



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
106/A/CENIPA	01/JUN/2013 - 17:35 (UTC)	SERIPA IV	A-106/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COM HÉLICE	21°53'36"S	051°53'04"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERÓDROMO PRESIDENTE VENCESLAU - SDPV	PRESIDENTE VENCESLAU	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-DIS	PIPER AIRCRAFT	PA-30
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube de Londrina2	PRI	INSTRUÇÃO

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

Durante voo de instrução IFR no trecho Londrina, PR (SBLO) para Campo Grande, MS (SBCG), houve a ruptura da hélice do motor esquerdo, acarretando o desbalanceamento do motor e consequente quebra do referido berço.

O instrutor relatou ter efetuado o corte do motor esquerdo e realizado o voo com o motor direito até o pouso normal em Presidente Venceslau, SP (SDPV).



Figura 1 - Detalhe da hélice.



Figura 2 - Vista em detalhe da hélice.

3. Comentários

Os registros nas cadernetas de Célula, Motor e Hélice estavam desatualizados.

A ausência de registros atualizados relativos às hélices da aeronave impediu que fossem determinados os possíveis fatores que levaram à ruptura desse componente.

3.1 Fatores Contribuintes

- Manutenção da aeronave - contribuiu;
- Supervisão gerencial - contribuiu.

4. Fatos

- a) os tripulantes estavam com Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos;
- b) os tripulantes estavam com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- c) o instrutor estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os registros nas cadernetas de Célula, Motor e Hélice estavam desatualizados.
- g) ocorreu a ruptura da hélice do motor esquerdo;
- h) o instrutor prosseguiu no voo, pousando em SDPV;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) os ocupantes saíram ilesos.

5. Ações Corretivas

Aeroclube alertado quanto à necessidade de manter os controles de manutenção da aeronave atualizados.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 24 de abril de 2014,

