



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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
20 SET 2015 – 17:30 (UTC)		SERIPA IV		A-126/CENIPA/2015	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		CORTE INVOLUNTÁRIO DO MOTOR		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
KM 250 SUL – RODOVIA SP 340		CASA BRANCA		SP	21°40'27"S 047°03'36"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PR-SOR		AEROMOT		AMT-200SO	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
PARTICULAR			SAE-AL		SAE

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

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo de Casa Branca, SP, para um voo local com 1 piloto a bordo.

Durante o voo, o piloto reduziu a manete de potência e houve o apagamento do motor. Ele tentou efetuar o reacendimento do motor em voo, sem sucesso.

O piloto realizou um pouso de emergência no Km 250 Sul da rodovia SP 340.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Vista da lateral esquerda da aeronave após a parada total.

2. ANÁLISE (Comentários/Pesquisas)

O piloto relatou que o motor da aeronave havia falhado e que ele não havia realizado o corte intencional do motor.

Os procedimentos para a partida do motor em voo, descritos no *check list*, não foram seguidos.

Foi realizada a substituição do conjunto de hélice do motor para realizar testes no conjunto motopropulsor.

Após a partida do motor, com o auxílio de uma bateria externa, ele permaneceu em funcionamento por 46 minutos e foram realizadas variações de aceleração de mínima rotação até a máxima.

Durante os testes, o motor apresentou funcionamento compatível com as solicitações de potência requeridas e não ocorreu nenhum tipo de falha no seu funcionamento.

Não foram observados indícios de vazamentos de óleo e combustível no motor.

Não foram encontrados indícios que corroborassem a falha do motor descrita pelo piloto.

Sendo assim, é possível que tenha sido realizado o corte do motor em voo de forma não intencional.

Conforme o manual da aeronave AMT 200SO, Seções Generalidades e Limitações, o corte do motor em voo é proibido. O manual não apresenta procedimento, na Seção de Procedimentos Normais, para a realização do corte do motor em voo.

O piloto possuía, aproximadamente, 8.700 horas totais de voo.

O piloto estava habilitado para voar o equipamento, porém possuía apenas 8 horas de voo no modelo AMT 200SO.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de avião monomotor terrestre (MNTE) válido;
- c) o piloto possuía, aproximadamente, 8.700 horas totais de voo, e 8 horas no modelo AMT 200SO;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) os procedimentos para a partida do motor em voo, descritos no *check list*, não foram seguidos;
- i) o motor apresentou funcionamento compatível com as solicitações de potência requeridas durante os testes no solo;
- j) o corte do motor em voo é proibido na aeronave AMT 200SO;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atitude; e
- Julgamento de pilotagem.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 01 de agosto de 2017.