



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
---	24/JUL/2012 19:15(UTC)	SERIPA III	A-128/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DE SISTEMA/COMPONENTE	22°55'20"S	042°50'15"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
PRÓXIMO AO AERÓDROMO DE MARICÁ (SDMC)	MARICÁ	RJ	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GQV	AERO BOERO	AB-115
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
ESCOLA DE PILOTAGEM DE MARICÁ	PRI	INSTRUÇÃO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	2	-	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	2	2	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A tripulação decolou do aeródromo de Maricá (SDMC), às 16:00 (local), para realizar um voo de instrução. Após ter realizado o primeiro toque e arremetida na cabeceira 26, ao cruzar cerca de 100ft, houve uma ligeira queda de potência (cerca de 150 RPM). O instrutor assumiu e tentou realizar um retorno à pista, curvando à direita inicialmente, para depois completar a curva pela esquerda.

O motor, logo em seguida, apresentou uma queda maior de RPM (cerca de 1000 RPM). Não tendo altura suficiente, o instrutor tentou completar a curva à esquerda, sem conseguir alcançar a pista, pousando na lagoa e, em seguida, pilonando, a 30 metros da cabeceira 08 de SDMC.

A tripulação saiu ileso e a aeronave teve danos consideráveis.

3. Comentários

Os investigadores do SERIPA III acompanharam a desmontagem do motor pela seção de manutenção do Aeroclube Escola de Pilotagem de Maricá, constatando a carbonização de cilindros e a presença de velas contaminadas e impregnadas de chumbo, evidenciando uma constante operação do motor em regime de mistura rica.

As análises dos últimos registros primários de manutenção apontam as seguintes evidências que justificariam a perda de potência, queda de RPM excessiva e apagamento do motor:

- a) Registro no Diário de bordo em 26MAI2012 que reporta aspereza do motor em voo de cruzeiro.
- b) Registro no Diário de bordo em 30MAI2012 que reporta queda de RPM em voo.
- c) Registro no Diário de bordo em 05JUN2012 que reporta queda excessiva de RPM, durante a realização do teste de magnetos do motor.
- d) Registro no Diário de bordo em 07JUL2012 que reporta pane do magneto esquerdo do motor.
- e) Registro no Diário de bordo em 15JUL2012 que reporta perda de potência do motor da aeronave.



Figura 1 - Velas de ignição carbonizadas e com acúmulo de chumbo.



Figura 2 - Visão interna do cilindro 3 com acúmulo de chumbo da AVGAS.

4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía 601 horas totais de voo, sendo 347 horas de voo no modelo AB-115;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a tripulação decolou de SDMC, às 16 horas (local), para realizar voo de instrução;
- g) após a arremetida no solo pela cabeceira 26, ao cruzar cerca de 100ft, houve uma ligeira queda de potência (cerca de 150 RPM);
- h) o instrutor assumiu os comandos, iniciando uma curva à direita do eixo da pista, com a intenção de retornar em curva pela esquerda para a cabeceira 08;
- i) durante a curva à direita, o motor apresentou uma maior queda de RPM (cerca de 1000 RPM);
- j) sem conseguir alcançar a pista, o instrutor optou pelo pouso numa lagoa, aproximadamente a 30 metros da cabeceira 08;
- k) a aeronave tocou na lagoa e pilonou;
- l) a aeronave teve danos consideráveis;
- m) após a abertura do motor constatou-se carbonização de cilindros e a presença de velas contaminadas e impregnadas de chumbo; e
- n) a tripulação saiu ilesa.

5. Ações Corretivas

O SERIPA III orientou a Escola de Pilotagem de Maricá quanto à necessidade de melhorar a supervisão na manutenção, sendo a falta de acompanhamento das partes das aeronaves o fator contribuinte no acidente em tela.

6. Recomendações de Segurança de Voo

Nada a relatar.

Em, 21 de outubro de 2013.

