



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	
14 JUN 2017 - 18:00 (UTC)		SERIPA VII		A-085/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
RIO CATRIMANI		CARACARAÍ		RR	01°44'27"N 062°17'11"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-KGC		CESSNA AIRCRAFT		U-206F	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARAMAZÔNIA TÁXI AÉREO LTDA.			TPX		TRANSPORTE AÉREO NÃO REGULAR

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	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 Pouso da Águia (SWPD), Cantá, RR, com destino ao Aeródromo da Missão Catrimani (SJLU), Caracaraí, RR, por volta das 17h15min (UTC), a fim de transportar pessoal em apoio à Secretaria de Saúde Indígena (SESAI), com um piloto e um passageiro a bordo.

Com cerca de 45 minutos de voo, o piloto informou na Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA) que estava tendo problemas com o motor e que iria realizar um pouso de emergência. Esse pouso de emergência (amerissagem) foi realizado no Rio Catrimani, distante cerca de 44km do destino.

A aeronave foi encontrada semissubmersa, impossibilitando avaliar os seus danos.

Não foi possível verificar as lesões sofridas pelo piloto, visto que ele faleceu, posteriormente, durante a tentativa de resgate realizada pelo PR-TOD. O passageiro saiu ileso.

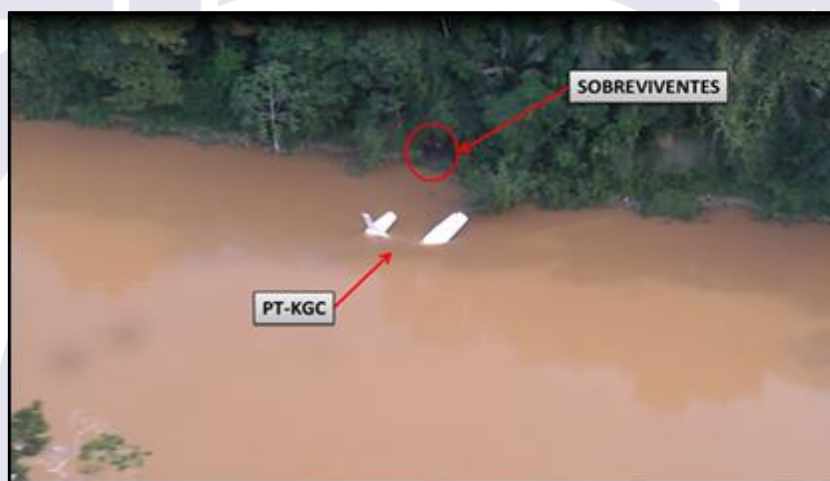


Figura 1 - Foto da aeronave PT-KGC semissubmersa e os sobreviventes na margem do Rio Catrimani. Foto feita de outra aeronave, poucos minutos após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de transporte aéreo não regular em proveito da SESAI, entre SWPD e SJLU.

O voo transcorreu sem qualquer anormalidade, até que com 45 minutos de voo o piloto informou na Frequência de Coordenação de Aeronaves que estava em emergência e iria realizar uma amerissagem no Rio Catrimani, pois teve “um problema na hélice”.

A pane na hélice foi corroborada por filmagem feita pelo passageiro, durante a descida da aeronave, de forma que pôde se constatar que a aeronave teve perda de uma ou mais pás da hélice (Figura 2).

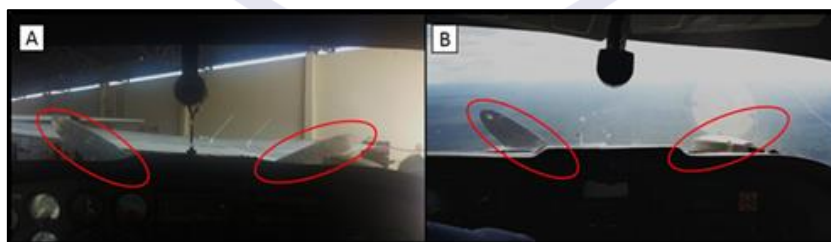


Figura 2 - Em "A", observa-se foto de outra aeronave do mesmo modelo do acidente e, em "B", observa-se imagem do vídeo de momentos antes do pouso de emergência, com o motor parado em voo.

Durante a descida para a amerissagem, o piloto conseguiu fazer contato com outras aeronaves da empresa e informar a sua posição. Esta informação foi repassada ao SALVAERO e à sede do operador, no município de Cantá, RR.

A amerissagem foi realizada com sucesso a poucos metros da margem do Rio Catrimani, em local distante cerca de 44Km do destino, SJLU.

Logo após o pouso, o passageiro conseguiu abandonar a aeronave e nadar até a margem, porém o comandante, que não sabia nadar, teve que ser auxiliado pelo passageiro para conseguir transpor os poucos metros que separavam a aeronave da margem.

Os ocupantes conseguiram sair ilesos e alcançar terra firme para aguardar o resgate.

Enquanto aguardavam o resgate, duas aeronaves sobrevoaram o local da ocorrência por alguns minutos. Neste momento, os ocupantes acenaram para as aeronaves, com o intuito de sinalizar que estavam bem.

De posse da informação da emergência com a aeronave PT-KGC, o operador despachou imediatamente um helicóptero AS350B2, de matrícula PR-TOD, para realizar o salvamento dos ocupantes.

A aeronave estava registrada na categoria TPX e era tripulada por um comandante e dois funcionários da empresa. Excetuando-se o piloto, os outros dois ocupantes não possuíam código ANAC, mas foram embarcados com a finalidade de auxiliar no resgate dos sobreviventes do PT-KGC.

Ao chegar ao local do acidente, o PR-TOD iniciou um voo pairado a baixa altura, cerca de 1m do nível do Rio Catrimani, mas afastado cerca de 5 a 10m da margem, pois a vegetação não permitia que a aeronave pudesse se aproximar mais, em função do raio do rotor principal.

Por esse motivo foi lançada uma corda, a qual foi utilizada para puxar o comandante, que não sabia nadar, até a aeronave. Esta corda foi amarrada pelo passageiro à cintura do piloto do PT-KGC. Após, o passageiro nadou até próximo da aeronave, se agarrou ao esqui e conseguiu embarcar.

Depois de embarcar, os dois ocupantes que já estavam a bordo e mais o passageiro do PT-KGC começaram então a puxar a corda que estava amarrada ao comandante acidentado, que não sabia nadar.

Com muita dificuldade, o tripulante conseguiu chegar até o esqui da aeronave e se agarrou a este, mas sem conseguir subir. Os demais ocupantes tentaram puxar o piloto para dentro da cabine, contudo, durante esta tentativa, ele acabou por escorregar por dentro da corda a que estava amarrado e caiu novamente no rio que, com a ação da correnteza, passou a levar o piloto rio abaixo.

O passageiro que havia sido resgatado momentos antes, mergulhou novamente no rio na tentativa de salvar o comandante, mas não obteve êxito, retornando com dificuldade para o helicóptero.

Desse momento em diante, nenhum dos ocupantes do PR-TOD visualizou mais o comandante do PT-KGC, sendo que o corpo foi localizado dois dias depois por uma equipe dos bombeiros, cerca de 6km distante do local do acidente.

A iniciativa de realizar o resgate dos ocupantes do PT-KGC pelo comandante do PR-TOD, mostrou-se inadequada, pois os sobreviventes se encontravam fora de perigo.

Inferiu-se que, ao decidir por realizar uma atividade para a qual não estava capacitado, com uma aeronave que não estava homologada para tal atividade, o comandante não levou em consideração os seus limites, nem os da aeronave, ou as legislações em vigor, especificamente o que previa o RBHA 91 em sua Subparte K.

Com relação à falha da hélice, a dificuldade de acesso ao local da ocorrência e a ausência de colaboração por parte do operador, caracterizada pelo não cumprimento do dever legal de remoção dos destroços, tal como previsto no Art. 88, Q, caput e §2º, do CBA, impediram o levantamento dos aspectos imprescindíveis para a identificação e análise aprofundada de todos os fatores contribuintes para esta falha. Especialmente em relação aos motivos que levaram à perda de uma ou mais pás da hélice que, naquela situação, tornaram o voo insustentável, forçando o piloto a realizar um pouso de emergência.

Ainda, com relação aos registros de manutenção, por meio de pesquisas realizadas nas cadernetas de célula, motor e hélice, o aspecto de Controle Técnico de Manutenção (CTM) apresentou fragilidade nos seus processos, no que se referia ao controle das etiquetas sobre inspeções, desinstalação e instalação de componentes, que foram observadas com discrepâncias, os quais poderiam levar a um controle inadequado dos componentes das aeronaves, considerado um fator de risco latente na manutenção.

Dessa forma, não foi possível determinar os motivos que levaram à falha da hélice.

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) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) o piloto informou na FCA que estava em emergência e iria realizar uma amerissagem no Rio Catrimani, pois teve “um problema na hélice”;
- i) a amerissagem foi realizada com sucesso;
- j) a aeronave ficou semissubmersa;
- k) o operador não removeu a aeronave e essa permaneceu inacessível, durante todo o período da investigação;
- l) não foi possível avaliar os danos à aeronave;
- m) o piloto e o passageiro conseguiram alcançar terra firme para aguardar o resgate;
- n) não foi possível determinar as lesões sofridas pelo piloto antes do resgate;
- o) o operador despachou um helicóptero AS350B2, de matrícula PR-TOD, para realizar o salvamento dos ocupantes do PT-KGC;

- p) a aeronave PR-TOD não era homologada e nem equipada para realizar uma operação especializada, bem como seus tripulantes não possuíam a formação necessária para efetuar o resgate;
- q) durante a tentativa de resgate, o piloto do PT-KGC não conseguiu embarcar no helicóptero, caiu no rio e foi levado pela correnteza;
- r) o corpo do piloto do PT-KGC sofreu lesões fatais, sendo localizado dois dias depois por uma equipe dos bombeiros, cerca de 6km distante do local do acidente;
- s) o passageiro saiu ileso e conseguiu ser resgatado pelo PR-TOD.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indisciplina de voo - contribuiu;
- Manutenção da aeronave - indeterminado; e
- Processos organizacionais - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

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

A-085/CENIPA/2017 - 01

Emitida em: 11/03/2019

Divulgar os ensinamentos colhidos com esta ocorrência, notadamente com relação aos riscos associados à realização de operações aéreas especializadas por tripulantes não habilitados.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

A Paramazônia Táxi Aéreo foi vendida. O novo proprietário cessou as operações da empresa em 2018.

Em, 11 de março de 2019.