



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 |
| 018/IG/2015 | 04/FEV/2015 - 19:50 (UTC) | SERIPA V | IG-018/CENIPA/2015 |
| CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA | TIPO DA OCORRÊNCIA | COORDENADAS | |
| INCIDENTE GRAVE | FALHA DO MOTOR EM VOO | 24°15'08"S | 053°39'51"W |
| LOCALIDADE | | MUNICÍPIO | UF |
| ÁREA RURAL | | ASSIS CHATEAUBRIAND | PR |

1.1.2 Dados da Aeronave

| DADOS DA AERONAVE | | | |
|-------------------|----------------|-----------|----------|
| MATRÍCULA | FABRICANTE | MODELO | |
| PT-OPO | MAULE AIRCRAFT | MXT-7-180 | |
| 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 | - | - | - | X | Nenhum | |
| Passageiros | 2 | 2 | - | - | - | - | Leve | |
| Total | 3 | 3 | - | - | - | - | Substancial | |
| | | | | | | | Destruída | |
| Terceiros | - | - | - | - | - | - | Desconhecido | |

2. Histórico do voo

A aeronave decolou de Ivinhema, MS, e tinha como destino o Clube de Ultraleves Aeroleve, Cascavel, PR, com um piloto e dois passageiros a bordo.

Foi realizado um pouso intermediário no Aeródromo da Fazenda Santa Ada, MS, para evitar a meteorologia desfavorável ao voo visual. Após a melhoria das condições, às 19h25min (UTC), o piloto decolou e prosseguiu com o voo.

Decorridos, aproximadamente, 25 minutos de voo, o piloto percebeu um vazamento e a queda da pressão do óleo do motor e presença de fumaça.

Foi realizado o corte do motor e, posteriormente, o pouso em uma área cultivada.

A aeronave não teve danos e os ocupantes ficaram ilesos.



Figura 1 – Vista frontal da aeronave após o pouso.



Figura 2 – Vista lateral da aeronave. |

3. Comentários/Pesquisas

A ocorrência foi informada pelo Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico Curitiba (ARCC-CW - SALVAERO Curitiba), órgão operacional regional responsável pelas ações de Busca e Salvamento em sua respectiva área de jurisdição.

O operador removeu a aeronave do local do pouso sem a autorização do Comando Investigador.

O Art. 88-N da Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014 preconiza que:

“Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei”.



Figura 3 – Croqui do pouso e remoção da aeronave.

O operador realizou “reparo” no motor da aeronave antes de a autoridade SIPAER ter realizado a coleta de dados do acidente (Ação Inicial) e liberado a aeronave no tocante à investigação.

Sendo assim, a manutenção foi realizada sem o conhecimento e/ou a autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Muito embora a medida corretiva já tivesse sido realizada, foi possível determinar que o vazamento de óleo do motor ocorreu devido ao rompimento de uma mangueira do sistema de lubrificação do motor, PN 624000-6-0354. Entretanto, não foi possível realizar testes e pesquisas com o componente avariado, a fim de determinar os fatores contribuintes da ocorrência aeronáutica, pois a referida peça já havia sido substituída.



Figura 4 – Vista da mangueira do sistema de lubrificação do motor rompida. |

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indeterminado.

4. **Fatos**

- o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- o piloto era qualificado para o tipo de voo;
- o piloto possuía 479 horas de voo totais, sendo 2 horas e 40 minutos no modelo de aeronave;
- a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estava atualizada;
- a aeronave apresentou vazamento de óleo do motor, queda de pressão do óleo e presença de fumaça;
- o piloto efetuou o corte do motor da aeronave;
- o piloto efetuou o pouso em uma área de cultivo;
- o operador removeu a aeronave do local do pouso, sem a autorização do Comando Investigador;

- l) o operador reparou a aeronave antes da realização da Ação Inicial;
- m) a aeronave não teve danos; e
- n) todos os ocupantes saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 19 de outubro de 2015.

