



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	
---	11/OUT/2012-11:00 (UTC)		SERIPA VI	IG-181/CENIPA/2013	
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
INCIDENTE GRAVE		FALHA DO MOTOR EM VOO		17°43'29"S	048°36'36"W
LOCALIDADE			MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO DE CALDAS NOVAS (SBCN)			CALDAS NOVAS	GO	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PP-KBP		XAVANTE		A-122-B	
OPERADOR			REGISTRO	OPERAÇÃO	
AERoclube de Brasília			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	2		2	-	-	-	-		Sim
Passageiro	-		-	-	-	-	-	X	Não
Total	2		2	-	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-		-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo Brigadeiro Araripe Macedo (SWUZ) para realização de um treinamento de navegação aérea com um instrutor e um aluno a bordo.

A rota proposta era SWUZ (Luziânia-GO) - SBCN (Caldas Novas-GO) – SWOQ (Fazenda Surucucu-GO) – SWUZ (Luziânia-GO).

Após o toque e arremetida na pista 09 de SBCN, ao atingir entre 1.000 e 1.500 pés de altura, ocorreu o apagamento do motor.

Imediatamente, o instrutor assumiu os comandos da aeronave e realizou o procedimento de reacendimento. O motor da aeronave voltou a funcionar com baixa potência. Então, o instrutor decidiu retornar para pouso na pista 27 de SBCN.

Durante a corrida após o pouso, o instrutor reduziu a potência do motor e o mesmo apagou na pista de pouso. O instrutor reacendeu-o e seguiu na rolagem até o pátio de estacionamento.

No momento do corte, com a aeronave estacionada, o motor apagou sozinho.

O instrutor realizou o procedimento de reacionamento mais três vezes e o problema persistiu.

O instrutor e o aluno realizaram os procedimentos de abandono da aeronave e fizeram contato com o aeroclube, que enviou um mecânico para realizar a manutenção corretiva no motor, sem a autorização do SERIPA VI.

A aeronave não teve danos.

Os tripulantes saíram ilesos.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

3. Comentários

O operador da aeronave não notificou a ocorrência ao CENIPA/SERIPA VI. A autoridade investigadora tomou conhecimento do fato por meio de comunicação realizada por terceiros.

Ao chegar ao local da ocorrência, a equipe de investigação do SERIPA VI constatou que o mecânico do aeroclube já havia realizado, sem a autorização do investigador encarregado, uma intervenção no motor da aeronave, o que veio a prejudicar sobremaneira os trabalhos de investigação.

Em uma breve análise das condições da aeronave em questão foram identificadas várias discrepâncias, descritas abaixo:



Figura 2 - Bocal de abastecimento sem indicação do tipo de combustível utilizado na aeronave.

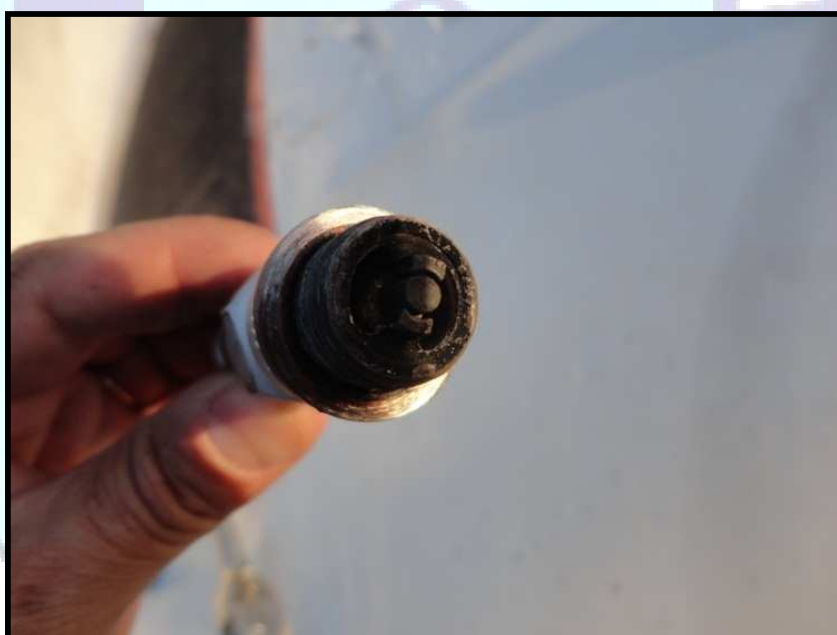


Figura 3 - Velas excessivamente carbonizadas.



Figura 4 - Cablagens danificadas.

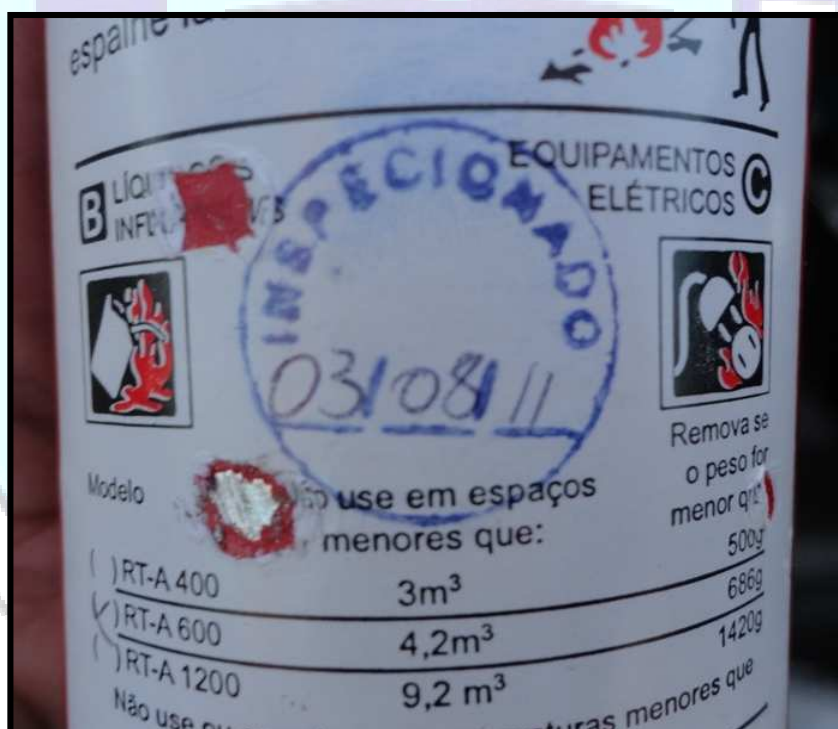


Figura 5 - Extintor vencido.



Figura 6 - Checklist não contemplava a Inspeção Externa.



Figura 7 - Ausência dos descarregadores estáticos.

Apesar dos serviços de manutenção terem sido executados antes da chegada dos investigadores, a equipe que realizou a Ação Inicial constatou que, possivelmente, a falha de motor ocorreu em função das condições das velas e da cablagem do motor da aeronave.

4. **Fatos**

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA);
- b) o instrutor estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido e o aluno estava em formação;
- c) o instrutor era qualificado e possuía 600:00 horas de voo totais, sendo 150:00 horas de voo no modelo da aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava com as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- f) as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual;
- g) após toque e arremetida em SBCN, houve o apagamento do motor em voo;
- h) o instrutor efetuou o reacendimento do motor com sucesso;
- i) a aeronave retornou para pouso em Caldas Novas, tendo o motor apagado novamente depois que a aeronave já estava no solo;
- j) a aeronave não teve danos; e
- k) os pilotos saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas**

Em função da recorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos com aeronaves do Aeroclube de Brasília (conforme Tabela 1), no dia 09OUT2012, o SERIPA VI encaminhou Proposta de Recomendação de Segurança de Voo ao CENIPA, alusiva à realização pela ANAC de Auditoria de Acompanhamento Operacional naquele Aeroclube, com a finalidade de verificar a conformidade dos procedimentos operacionais, de treinamento e de manutenção aos requisitos mínimos de segurança estabelecidos na legislação aeronáutica.

Tabela 1. Ocorrências recentes com o Aeroclube de Brasília.

Matrícula	Tipo de Ocorrência	Classificação da Ocorrência	Data
PT-KBU	Colisão em voo controlado com o terreno (CFIT)	Incidente Grave	16/10/2011
PT-KBU	Colisão com obstáculo no solo	Incidente Grave	12/09/2012
PT-KBP	Falha do motor em voo	Incidente Grave	08/10/2012

Fonte: SERIPA VI.

6. Recomendações de Segurança de Voo

Não há.

Em, 08 de janeiro de 2014.

