



# 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
097/A/2014	10/MAI/2014 - 20:00 (UTC)	SERIPA V	A-097/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	25°30'26"S	054°34'13"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
PORTO BELO	FOZ DO IGUAÇU	PR	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-SNI	CESSNA AIRCRAFT	C182
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
BIG TRUCK TRANSPORTADORA LTDA - ME	TPP	SAE

##### 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	-	-	-	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou da Estância Hércules (SSFE), conforme notificação de voo visual, para voo local de lançamento de paraquedistas, com um piloto e quatro paraquedistas a bordo.

No retorno para pouso, quando na perna base, o piloto escutou um barulho e em seguida o motor parou.

O piloto realizou pouso forçado em uma plantação de milho próxima à cabeceira 35 de SSFE.

Apesar de ser privada (categoria TPP), a aeronave estava sendo utilizada comercialmente.

O piloto não era habilitado para o lançamento de paraquedistas.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

## **3. Comentários/Pesquisas**

Durante a Ação Inicial, observou-se que houve vazamento de combustível após o pouso forçado. No entanto, não foi possível determinar o volume do combustível que vazou, não podendo ser descartada a hipótese de pane seca.

Foi realizada a abertura do motor da aeronave pelo Departamento de Ciência e Tecnologia da Aeronáutica (DCTA), acompanhada por representantes do SERIPA V. O DCTA confeccionou o relatório de Investigação RI APA 20/2014, o qual demonstra que os componentes internos e externos do motor que foram inspecionados durante a desmontagem, não revelaram falhas ou deficiências que pudessem gerar mau funcionamento, com conseqüente perda de potência. O relatório destaca, ainda, que o motor não desenvolvia potência e estava com rotação residual ou baixa no instante em que a aeronave colidiu contra o solo.

Além da hipótese de pane seca, também foi considerada possível, porém, menos provável, a hipótese de formação de gelo no carburador.

Considerando o peso da aeronave, do combustível, do piloto e dos quatro paraquedistas que embarcavam em cada voo, é possível que a aeronave estivesse realizando as decolagens e subidas com excesso de peso e (ou) com pouco combustível, tendo em vista reduzir o peso e melhorar a performance.

Apesar de ser privada (categoria TPP), a aeronave estava sendo utilizada comercialmente.

O piloto não era habilitado para o lançamento de paraquedistas..

### **3.1 Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

## **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 não era qualificado para lançamento de paraquedistas;
- d) o piloto possuía 400 horas de voo, sendo 50 horas no modelo de aeronave;

- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) tratava-se de um voo de lançamento de paraquedistas;
- i) as condições meteorológicas favoreciam o voo visual;
- j) no retorno para pouso, na perna base, o piloto escutou um barulho e em seguida o motor parou;
- k) o piloto realizou pouso forçado em uma plantação de milho próxima à cabeceira 35 de SSFE;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 06 de junho de 2015.

