



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
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	
---	06/JAN/2012 – 13:00 (UTC)		SERIPA V	A-070/CENIPA/2013	
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA		COORDENADAS	
ACIDENTE		FALHA DO MOTOR EM VOO		30°16'59"S	050°41'21"W
LOCALIDADE			MUNICÍPIO		UF
FAZENDA BOA VISTA			VIAMÃO		RS

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE			
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO	
PT-GOO	NEIVA	EMB-201	
OPERADOR		REGISTRO	OPERAÇÃO
CAPIVARI AVIAÇÃO AGRÍCOLA 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	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	1	-	1	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A aeronave PT-GOO decolou de uma pista de pouso eventual na cidade de Viamão-RS, para realizar aplicação de uréia em lavoura irrigada de arroz.

Durante a terceira aplicação, a aeronave perdeu potência e o piloto realizou o pouso na lavoura.

Durante o pouso, a aeronave colidiu o spinner contra o solo e capotou.

A aeronave teve danos substanciais na fuselagem, na asa, no leme, no motor e na hélice.

O piloto sofreu lesões leves.

3. Comentários

As horas constantes do Registro de Ação Inicial (RAI) são referentes ao registro da empresa Capivari Aviação Agrícola.

O último registro no Diário de Bordo do dia 06JAN2012 era de 4.171,1 horas e na parte I da caderneta de célula em DEZ 2011 era de 4.198,9 h. Havia uma discrepância nos registros, pois as horas lançadas no Diário de Bordo eram menores que as horas lançadas na Caderneta de Célula, apesar da data do registro no Diário de Bordo ser posterior ao registro da Caderneta de Célula.

O operador não respeitou o programa de manutenção do fabricante da aeronave, pois voou 56 horas e 35 minutos depois da inspeção realizada em 10NOV2011, quando o limite estabelecido era de 50:00 horas.

Durante a abertura do motor não foi constatado indícios de falha.

Na Ação Inicial foi constatado que o liquidômetro esquerdo estava travado com a indicação em 40 litros e não confiável. Na análise do liquidômetro foi verificado que a sua carcaça estava com vários rebites soltos, o que pode ter contribuído para o travamento do mesmo, bem como a falsa informação para o piloto.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

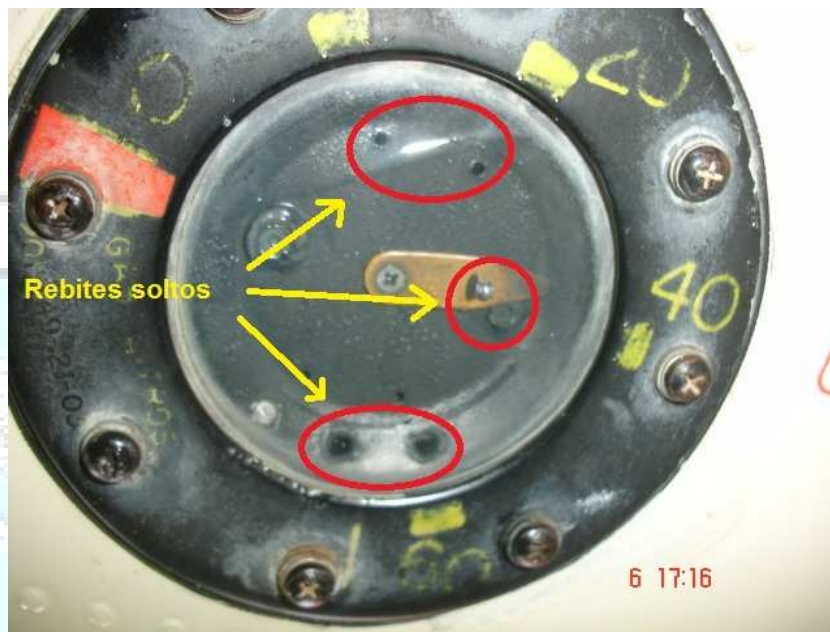


Figura 2 – Liquidômetro travado na indicação de 40 litros.



Figura 3 – Rebites faltando.

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 porém não informou a quantidade total de horas de voo;

- d) a Capivari Aviação Agrícola informou que o piloto possuía 34:00 horas de voo no modelo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) a aeronave decolou de uma pista de pouso eventual na cidade de Viamão-RS para realizar aplicação de uréia em lavoura irrigada de arroz;
- h) durante a terceira aplicação, a aeronave perdeu potência e o piloto realizou o pouso na lavoura;
- i) durante o pouso, a aeronave colidiu o spinner contra o solo e capotou;
- j) o operador não respeitou o programa de manutenção do fabricante da aeronave;
- k) durante a abertura do motor não foi constatado indícios de falha;
- l) o liquidômetro estava travado e com os rebites soltos;
- m) a aeronave teve danos substanciais na fuselagem, na asa, no leme, no motor e na hélice; e
- n) o piloto sofreu lesões leves.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança de Voo**

Não há.

Em, 27 de novembro de 2013.

