



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 ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a 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°				
05SET2021 - 15:20 (UTC)		SERIPA VII		A-103/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UKN] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
RIO TARUMÃ		MANAUS		AM	03°00'09"S 060°05'39"W			
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PU-ZUZ		EDRA INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA.		SUPER PETREL LS				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			PET		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	-	-	1	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	-	-	1	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave foi avistada por populares voando a baixa altura, pelo Rio Tarumã-Açu, Manaus, AM, antes de colidir contra a superfície da água e ficar semi-submersa.

A origem e o destino eram desconhecidos, bem como a finalidade do voo.



Figura 1 - Destroços da aeronave.

A aeronave teve danos substanciais. O piloto, supostamente, teve ferimentos leves, porém deixou o local e não foi identificado.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A origem, o destino e a finalidade do voo eram desconhecidos. De acordo com observadores, a aeronave voava a baixa altura, sobre o Rio Tarumã-Açu, localizado no município de Manaus, AM, antes de colidir contra a água e ficar semi-submersa.

Segundo relatos, o piloto teve ferimentos leves e deixou o local, o que impossibilitou a sua identificação e a obtenção de informações quanto às suas licenças e qualificações.

A aeronave PU-ZUZ, era um ultraleve, fabricado pela empresa EDRA Aeronáutica, modelo Super Petrel LS, biplano, anfíbio, monomotor, com trem de pouso retrátil no “casco-fuselagem” e capacidade para dois ocupantes.

Durante a ação inicial, não foram localizados quaisquer documentos a bordo da aeronave. Além disso, a Comissão de Investigação verificou que a plaqueta de identificação havia sido removida, o que impossibilitou a identificação da aeronave por esse meio. Além disso, a matrícula da aeronave, que também estaria grafada em sua estrutura, foi retirada (Figura 2).



Figura 2 - Visão do local de instalação da plaqueta de identificação.

No entanto, foi possível realizar a identificação da aeronave por meio da sombra que permaneceu (Figura 3).



Figura 3 - Visão de parte da estrutura da aeronave onde foi possível realizar a sua identificação.

De acordo com as informações disponíveis no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), a aeronave estava suspensa (S17) desde 01SET2013, por não ter apresentado o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE), além de estar com o Seguro Aeronáutico vencido, constatando-se, portanto, que ela não estava aeronavegável.

Sobre o acima exposto, a Instrução Suplementar (IS) nº 21.191-001A previa que:

5.11.1 Durante a operação de uma aeronave de construção amadora, seu piloto deve portar os seguintes documentos originais ou suas cópias autenticadas em cartório (para o item f) desta seção, só valem os originais):

CME válido, de acordo com a seção 91.203 do RBHA 91 ou documento equivalente que venha a substituí-lo;

CAVE válido, conforme requerido pela seção 91.203 do RBHA 91, ou documento equivalente que venha a substituí-lo;

Apólice de Seguro válida ou Certificado de Seguro Aeronáutico, com comprovante de pagamento, de acordo com o art. 178 do CBAer;

Foi tentado contato com o operador consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). No entanto, todas as tentativas mostraram-se infrutíferas, impossibilitando o levantamento de informações essenciais para a condução da investigação.

Dessa forma, considerando-se que o piloto deixou o local da ocorrência sem a possibilidade da sua localização e identificação, aliado às inconformidades observadas, verificou-se que a operação ocorria em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor, o que pode implicar em níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou 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) o piloto deixou o local da ocorrência e não foi identificado;
- b) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) vencido;
- c) a aeronave estava com o Seguro Aeronáutico vencido;
- d) a aeronave estava sem a plaqueta de identificação;
- e) não foi possível localizar o operador da aeronave;
- f) a aeronave não estava aeronavegável;
- g) a aeronave colidiu contra a superfície do Rio Tarumã-Açu;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) houve relatos de que o piloto sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 17 de abril de 2023.