



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 | |
| 06FEV2020 | 20:50 (UTC) | SERIPA I | | A-017/CENIPA/2020 | |
| CLASSIFICAÇÃO | TIPO(S) | | SUBTIPO(S) | | |
| ACIDENTE | [SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR | | FALHA DO MOTOR EM VOO | | |
| LOCALIDADE | MUNICÍPIO | UF | COORDENADAS | | |
| RIO ARAPIUNS | SANTARÉM | PA | 02°25'13"S | 055°11'08"W | |

| DADOS DA AERONAVE | | | | | |
|-------------------|--|----------------|----------|--------|----------|
| MATRÍCULA | | FABRICANTE | | MODELO | |
| PT-WOT | | PIPER AIRCRAFT | | PA-31 | |
| OPERADOR | | | REGISTRO | | OPERAÇÃO |
| PARTICULAR | | | TPP | | PRIVADA |

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Maestro Wilson Fonseca (SBSN), Santarém, PA, com destino ao Aeródromo Eduardo Gomes (SBEG), Manaus, AM, às 19h44min (UTC), a fim de realizar voo de traslado, com um piloto e três passageiros a bordo.

Com a aeronave nivelada no FL100, afastada 60 NM de SBSN, ocorreu a perda de potência no motor esquerdo da aeronave, sendo declarada emergência às 20h50min (UTC).

O piloto não logrou êxito na tentativa de retorno para pouso em SBSN e realizou um pouso forçado no rio Arapiuns, localizado na região da Comunidade São Miguel, distante cerca de 23 NM de SBSN.



Figura 1 - Vista do PT-WOT, após o pouso no rio Arapiuns.

O piloto teve lesões leves e os três passageiros saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de traslado entre SBSN e SBEG com um piloto e três passageiros a bordo, a fim de entregar a aeronave para o novo proprietário, que a havia comprado.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PPR) e estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Ele estava com o seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

O piloto possuía experiência na aeronave e estava qualificado para o tipo de voo no qual estava operando.

A aeronave, modelo PA-31, número de série (NS) 31.7912021, foi fabricada pela *Piper Aircraft*, em 1979, e estava inscrita na categoria Serviços Aéreos Privados (TPP).

Consoante os dados extraídos do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava válido até 14MAR2022 e a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estava válida até 12ABR2020.

Não foi possível obter informações acerca das escriturações do Diário de Bordo e das cadernetas de célula, motores e hélices.

Os dados referentes à manutenção da aeronave foram obtidos junto à Uirapuru Táxi Aéreo Ltda., que realizou uma Inspeção Especial em 23JAN2019, uma IAM em 12ABR2019

e uma inspeção do tipo “50 Horas” em 23DEZ2019. Não foi possível estabelecer a última Revisão Geral.

De acordo com os registros de manutenção, o PT-WOT possuía um total de 19.024 horas e 35 minutos de voo em 23JAN2020.

O motor esquerdo, *Lycoming*, modelo TIO-540-A2C, que supostamente falhou em voo, possuía um total de 10.298 horas e 30 minutos de voo em 23DEZ2019, não sendo possível determinar o total de horas de voo no momento da ocorrência.

Segundo dados fornecidos, a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento.

A Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência, por meio das redes sociais, 4 horas após o acidente.

A Autoridade de Investigação SIPAER solicitou ao proprietário a remoção da aeronave da água, bem como a disponibilização das documentações cabíveis do motor esquerdo e de seus acessórios para análise, porém tal solicitação não foi atendida, não havendo qualquer resposta em relação aos documentos solicitados.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) a Autoridade de Investigação SIPAER tomou conhecimento da ocorrência, por meio das redes sociais, 4 horas após o acidente;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava com as habilitações de Avião Multimotor Terrestre (MLTE) e de Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- d) o piloto possuía experiência na aeronave e estava qualificado para o tipo de voo no qual estava operando;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) válida;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) não foi possível obter informações acerca das escriturações do Diário de Bordo e das cadernetas de célula, motores e hélices;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) segundo o piloto, durante o voo, ocorreu a perda de potência no motor esquerdo da aeronave;
- k) na tentativa de retorno para pouso em SBSN o PT-WOT efetuou um pouso forçado no rio Arapiuns, Santarém-PA;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto sofreu lesões leves e os passageiros saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 8 de julho de 2022.

