



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	
Total	1	1				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.]