



**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, não é propósito desta atividade 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 N°	
28AGO2018 - 18:40 (UTC)		SERIPA V		A-139/CENIPA/2018	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
RINCÃO DA GUAJUVIRA		CACHOEIRA DO SUL		RS	29°59'17"S   052°57'24"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-GOU	NEIVA	EMB-201
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROAGRÍCOLA SANTOS DUMONT LTDA.	SAE-AG	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve
<b>Total</b>	<b>1</b>	-	-	-	<b>1</b>	-	Substancial
							X Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

## 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Cachoeira do Sul (SSKS), RS, por volta de 18h00min (UTC), a fim de realizar um voo local para o recheque da habilitação de piloto agrícola, com um piloto a bordo.

Na perna base do circuito de tráfego para pouso final, a aeronave colidiu contra uma mata de eucaliptos e incendiou-se.

A aeronave ficou destruída e o piloto sofreu lesões fatais.



Figura 1 - Aeronave PT-GOU após o acidente.

## 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencidas desde maio de 2018.

O piloto estava sem voar desde abril de 2018 e realizou o voo de revalidação da habilitação MNTE em aeronave Cessna 170 na manhã do acidente. Ele estava realizando o recheque para requalificação em PAGA e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

O acidente foi observado por um piloto que estava em outra aeronave que ingressava no circuito de tráfego na sequência da aeronave acidentada. Foi relatado que a aeronave estava a baixa altura (cerca de 300 ft), realizando curva para ingresso na final para pouso e que ela não desfez a inclinação, perdeu altura e chocou-se contra uma plantação de eucaliptos.

Após o impacto, a aeronave incendiou-se. Seu grau de destruição e carbonização dificultou a verificação de equipamentos e instrumentos.

O motor da aeronave teve avarias severas devido ao impacto, mas as pesquisas não revelaram quaisquer discrepâncias que pudessem ter comprometido o funcionamento do motor. Além disso, as evidências encontradas indicaram que o motor não apresentava qualquer problema mecânico e estava desenvolvendo potência no momento do acidente.

Apesar de os registros em CIV eletrônica somarem apenas 888 horas no modelo de aeronave, verificou-se que o piloto atuava na aviação agrícola desde 1986 e que havia acumulado sua experiência, majoritariamente, no EMB-202. Desse modo, infere-se que o piloto possuía larga experiência no modelo de aeronave do acidente.

De acordo com a última inspeção de saúde, e segundo relatos de pessoas do convívio do piloto, ele não tinha doenças que pudessem implicar prejuízo no desempenho da pilotagem de aeronaves agrícolas. Praticava atividade física regularmente, tinha bons hábitos alimentares, não apresentava tabagismo ou consumo regular de bebida alcoólica e não tinha prescrição de medicamento de uso contínuo.

Considerando a idade do piloto (62 anos), levantou-se a hipótese da ocorrência de um episódio de perda abrupta da consciência, conhecido como mal súbito, porém, devido à carbonização, evidente na necropsia realizada, tal hipótese não pôde ser confirmada.

De maneira similar, não houve evidência de que questões de ordem psicológica tenham afetado o desempenho do piloto.

Diante dos dados coletados referentes às condições de aeronavegabilidade da aeronave, da qualificação e experiência do piloto, e na falta de evidências que elucidem os acontecimentos durante a ocorrência, considerou-se a possibilidade de o piloto ter perdido a consciência em voo durante a curva, acarretando a colisão contra os eucaliptos.

### **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) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) vencidas desde maio de 2018;
- c) o piloto havia realizado seu recheque de MNTE na manhã do dia do acidente;
- d) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- h) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- i) durante a curva para enquadramento da final, a aeronave perdeu altura e chocou-se contra as árvores, incendiando-se;
- j) a aeronave ficou destruída; e
- k) o piloto sofreu lesões fatais.

#### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Indeterminados.

**4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Não há.

**5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Nada a relatar.

Em, 16 de novembro de 2021.

