



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
GPIAA

DECLARAÇÃO PROVISIONAL N.º 0A/GPIAA/17
SOBRE
O ACIDENTE COM A AERONAVE BELL430 (D2-EYI)
DO OPERADOR HELI MALONGO



DECL_PROV_N.º 0A/ACID-D2EYI/26.09.2016/GPIAA/17

1. HISTÓRICO DO VOO

Às quinze horas e vinte e três minutos (15:23) do dia vinte e seis de Setembro de dois mil e dezasseis, a aeronave do tipo Bell, modelo Bell430, matrícula D2-EYI, que operava em Angola sob responsabilidade do operador aéreo Heli Malongo, descolou do heliporto da base do Malongo, para realizar um voo comercial não regular no percurso heliporto do Malongo/Tombua-Landana offshore.

Para realizar o voo, no percurso planificado, à aeronave foi atribuído o indicativo de chamada "D2-EYI", isto é, a própria matrícula.

As informações colhidas sobre os ocupantes da aeronave indicaram, que para além do piloto, a bordo da mesma estavam cinco (5) passageiros, todos de nacionalidade angolana, um piloto de nacionalidade sul africana e uma carga quantificada em 73 kg em forma de bagagem de mão.

Às quinze horas e trinta e um minutos (15:31), a aeronave manteve o contacto via VHF com os serviços de despacho da plataforma do Tombua-Landana, informando que estimava a posição às quinze horas e cinquenta e cinco minutos (15:55), West Tucana às dezasseis horas e oito minutos (16:08).

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, no percurso heliporto do Malongo/Tombua-Landana offshore o piloto estabeleceu contacto com a aeronave D2-EYS, reportando sobre as condições meteorológicas registadas no momento.

Segundo as informações dos serviços de despacho do heliporto, aproximadamente às quinze horas e quarenta minutos (15:40), a aeronave D2-EYI deixou de ser visualizada através do sistema de monitorização de voo, conhecido em inglês por Sky Connect.

Às quinze horas e quarenta e nove minutos (15:49), o sistema de monitorização de voo (Sky Connect) notificou, via e-mail, os Serviços de Informação de Voo (Despacho Operacional) da Heli Malongo sobre o desaparecimento da aeronave D2-EYI via e-mail.

Às quinze horas e cinquenta e cinco minutos (15:55), hora prevista para aterragem da aeronave D2-EYI na posição da plataforma do Tombua – Landana, os serviços de despacho não confirmaram a aterragem da referida aeronave.

Às quinze horas e cinquenta e seis minutos (15:56), após o desaparecimento da aeronave do sistema de monitorização do voo (Sky Connect), foram realizadas sem sucesso várias tentativas de contacto, através das frequências de rádio 131.55 e 131.82 VHF para localização da aeronave D2-EYI.

Às dezasseis horas e dois minutos (16:02), os serviços de despacho do heliporto da base do Malongo notificaram às operações de voo da Heli Malongo, o seu supervisor de segurança e o superintendente da Aviação da CABGOC, informando-os sobre o desaparecimento da aeronave D2-EYI.

No período compreendido entre às dezasseis horas e três minutos (16:03) e às dezasseis horas e treze minutos (16:13) os serviços de despacho do heliporto da base do Malongo efectuaram múltiplas chamadas às plataformas localizadas no offshore do campo petrolífero do Malongo sobre a possível aterragem da aeronave D2-EYI nas referidas posições.

Segundo as informações colhidas junto dos serviços de despacho do heliporto da base do Malongo, às dezasseis horas e treze minutos (16:13) tiveram início as operações de busca e salvamento no offshore do campo petrolífero do Malongo, numa extensão de aproximadamente cinquenta milhas náuticas (50 NM).

Às dezassete horas e vinte minutos (17:20), foram localizados os primeiros destroços da aeronave D2-EYI, assim como os corpos de dois ocupantes da referida aeronave. As operações de busca e recuperação prosseguiram durante um período de aproximadamente vinte e cinco (25) dias, até à recuperação de 95% dos destroços e dos restantes corpos das vítimas.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, durante o voo no percurso heliporto do Malongo/Tombua-Landana offshore, o piloto da aeronave sinistrada não reportou qualquer tipo de emergência que pudesse pôr em causa a sua operação.

2. LESÕES PESSOAIS E DANOS MATERIAIS

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

- a) Seis (6) fatalidades, das quais um (1) piloto de nacionalidade sul africana, cinco (5) passageiros de nacionalidade angolana;
- 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 do grupo material.

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 Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (GPIAA).

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 comentários, 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 1.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 Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (GPIAA) e do Instrutivo INST.I002/GPIAA/14 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 NACIONAL DO GIA, EM LUANDA, AOS 26 DE SETEMBRO DE 2017

O DIRECTOR NACIONAL



LUÍS ANTÓNIO SOLO