



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. Esta SUMA, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso desta SUMA para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Esta SUMA é elaborada 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).

SUMA DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
040/A/2013	25/FEV/2013 – 14:05 (UTC)	SERIPA V	A-040/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	23°48'32"S	052°13'27"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA VALDEREZ	ENGENHEIRO BELTRÃO	PR	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-AEB	PIPER AIRCRAFT	PA-36-375
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
IVAÍ AEROAGRÍCOLA LTDA.	SAE	AGRÍCOLA

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	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	1	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou pista de pouso eventual situada na Fazenda Valderes no Município de Engenheiro Beltrão-PR, com 01 (um) piloto a bordo, a fim de realizar adubação sólida em lavoura de cana-de-açúcar.

Logo após a decolagem, houve perda de potência do motor. A aeronave perdeu altura e colidiu contra a lavoura ao final da pista.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários

Foi constatado, durante a Ação Inicial, que estava instalado na aeronave o magneto P/N D8LN-2200 e S/N 34174. No entanto, não havia registro da instalação deste componente. Fora registrado na caderneta de motor 02/IO720D1CD/05 a instalação do magneto, P/N D8LN-3200 e S/N G05AA044R que, de acordo com o TCDS (Type Certificate Data Sheet), não é aplicável ao motor P/N IO-720-D1CD instalado na aeronave.

A data da realização da revisão geral do magneto P/N D8LN-3200 e S/N G05AA044R, registrada no formulário SEGV00 003 (11/MAR/2008), está em desacordo com a data informada no Mapa Informativo de Controle de Componentes (11/MAR/2009), apresentado pela empresa Ivaí Aeroagrícola. Sendo assim, o referido magneto estaria com a inspeção vencida. Entretanto, este não era o magneto instalado no momento da Ação Inicial.

Durante a realização do procedimento de abertura do motor, foi constatado que o magneto que estava instalado no momento da Ação Inicial P/N D8LN-2200 e S/N 34174 fora substituído pelo magneto P/N D8LN-3200 e S/N G05AA044R, o qual consta no Mapa Informativo de Controle de Componentes. A empresa Tangará Aeroagrícola Chapadão negou ter substituído o referido magneto, alegando ter recebido o motor nas condições presentes.

Durante a realização do procedimento de abertura do motor foi apresentado um SEGV00 003 de número DAV 0860/12, referente à revisão geral do magneto de P/N D8LN-3200 e S/N G05AA044R realizada através da O.S. 285/12 – 30/05/2012 e liberada para o voo pelo engenheiro responsável, na data de 08 de outubro de 2013, data futura ao acidente.

Existia também discrepância nas horas totais de célula registradas na última inspeção de 1.000 horas (realizada em 10/OUT/2012), que eram 8.000,4h, com as horas totais de célula registradas no Diário de Bordo até o dia 25/FEV/2013, que eram 7.985,1h.

3.1 Fatores Contribuintes

- Supervisão gerencial;
- Manutenção da aeronave;

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 pouca experiência no modelo de 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 não foram considerados periódicos e as cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas;
- g) a aeronave decolou da pista de pouso eventual situada na Fazenda Valderes no Município de Engenheiro Beltrão-PR, com 01 (um) piloto a bordo, a fim de realizar adubação sólida em lavoura de cana de açúcar;
- h) logo após a decolagem, houve perda de potência do motor. A aeronave perdeu altura e colidiu contra a lavoura ao final da pista;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-040/CENIPA/2013 – 001

Emitida em: 27/03/2014

Realizar auditoria na empresa IVAÍ AEROAGRÍCOLA LTDA. com a finalidade de verificar a conformidade dos procedimentos por ela adotados e avaliar as discrepâncias levantadas nesta investigação.

A-040/CENIPA/2013 – 002

Emitida em: 27/03/2014

Realizar auditoria na empresa Tangará Aeroagrícola Chapadão com a finalidade de verificar a conformidade dos procedimentos de manutenção e controle das cadernetas de manutenção das aeronaves por ela inspecionadas.

Em, 27 de março de 2014.

