



# 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
206/A/2014	23/DEZ/2014 - 17:00 (UTC)	SERIPA III	A-206/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE COMPONENTE NO SOLO	19°10'50"S	048°07'17"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA INHUMAS DO CHAPADÃO	UBERABA	MG	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ACH	PIPER AIRCRAFT	PA-25-235
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

##### 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 tinha a intenção de decolar da Fazenda Inhumas do Chapadão para realizar um voo de treinamento de piloto agrícola, somente com o piloto a bordo.

Na corrida de decolagem, o piloto percebeu que a aeronave já havia passado do ponto que normalmente iniciava a decolagem, mas ainda não havia saído do solo. Cerca de 100 metros antes da cabeceira oposta, o piloto tentou abortar a decolagem, vindo a extrapolar os limites da pista.

A aeronave colidiu contra o canavial, à frente, e teve danos na fuselagem, no trem de pouso, nas asas e no motor.

O piloto saiu ileso.



Figura 1 - Croqui da ocorrência.



Figura 2 - Situação da aeronave após a ocorrência.

## 3. Comentários/Pesquisas

O piloto realizou o cheque inicial de piloto agrícola 41 dias antes do acidente. Durante o curso de piloto agrícola, o piloto voou 32 horas.

No dia do acidente, era a primeira vez que o piloto operava o modelo da aeronave, tendo voado 30 minutos no período da manhã.

O piloto realizava voos de treinamento, com o *hopper* abastecido com 300kg de água, antes de iniciar os voos de pulverização de fertilizantes.

O piloto afirmou que não percebeu nenhuma anormalidade no funcionamento da aeronave.

A equipe do SERIPA III não encontrou qualquer anormalidade na aeronave que pudesse explicar uma perda de potência. Entretanto, o velocímetro da aeronave estava inoperante, não havendo um parâmetro confiável ao piloto para iniciar o movimento de "rodar" a aeronave.

Durante a entrevista, o piloto afirmou que não se sentia familiarizado com a aeronave, devido a pouca experiência, e que isso colaborou para a decisão tardia de abortar a decolagem.

Também disse que, como o velocímetro não funcionava adequadamente, realizava a decolagem no "sentimento". Ou seja, deduzia a velocidade ideal para "rodar" a aeronave.

O piloto não alijou a carga durante a abortiva de decolagem.

A pista utilizada não se encontrava em bom estado. Estava com mato alto e superfície muito macia, devido às chuvas do dia anterior, fazendo o arrasto aumentar, durante a corrida de decolagem, em função do atrito dos pneus do trem de pouso com o mato alto e a terra macia.

A operação de uma aeronave sem parâmetro de velocidade, as condições da pista e a pouca experiência do piloto foram fundamentais para que a aceleração da aeronave fosse prejudicada e o piloto optasse pela abortiva de decolagem tardiamente, sem ao menos tentar alijar a carga do *hopper*.



Figura 3 - Estado da pista no dia da ocorrência. |

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Julgamento de pilotagem;
- Pouca experiência do piloto; e
- Infraestrutura aeroportuária.

### 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) a aeronave encontrava-se com as cadernetas de célula e motor atualizadas;
- d) o piloto estava iniciando uma decolagem para treinamento;
- e) o piloto tinha um total 30 minutos de voo no modelo da aeronave, voados no mesmo dia da ocorrência;
- f) a aeronave encontrava-se com 300 litros de água no hopper;
- g) a aeronave encontrava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- h) a pista utilizada não se encontrava em bom estado, pois estava com mato alto e superfície muito macia, devido às chuvas do dia anterior;
- i) a equipe do SERIPA III não encontrou qualquer anormalidade na aeronave que pudesse explicar uma perda de potência;
- j) o velocímetro da aeronave estava inoperante, não havendo um parâmetro confiável ao piloto para iniciar o movimento de "rodar" a aeronave;
- k) o piloto não alijou a carga durante a abortiva de decolagem;
- l) a aeronave extrapolou os limites da pista, colidindo contra um canalial à frente;
- m) a aeronave teve danos substanciais na fuselagem, no trem de pouso, nas asas e no motor; e
- n) O piloto saiu ileso.

### 5. **Ações Corretivas adotadas**

[Nada a relatar.]

### 6. **Recomendações de Segurança**

[Não há.]

Em, [22 de maio de 2015.]