



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

DECLARAÇÃO PROVISIONAL N.º 02/INIPAT/22
SOBRE
O ACIDENTE COM A AERONAVE EMB-120 (D2-FDO)
DO OPERADOR AIR GUICANGO



DECL_PROV._N.º 03/ACID-D2FDO/12.10.2017/INIPAT/22

1. HISTÓRICO DO VOO

Às dezasseis horas e vinte e cinco minutos (16:25) do dia 12 de Outubro de 2017, a tripulação da aeronave do tipo Embraer, modelo EMB-120 ER, matrícula D2-FDO, propriedade do operador aéreo Guicango, solicitou à Estação dos Serviços de Informação de Voo do Aeroporto do Dundo a autorização para o lançamento dos motores e informou o propósito de realizar um voo de evacuação médica com destino a Luanda, nível de voo FL 200.

A Estação dos Serviços de Informação de Voo autorizou o lançamento dos motores, tendo instruído a aeronave para esperar pela aprovação do nível de voo.

Às dezasseis horas e cinquenta e um minutos (16:51), a aeronave foi autorizada a taxiar para a pista 24 e chamar pronto para a decolagem.

Às dezasseis horas e cinquenta e oito minutos (16:58), a aeronave D2-FDO descolou do Aeroporto do Dundo e de acordo com o reporte da tripulação, estimava Luanda às dezoito horas e quarenta e oito minutos (18:48).

Para realização do voo, no percurso planificado (Dundo/Luanda), a aeronave foi atribuído o indicativo de chamada “D2-FDO”, isto é, a própria matrícula.

As informações colhidas sobre os ocupantes da aeronave, no percurso Dundo/Luanda, indicaram que além da tripulação composta por dois (2) pilotos e um (1) comissário de bordo, à bordo da aeronave viajavam quatro (4) passageiros, dos quais dois (2) de nacionalidade angolana, um (1) de nacionalidade portuguesa e um (1) de nacionalidade sul africana e uma carga não quantificada.

Às dezassete horas e treze minutos (17:13) a aeronave, através da comunicação efectuada pelo co-piloto em VHF, na frequência 118.9, reportou manter o nível de voo 200 (FL 200).

Às dezassete horas e dezasseis minutos (17:16), a tripulação reportou à Torre de Controlo do Aeroporto do Dundo, tendo informado que estava a voar durante cinco minutos (5 min) dentro do mau tempo.

Às dezassete horas e dezanove minutos (17:19), a tripulação reportou a decisão de regressar (QRF) para o Aeroporto de partida (Dundo), tendo recebido a informação sobre o tempo no terminal do Dundo.

Às dezassete horas e vinte e um minutos (17:21), a aeronave reportou que tinha uma emergência de falha do motor direito, distância 85 milhas para o Dundo”.

Às dezassete horas e vinte e dois minutos (17:22), a aeronave reportou, que estava com incêndio no motor direito e encontrava-se a 80 e tal milhas a descer rápido”.

Às dezassete horas e vinte e três minutos (17:23), a aeronave solicitou ao Aeroporto de Dundo para ter os bombeiros na pista, continuava com fogo no motor direito, a cruzar o nível 180 a 79 milhas”.

Às dezassete horas e vinte e quatro minutos (17:24), a aeronave reportou, que tinha fogo no motor à 70 milhas, sem os hidráulicos e a descer rápido”.

Às dezassete horas e vinte e seis minutos (17:26), registo de uma tentativa de premir o micro, mas sem qualquer mensagem, sendo a última tentativa de comunicação da aeronave.

Após várias tentativas de comunicações da Torre de Controlo do Aeroporto do Dundo com a aeronave, iniciadas às dezassete horas e vinte e oito minutos (17:28) sem sucesso, tiveram início as operações de busca e salvamento, que culminaram no dia 14 de Outubro de 2017, com a localização dos principais destroços numa área do Alto Cuilo, a uma distância de aproximadamente sessenta e quatro milhas náuticas (64 NM) do Aeródromo do Dundo e espalhados num raio de aproximadamente duas milhas náuticas (2 NM).

2. LESÕES PESSOAIS E DANOS MATERIAIS

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, fofoi registado o seguinte:

- a) Sete (7) fatalidades, dos quais dois (2) pilotos, um (1) comissário de bordo de nacionalidade angolana e quatro (4) passageiros, sendo dois (2) angolanos, um (1) português e um (1) sul africano.
- b) Destruição total da aeronave sinistrada.

3. PROVÁVEL CAUSA DO ACIDENTE

A Comissão de Investigação determinou que a provável causa do acidente, ainda por confirmar, está ligada ao envolvimento de factores contribuintes dos grupos humano e operacional.

4. PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO

O processo de investigação, para se apurar as causas que estiveram na origem do acidente, prossegue e está sendo conduzido por uma Comissão de Investigação coordenada pelo Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT).

Estão em curso as actividades de elaboração do rascunho do Relatório Final que, após a sua conclusão, será submetido às partes com algum interesse ao processo de

investigação para os devidos comeentários, de acordo com o preceituado na secção 6.3 do Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional.

A presente declaração provisional está sendo emitida no 5.º aniversário do acidente, em cumprimento das normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional sobre a matéria.

5. OBJECTIVO DO PRESENTE PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO

De acordo com o parágrafo 3.1 do Capítulo 3 do Anexo 13 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, número 1 do artigo 3.º do Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT), alínea b) do artigo 13.º da Lei de Aviação Civil e da alínea a) do ponto 2.003 do Instrutivo INST.I002/INIPAT/22 sobre a investigação de acidentes e incidentes e ocorrência de solo, o único objectivo desta Investigação é prevenir a ocorrência de acidentes similares e não tendo qualquer propósito de atribuição de culpa ou responsabilidade.

GABINETE DO DIRECTOR-GERAL DO INIPAT, EM LUANDA, AOS 12 DE OUTUBRO DE 2022

O DIRECTOR-GERAL



LUÍS ANTÓNIO SOLO