



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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 (SUMA)

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
224/A/2013	16/DEZ/2013 - 19:42 (UTC)	SERIPA V	A-224/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PANE SECA	25°19'19"S	054°27'33"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
ÁREA RURAL	FOZ DO IGUAÇU	PR	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-BRB	CESSNA AIRCRAFT	180E
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

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	1	-	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	1	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo da Estância Hércules (SSFE), PR, às 19h02min (UTC), com um piloto e quatro paraquedistas a bordo, a fim de realizar voo local de lançamento de paraquedistas.

Após 36 minutos de voo, já em descida, o piloto percebeu que houve perda de potência do motor da aeronave.

O piloto efetuou todos os procedimentos previstos para restabelecer o funcionamento do motor, mas não obteve sucesso.

O piloto escolheu uma estrada rural e efetuou um pouso de emergência.

Após o pouso de emergência, foi detectada que a falta de combustível havia provocado o apagamento do motor.

A aeronave teve danos substanciais no trem de pouso principal, asas e fuselagem.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

No decorrer da investigação, foi possível constatar que o piloto não realizou adequado controle do combustível, visto que computava um consumo de 30 litros para cada voo, independente do tempo do mesmo, o qual variava de 30 a 48 minutos, em média.

Após abastecer a aeronave com 120 litros de combustível, foram realizados três voos.

Nesses voos foi verificado que o consumo médio real era de 63 litros por hora; no entanto, o piloto considerou um consumo de 30 litros para o primeiro voo, que teve 48 minutos de duração, quando o correto seriam 50 litros e um consumo de 20 litros para o segundo voo, que fora de 30 minutos de duração, quando o correto seriam 32 litros.

Desta forma, no último voo, o piloto decolou acreditando estar com 70 litros de combustível remanescente e, na realidade, restavam apenas 38 litros, o que seria suficiente para 36 minutos de voo.

É possível que o piloto estivesse decolando com pouco combustível para melhorar a razão de subida da aeronave, ou para não ultrapassar o limite de peso, uma vez que havia quatro paraquedistas a bordo.

Na análise das cadernetas de célula, motor e hélice foi constatado que o programa de manutenção da aeronave estava desatualizado, pois não havia registros nas cadernetas das três últimas inspeções que a aeronave deveria ter realizado: com 6.480 horas e 15 minutos, inspeção de 100 horas; com 6.505 horas e 15 minutos, inspeção de 25 horas e com 6.530 horas e 15 minutos, inspeção de 50 horas.

A aeronave estava registrada na categoria privada (TPP), portanto, não poderia estar sendo utilizada para fins comerciais o que, possivelmente, estava ocorrendo, tendo em vista que o proprietário e operador da aeronave é, também, proprietário de uma empresa de paraquedismo, que funciona no local da decolagem (Estância Hércules).

Tal situação pode ter motivado a tentativa de ocultação da ocorrência, uma vez que o acidente não foi notificado e a aeronave foi rapidamente transportada para longe do local da ocorrência e guardada dentro de uma casa, dificultando a investigação.

Além disso, as informações prestadas pelo piloto e pelo operador foram poucas e imprecisas.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Planejamento de voo.

4. **Fatos**

- a) o piloto estava com os Certificados de Habilitação Técnica (CHT) e Médico Aeronáutico (CMA) válidos;
- b) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- c) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento no momento do acidente;
- d) as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações desatualizadas;
- e) o piloto era qualificado e possuía 520 horas de voo, sendo 260 horas no modelo da aeronave;
- f) na descida, após 36 minutos de voo, o piloto percebeu que houve perda de potência do motor;
- g) o tripulante efetuou todos os procedimentos para restabelecer o funcionamento normal do motor, porém não obteve sucesso e o motor apagou;
- h) o piloto efetuou um pouso de emergência em uma estrada rural;
- i) foi detectada que a falta de combustível havia provocado o apagamento do motor;
- j) não houve um planejamento adequado do consumo e da quantidade de combustível;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 9 de fevereiro de 2015.