



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) 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 o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
23DEZ2019 - 20:15 (UTC)		SERIPA VII		A-055/CENIPA/2019	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[SCF-PP FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
BOA ESPERANÇA		FEIJÓ		AC	07°52'27"S 070°06'51"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-JPA	PIPER AIRCRAFT	PA-28R 200
OPERADOR		REGISTRO
PARTICULAR		TPP
		OPERAÇÃO
		PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo João Fonseca (SNRH), Envira, AM, com destino ao Novo Aeródromo de Feijó (SNOU), AC, a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

De acordo com o relato do piloto, durante o voo, houve falha do motor e ele conduziu o avião para um pouso de emergência no rio Envira.

Não foi possível determinar quais foram os danos ocorridos na aeronave.

O piloto e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VII) tomou conhecimento da ocorrência uma semana após o acidente, por meio de informações prestadas por terceiros.

A Norma de Sistema do Comandando da Aeronáutica (NSCA) nº 3-13, que tratava dos Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas Pelo Estado Brasileiro previa, em seu parágrafo 3.1.2, o seguinte:

3.1.2 Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser feita uma notificação, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do preenchimento da Notificação, disponível na página eletrônica do CENIPA na internet.

Tratava-se de um voo particular, com quatro pessoas a bordo, com destino à localidade de Feijó, AC.

De acordo com o relato do piloto, houve falha do motor e ele conduziu o avião para um pouso de emergência no rio Envira. Após a amerissagem, os ocupantes abandonaram a aeronave pela porta principal e a aeronave submergiu no rio.

Na data do acidente, o rio Envira encontrava-se em seu período de cheia. Em função disso, o operador manifestou sua intenção de tentar remover o avião do leito do rio na próxima vazante (nível de água baixo), o que ocorreria cerca de seis meses após a data da ocorrência.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

Ele informou que havia pilotado aeronaves *Cessna 152*, *Cessna 172*, PA-28R, PA-32 e PA-34 e que possuía um total de 5.000 horas de voo, das quais, cerca de 1.000 horas realizadas no modelo da aeronave acidentada. Segundo seu relato, ele havia voado 25 horas nos últimos noventa dias.

Desse modo, considerou-se que o comandante estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

De acordo com a carta *Significant Weather* (SIGWX - Tempo Significativo), das 15h17min (UTC), havia a presença de nuvens *cumulonimbus* isoladas com base a 3.500 ft de altitude na região do acidente.

O *Meteorological Aerodrome Report* (METAR - Reporte Meteorológico de Localidade) do Aeródromo de Tarauacá (SBTK), AC, distante 42 NM a sudoeste do local do acidente, indicava, às 20h00min (UTC), vento de 200º e 4 kt de intensidade, visibilidade acima de 10 km, chuva leve e nebulosidade de 5 a 7/8 com base a 600 ft e a 1.900 ft.

Às 20h37min (UTC), foi emitido um Informe Meteorológico Aeronáutico Especial Seleccionado (SPECI) para SBTK que reportava poucas nuvens a 500 ft e nebulosidade de 5 a 7/8 com base a 1.700 ft.

O último abastecimento da aeronave havia sido realizado em Feijó, AC, onde ela recebeu cerca de 150 litros de AvGas. De acordo com o manual de voo da aeronave, considerando um consumo de, aproximadamente, 40 l/h em regime de 75% de potência, esse combustível permitiria uma autonomia de 3 horas e 45 minutos de voo.

O trajeto de ida e volta entre SNOU e SNRH totalizava cerca de 100 NM que, na velocidade de cruzeiro correspondente a 135 kt, seriam percorridas em 44 minutos.

Dessa forma, concluiu-se que, ao partir de Feijó, a aeronave tinha combustível suficiente para completar o voo.

Com base nesse abastecimento e nos dados fornecidos sobre os pesos estimados dos ocupantes e da bagagem transportados, calculou-se que a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento estipulados pelo fabricante no momento da ocorrência.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido.

Não foi possível verificar se as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas, pois esses registros não foram apresentados aos investigadores.

De acordo com os dados levantados por meio do Sistema de Aviação Civil (SACI) da ANAC, a última intervenção de manutenção na aeronave, do tipo "100 Horas/IAM", havia sido realizada em 26OUT2019.

Uma vez que o diário de bordo submergiu junto com o avião, não foi possível precisar as horas voadas após essa intervenção. O operador estimou, no entanto, que haviam sido voadas cerca de 150 horas.

Ressalta-se que o programa de manutenção da aeronave previa inspeções a cada 100 horas. Caso se confirmasse o total de horas voadas após a inspeção, isso significaria que a aeronave poderia estar voando em desacordo com o seu programa de manutenção.

A despeito de uma possível falha no cumprimento do programa de manutenção, não foi possível determinar a sua contribuição para o acidente, em decorrência da impossibilidade de examinar a aeronave.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) considerou-se que o piloto estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar se as escriturações das suas cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) de acordo com o relato do piloto, houve falha do motor e ele conduziu o avião para um pouso de emergência no rio Envira;
- h) após a amerissagem, a aeronave submergiu; e

i) o piloto e os três passageiros saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 21 de julho de 2021.

