

Seneca III com POB 6 se acidenta após falha de motor durante chegada em Goiânia/GO, no circuito de tráfego do “Nacional”, em 05.04.23

Fontes g1 – 22 a 23/03/2023

Um avião bimotor caiu sobre dois imóveis (casas) em Goiânia, no bairro Vila Mutirão, ao final desta tarde do dia 22 (uma quarta).

O Corpo de Bombeiros informou que eram seis ocupantes no avião, sendo quatro homens e duas mulheres. Todos tiveram ferimentos sérios. Na sequência, a corporação informou o óbito de dois passageiros. Os seis ocupantes foram encaminhados ao Hospital Estadual de Urgências da região Noroeste de Goiânia - Governador Otávio Lage de Siqueira (HUGOL), mas dois não resistiram aos ferimentos, falecendo.

O Corpo de Bombeiros e o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) socorreram as vítimas.

À noite, o HUGOL divulgou que três ocupantes – pacientes (dois homens e uma mulher) - estavam em estado grave, mas respirando espontaneamente; uma mulher também estava em estado grave mas respirando artificialmente.

A Polícia Militar informou que o avião caiu em cima de um sobrado com um supermercado no andar térreo e um apartamento residencial no andar de cima. Segundo os bombeiros, duas mulheres estavam no apartamento no momento do acidente, mas não foram feridas.



[https://s2.glbimg.com/CYGr5m3Ae3WwHUKmYkBV4jVrsec=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/v/1/7ITkfhTy2whXDFJs4ewA/aviao1.jpg](https://s2.glbimg.com/CYGr5m3Ae3WwHUKmYkBV4jVrsec=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/v/1/7ITkfhTy2whXDFJs4ewA/aviao1.jpg)



[https://s2.glbimg.com/Zr4PrTjBmzeJEWdQG_5YfeRZVUU=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/e/H/K3xMozT7Wjv1aWU2hyWQ/imagens-83-.png](https://s2.glbimg.com/Zr4PrTjBmzeJEWdQG_5YfeRZVUU=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/e/H/K3xMozT7Wjv1aWU2hyWQ/imagens-83-.png)



[https://s2.glbimg.com/6ls1Yb0uC7zdvMmpzP4JCKOrtDI=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/c/E/H3Q3uNTTAyo15PqIYKKg/image/ns-14-.png](https://s2.glbimg.com/6ls1Yb0uC7zdvMmpzP4JCKOrtDI=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/c/E/H3Q3uNTTAyo15PqIYKKg/image/ns-14-.png)



[https://s2.glbimg.com/L5WTM5YmSCfMEncCKB6rUiAa32A=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/O/K/gvj3AhSKiVQnxByxBq0A/imagens-61-.png](https://s2.glbimg.com/L5WTM5YmSCfMEncCKB6rUiAa32A=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/O/K/gvj3AhSKiVQnxByxBq0A/imagens-61-.png)



[https://s2.glbimg.com/x8T2FgMe37kfo5d54QpeuMmV7NU=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/9/A/fB3CP4RqqYXOPgbBLVeA/estragos-aviao-2.jpg](https://s2.glbimg.com/x8T2FgMe37kfo5d54QpeuMmV7NU=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/9/A/fB3CP4RqqYXOPgbBLVeA/estragos-aviao-2.jpg)

No sobrado, o Corpo de Bombeiros improvisou um “escoramento” provisório para apoio da cauda do avião.

Os bombeiros informaram que os tripulantes saíram de Taiobeiras, no norte de Minas Gerais, e tinham o destino de Goiânia.

Atualização: a costureira Aldete Ferraz relatou desespero após uma aeronave cair no quintal dela e atingir o sobrado ao lado. “Estou tremendo até agora. Eu ouvi o barulho da aeronave

caindo. Foi muito alto”, disse Arlete. “Quando eu sai aqui fora vi esse combustível, que é inflamável, e sai correndo com medo de explosão”, disse a costureira.

Aldete ainda tentou avisar uma vizinha sobre o acidente.

Ela ainda contou que sempre passa aviões na região e que não ouviu nenhum barulho de motor, apenas da queda.

A servidora pública Lilian Souza Terra, de 55 anos, moradora da casa atingida pelo avião, contou que uma das passageiras saiu da aeronave após a queda. Segundo a moradora, a mulher contou que tinha outras pessoas dentro do avião e pediu ajuda para resgatá-las. Segundo Lilian, a passageira desceu entre a área de serviço da casa e o quarto: “Ela saiu na área, trouxemos ela. Ela disse que tinha mais gente dentro do avião e pediu ajuda para olhar as pessoas”, explicou. Lilian não sabe identificar esta passageira.

A servidora pública ainda descreveu o susto que levou quando o avião caiu. “Saí correndo, não sabia nem o que estava acontecendo. Só escutei um barulho e fui saindo. O avião veio destelhando a minha casa. No momento, eu achei que a casa estava afundando”, lembrou Lilian.

A servidora disse que a casa foi interditada pela Defesa Civil, uma vez que parte da casa foi destelhada e uma parte de uma parede caiu. Ao g1, a Defesa Civil explicou casa foi totalmente interditada até que seja executada a recuperação da parte do imóvel danificada. O Coordenador Geral da Defesa, Robledo Mendonça, explicou que não foi visualizado risco de desabamento em nenhuma das casas atingidas. “A casa que teve o telhado atingido tem algumas partes superiores de algumas paredes quebradas e com risco de queda, ou seja, pedaços de paredes podem cair, e por isso foi necessário a interdição, para evitar situações de risco no local”, explicou Robledo.

Atualização: no dia 23, os ocupantes do avião foram identificados como:

- passageiro Bruno Rodrigues da Rocha, 38 anos, empresário, falecido no hospital
- passageiro Leonardo Rodrigues da Rocha, 43 anos, empresário, falecido no hospital
- passageira Priscila Fagundes Amaral, 31 anos, internada em estado grave respirando com ajuda de aparelhos
- Winnicius Duarth Alves Rodrigues, 31 anos, engenheiro civil, internado em estado regular respirando espontaneamente
- passageira Indira Mendes Maia, 31 anos, gerente de uma empresa de marketing, internada em estado regular respirando espontaneamente
- piloto Roberto Pereira Junior, 48 anos, internado em estado regular respirando espontaneamente

Os passageiros Bruno e Leonardo Rodrigues da Rocha, eram irmãos. Eram os proprietários do avião. Winnicius Duarth Alves Rodrigues, engenheiro civil, trabalha na empresa de Leonardo e Bruno Rodrigues.

Uma empresa de Goiânia, que funciona no Aeródromo Nacional (na cidade), foi contatada por donos do avião, por uma por uma pessoa de Minas Gerais.

A retirada só poderá ser iniciada aeronave após liberação do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

Na manhã desta quinta (23), investigadores do Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA-VI), sediado em Brasília (DF), unidade regional do CENIPA, estiveram no local do acidente para começar a “Ação Inicial” da ocorrência.

Na tarde desta quinta, responsáveis pela empresa goiana contratada para a retirada do avião estiveram no local do acidente para avaliar a situação, mas não se aproximaram da aeronave para não prejudicar as investigações. Na ocasião, eles conversaram com alguns moradores.

A empresa divulgou que o avião deve ser desmontado e, em seguida, levado para o Aeródromo de Goiânia. Depois, os responsáveis pelo avião devem decidir qual será o próximo destino dele.

Atualização [O Popular – 22/03/2023]: os passageiros Bruno e Leonardo Rodrigues da Rocha, irmãos, foram resgatados em estado grave e transferidos para hospital em processo de reanimação, e acabaram por não resistir.

O tenente do Corpo de Bombeiros Wellington Fulgoni disse que quando sua equipe chegou ao local do acidente quatro ocupantes já haviam sido retirados do avião por policiais (da PM). E que os dois ocupantes em estado mais grave ficaram sob responsabilidade da corporação (CB).

“As informações que nós temos é que a aeronave veio de MG pra cá com previsão de pouso no Aeroclub. Ao se aproximar para pouso, declarou emergência, mas não teve tempo de informar qual foi a emergência. Estava com seis passageiros dentro, acreditamos que dois pilotos e outros quatro passageiros”, disse o tenente Fulgoni.



<https://opopular.com.br/image/policy%3A1.3011194%3A1679522898%2Fimage.jpg%3F%26f%3Ddefault>



<https://opopular.com.br/image/policy%3A1.3011252%3A1679527230%2Fimage.jpg%3F%26f%3Ddefault>

O primeiro-tenente da PM Osvaldo Antônio de Moraes, dono de um lote ao lado do imóvel atingido pelo avião, disse que se preparava para tirar o carro da garagem, para sair de casa para pegar filho em escola, quando ouviu um barulho muito alto e depois viu o telhado do vizinho destruído, Osvaldo contou que viu uma mulher descendo da aeronave e ele pediu para ela descer rápido antes que o avião pegasse fogo.

Wildes Barbosa – O Popular



Atualização [EM – 22/03/2023]: o prefeito de Taiboeiras, no norte de MG, o empresário Denerval Germano da Cruz, era um dos proprietários do avião em sociedade com a empresa dos irmãos Leonardo e Bruno Rodrigues da Rocha, que estavam a bordo e faleceram no acidente.

Denerval Cruz disse que a cidade de Taiboeiras ficou em choque com o acidente ocorrido em Goiânia. Os dois empresários irmãos Leonardo e Bruno, mortos na queda, tinham atividades em vários ramos de negócios em Taiboeiras e outras cidades do norte de MG.



https://i.em.com.br/isogsenKq_wPuLq8czxCMYhHvVg=/820x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2023/03/22/1472257/queda-de-aeronave-em-goiania_1_133345.jpg

Atualização [g1 – 24/03/2023]: o avião foi retirado do local do acidente nesta sexta (24), dois dias após o acidente.

A operação da retirada utilizou um guindaste, com capacidade para levantar até 220 toneladas, para içamento do avião, inteiro, no estado que restou da colisão.

No começo do dia, quando os trabalhos de retirada se iniciaram, a empresa contratada para retirada da aeronave removeu uma asa e também um motor para uma redução de peso e, em seguida, começou a içar o avião pelo guindaste.

A retirada do avião aconteceu por volta de 12:30.



[https://s2.glbimg.com/4dXwM2FoeSx5y7OQmoxsIP3g5TE=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/M/J/gW3rMJS7AhGSHZPKQ3Tw/tira-aviao-1.jpg](https://s2.glbimg.com/4dXwM2FoeSx5y7OQmoxsIP3g5TE=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/M/J/gW3rMJS7AhGSHZPKQ3Tw/tira-aviao-1.jpg)



[https://s2.glbimg.com/JWkvLjI9iwOG0s56iWdezA6fB6k=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/I/i/9NDbO5S0AQQ1oqV85YLA/tira-aviao-4.jpg](https://s2.glbimg.com/JWkvLjI9iwOG0s56iWdezA6fB6k=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/I/i/9NDbO5S0AQQ1oqV85YLA/tira-aviao-4.jpg)

“Essa aeronave deu perda total. Toda a estrutura dela foi comprometida, as asas. A asa direita desintegrou totalmente”, disse Willian Correia Machado, dono da empresa que retirou o avião.

“Vamos fazer o desmembramento da aeronave, vamos tirar parte dessa asa, os destroços da outra asa para poder colocar a aeronave em cima do caminhão para fazer o transporte”, William falou.

Primeiramente, o avião foi colocado no meio da Avenida do Povo, no setor Vila Mutirão, que foi interdita em um dos lados da via. Depois, a aeronave começou a ser desmembrada e colocada

em dois caminhões para ser levada à sede da empresa contratada para a remoção e transferência dos destroços para suas instalações no aeródromo “Nacional”.

Willian, contratado para a remoção da aeronave, contou ainda que os destroços do avião ficarão sob responsabilidade da sua empresa, que foi contratada pelos responsáveis da aeronave, que são de Minas Gerais.

Os irmãos Leonardo e Bruno Rodrigues da Rocha eram passageiros no voo, e eram sócios da aeronave. Eles chegaram a ser levados para hospital, mas não resistiram aos ferimentos.

A princípio, Willian falou que acreditava que os trabalhos de retirada deveriam durar cerca de dez horas, no entanto, o processo foi mais ágil. “O processo foi bem desenvolvido, nós não tivemos tanto trabalho no momento do içamento da aeronave. A gente deu uma analisada bem no contexto do trabalho e até superou as expectativas”, disse William.

Duas câmeras de vigilância particular registraram o avião em últimos instantes do voo. Um vídeo mostra o avião voando nivelado à baixa altura, com trem de pouso abaixado. Um segundo vídeo mostra o avião prestes a colidir com o imóvel- sobrado, em atitude de rolamento para esquerda.

As primeiras informações são que o avião iniciou viagem para Goiânia decolando de localidade no norte de MG, com três passageiros e o piloto, fazendo uma escala onde embarcaram mais duas pessoas.

Atualização [q1 – 29/03/2023]: o cmte. Roberto Pereira Junior, 48 anos recebeu alta do Hospital Governador Otávio Lage (HUGOL), onde estava internado, tendo passado por tratamento em Unidade de Terapia Intensiva (UTI), de onde teve alta no dia 24, sendo então transferido para ala de enfermaria.

A alta do piloto foi na terça dia 28. Ele era o último sobrevivente que ainda estava internado em hospital para recuperação do acidente.

Primeiramente teve alta a passageira Indira Mendes Maia, de 31 anos, gerente de uma empresa de marketing, no dia 23 (quinta-feira).

No dia 25, o passageiro Winnicius Duarth Alves Rodrigues, de 31 anos, eng. Civil, recebeu alta no sábado (25).

No dia 27, a a passageira Priscila Fagundes Amaral, de 31 anos, recebeu alta.

Atualização: o CENIPA listou a ocorrência no Painel SIPAER como acidente de falha de motor em voo, fora de aeródromo, em circuito de tráfego, do bimotor EMBRAER/Neiva EMB-810D (PA34) *Seneca III* de matrícula PT-VQV no dia 22 de março (quarta).

Conforme a súmula factual inicial, o avião decolou do aeródromo público de Janaúba (SNAP), em MG, com destino do Aeroporto Santa Genoveva/Goiânia (SBGO), para um voo privado, com seis ocupantes, sendo cinco passageiros e um piloto. Na chegada em Goiânia, o piloto alternou o voo para o Aeródromo “Nacional de Aviação” (SBNV); posteriormente, o piloto reportou para a Rádio “Escolinha” (serviços AFIS do “Nacional”/SBNV) emergência. O avião colidiu contra residências às 20:07Z (17:07LT).

O avião teve danos substanciais. Dois passageiros faleceram, outros (três) passageiros tiveram ferimentos leves e o piloto feriu-se gravemente. Houve danos a terceiros – os materiais no imóvel atingido pelo avião.

Os trabalhos relativos à ocorrência estão em andamento, o avião tendo sido retido para a investigação aeronáutica.

Informações complementares: o avião é o EMBRAER/Neiva EMB -810D de matrícula PT-VQV, com registro de produção sn 810814, fabricação 1993, de propriedade e operação compartilhada, entre a Rodrigues e Rocha Holding Empreendimentos Ltda., a ALMAR Transporte e Serviços Ltda. e Denerval Germano da Cruz, de Taiobeiras, a aeronave sendo registrada na categoria Transporte Privado (TPP), com último registro de compra/transferência em janeiro de 2021. O avião era aprovado para até seis passageiros e MTOW de 2.155 kg. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi emitido em abril de 2021, o Certificado de verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tinha validade até agosto.

Os proprietários/operadores do avião são de Taiobeiras, no norte de MG. O município de Taiobeiras dista cerca de 265 MN a norte-nordeste de Belo Horizonte, e cerca de 110 MN a nordeste de Montes Claros (MG); Guanambi (BA) dista 100 MN a noroeste e Vitória da Conquista (BA) a 99 MN a nordeste.

A 3 MN a N-NE do centro urbano, em elevação de 2.631 pés, o aeródromo público-municipal de Taiobeiras (SITA) tem pista (09/27) de 18 x 800 m., de terra asfalto (com resistência de piso para aeronaves com até 5.700 kg), aprovada para operação VFR diurna.

A 65 MN a oeste do aeródromo público-municipal de Taiobeiras (SITA) fica o aeródromo público-municipal de Janaúba (SNAP), aeródromo de origem do voo acidentado.

A 4,3 MN a NW-N do centro urbano, o aeródromo público-municipal de Janaúba (SNAP), em elevação de 1.745 pés, tem pista (10/28) de 30 x 1.500 m., de asfalto (com resistência de piso para aeronaves com até 5.700 kg), aprovada para operação VFR diurna.

Os dois aeródromos do norte mineiro estão na FIR Recife (SBRE), na jurisdição do CINDACTA-III, mas já próximos da divisa da FIR-Brasília (SBBS) – a cerca de 20 MN a SW do aeródromo público-municipal de Janaúba (SNAP) e cerca de 27 MN na rota SNAP-SBGO.

O aeródromo de Janaúba (SNAP) ora tem restrição para operação, com a proibição de operação de pouso exceto por necessidade de emergência ou transporte de valores mediante prévia coordenação prévia com a operadora do aeródromo, a prefeitura. A medida ora aplicada tem caráter provisório, sem prazo determinado, e será mantida até que operadora do aeródromo (município) solicite a sua revogação e demonstre o cumprimento das condições definidas no Parecer que fundamentou esta decisão.

Com a Portaria nº 9.684/SIA, de 04/11/2022, de 04/11/2022, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 08/11/2022 (seção 1, pág. 43), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC tornou pública a aplicação de medida cautelar de restrição às operações de pouso no aeródromo público de Janaúba (SNAP), e CIAD MG0021. A Portaria entrou em vigor na data da sua publicação.

A proibição consta do processo ANAC nº 00058.054652/2022-12.

Conforme documentação do processo, convênio nº 17/2016, firmado em 16/02/2016 com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), vigente, estabeleceu como delegatário da exploração e responsável pela administração o Estado de Minas Gerais que, por sua vez, repassa a responsabilidade para operação do aeródromo em convênio assinado em 10/03/2016 para o município de Janaúba, que figura neste processo como “Operador de Aeródromo”.

No curso de um processo de vigilância remota com o intuito de obter informações sobre as condições físicas e operacionais do aeródromo de Janaúba, iniciado em junho de 2019, foi declarado pelo “Operador de Aeródromo” – o município - que as barreiras de segurança do aeródromo não eram mantidas em condições adequadas, mas sendo informado que seriam

realizadas ações para sua regularização. Posteriormente, foi recebida uma denúncia informando a presença de cavalos e motos, dentre outras, na pista (pouso-decolagem). Questionado quanto à denúncia, o Operador de Aeródromo não apresentou evidências ou proposta objetiva de ação corretiva para a regularização das barreiras de segurança. Assim, em julho de 2021 foi aplicada medida administrativa cautelar de proibição de operações de pouso no aeródromo em referência, exceto no caso de operações de emergência médica ou de transporte de valores realizadas mediante prévia coordenação com o Operador do Aeródromo, via a Portaria nº 5.430/SIA, de 12/07/2021, publicada no DOU de 14/07/2021, no processo nº 00065.034221/2019-45.

Desde então, foram apresentadas algumas informações sobre ações realizadas pelo operador de aeródromo que foram avaliadas quanto a sua suficiência para revogação da medida cautelar, e em junho de 2022 foi revogada a medida administrativa cautelar, via a Portaria nº 8.212/SIA, de 01/06/2022, publicada no DOU de 07/07/2022. Nessa ocasião, o Operador declarou que corrigira as barreiras de proteção do aeródromo e implementara vigilância em tempo integral, em 100% da área operacional do aeródromo, apresentando evidências fotográficas dos trechos corrigidos, solicitando urgência na reabertura do aeródromo ao tráfego.

Então, em 28/09/2022 foi realizada uma inspeção aeroportuária com o objetivo de avaliar as atuais condições operacionais do aeroporto e confirmar as informações apresentadas pelo operador do aeródromo quando da solicitação de revogação da medida cautelar.

Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA), com data de 28/09/2022, compreendeu ação de inspeção de vigilância continuada para verificação de atendimento dos requisitos de segurança operacional (manutenção, operações aeroportuárias e resposta à emergência), contidos principalmente no RBAC 153 e Resolução nº 279/2013, e requisitos relacionados à Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), contidos em regulamentos próprios.

Na inspeção foram constatadas condições irregulares consistindo em [1] deficiências de cercamento como sistema de proteção ao ingresso de estranhos à área operacional, no caso permitindo a invasão da pista de animais de médio e grande porte, e [2] deficiências de conservação do pavimento, no caso com [i] a existência de defeitos de baixo impacto na segurança operacional (trincas, fissuras ou pequenas depressões) – no caso, tendo sido constatadas que as faixas laterais da pista (10/28 – de asfalto) e a *taxiway*, nos últimos 2 m. de largura de ambos os lados, apresentavam trincamento intenso, com abertura importante e vegetação crescida devido, possivelmente, à perda de material sob a camada de asfalto por compactação ou lixiviação, e que estas trincas necessitam de tratamento para evitar o agravamento da patologia e crescente desnivelamento, com degradação dessas faixas laterais, e [ii] a falta de pintura de identificação da cabeceira 10. Adicionalmente, foi identificada falha de manutenção de áreas verdes inseridas na área operacional de forma a não se configurar em obstáculo à navegação aérea – no caso, foi constatada vegetação relevante aparentemente infringindo as superfícies de proteção, seja nas rampas de cabeceira, seja nas rampas laterais.

Relato de Condição Crítica de Infraestrutura Aeroportuária (RCCIA), com data de 28/09/2022, são apontadas como “Condição crítica Observada” [1] ausência de trechos de cerca/barreira operacional (sem vigilância permanente do local) e [2] indício de presença constante de animais ou pessoas não autorizadas na área operacional. O relatório aponta para a vulnerabilidade de acesso estranho na área operacional, por pessoal e animais, associada à condição de “*barreira incompleta, mal mantida e mal supervisionada, sem infraestrutura mínima adequada e sem manutenção, e cerca em configuração mista, parte em mourões baixos de madeira, parte em mourões altos de concreto, com fiadas de arame liso/farpado e alguns trechos em tela. As partes em arame têm espaçamento amplo junto ao solo, possibilitando a passagem de animais de médio porte. Há partes com cerca fortemente degradada e quase inexistente junto a curral na lateral norte, próximo à cabeceira 10. Acesso improvisado junto à cabeceira 28 norte, usado para hangares agrícolas, tem portão frágil e sem controle, com cerca também baixa e pouco robusta junto à Estrada Lagoa Grande. Constatadas evidências (fezes) de animais de grande*

porte na PPD, evidenciando acesso recente. Placas de advertência perimetral com alertas incompletos e em quantidade insuficientes”.

Assim, Parecer nº 123/2022/GTFS/GFIC/SIA considerou o aeródromo não reunindo condições de receber vôos, haja vista o comprometimento da segurança (devido a deficiência no Sistema de Proteção da Área Operacional, incapaz de prevenir a entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas e o acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas). Tendo em vista que os problemas apontados oferecem risco potencial às operações aéreas, a recomendação do analista no Parecer foi a imposição de medidas acautelatórias de restrições às operações no aeródromo, através de decisão pela proibição das operações de pouso na pista de pouso e decolagem, resultando a Portaria nº 9.684/SIA, de 04/11/2022, em vigor.

Goiânia/Aeroporto Santa Genoveva (SBGO) dista do aeródromo público-municipal de Janaúba (SNAP) 345 MN a SW-W (rota direta sendo RM 283°). O Aeródromo “Nacional de Aviação” (SBNV) dista 7,5 MN a oeste do “Santa Genoveva”, somente operando vôo VFR.

A operação no “Santa Genoveva”/SBGO é compulsória a autorização prévia da concessionária (CCR Aeroportos) com 02 horas de antecedência à operação mediante preenchimento de Formulário de Reserva de Pátio e Isenção para aeronave da aviação geral quando (1) aeronave nunca operou no aeroporto sob gestão da CCR Aeroportos, (2) aeronave tiver matrícula internacional e (3) aeronave da aviação geral que necessite reserva de pátio.

Boletins METAR mostra que o tempo nos dois aeródromos de Goiânia (próximos – 7,5 MN, em elevações 2.453 pés/SBGO e 2.733 pés/SBNV – diferença de 280 pés) era bom – em condição VMC – com visibilidade irrestrita de 10 km ou superior, com céu com três camadas, as duas primeiras camadas de poucas nuvens, a segunda com nuvens TCU, e uma camada superior esparsa com base elevada (estágio médio); os boletins mostram uma diferença de base das primeiras camadas de 2.000 pés e 1.800 pés (um desnível de 1.720’ entre camadas inferiores e 1.520’ entre as camadas intermediárias, na base das TCU, quando considerando altitudes MSL), com a nebulosidade mais baixa sobre o “Nacional de Aviação”. O vento sul-sudoeste fraco, com variação de direção superior a 60° - com direção predominante de 250°/271°, com incidência variável de 90° com 190°/211° e 280°/301° em SBGO e com incidência variável de 70° com 210°/231° e 280°/301° em SBNV), temperatura do ar de 25°C e pressão atmosférica de 1.016 hPa.

*METAR SBGO 221800Z 32004KT 9999 SCT040 FEW053TCU BKN100 24/21 Q1017=
METAR SBNV 221800Z 02002KT 9999 SCT025 FEW035TCU BKN090 24/21 Q1018 RETS=
METAR SBGO 221900Z 24004KT 9999 FEW050 FEW053TCU BKN100 25/21 Q1017=
METAR SBNV 221900Z 27005KT 9999 FEW030 FEW035TCU SCT090 25/19 Q1017=
METAR SBGO 222000Z 25003KT 190V280 9999 FEW050 FEW053TCU SCT100 25/21 Q1016=
METAR SBNV 222000Z 25005KT 210V280 9999 FEW030 FEW035TCU SCT090 25/20 Q1016=
METAR SBGO 222100Z VRB02KT 9999 FEW050 FEW053TCU SCT100 25/21 Q1015=
METAR SBNV 222100Z 25002KT 9999 FEW030 SCT090 25/20 Q1016=*

Pela informação de METAR, a direção predominante do vento isoladamente sugeriria, a princípio, o uso da pista 32, mas a seleção poderia ficar facultada pela fraca intensidade, além da variação de direção.

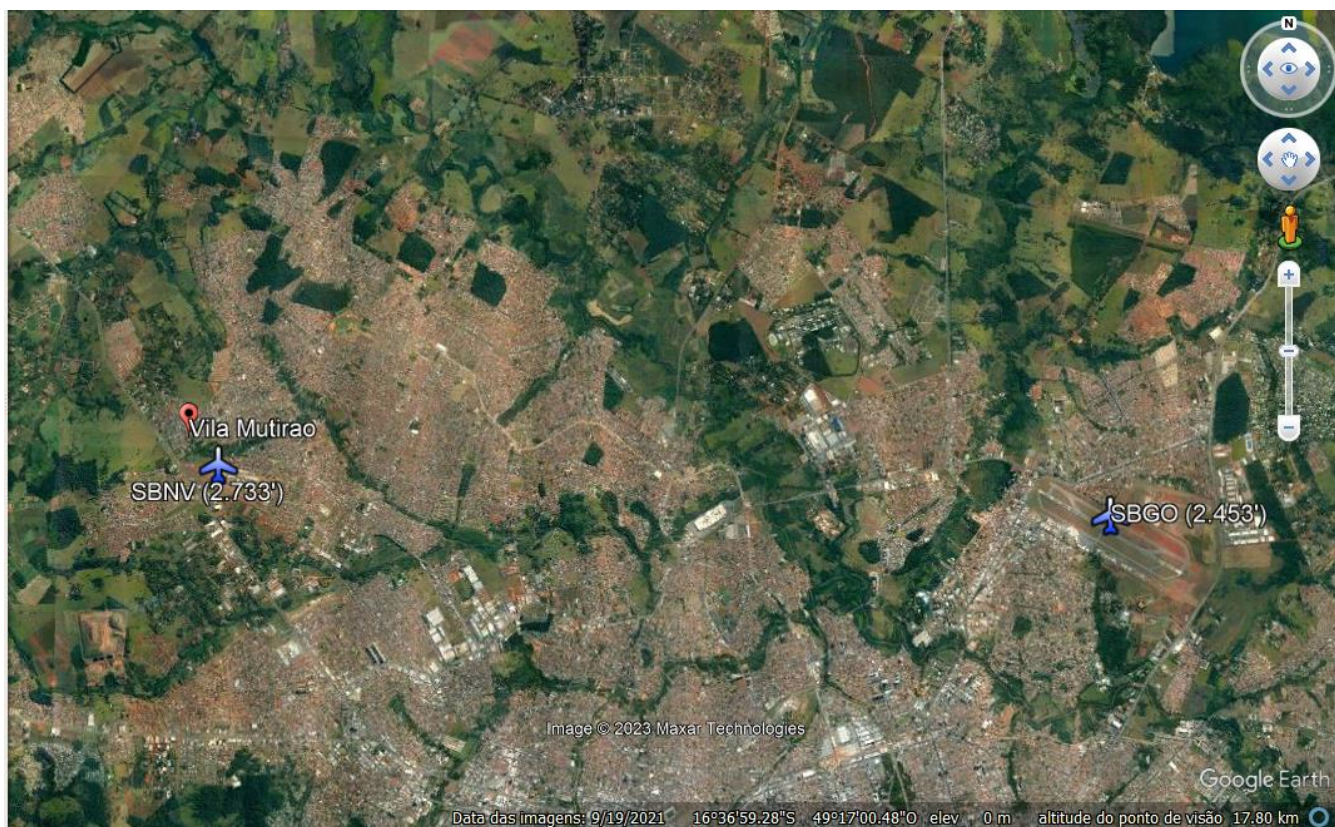
O “Nacional da Aviação”/SBNV opera somente vôo VFR, sem serviço de controle de tráfego de aeródromo e somente com serviço de informação de tráfego aéreo, havendo uma carta VAC, com circuito de tráfego pelo setor oeste - com perna-do-vento pelo setor sudoeste, à altitude mínima para avião de 3.800 pés (1.067’ AGL), com “base” pela direita para pista 14 e pela esquerda para pista 32. Existem três fixos como Portões e Pontos de notificação, com três segmentos de entrada a partir destes fixos:

- “TRINDADE”, a SW-W do “Nacional da Aviação” (nas coord. 16°38’00”S/049°28’00”W, a 6,8 MN no RM 288° do ARP-SBNV),

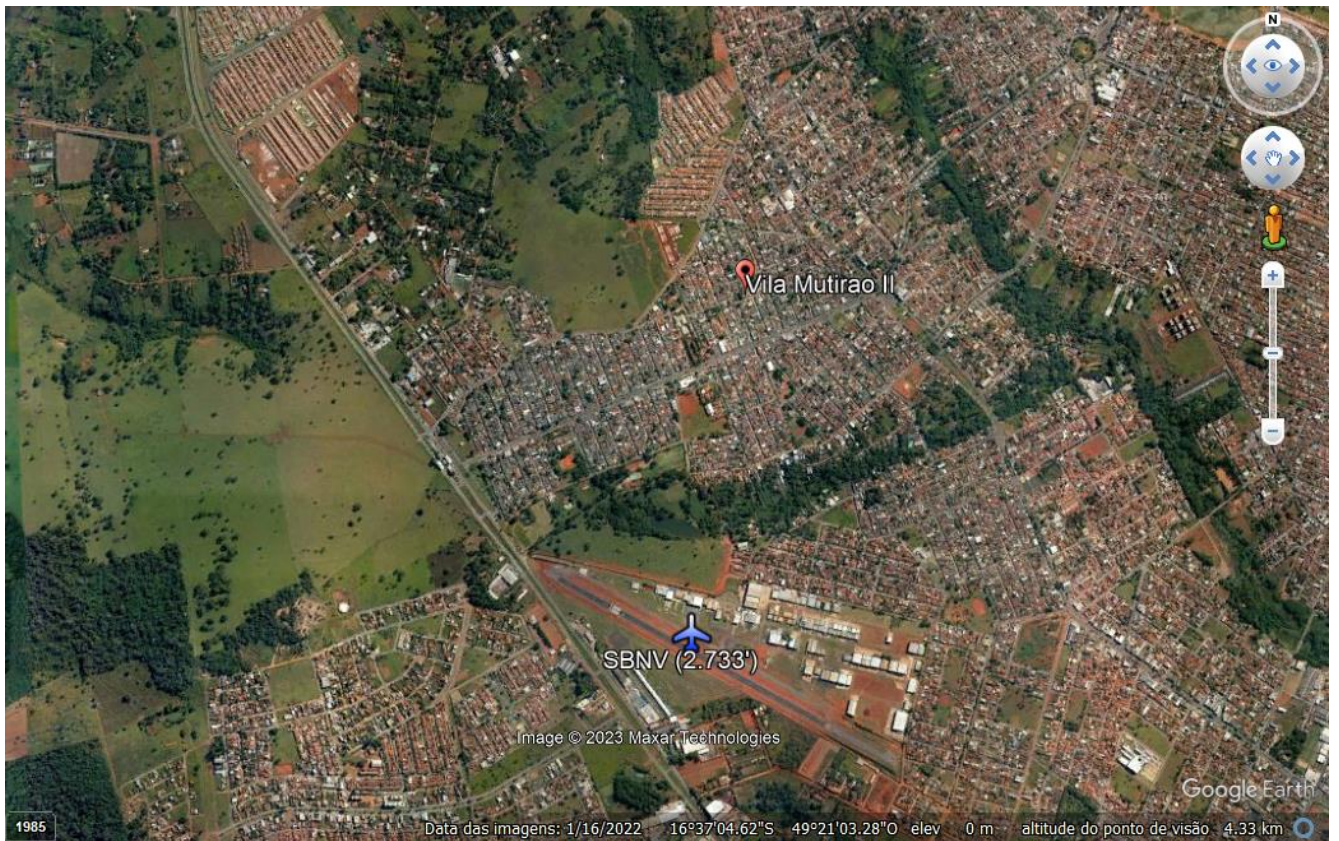
- "HIPÓDROMO", a SE do "Nacional da Aviação" (coord. $16^{\circ}41'09,96''S/049^{\circ}18'17,59''W$ – a 4,4 MN no RM 166° do ARP de SBNV)
- "ABADIA DE GOIÁS", a S-SW do "Nacional da Aviação" (coord. $16^{\circ}45'27''S/049^{\circ}26'08''W$ – a 9,3 MN no RM 233° do ARP de SBNV)

Para uma aeronave chegando pelo setor NE alternando destino para o "Nacional da Aviação"/SBNV (destino inicialmente do "Santa Genoveva"/SBGO), sem precisar circular pelos "corredores visuais" (REA), pode ser instruída pelo controle da terminal (APP-Goiânia) para a interceptação de uma perna-base no setor nordeste ou para interceptação da Final, ou ser instruída para dois (dos três) Portões de para ingressar no circuito de tráfego do aeródromo: "TRINDADE", a SW-W do "Nacional da Aviação" (nas coord. $16^{\circ}38'00''S/049^{\circ}28'00''W$, a 6,8 MN no RM 288° do ARP-SBNV), ou "HIPÓDROMO", a SE do "Nacional da Aviação" (coord. $16^{\circ}41'09,96''S/049^{\circ}18'17,59''W$ – a 4,4 MN no RM 166° do ARP de SBNV, e a 5,8 MN no RM 258° do ARP de SBGO).

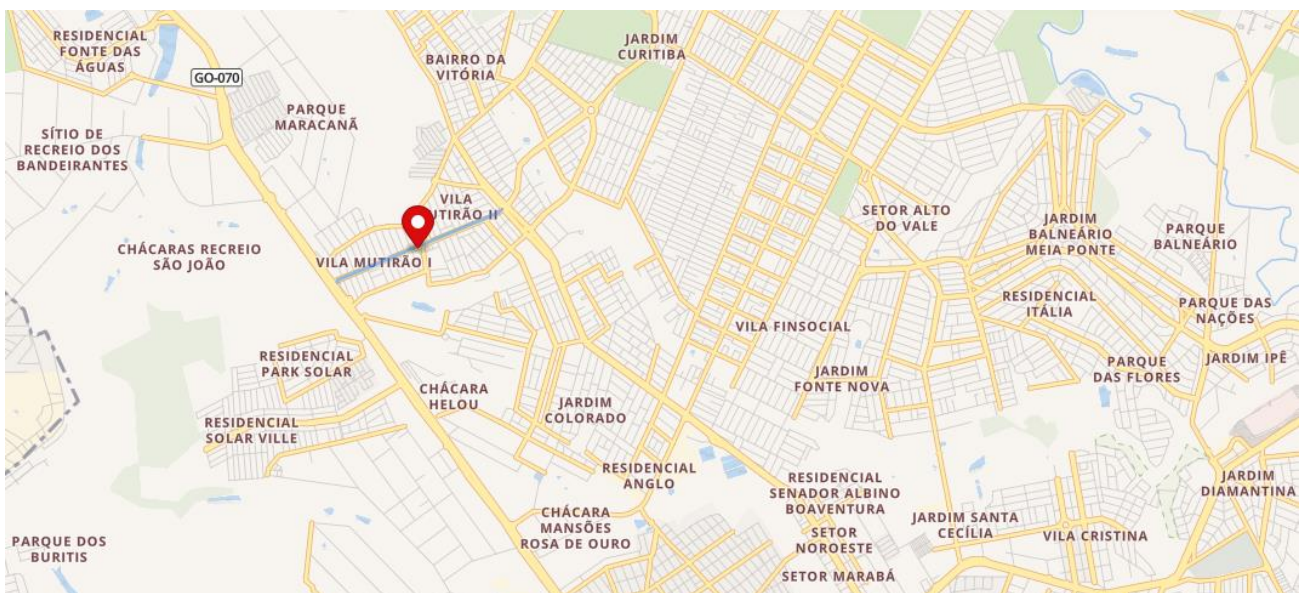
Nas primeiras informações, o ponto da queda foi no Setor da Vila Multirão, que situa-se a norte (de noroeste a nordeste) do "Nacional da Aviação" (SBNV).

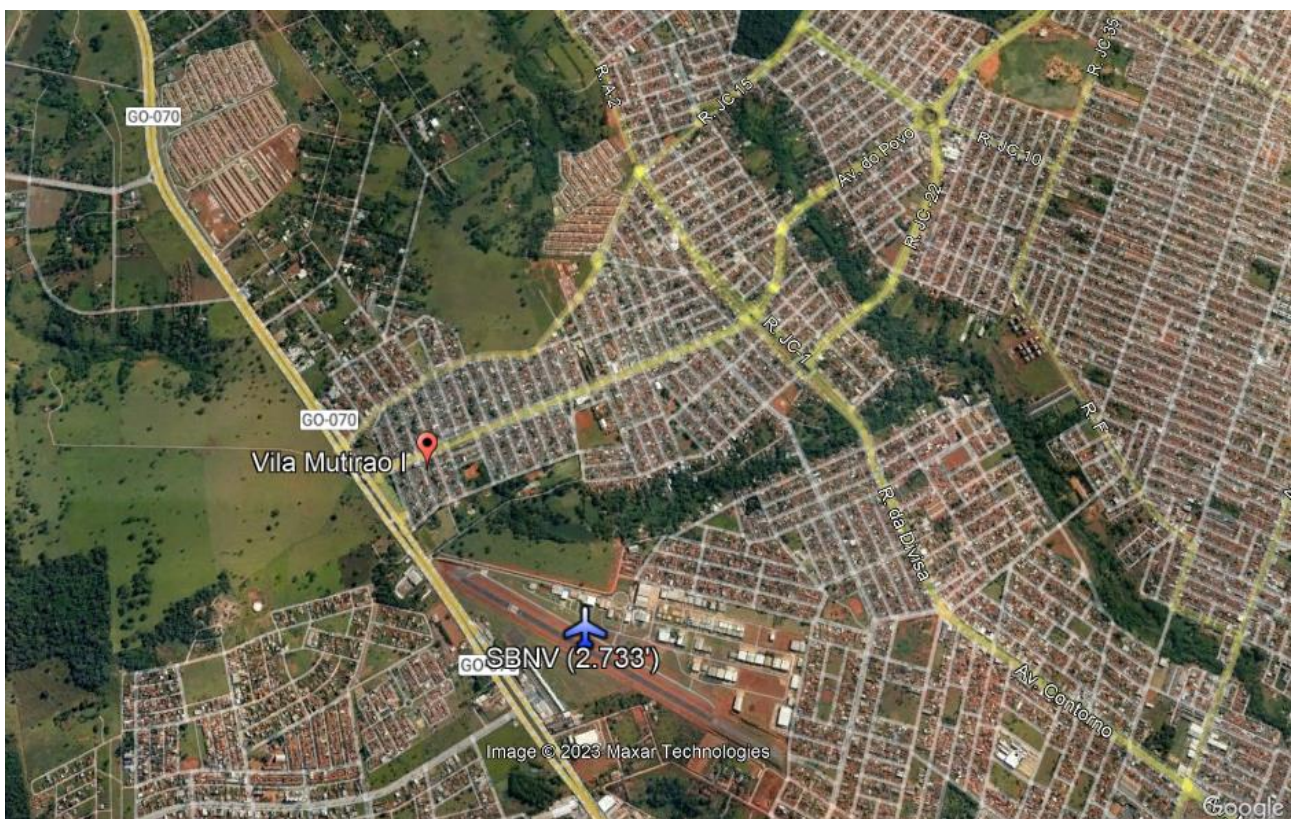
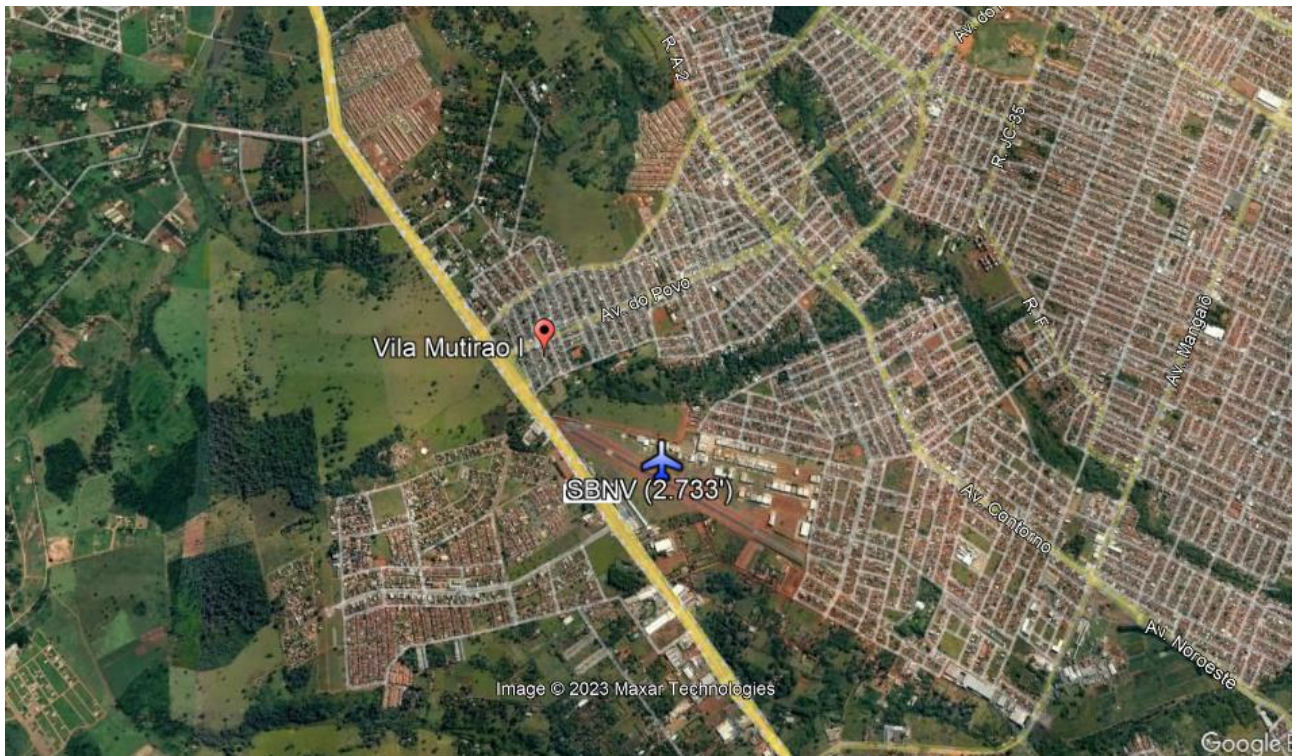






A avenida do Povo (em ponto onde avião foi colocado após içamento, para desmembrado para o transporte por caminhão) está no subsetor Vila Mutirão I, no setor norte do aeródromo (SBNV).





A avenida do Povo dista em ponto ao norte do ARP cerca de 1 km. Os extremos da via distam do ARP-SBNV cerca de 1,25 km (0,65 MN) a NW e de 2,5 km (1,35 MN) a NE – esta extremidade distando 12,5 km (6,7 MN) a NW do “Santa Geneveva”.