



# 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 desta atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, 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 para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado 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           |
| ---                         | 10/AGO/2007 - 19:37 (UTC) | SERIPA V     | A-518/CENIPA/2015 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA        | COORDENADAS  |                   |
| ACIDENTE                    | FALHA DO MOTOR EM VOO     | 24°19'58"S   | 051°25'27"W       |
| LOCALIDADE                  |                           | MUNICÍPIO    | UF                |
| FAZENFA TRÊS MARIAS         |                           | MANOEL RIBAS | PR                |

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE |                |          |
|-------------------|----------------|----------|
| MATRÍCULA         | FABRICANTE     | MODELO   |
| PT-KMV            | PIPER AIRCRAFT | PA-28    |
| OPERADOR          | REGISTRO       | OPERAÇÃO |
| PARTICULAR        | TPP            | PRIVADA  |

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

| PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE |          |          |      |       |       |               |                  |
|---|----------|----------|------|-------|-------|---------------|------------------|
| A BORDO                                     |          | LESÕES   |      |       |       |               | DANOS À AERONAVE |
|   |          | Ileso    | Leve | Grave | Fatal | Desconhecido  |                  |
| Tripulantes                                 | 1        | 1        | -    | -     | -     | Nenhum        |                  |
| Passageiros                                 | 1        | 1        | -    | -     | -     | Leve          |                  |
| <b>Total</b>                                | <b>2</b> | <b>2</b> | -    | -     | -     | X Substancial |                  |
|   |          |          |      |       |       | Destruída     |                  |
| Terceiros                                   | -        | -        | -    | -     | -     | Desconhecido  |                  |

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Manuel Ribas (SSMR), PR, para o Aeródromo de Londrina (SBLO), PR, às 19h00min, com um piloto e um passageiro a bordo, para um voo de traslado.

Após sete minutos de voo houve a parada do motor.

O piloto realizou um pouso de emergência numa estrada não pavimentada na Fazenda Três Marias. Na corrida após o toque o trem de pouso principal direito colidiu contra uma pedra e despreendeu-se da estrutura.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e os passageiros saíram ilesos.

## **3. Comentários/Pesquisas**

A Investigação analisou o grupo motopropulsor e os demais sistemas da aeronave e não encontrou nenhum indício que pudesse explicar a falha do motor antes do acidente.

Segundo o relato do piloto, antes da parada do motor houve a variação de RPM.

Como a aeronave havia permanecido na localidade de Manoel Ribas por trinta dias para realizar ajustes na bequilha, já abastecida para retorno, a equipe de investigadores levantou a hipótese de que a falha no motor teria sido provocada por contaminação do combustível, embora, segundo o relato do piloto, os tanques tenham sido drenados antes da decolagem e todos os cheques de performance sido realizados antes da decolagem.

Devido ao fato da aeronave ter sido desmontada e os tanques esvaziados antes da chegada dos investigadores na oficina que realizava a recuperação da aeronave, não foi possível realizar a coleta de combustível para análise, permanecendo essa questão da contaminação como a hipótese mais provável da falha no motor.

### **3.1 Fatores Contribuintes**

- Outros.

## **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 experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) a aeronave permaneceu por trinta dias na localidade de Manoel Ribas já com o combustível de regresso;
- h) sete minutos após a decolagem ocorreu a falha do motor;
- i) o piloto realizou um pouso de emergência numa estrada de terra;
- j) após o pouso houve a colisão e o colapso do trem de pouso principal direito;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

[Nada a relatar]

6. **Recomendações de Segurança**

[Não há.]

Em, [06 de junho de 2015.]

