



**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 Nº
15 AGO 2015 - 14:00 (UTC)		SERIPA VII		A-113/CENIPA/2015
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	CANTÁ	RR	02°54'29"N	060°28'54"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ULO	INDÚSTRIA AERONÁUTICA NEIVA	EMB 202
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	AGRÍCOLA

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

### **1.1. Histórico do voo**

A aeronave decolou do aeródromo da Fazenda Smith, RR, com destino ao Aeródromo da Fazenda Murara, RR, por volta das 13h55min (UTC), a fim de realizar voo de traslado, com um piloto a bordo.

Após a decolagem, voando à baixa altura, a aeronave colidiu contra uma rede de alta tensão. Depois do choque, o piloto sentiu dificuldades em controlar a aeronave e percebeu uma perda de potência.

Foi tomada a decisão de realizar um pouso forçado.

A aeronave teve danos substanciais.

O tripulante sofreu lesões leves.

### **2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)**

Tratava-se de um voo de traslado entre as Fazendas Smith e Murara.

Logo após a decolagem, o piloto avistou uma área onde, futuramente, seria realizado um trabalho de pulverização e decidiu realizar a sua demarcação no GPS da aeronave.

Voando à baixa altura, o piloto realizava a avaliação visual da área quando, ao aproximar-se da Rodovia BR-401, que passava perpendicularmente ao sentido de deslocamento da aeronave, colidiu contra fios de alta tensão.

De acordo com os relatos obtidos, após o choque, o piloto sentiu dificuldades em controlar a aeronave e, em seguida, percebeu uma perda de potência. Foi tomada a decisão de realizar um pouso forçado, cerca de 300m à frente do local da colisão.

Durante a entrevista realizada na ação inicial, o comandante relatou que tinha conhecimento da existência da rede de eletrificação, entretanto, acreditava que ela estaria do lado oposto ao seu deslocamento em relação a BR401.

Essa rede tinha aproximadamente 15m de altura. Segundo o relato, quando os fios de energia foram avistados, não havia tempo hábil para uma manobra evasiva. O impacto ocorreu contra a ponta da asa direita, a hélice e parte da cabine de pilotagem.

Em decorrência da colisão houve o rompimento das linhas de energia elétrica e a quebra de três postes.

Segundo as informações obtidas, o piloto conhecia bem a região e rotineiramente operava naquela localidade, fato que poderia favorecer uma maior auto confiança quanto a sua habilidade para operar naquela região.

Em razão dessa possível auto confiança, é provável que o piloto estivesse com níveis de alerta rebaixados, que podem ter reduzido seu nível de consciência situacional, afetando a sua percepção dos obstáculos.

Ainda de acordo com as declarações, a decisão de demarcar a área a ser pulverizada em outra operação foi tomada em voo, no intuito de ganhar tempo e minimizar custos.

Observou-se, portanto, uma inadequação nos trabalhos de preparação realizados para o voo, especificamente no tocante às informações sobre os obstáculos existentes, o que contribuiu para a ocorrência.

### 3. CONCLUSÕES

#### 3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o as habilitações técnicas de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula e hélice estavam atualizadas;
- g) as escriturações da caderneta de motor não estavam atualizadas;
- h) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- i) a aeronave voava à baixa altura e colidiu contra fios de alta tensão;
- j) houve a quebra de três postes de energia elétrica;
- k) houve o rompimento dos fios da rede de energia elétrica;
- l) foi realizado um pouso forçado, cerca de 300m à frente do local da colisão;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto sofreu lesões leves.

#### 3.2 Fatores Contribuintes

- Atenção - indeterminado;
- Planejamento de voo - contribuiu; e
- Percepção - indeterminado.

### 4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

### 5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 05 de abril de 2018.