



## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Matupá (SWXM), MT, para o Aeroporto de Sinop (SWSI), MT, para realizar um voo de transporte, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Durante a aproximação para o pouso em SWSI, já com o trem de pouso baixado e travado, o motor perdeu potência. O piloto efetuou os procedimentos de emergência, acionando a bomba de combustível e posicionando todos os manetes à frente. O motor recuperou potência momentaneamente, apagando logo em seguida. Na sequência, foram realizados os procedimentos de corte do motor e pouso de emergência.

O pouso forçado ocorreu em uma lavoura de milho ao lado do Aeroporto de Sinop, MT.

O piloto e os dois passageiros saíram ilesos.



Figura 1 – Trajetória da aeronave após o pouso.

## 3. Comentários/Pesquisas

A aeronave teve falha de motor ao se aproximar para pouso no Aeroporto de Sinop, MT.

O piloto executou os procedimentos de reacendimento do motor em voo sem sucesso, optando por realizar um pouso forçado em uma lavoura de milho, localizada ao lado do Aeroporto de Sinop, MT.

Durante a Ação Inicial, verificou-se a presença de água no sistema de combustível da aeronave.

Nos exames posteriores, constatou-se que o anel de vedação da tampa do bocal de abastecimento do tanque esquerdo da aeronave apresentava rachaduras que possibilitavam a entrada de água da chuva (Figura 2).

O Manual de Manutenção do PA-28R-200, emitido pela *Piper Aircraft Corporation*, estabelecia, em seu item E – *WING GROUP*, subitem 13, a seguinte verificação na “Inspeção de 100 Horas”: “13. *Inspect fuel tanks and lines for leaks and water.*”



Figura 2 – Tampa do tanque da asa esquerda com rachadura no anel de vedação.

Em função dos vestígios de água na válvula distribuidora de combustível, injetora de combustível, filtro de combustível de baixa pressão e tanque esquerdo, é provável que tal subitem não tenha sido verificado adequadamente quando da “Inspeção de 100 Horas” realizada na oficina MANAV Manutenção de Aeronaves Ltda. – CHE 7304-05/ANAC.

### 3.1 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave.

### 4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto estava qualificado e 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) a aeronave decolou de SWXM com destino a SWSI;
- i) durante a aproximação para o pouso em Sinop, a aeronave teve uma falha de motor em voo;
- j) o piloto realizou pouso forçado em uma plantação de milho em área adjacente ao Aeroporto de Sinop, MT;
- k) foram encontrados vestígios de água na válvula distribuidora de combustível, injetora de combustível, filtro de combustível de baixa pressão e tanque esquerdo;
- l) o anel de vedação da tampa de abastecimento do tanque esquerdo apresentava avarias que possibilitavam a entrada de água no sistema de combustível;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e

n) o piloto e os passageiros saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

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

**A-074/CENIPA/2013 – 01**

**Emitida em: 18/03/2016**

Realizar gestões junto à oficina MANAV Manutenção de Aeronaves Ltda., a fim de avaliar se os procedimentos de manutenção desta estão em conformidade com o Manual de Manutenção do PA-28R-200, emitido pela *Piper Aircraft Corporation*, em especial o item E – *WING GROUP*, subitem 13, do *Inspection Report*, referente à “Inspeção de 100 Horas”.

Em, 18 de março de 2016.

