



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
---	16/JUN/2007 - 12:30 (UTC)	SERIPA II	A-589/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	14°51'49"S	040°51'47"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE VITÓRIA DA CONQUISTA - SBQV	VITÓRIA DA CONQUISTA	BA	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-KUQ	BEECH AIRCRAFT	35
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	1	1	-	-	-	-	Leve	
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da cabeceira 15 do Aeródromo de Vitória da Conquista, BA (SBQV), com destino ao Aeródromo de Pará de Minas, MG (SNPA).

Logo após o recolhimento do trem de pouso, o motor falhou e o piloto decidiu pousar em frente, comandando o trem de pouso em baixo.

O pouso correu a 600 metros da cabeceira 33, num terreno alagado à esquerda do eixo da pista.

Logo após o toque no solo a aeronave pilonou.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto e o passageiro saíram ilesos.

3. Comentários

O piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade válido.

As cadernetas de célula, motor e hélice foram extraviadas do local do acidente, impossibilitando suas análises.

As condições meteorológicas eram favoráveis para realizar o voo em condições visuais.

No dia do acidente, a aeronave decolou do Aeródromo da Pampulha, em Belo Horizonte, MG (SBBH), às 05h00min da manhã, e pousou no Aeródromo de Vitória da Conquista, BA (SBQV), às 08h00min do mesmo dia.

O piloto pretendia decolar para Pará de Minas, MG (SNPA), às 09h00min.

Segundo o piloto, o voo entre SBBH e SBQV transcorreu normalmente.

O piloto informou, também, que não havia feito o pré-voo da aeronave antes da decolagem de Belo Horizonte e de Vitória da Conquista, deixando inclusive de drenar os tanques de combustível.

O fato de o piloto ter deixado de realizar as inspeções de pré-voo antes das decolagens pode evidenciar a falta de atenção com os procedimentos previstos pelo fabricante.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e do centro de gravidade (CG) especificados pelo fabricante.

Durante a investigação foram verificadas as possibilidades de falha no motor elétrico de controle do passo de hélice, da presença de partículas sólidas no combustível, de pane dos dois magnetos, de falha da bomba elétrica de combustível e da contaminação do combustível em Vitória da Conquista.

Essas possibilidades foram descartadas em razão de os testes terem indicado que todos os sistemas e componentes da aeronave apresentavam funcionamento normal.

A não realização dos cheques de pré-voo, principalmente a drenagem de combustível, poderia ocasionar uma falha de motor devido à presença de água no combustível.

Essa possibilidade pode ser considerada remota, porque a falha ocorreu na segunda decolagem e, nesse caso, seria mais provável de ter ocorrido na primeira decolagem.

Dessa forma, pela análise dos dados disponíveis, não foi possível identificar o motivo que levou a ocorrência da falha do motor.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física 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 CA válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave decolou de Belo Horizonte, MG (SBBH), às 05h00min da manhã e pousou em Vitória da Conquista, BA (SBQV), às 08h do mesmo dia;
- g) o piloto pretendia decolar para Pará de Minas, MG (SNPA), às 09h00min;
- h) piloto deixou de realizar os procedimentos de pré-voo da aeronave antes da decolagem de Belo Horizonte e de Vitória da Conquista, deixando inclusive de drenar os tanques de combustível;
- i) durante a decolagem logo ao sair do solo, cruzando 100 pés de altitude, com o trem de pouso recolhido, o motor perdeu potência;
- j) o piloto realizou um pouso forçado a cerca de 600 metros da final da cabeceira oposta, ligeiramente à esquerda do eixo da pista;
- k) o piloto e passageiro saíram ilesos; e
- l) a aeronave teve danos substanciais.

5. **Ações Corretivas**

Divulgado aspectos de prevenção relativos a este acidente nos seminários realizados pelo SERIPA II.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 29 de setembro de 2014.