

**COMISSÃO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO PREVENÇÃO DE ACIDENTES E
INCIDENTES DA AVIAÇÃO (CNIPAIA)**

**RELATÓRIO FINAL
ACIDENTE 23/05/2006**

I - INFORMAÇÃO FACTUAL

Ocorreu no dia 23 Maio de 2006 pelas 18h38(UTC) um acidente aéreo no Aeroporto Internacional de São Tomé, latitude 002300N longitude 0064300 E, no mar ao sul do Ilhéu das Cabras à 800 metros aproximadamente do eixo da pista, envolvendo a aeronave do fabricante DE Havilland Aircraft of Canada Ltd, de modelo DHC-6, série 300, Twin Otter, de matrícula S9-BAL, propriedade da TAP-Air Portugal ao service da Air São Tomé e Príncipe

- A aeronave efectuava um voo de treinamento para qualificação tipo cujo instruendo era um piloto recentemente formado e admitido pela Empresa.
- O voo de treinamento programado consistia em tocar e andar(touch and go)
- Tendo deslocado da pista 11 do Aeroporto de São Tomé as 18h22(UTC) as duas primeiras manobras efectuadas foram cumpridas normalmente
- Início da Terceira manobra as 18h37 e durante a fase de subida, inesperadamente a aeronave iniciou uma viragem excessivamente apertada para o vento cauda esquerdo e numa altitude aproximadamente de 600 pés deu-se o despenhamento as 18h38(UTC)
- Após o despenhamento da aeronave iniciou-se o processo de busca e salvamento no local do acidente, onde foi encontrado de imediato o corpo de uma das vítimas, tendo-se constatado igualmente que o impacto da aeronave com a superfície do mar foi tão violento que provocou a completa destruição da mesma
- Considerando as circunstâncias do acidente, não deixam dúvidas que todos os ocupantes faleceram, pelo que nos permite apresentar, o seguinte quadro

FERIDOS	MEMBROS TRIPULAÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS
Mortais	2	2	Nil
Graves	Nil	Nil	Nil
Ligeiros/Nenhum	Nil	Nil	Nil

Dos destroços retirados do fundo do mar recuperou-se quase a totalidade da aeronave designadamente:

- Fuselagem e Asas completamente destruídas

- Motores e Hélices completamente danificados
- Equipamentos de radio comunicação,navegação e de outros sistemas completamente danificados
- Trens de aterragens completamente destruidos

INFORMAÇÃO SOBRE AERONAVE

O comandante de 46 anos de idade,portador de licença gabonesa de piloto de Linha Aérea Nº PL128 válida até 30 de Setembro de 2006,incluindo as qualificações do tipo do avião e de instructor,tendo como experiência 14234 horas de voo no total,sendo4000 no avião Twin Otter.

O co-piloto de 32 anos de idade, portador de licença Santomense de Piloto Comercial de Aeroplanos Nº 18/PCA/1 válida até 15 de Julho de 2006

INFORMAÇÃO SOBRE AERONAVE

- O Certificado de Navegabilidade encontrava-se válido até 15 de Julho 2006
- Todas as inspecções contidas no programa de manutenção do avião foram cumpridas em tempo útil
- O peso,centragem e performance da aeronave obedeciam os parametros estabelecidos para as diferentes fases de voo
- O combustível usado foi Jet A1

INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

As informações meteorological fornecidas pelo Instituto Nacional de Meteorologia(INM) ao Centro de Controlo e transmitidas à tripulação eram consideradas boas:

UTC 18H00

180/12kts 10kms Few 600m Broken 250 m 26/23 1012 Mb NSG

Informação Adicional

Iluminação natural: Noite

AJUDAS À NAVEGAÇÃO

As ajudas radios existentes no Aeroporto Internacinal de São Tomé designadamente VOR/DME,LOCATOR, E Ajudas Visuais no solo estavam operacionais

COMUNICAÇÕES

A pista encontrava-se em perfeitas condições de utilização. Os Serviços de Tráfego Aéreo(ATS) e Incêndio estavam igualmente operacionais em conformidade com as normas estabelecidas.

Entretanto o Serviço de Salvamento do Aeroporto por não se encontrar funcional foi accionado o Serviço de Salvamento da Guarda Costeira.

REGISTO MAGNÉTICO DE VOO

A aeronave não possuía o sistema de gravação de voz e registo dos parametros de voo

INFORMAÇÕES SOBRE O IMPACTO E DESTROÇOS

O impacto deu-se no mar,a Sul do Ilhéu das Cabras a 800 metros do eixo da pista no inicio do vento de cauda,numa zona cuja profundidade atinge aproximadamente 6 à 7 metros,Segundo os Serviços da Marinha

Os destroços encontravam-se disperses num raio de aproximadamente 150 metros.

II-ANÁLISE

Compulsados os factos constatou-se que a manobra de viragem foi muito apertada,tendo sido efectuada antes da aeronave ter atingido a altitude minima recomendável

Essa constatação vem na sequência das diligências de investigação e recolha de dados feita pela Comissão,tendopara o efeito ouvido o Controlador Tráfego Aéreo,como a primeira testemunha ocular que confirmou efectivamente que durante a Terceira manobra a aeronave iniciou prematuramente a viragem para o vento de cauda esquerdo da pista 11; Para além do testemunho do ControladorTráfego Aéreo em service todas as outras opinions de pessoas em terra que observaram a trajetoria do avião foram unanimes em afirmar que a aeronave iniciou a viragem numa altitude considerada baixa em relação aquilo que habitualmente lhes é dado a observar.

Os dados registados nos instrumentos de bordo recolhidos,designadamente o indicador de horizonte e o altímetro,cujas indicações demonstravam sinais evidentes de uma situação anormal verificada durante essa fase de voo,isto é,o facto do altímetro ter bloqueado numa altitude transitória de 550 à 600 pés e do indicador do do horizonte apresentar-se uma attitude completamente desfasada o que demonstra o agravamento do avião no mar.

É de realçar a tentativa tardia de recuperação da aeronave nessa attitude anormal e gravosa pela tripulação, não tendo contudo sido possivel o que veio a agravar ainda mais a situação tendo em conta a proximidade da superfície do mar o que fez com que a aeronaveentrasse pelo mar dentro com os motores em pleno funcionamento resultando na destruição complete da aeronave e na desintegração da maioria dos corpos.

III- CONCLUSÃO

Em função dos factos atrás referidos em relação ao acidente do dia 23 de Maio 2006 com o avião da TAP-Air Portugal ao service da Air São Tomé e Príncipe a Comissão de Inquérito concluiu que as causas que contribuíram para o acidente são as seguintes:

- Viragem excessivamente apertada e a baixa altitude para o vento de cauda
- Percepção tardia por parte da tripulação da atitude gravosa anormal que seria experiementada pela aeronave
- Reacção tardia da tripulação à uma situação já de si complicada

IV-RECOMENDAÇÕES

À luz das causas do acidente ocorrido, a Comissão recomenda o seguinte:

- Observação rigorosa dos procedimentos de segurança durante o voo treino
- Que seja redobrada a atenção do piloto-instrutor durante instrução noturna
- É fundamental que exista uma relação profissional e de miuta disciplina entre o piloto instrutor e o instruendo O PILOTO INSTRUTOR E O INSTRUENDO
- Interditar a presença de pessoas estranhas no voo de instrução e de ensaio