



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 N°		
08JUN2019 - 16:45 (UTC)		SERIPA VII		A-088/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
RIO NEGRO		IRANDUBA		AM	03°08'51"S	060°06'59"W

DADOS DA AERONAVE			
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO	
PR-PPL	PIPER AIRCRAFT	PA-34 200T	
OPERADOR		REGISTRO	OPERAÇÃO
PARINTINS SERVS. COM. PEÇAS P/AVIÕES LT-ME		TPP	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	-	1	-	-	-	Leve	
Total	2	1	1	-	-	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	X Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Fazenda Santa Fé (SSKF), Iranduba, AM, com destino ao Aeródromo de Flores (SWFN), Manaus, AM, por volta das 16h00min (UTC), a fim de realizar um voo de traslado, com um piloto e um passageiro a bordo.

De acordo com o relato do Piloto em Comando (PIC), próximo ao destino, houve a falha de ambos os motores.

O piloto realizou um pouso de emergência no Rio Negro e, após a amerissagem, a aeronave submergiu.

O piloto saiu ileso e o passageiro sofreu lesões leves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo privado com a finalidade de realizar voo de traslado, com um piloto e um passageiro a bordo.

Quando próximo ao destino, houve falha no motor esquerdo seguida de falha no motor direito e o piloto realizou um pouso de emergência no Rio Negro.

Após o toque na água, os ocupantes abandonaram o avião por meio da porta principal e foram resgatados por um ribeirinho em seu barco. A aeronave submergiu a, aproximadamente, 50 metros de profundidade no Rio Negro.

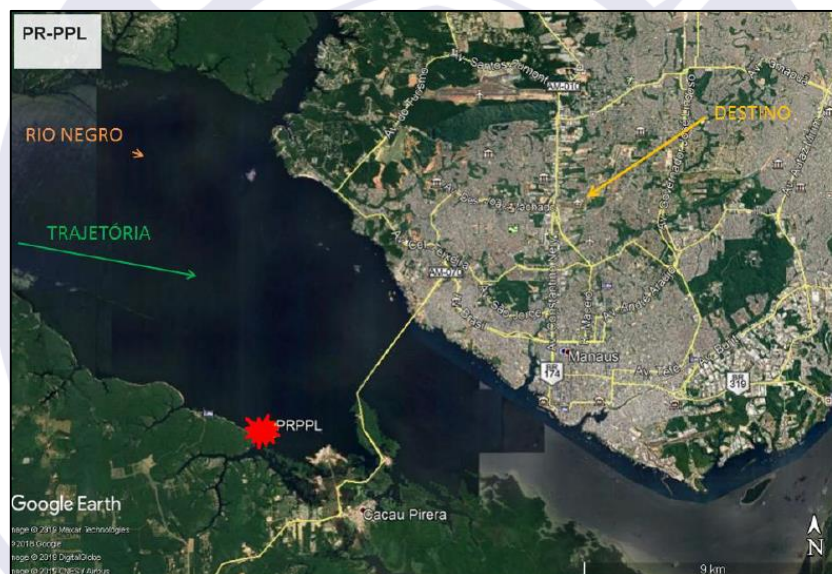


Figura 1 - Rota de chegada, o local do pouso forçado e a posição do aeródromo de destino.

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

Na CIV digital do piloto constava um total de 93 horas e 18 minutos registradas na aeronave acidentada, sendo que o último registro de voo na referida aeronave foi no dia 14MAR2019. A partir desta data, os registros encontrados referem-se a voos realizados em outras aeronaves multimotoras. As informações indicam que o piloto tinha experiência e estava qualificado para a realização do voo.

Com relação ao planejamento do voo, verificou-se que o comprovante do último abastecimento indicava que a aeronave havia recebido 160 litros de gasolina de aviação,

no dia anterior. Esse combustível era suficiente para, aproximadamente, uma hora e trinta minutos de voo. Não foi informada a quantidade de combustível remanescente nos tanques do avião no momento desse abastecimento.

O piloto declarou em seu plano de voo que, na decolagem de SSKF, a autonomia da aeronave era de duas horas e trinta minutos e que o tempo de voo estimado até SWFN era de vinte minutos.

Dessa forma, concluiu-se que a aeronave tinha combustível suficiente para completar o voo e desconsiderou-se, assim, a possibilidade de esgotamento dos tanques.

O Informe Meteorológico Aeronáutico Regular (METAR) do Aeródromo Internacional Eduardo Gomes (SBEG), Manaus, AM, das 16h00min (UTC) do dia da ocorrência, distante 7 NM do local do pouso de emergência, trazia as seguintes informações:

METAR SBEG 081600Z 13004KT 9999 SCT020 FEW025TCU BKN100 27/23 Q1014

Dessa forma, constatou-se que as condições meteorológicas eram propícias ao voo visual.

O Rio Negro encontrava-se em seu período de cheia, o que inviabilizava a remoção dos destroços para exame.

No curso da investigação, o operador da aeronave manifestou sua intenção de tentar remover a aeronave do leito do rio apenas na próxima vazante (nível de água baixo), o que aconteceria, aproximadamente, quatro meses após o acidente. Assim sendo, a aeronave permaneceria um longo período submersa e esse fato impactaria, diretamente, nos resultados que poderiam ser obtidos com a realização de exames e testes em seus sistemas.

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

Com base nas informações fornecidas pelo piloto, calculou-se que ela operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

O exame das cadernetas de célula, motores e hélices revelou a existência de inconsistências nos registros das horas voadas pela aeronave. Havia erros na soma das horas de voo computadas anteriormente a diversas inspeções. Em alguns lançamentos, o avião somava menos horas do que na inspeção anterior, por exemplo.

Dessa forma, concluiu-se que as informações das cadernetas não estavam confiáveis e, em função disso, elas foram consideradas não atualizadas.

O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91 - Regras Gerais de Operação Para Aeronaves Civis previa, em sua seção 91.405 - Manutenção Requerida, letra (b), o seguinte:

91.405 - MANUTENÇÃO REQUERIDA

Cada proprietário ou operador de uma aeronave:

[...]

(b) deve assegurar-se que o pessoal de manutenção fez as anotações apropriadas nos registros de manutenção de aeronave, indicando que a mesma foi aprovada para retorno ao serviço;

Em relação à aeronave PR-PPL, o proprietário/operador era uma organização de manutenção, o que reforça a preocupação quanto à qualidade dos serviços prestados.

Segundo dados constantes no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil da ANAC, até 2018, todas as últimas cinco revisões anuais na aeronave foram feitas na

organização de manutenção Parintins Serviços de Transportes e Comercio de Peças para Aviões - operadora da aeronave.

Em 2019, constava no sistema informatizado da ANAC que a última Inspeção Anual de Manutenção (IAM) havia sido realizada pela Aero Rural Oficina de Manutenção Aeronáutica LTDA, no dia 22MAI2019, em Campo Grande (MS).

Entretanto, nos registros de manutenção da aeronave, constava que a última inspeção de 100 horas havia sido realizada no dia 06MAR2019 pela operadora da aeronave, e a última IAM realizada pela Aero Rural Oficina de Manutenção Aeronáutica LTDA, porém no dia 08MAR2019 e não no dia 22MAI2019, como constava nos dados do sistema informatizado da ANAC.

Como o diário de bordo permaneceu dentro da aeronave, não foi possível verificar se a aeronave se deslocou de Manaus (AM) para Campo Grande (MS) para realizar a IAM, conforme constava nas cadernetas.

Assim, as inconsistências observadas nos registros técnicos de manutenção do PR-PPL, assim como no sistema informatizado da ANAC, suscitaram dúvidas quanto à efetividade dos serviços de manutenção da aeronave, de modo que não foi possível atestar a real condição de aeronavegabilidade da aeronave, fato que pode ter contribuído para a falha dos motores.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) o exame das cadernetas de célula, motores e hélices revelou a existência de inconsistências nos registros das horas voadas pela aeronave;
- e) não houve como verificar as reais condições de aeronavegabilidade da aeronave;
- f) as condições meteorológicas eram propícias ao voo ou visual;
- g) o piloto declarou em seu plano voo que, na decolagem de SSKF, a autonomia da aeronave era de duas horas e trinta minutos e que o tempo de voo estimado até SWFN era de vinte minutos;
- h) o piloto relatou que, próximo ao destino, houve a falha de ambos os motores;
- i) o piloto realizou um pouso de emergência no Rio Negro;
- j) após o toque na água, os ocupantes abandonaram o avião e foram resgatados por um ribeirão;
- k) a aeronave submergiu a cerca de 50 metros de profundidade no Rio Negro;
- l) o piloto saiu ileso e o passageiro sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-088/CENIPA/2019 - 01

Emitida em: 30/12/2021

Reforçar a atuação junto à organização de manutenção Parintins Serviços de Transportes e Comércio de Peças para Aviões Ltda (CHE Nº 0208-01/ANAC), a fim de verificar, novamente, a conformidade dos serviços de manutenção realizados por aquela empresa, visando incrementar os níveis de competência e segurança operacional requeridos ao desempenho das atividades para as quais tal organização é certificada.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de dezembro de 2021.

