixa de ser feita recomendação quanto à correção da HOTREG TT-076-01 tendo em vista já ter sido substituída.

Em, Jan 83

Alta
ROBERTO ALTIERI - TCol Av
Chefe do CENIPA

A P R O V O:

Ten Brig do Ar
Ten Brig do Ar - BERTHOLINO JOAQUIM GONCALVES NETTO
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

PCFV/ILJG