

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista da Usina Porto Alegre, para realizar um voo de aplicação de insumo agrícola no Sítio Limeira, localizado no município de Novo Lino, AL, com um piloto a bordo.

Por volta das 19h00min (UTC), a aeronave colidiu contra um fio de baixa tensão, vindo a perder potência. O piloto foi obrigado a realizar um pouso forçado em uma área alagada e com vegetação baixa cercada por morros. Durante o pouso a aeronave “pilonou”. (Figura 1)



Figura 1 – Vista geral d aeronave após o acidente.

Houve danos à fiação da rede elétrica de baixa tensão da localidade.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto saiu ileso.

3. Comentários/Pesquisas

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial – Avião (PCM) e estava com as habilitações técnicas de aeronave Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola (PAGA) válidas.

A empresa tinha autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para realizar operações aeroagrícolas, regidas pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 137), de acordo com a Decisão Nº 90, de 24AGO2011, válida até 25AGO2016, tendo o Certificado de Operador Aeroagrícola - COA de nº 2011-04-2ICH-08-00.

A última inspeção da aeronave, do tipo “100 horas”, foi realizada em 09AGO2011 pela oficina Aero Spina Ltda., em Recife, PE, estando com 5 horas voadas após a inspeção.

A inspeção de saúde do piloto acidentado estava vencida. Segundo seu relato, ele iniciou sua inspeção de saúde, em 03AGO2011, porém, houve a necessidade da execução de novos exames para conclusão de sua inspeção, o que não ocorreu.

Não eram realizadas reuniões de caráter operacional, centradas nas questões técnicas e de segurança de voo na empresa e o piloto não havia sido submetido a qualquer processo de reciclagem nos últimos dois anos.

A aeronave realizava aplicação de adubo folheador quando colidiu contra um fio de baixa tensão e teve perda de potência.

O piloto realizou um pouso forçado, em uma área alagada e com vegetação baixa, cercada por morros. Durante o pouso a aeronave “pilonou”, parando no dorso.

Segundo o piloto, o voo consistia de um circuito, no qual se utilizava o sentido horário, sendo do seu conhecimento o posicionamento dos obstáculos no local. Em dado momento decidiu inverter o sentido do circuito, voando no sentido anti-horário. Naquela nova situação, o sol ficava de frente para a aeronave, diminuindo a visibilidade, além de o terreno se apresentar com declive e não em aclive como antes.

Pelo fato de se tratar de atividade rotineira para o piloto, a autoconfiança poderia estar elevada para realização do voo e em consequência, o seu nível de atenção poderia estar rebaixado, desviando o foco dos aspectos relevantes à realização do voo com segurança, como realizar o reconhecimento da área.

Por outro lado, ao mudar o sentido do circuito, o piloto também deixou de considerar adequadamente a importância da declividade do terreno e do posicionamento do sol em razão do horário, aspectos que exigiriam uma postura diferente na pilotagem da aeronave. Ao voar no sentido contrário ao sol, a percepção do piloto pode ter ficado prejudicada pela interferência da claridade, dificultando a sua orientação e a identificação de possíveis obstáculos à frente.

Outro ponto observado é que o piloto não realizou o reconhecimento, por terra, da área onde ocorreriam as operações aeroagrícolas. Este fato pode ter interferido no planejamento do seu voo, uma vez que não foi considerada adequadamente a presença de obstáculos e a falta de sinalização.

Tal situação poderia ter sido contornada caso houvesse um melhor acompanhamento das fases do planejamento do voo pelo operador da aeronave. O operador não possuía a sistemática de orientar e acompanhar o desempenho dos pilotos, o que favorecia a total autonomia destes para planejar e executar os voos nas localidades, como ocorreu neste caso.

Da mesma forma, a operação por tripulante com o Certificado de Capacidade Física vencido denota uma falha na supervisão da empresa operadora. Cabe ressaltar que a análise do aspecto médico não revelou nenhuma incapacidade que pudesse ter afetado seu desempenho operacional.

Considerando os dados apresentados pelo piloto da aeronave, foi possível estabelecer que, apesar de a aeronave estar dentro dos limites de peso e balanceamento no momento da ocorrência, a mesma decolou acima do peso máximo de decolagem (PMD) previsto, embora não haja evidência de contribuição deste fator.

3.1 Fatores Contribuintes

- Atenção;
- Atitude;
- Percepção;
- Planejamento de voo;
- Processo decisório; e

- Sistema de Apoio.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido desde 08AGO2011;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento no momento do acidente;
- f) a escrituração das cadernetas de motor e hélice estavam desatualizadas e a de célula atualizada;
- g) a empresa possuía autorização para realizar voo de pulverização agrícola, segundo as regras do RBHA 137;
- h) as condições meteorológicas favoreciam o voo visual;
- i) o piloto não havia realizado reconhecimento visual terrestre da área;
- j) a aeronave colidiu contra um fio de baixa tensão da rede elétrica local, ocasionando sua ruptura;
- k) o piloto não relatou nenhuma falha mecânica antes da colisão;
- l) a aeronave teve danos leves; e
- m) o piloto saiu ileso.

5. Ações Corretivas adotadas

Nada a relatar.

6. Recomendações de Segurança

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-508/CENIPA/2016 - 01

Emitida em: 07/07/2016

Realizar gestões na empresa Aero Agrícola Nordestina Ltda., a fim de que esta aprimore seus controles de supervisão gerencial.

Em, 7 de julho de 2016.