



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

**GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA**

RELATÓRIO FINAL DE INCIDENTE

Ultraleve

CAMPANA AN-4

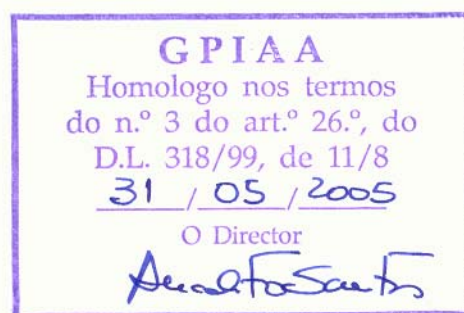
CS-UHM

Ocorrido em

S. CRISTÓVÃO
(MONTEMOR-O-NOVO)

em

16 DE ABRIL DE 2005



RELATÓRIO Nº 10/INCID/2005

NOTA

O presente relatório exprime as conclusões técnicas apuradas pela Comissão de Investigação às circunstâncias e às causas desta ocorrência.

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com a Directiva do C.E. n.º 94/56/CE, de 21 de Novembro de 1994 e com o n.º 3 do art.º 11º do Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de Agosto, a investigação, análise e conclusões deste relatório não têm por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a determinação de causas e a formulação de recomendações que evitem a sua repetição.

O único objectivo deste relatório técnico é retirar ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.



SINOPSE

No dia 16 de Abril de 2005, o ultraleve de marca CAMAPANA, modelo AN-4, matrícula CS-UHM, descolou com um tripulante do Campo de Voo da Palma, cerca das 09:10 horas UTC, com destino ao Aeródromo de Évora.

Quando sobrevoava S. Cristóvão (Montemor-o-Novo), verificou-se a paragem do motor.

O piloto contactou a FIS de Lisboa dando a sua posição e transmitindo a necessidade de efectuar uma aterragem de emergência que decorreu sem incidentes em terreno não preparado.

O piloto ficou ileso e não houve danos na aeronave.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 História do voo

No dia 16 de Abril de 2005, o ultraleve de marca CAMAPANA, modelo AN-4, matrícula CS-UHM, descolou com um ocupante do Campo de Voo da Palma, cerca das 09:10 horas UTC, com destino ao Aeródromo de Évora.

Quando sobrevoava S. Cristóvão (Montemor-o-Novo), a uma altitude de 2000 pés, verificou-se a paragem do motor.

O piloto contactou a FIS de Lisboa dando a sua posição e transmitindo a necessidade de efectuar uma aterragem de emergência. Estes Serviços desencadearam os meios de busca e salvamento.

O piloto, após a aterragem sem incidentes efectuada em terreno razoavelmente plano, contactou de novo o Controle e informou-o do sucesso da aterragem, sem danos para a aeronave ou lesões pessoais.

1.2 Danos Pessoais

DANOS	TRIPULAÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS
FATAIS	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LIGEIROS	-	-	-
ILESOS	1	-	-

1.3 Danos na aeronave

A aeronave não sofreu danos.

1.4 Outros danos

Não houve outros danos.

1.5 Informação sobre o piloto

O piloto era de nacionalidade portuguesa, do sexo masculino, com 41 anos de idade.

Tinha a licença de Piloto de Ultraleves válida até 20OUT2005, emitida pela DGAC, e possuía uma experiência total de 900:00 horas, das quais cerca de 600:00 horas realizadas nesta aeronave.

O seu Certificado Médico, de Classe 2, estava válido.

1.6 Informação sobre a aeronave

A aeronave foi construída pela fábrica francesa CAMPANA AVIATION em 1996. O modelo do CS-UHM era o AN-4 e recebeu o nº de série 21.

1.7 Informação meteorológica

As condições meteorológicas registavam ventos de Norte com intensidade de 15/20 kts, céu limpo e visibilidade superior a 10 km.

1.8 Ajudas à navegação

Não aplicável.

1.9 Comunicações

Não aplicável.

1.10 Informação sobre o aeródromo

A pista da Aldeia da Palma situa-se a cerca de 11 km NNE de Alcácer do Sal e tem as seguintes características:

QFU	Comp.	Larg.	Piso	T.Aeron	Declive
10/28	600m	20m	Terra compactada	Ligeiros	0%

1.11 Registadores de voo

Não aplicável.

1.12 Informação sobre o impacto e os destroços

Não aplicável.

1.13 Informação médica e patológica

Não aplicável.

1.14 Incêndio

Não aplicável.

1.15 Sobrevivência

Os Serviços de Controlo Aéreo accionaram os meios de busca e salvamento quando o piloto declarou tencionar fazer uma aterragem de emergência por paragem do motor. Essa acção foi posteriormente anulada na sequência da informação do piloto acerca do sucesso do pouso, sem danos para a aeronave nem lesões pessoais.

1.16 Ensaios e pesquisas

O piloto procedeu a uma pesquisa para determinar a causa de paragem do motor tendo encontrado a tubagem de alimentação do combustível com fissuras, o que provocou a entrada de ar para o seu interior.

A substituição, no local, dessa tubagem solucionou o problema, tendo o piloto descolado do mesmo campo e encetado a viagem de regresso ao Campo de Voo de origem, sem mais incidentes.

1.17 Organização e gestão

Não aplicável.

1.18 Informação adicional

Nenhuma.

1.19 Técnicas de investigação

Não aplicável.

2. ANÁLISE

Desenvolvimento do Voo

O ultraleve realizava um voo de recreio, em viagem entre a pista da Herdade da Palma e o Aeródromo da Évora, numa distância aproximada de 58 km.

Quando já tinha percorrido 22 km da distância total, o motor da aeronave parou.

O piloto informou os Serviços de Controlo da Tráfego Aéreo que iria efectuar uma aterragem de emergência. Estes desencadearam o sistema de busca e salvamento que foi anulado após informação do piloto de que efectuara a manobra sem danos para a aeronave e sem lesões pessoais.

Foi substituída a tubagem de combustível que alimentava o motor e o piloto descolou do mesmo campo, optando pelo regresso à pista de origem.

3. CONCLUSÕES

3.1 Factos apurados

A Comissão de Investigação (C. I.) apurou que:

- a. O piloto e a aeronave tinham a documentação válida;
- b. O piloto contactou os Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo, informando-o da paragem do motor e decisão de efectuar uma aterragem de emergência;
- c. Estes Serviços accionaram os meios de busca e salvamento adequados à situação;
- d. O piloto, após efectuar a aterragem com sucesso e sem incidentes, comunicou ao Controle a sua situação indemne para que o alerta fosse suspenso.

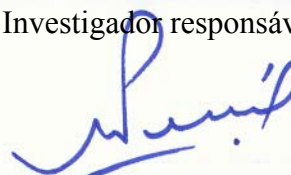
3.2 Causa do incidente

Perante os factos apurados e a análise efectuada, a Comissão de Investigação concluiu que o incidente se deveu à **alteração da mistura ar/gasolina verificada na admissão do motor, provocando a sua paragem, causada por degradação da estrutura da tubagem de alimentação do combustível.**

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Nenhuma

O Investigador responsável



Artur A. Pereira

Lisboa, 13 de Maio de 2005.

ÍNDICE

	Pág.
NOTA	2
SINOPSE	3
1. INFORMAÇÃO FACTUAL	4
1.1 História do voo	4
1.2 Danos pessoais	4
1.3 Danos na aeronave	4
1.4 Outros danos	4
1.5 Informação sobre o piloto.....	4
1.6 Informação sobre a aeronave	5
1.7 Informação meteorológica	5
1.8 Ajudas à navegação	5
1.9 Comunicações	5
1.10 Informação sobre o aeródromo	5
1.11 Registadores de voo	5
1.12 Informação sobre o impacto e os destroços	5
1.13 Informação médica e patológica	6
1.14 Incêndio	6
1.15 Sobrevivência	6
1.16 Ensaios e pesquisas	6
1.17 Organização e gestão	6
1.18 Informação adicional	6
1.19 Técnicas de investigação	6
2. ANÁLISE	7
3. CONCLUSÕES	8
3.1 Factos apurados	8
3.2 Causas do incidente	8
4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	9
ÍNDICE	10
ABREVIATURAS	11



ABREVIATURAS

DGAC	Direcção-Geral da Aviação Civil
FIR	<i>Flight Instrument Service</i>
GPIAA	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
INAC	Instituto Nacional da Aviação Civil
Km	<i>Kilometers</i>
Kts	<i>Knots</i>
NNE	Nor Nordeste
UTC	<i>Universal Time Coordinated</i>