



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE GRAVE COM AERONAVE

Ocorrência 001/INCID-A/IPIAAM/2023

SEPARAÇÃO INADEQUADA DE TRAFEGO AÉREO DURANTE A SUBIDA

Tipo do evento		Classificação	
Separação inadequada durante a subida		Incidente grave	
Ocorrência			
Data	Hora	Local	
22/07/2023	00:35 Local	GVSC: Sal Oceanic (FIR)	
AERONAVE 1			
Tipo	Nº de serie	Matrícula	
BOEING 737 MAX 8	43562	OK-SWM	
Categoria		Operador	
Avião de asa fixa		SMARTWINGS Group	
Voo TVS2181			
Origem		Destino	
SID (GVAC)		OPO (LPPR)	
Tipo de voo		Tripulação	Passageiros
Transporte comercial		02	183
AERONAVE 2			
Tipo	Nº de serie	Matrícula	
BOEING 777-32W(ER)	37665	PT-MUB	
Categoria		Operador	
Avião de asa fixa		LATAM	
Voo TAM8065			
Origem		Destino	
MAD (LEMD)		GRU (SBGR)	
Tipo de voo		Tripulação	Passageiros
Transporte comercial		-	-
Consequências com as duas aeronaves			
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	0	0	0
Grave	0	0	0
Ligeiras	0	0	0
Total	0	0	0
Danos na Aeronave		Outros danos	
Durante a fase de recolha de evidências nenhum dano foi constatado		Nenhum	

DESCRIÇÃO FATUAL DA OCORRÊNCIA

História do voo

No dia 22 de julho de 2023, registou-se uma ocorrência envolvendo duas aeronaves em rota de voo afetados por uma separação inadequada de tráfego aéreo durante a fase de mudança de nível de voo. Estiveram envolvidas na ocorrência, um Boeing 737 Max 8, de registo OK-SWM, operado pela SmartWings, realizando o voo TVS2181, com origem no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (GVAC) na Ilha do Sal, Cabo Verde, com destino para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (LPPR) no Porto, Portugal, e a aeronave Boeing 777-32W(ER), de registo PT-MUB, operado pela LATAM, efetuando o voo TAM8065, partindo do Aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (LEMD) em Madrid, Espanha, que se dirigia para o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SBGR) em São Paulo, Brasil.

O incidente ocorreu durante a fase de subida da aeronave TVS2181 da SmartWings após a descolagem. O voo TVS2181 obtivera autorização para subir para o Nível de Voo 310 (FL310) pelo Centro de Controlo de Tráfego Aéreo (ACC) do Sal, por volta das 01:25:26 (UTC), após ter passado o waypoint PISPU. No entanto, o voo TAM8065 da LATAM mantinha o nível de voo de cruzeiro a FL300 com direção oposta levando-o a surgir no Sistema de Alerta de Tráfego e Prevenção de Colisões (TCAS) com uma diferença de altitude de aproximadamente +2700 pés em relação ao TVS2181, que estava em ascensão e aproximando-se do FL275. Apesar do conhecimento do voo TAM8065, o controlador de tráfego aéreo (CTA) autorizou a subida da aeronave TVS2181 para o FL330 às 01:33:38, mantendo-o alheio à proximidade do tráfego oposto.

Numa resposta imediata à visualização do tráfego oposto, o TVS2181 reduziu significativamente a razão de subida, assegurando uma separação vertical adequada. O CTA foi imediatamente informado da presença de tráfego acima e foi solicitada confirmação do nível de voo autorizado e informações adicionais sobre o tráfego. No entanto, O CTA manteve a autorização de subida até ao FL330 às 01:34:18.

O ponto de cruzamento ocorreu quando o TVS2181 estava a subir e atingiu o FL284, com uma separação vertical de aproximadamente 1600 pés em relação ao tráfego oposto, cujo nível de voo permanecia a FL300. Durante este momento, a razão de subida da aeronave TVS2181 foi essencialmente nulo. Após o ponto de cruzamento, a aeronave TVS2181 continuou a subida até atingir o FL330, retomando a sua trajetória planeada.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O IPIAAM desencadeou um processo de investigação de acordo com as exigências do Anexo 13 da ICAO, visando identificar as causas e fatores contributivos que estiveram na origem do incidente.

A equipa de investigação está a realizar uma análise detalhada dos dados e informações recolhidas a fim de determinar as circunstâncias e as causas deste incidente.

Obs.- A duração prevista desta investigação de incidente é de até doze meses.

CONSTATAÇÕES RELEVANTES

1-Tripulação do voo TVS2181

O piloto comandante, do sexo masculino, de 35 anos de idade, de nacionalidade Tcheca (CZE), era portador duma licença (ATPL(A)) de Piloto de avião e um certificado médico ambos válidos, à data do evento.

O oficial piloto, do sexo masculino, de 35 anos de idade, de nacionalidade Polaca, era portador duma licença (CPL(A)) de Piloto de avião e um certificado médico ambos válidos, à data do evento.

2-Controlador de Tráfego Aéreo

O Controlador de Tráfego Aéreo (CTA), de sexo masculino, de 46 anos de idade, de nacionalidade cabo-verdiana, era portador duma licença de CTA emitido pela Agência de Aviação Civil (AAC) e possuía um certificado médico, ambos válidos, à data do evento.

3-Sistema de Navegação Aérea

A ASA- Aeroportos e Segurança Aérea gere a FIR Oceânica do SAL, tendo adquirido recentemente um sistema mais atualizado de navegação aérea, o ManagAIR e o Garex300. Esses sistemas entraram em funcionamento no mês de junho do ano corrente. Todos os controladores receberam formação do sistema atualizado.

CONCLUSÕES & COMENTÁRIOS

Este relatório preliminar é publicado para comunicar as informações obtidas durante a fase inicial da investigação em curso.

O objetivo é fornecer informações atualizadas sobre a investigação, apresentando, igualmente, a descrição preliminar da sequência de eventos e, se necessário, divulgar as questões de alerta de segurança identificadas nesta fase inicial da investigação.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Os leitores são alertados de que novas evidências estarão disponíveis, à medida que a investigação avança, o que ampliará o entendimento do IPIAAM, como a autoridade de investigação de acidentes com aeronaves, sobre o incidente, como tal, nenhuma análise ou conclusão poderá ser extraída a partir deste relatório.

ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual Cabo Verde é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Sumário, é elaborado com base na recolha de dados, conforme previsto no Anexo 13 e demais regulamentos aplicáveis.