



# 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 desta atividade não é 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
207/A/2014	23/DEZ/2014 - 20:00 (UTC)	SERIPA V	A-207/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	29°48'06"S	055°13'13"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
DISTRITO JACAQUÁ	ALEGRETE	RS	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-UCN	NEIVA	EMB-201A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
IBICUÍ AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA.	SAE-AG	AGRÍCOLA

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do Aeródromo de Rosário do Sul (SSRZ), RS, com um tripulante a bordo para realizar aplicação de produto agrícola.

Após a aplicação dos insumos agrícolas, o piloto realizou o pouso em uma área de pouso eventual e a aeronave pilonou.



Figura 1 – Vista da aeronave após a parada total.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

## **3. Comentários/Pesquisas**

Após terminar a aplicação de insumos agrícolas, o piloto prosseguiu para uma área de pouso eventual que ainda não estava sendo utilizada.

O piloto não realizou uma inspeção visual prévia do local e desconhecia as condições operacionais da área de pouso eventual.

Durante o sobrevoo da pista, o piloto decidiu realizar o pouso. Após o toque, a roda esquerda ficou sobre uma superfície arenosa que oferecia resistência a rolagem. O piloto tentou efetuar uma correção de leme, porém, não obteve sucesso.

Dessa forma, à medida que a aeronave perdia velocidade e sustentação ocorreu o aumento da guinada a esquerda até ocorrer o pilonamento.

A área de pouso era de terra e apresentava diferentes níveis de compactação, possuía 7,6m de largura total, sendo que 2,2m de terra solta e 5,4m de terreno firme.

Dessa forma, a largura útil disponível para o piloto realizar o pouso era de 5,4m e a distância entre as rodas da aeronave era de 2,2m.



Figura 2 – Vista da área de pouso eventual (sentido contrário ao do pouso).

O piloto desconhecia que a superfície da pista apresentava diferentes compactações.

O pouso na área de pouso eventual não havia sido planejado antes do voo.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Aplicação dos comandos;
- Julgamento de pilotagem; e
- Planejamento de voo.

### 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 para o tipo de voo;
- d) o piloto possuía 1500 horas totais de voo, sendo 500 horas no modelo de aeronave;
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas;
- g) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) a área de pouso eventual era de terra e apresentava diferentes níveis de compactação;
- i) o piloto desconhecia que a superfície da pista apresentava diferentes compactações;
- j) o pouso na área de pouso eventual não havia sido planejado antes do voo;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto saiu ileso.

5. **Ações Corretivas adotadas**

[Nada a relatar.]

6. **Recomendações de Segurança**

[Não há]

Em, [19 de outubro de 2015.]

