



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
094/A/2013		09/MAI/2013 – 13:43 (UTC)		SERIPA IV	A-094/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
ACIDENTE		FALHA DO MOTOR EM VOO		20°30'36"S 054°31'52"W	
LOCALIDADE			MUNICÍPIO		UF
ÁREA RURAL PRÓX AERÓDROMO SANTA MARIA			CAMPO GRANDE		MS

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE			
MATRÍCULA		FABRICANTE	MODELO
PT-WDI		CESSNA AIRCRAFT	210N
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	-	-	X	Sim
Passageiro	1	-	-	1	-	-		Não
Total	2	-	-	2	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

O piloto realizava traslado da aeronave, do aeródromo de Campo Grande (SBCG) para Estância Santa Maria (SSKG), com tempo estimado em 5 minutos de voo e em condições visuais.

Na aproximação para SSKG, a cerca de 1000 pés sobre o terreno, ocorreu perda completa de potência e o piloto tentou aproar a cabeceira 06.

A aeronave efetuou pouso brusco, colidindo contra o solo numa área de pastagem, a cerca de 250 metros da pista.

A aeronave teve danos estruturais na fuselagem, hélice e motor.

Os ocupantes sofreram lesões graves.



Figura 1 - Situação da aeronave, após a colisão contra o solo.

3. Comentários

Durante a ação inicial, os investigadores do SERIPA IV observaram a incidência de corrosão generalizada em parafusos e rebites do revestimento da fuselagem do avião, bem como, o acúmulo de sujeira nas superfícies de comando.

A aeronave havia ficado parada no pátio do aeroporto, apreendida pela justiça, por dez anos.

A aeronave foi trasladada com Autorização Especial de Voo (AEV), pois estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado desde 2003. A aeronave estava sem o VHF e com os trens travados embaixo.

No dia anterior ao voo, foi emitido termo de transferência de posse do avião para o piloto.

Foi obtida, pelo piloto, uma Autorização Especial de Voo, para traslado da aeronave, conforme o manual de procedimentos MPR 100 Rev 06, da ANAC, objetivando serviços de manutenção em SSKG.

A ficha desta solicitação de traslado, fornecida pelo piloto, não continha a assinatura da oficina solicitante. A documentação técnica da aeronave estava incompleta; faltavam formulários de porte obrigatório, cadernetas e diário de bordo atualizados.

O serviço de recuperação do avião foi realizado pelo avô e pelo pai do piloto acidentado. O primeiro possuía licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), mas estava com as habilitações vencidas, e o segundo não possuía tal licença.

Foi efetuada a troca de alguns componentes como: alternador, bateria e pneus; drenagem, e abastecimento com óleo lubrificante e combustível. Também, foi feita a verificação de curso dos comandos de voo.

Após tais ações, foi dada a partida e realizado giro de motor. O mesmo respondeu ao comando de potência e, então, o piloto decidiu pela decolagem com mais um ocupante a bordo.



Figura 2 - Condições do revestimento da aeronave após dez anos estacionada no pátio do aeroporto.

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 era qualificado e possuía 370 horas totais de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado;
- e) os registros de manutenção estavam incompletos;
- f) foi emitida uma “Autorização Especial de Voo” pela ANAC;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) o voo consistia de traslado de SBCG até uma oficina de reparo, em SSKG;
- i) a aeronave teve falha do motor, após 4 minutos de voo, e efetuou pouso brusco em área de pastagem;
- j) a aeronave teve danos estruturais na fuselagem, hélice e motor; e
- k) o piloto e o passageiro sofreram lesões graves.

5. **Ações Corretivas**

O Piloto e o mecânico foram alertados para a necessidade de criteriosa intervenção de manutenção em caso de traslado de aeronave sem preservação, sob pena de riscos desnecessários à vida e ao equipamento.

6. Recomendações de Segurança de Voo

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-094/CENIPA/2013 - RSV 001

Emitida em: 16 / 09 /2013

1) Observar o rigoroso cumprimento do Manual de Procedimentos MPR 100, Rev 06, considerando a necessidade de criteriosa observação dos parâmetros de segurança no tocante aos critérios de liberação de AEV, conforme o previsto em 7.10.4: “Realizar a maior e mais abrangente inspeção prevista no programa de manutenção da aeronave, recomendado pelo fabricante ou aprovado do operador, incluindo qualquer item especial, horário ou calendárico estipulado”. Tal quesito reveste-se de especial importância nos casos de CA suspenso ou IAM vencida, para as aeronaves há longo tempo sem ação de preservação ou estocagem; situação esta que requer a verificação por pessoa credenciada para liberar o voo da aeronave.

Em, 16 de setembro de 2013.

