

A

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA
S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: PIPER PA-25 Matrícula: PT-CYA	Unidade ou Proprietário: ICARO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA Rua Baltazar Passos, 520 - Recife - Pernambuco
ACIDENTE	Data/hora: 11 JUL 74 às 07:35 Local: Cortez Estado: Pernambuco	Tipo: Aterragem forçada Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante o voo de aplicação de inseticida o motor da aeronave parou, obrigando o piloto a efetuar uma aterragem forçada, em terreno acidentado.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

A aeronave teve o motor parado por falta de alimentação; a investigação constatou que o liquidômetro de um dos tanques estava indicando um erro de 5 galões, para mais, entretanto, a aeronave teria pousado com 25 litros remanescente, e, segundo declaração do mecânico, houve deficiência da bôia de gasolina. A investigação não pesquisou até o ponto que esclarecesse a origem do fator que contribuiu para o acidente.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Bragança Paulista desde 1971, categoria Agrícola.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo:

	{Totais.....	826:00
	{Como 1P ou IN.....	730:00
	{Nos últimos 30 dias.....	30:00
HORAS DE VOO	{Neste tipo.....	30:00
	{Neste tipo como 1P.....	30:00
	{Neste tipo nos últimos 30 dias.....	30:00
	{Nas últimas 24 horas.....	04:00

2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura

O pouso foi efetuado em terreno acidentado, agravando as conseqüências do acidente.

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

Não influenciaram.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram.

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto não efetuou a inspeção pré-vôo com eficiência, durante a qual deveria constatar com precisão a quantidade de combustível necessária ao cumprimento da missão.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que conforme declaração do mecânico, houve falha da bôia de gasolina provocando a parada do motor por falta de alimentação de combustível; a investigação não pesquisou esta hipótese. O liquidômetro fornecia uma indicação errada de 5 galões, para mais, deficiência não corrigida pelo piloto, nem pelos responsáveis pela manutenção da aeronave. É provável que piloto e mecânico não tenham mantido um perfeito controle do combustível, superestimando a capacidade da aeronave; em conseqüência, durante o vôo, sobreveio a parada total do motor por falta de combustível, obrigando o piloto a efetuar uma aterragem forçada, que provocou avarias graves na aeronave.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não contribuiu.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não contribuiu.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA

Deficiência na operação da aeronave;

Deficiência de Doutrina de Segurança de Vôo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

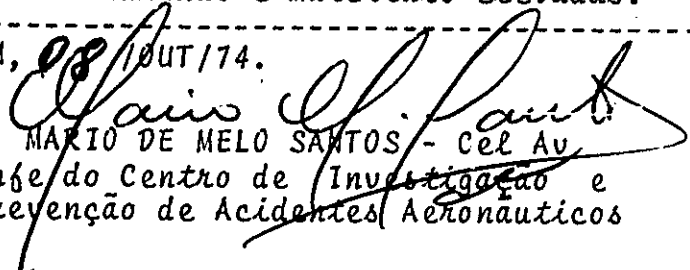
Materiais - A aeronave sofreu avarias graves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos agrícolas devem ter em mente, que este tipo de vôo exige a atenção máxima na pilotagem, impedindo um controle eficiente das informações disponíveis na cabine. Assim, devem voar com combustível acima do calculado para a missão, a fim de não serem surpreendidos por uma parada do motor por falta de alimentação. O vôo agrícola, por suas características, é bastante complexo, e os pilotos devem estar tecnicamente preparados, imbuídos de uma Doutrina de Segurança de Vôo que fará com que a atividade se desenvolva sem acidentes que provoquem perdas humanas e materiais elevadas.

EM, 08/OUT/74.


MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chfe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O:

Ten Brig Faria Lima
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/NP.-