



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) e foi disponibilizado à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
04AGO2019 - 20:00 (UTC)		SERIPA I		A-116/CENIPA/2019				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)						
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO						
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
RIO AMAZONAS		ORIXIMINÁ		PA	01°57'22"S	055°57'29"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE			MODELO			
PR-MCD		PIPER AIRCRAFT			PA-31-350			
OPERADOR				REGISTRO		OPERAÇÃO		
ARACAVOOS TÁXI AÉREO E TURISMO LTDA.				TPP		PRIVADA		
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	-	2	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	2	-	2	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de um local desconhecido dentro do perímetro do município de São Félix do Xingú, PA, com destino a um garimpo desconhecido nas proximidades de Porto Trombetas, município de Oriximiná, PA, em horário desconhecido, a fim de transportar carga, com dois pilotos a bordo.

Por volta das 20h00min (UTC), a aeronave fez um pouso forçado (amerissagem) no Rio Amazonas, na região da Costa do Paru, município de Oriximiná, PA.



Figura 1 - Foto extraída da *internet* mostrando a aeronave parcialmente submersa.

A aeronave teve danos substanciais.

O Piloto em Comando (PIC) e o piloto Segundo em Comando (SIC) sofreram lesões leves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O PIC possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

O SIC possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válidas. O seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

De acordo com as informações das Cadernetas Individuais de Voo (CIV) digital, no momento da ocorrência, o PIC possuía, aproximadamente, 1.200 horas totais de voo e o SIC possuía, aproximadamente, 122 horas totais de voo.

Segundo o Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 24ABR2016 e com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 13SET2016. Não foi possível verificar se o avião operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

Nesse sentido, quanto às inspeções, a Seção 91.409 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, vigente à época da ocorrência, expunha que nenhuma pessoa poderia operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave houvesse sido submetida e atestada em uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM).

De igual modo, verificou-se que nenhuma pessoa poderia operar uma aeronave civil, a não ser que ela estivesse em condições aeronavegáveis, de acordo com o previsto na Seção 91.7 do RBHA 91, o qual versava sobre aeronavegabilidade de aeronave civil.

Sobre as informações das escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice, não houve a colaboração por parte do operador/ocupantes em fornecer esses dados para a Comissão de Investigação.

A empresa Aracavoos Táxi Aéreo e Turismo Ltda., operadora da aeronave, não era detentora de um Certificado de Operador Aéreo (COA), conforme estabelecia o RBAC 119.

As condições meteorológicas não contribuíram para esta ocorrência.

Não havia plano de voo para o referido voo. O acidente não foi comunicado à Autoridade de Investigação SIPAER. O conhecimento desta ocorrência foi obtido por meio da divulgação em mídias sociais, 24 horas após o acontecimento.

De acordo com as informações coletadas, o PIC informou que estava realizando transporte de óleo diesel (artigo perigoso), para ser utilizado no garimpo de destino, e que retornaria para São Félix do Xingú, PA, com uma carga de ouro.

O PIC, inicialmente, informou que a matrícula da aeronave seria o PR-MCB. Posteriormente, foi confirmado pela Polícia Militar e Polícia Federal que a matrícula da aeronave acidentada era o PR-MCD.

Sobre o transporte de óleo diesel, verificou-se que a aeronave transportou artigos perigosos em desacordo com o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 175.5, Emenda 02, que estabelecia a proibição de se transportar esse tipo de item por via aérea, conforme descrito:

(a) É proibido o transporte, em aeronaves civis, de substâncias suscetíveis de explodir, reagir perigosamente, produzir chamas ou produzir, de maneira perigosa, calor ou emissões de gases ou vapores tóxicos, corrosivos ou inflamáveis nas condições que se observam habitualmente durante o transporte.

Logo após o abandono da aeronave por parte dos pilotos, o PR-MCD submergiu no Rio Amazonas, comprometendo a coleta de dados.

Não houve colaboração por parte do operador/pilotos da aeronave com a comissão de investigação, no sentido de prestar informações relacionadas ao acidente.

Dessa forma, considerando as características da ocorrência, não foi possível identificar fatores que contribuíram diretamente para o acidente.

A operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de observar os níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o PIC estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE), Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;

- c) o SIC estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Avião Multimotor Terrestre (MLTE) válidas;
- d) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida desde 24ABR2016;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) vencido desde 13SET2016;
- f) não foi possível obter dados, a fim de verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) as condições meteorológicas não contribuíram para esta ocorrência;
- i) a aeronave fez um pouso forçado (amerissagem) no Rio Amazonas, na região da Costa do Paru, município de Oriximiná, PA;
- j) a aeronave submergiu no Rio Amazonas;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) os tripulantes sofreram lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 15 de agosto de 2023.