



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
072/A/2015	17/MAI/2015 - 18:15 (UTC)	SERIPA V	A-072/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO	24°10'05"S	052°21'41"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
ÁREA RURAL		CAMPO MOURÃO	PR

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-RLD	CIRRUS DESIGN	SR22
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	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	X Substancial	
						Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Campo Mourão (SSKM), PR, para um voo local, com um piloto a bordo.

Durante o voo, a aeronave colidiu contra uma rede elétrica. O piloto conseguiu manter o controle do voo e pousou em uma pista de pouso eventual de uso aeroagrícola.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 – Trajetória da aeronave. |

3. Comentários/Pesquisas

Antes da ação inicial, foram retiradas as carenagens do motor e, segundo o piloto, foi drenada parte do combustível, sem autorização do SERIPA V.

O piloto reportou que, durante o período da manhã, houve lavagem da aeronave e possível contaminação do combustível por água. O combustível contaminado teria feito a aeronave perder potência, obrigando o piloto a descer, momento em que houve a colisão com o fio. Após a colisão, o piloto teria trocado o tanque de combustível, conseguindo, assim, restabelecer a potência da aeronave e o voo.

No entanto, o piloto relatou que a perda de potência ocorreu após 16 minutos de voo, utilizando o tanque esquerdo. Tal situação é incompatível com uma perda de potência motivada por contaminação de combustível por água, uma vez que a água tende a concentrar-se no fundo do tanque, onde o combustível é captado para o motor. Caso o combustível estivesse contaminado por água, a perda de potência ocorreria logo nos primeiros minutos após a partida do motor.

Além disso, outras declarações do piloto foram contraditórias ou incompatíveis com uma perda de potência, tais como: inicialmente informou que a colisão ocorreu ainda em descida e, em seguida, afirmou que esta ocorreu após restabelecer potência, já em subida. Disse ainda que não se preparou para um pouso forçado, apesar de ter descido devido à perda de potência, e afirmou que a velocidade de impacto com a rede elétrica teria sido igual à velocidade de cruzeiro, diferente, portanto, das velocidades de melhor planeio ou de subida, as quais seriam condizentes com os relatos.

Não foi realizada análise do combustível, uma vez que este já havia sido drenado antes da ação inicial.

Durante a ação inicial, foi realizado giro do motor, o qual funcionou perfeitamente com ambos os tanques de combustível.

Diante do exposto acima, a versão do piloto foi descartada pela investigação.

Considerando que a rede elétrica encontrava-se a cerca de 100ft de altura, e que não havia motivo para o piloto voar abaixo da altitude mínima de segurança prevista no RBHA 91 (500ft), concluiu-se que este, deliberadamente, realizou voo à baixa altura, vindo a colidir com a rede elétrica por não avistá-la.

3.1 Fatores Contribuintes

- Indisciplina de voo; e
- Planejamento de voo;

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 600 horas de voo, sendo 200 horas no modelo da aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os serviços de manutenção preventiva estavam de acordo com o plano de manutenção do fabricante, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- g) a aeronave decolou às 18h00min (UTC) do Aeródromo de Campo Mourão (SSKM), PR, sob condições visuais, para um voo local, com um piloto a bordo;
- h) durante o voo, houve colisão contra uma rede de fiação elétrica;
- i) o piloto conseguiu manter o controle do voo e pousou em uma pista de pouso eventual de uso aeroagrícola;
- j) a aeronave teve danos substanciais no trem de pouso, asas, fuselagem e flape direito; e
- k) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

