



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
115/A/2014	30/JUN/2014 - 21:00 (UTC)	SERIPA IV	A-115/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PANE SECA	23°23'18"S	049°09'08"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FORA DE AERÓDROMO	ITAÍ	SP	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ESM	EMBRAER	EMB-810C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	TPP	PRIVADA

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES							
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum
Passageiros	1	1	-	-	-	-	Leve
Total	2	2	-	-	-	-	X Substancial
							Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou de Barão de Melgaço, MT, com destino à Avaré, SP transportando drogas ilícitas.

Quando a aeronave havia voado tempo equivalente a sua autonomia, o piloto optou por realizar pouso em uma plantação de batatas na área rural do município de Itaipava, interior de São Paulo.

A existência de entorpecentes dentro da aeronave foi constatada pela Polícia Militar local e registrada em Boletim de Ocorrência.

A aeronave teve danos graves.

Os ocupantes saíram ilesos.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

3. Comentários/Pesquisas

O piloto relatou que estava em Cuiabá quando recebeu a proposta de realizar um voo transportando passageiros e carga para o Estado de São Paulo. O voo seria feito a partir da cidade de Barão de Melgaço, MT e teria como destino o aeródromo de Avaré, SP.

Segundo o relato, o piloto disse estar realizando pela primeira vez o voo na aeronave em questão, e por isso não estava ciente de qualquer discrepância no funcionamento dos sistemas da aeronave. Disse ainda que, foi informado que deveria transportar um passageiro e 220kg de carga, e que esta carga se tratava de inseticida sólido.

A intenção era realizar um voo sob regras visuais, entretanto não foram trazidas para a aeronave as cartas de navegação visual (WAC, CNAV, CAP), tampouco cartas de voo por instrumento.

Assim, a aeronave decolou com os tanques de combustível cheios e com a intenção de apresentar o plano de voo em voo (AFIL).

O piloto declarou que manteve o transponder da aeronave acionado com o código 2000 após a decolagem, mas não foi realizada a comunicação com o APP de Cuiabá ou de Campo Grande, pois, conforme o relato do piloto, o equipamento de comunicação VHF da aeronave estava com funcionamento anormal, apenas recebendo as informações moduladas nas frequências selecionadas, mas sem conseguir transmitir mensagens.

O método de navegação descrito pelo piloto foi o cálculo de uma proa ideal, no caso 170° na bússola magnética, e seguir sempre buscando esta proa. Conforme citado anteriormente, não havia o auxílio das cartas pertinentes e, além disto, o piloto relatou que os equipamentos que poderiam auxiliar a navegação por instrumentos (ADF e VOR) estavam inoperantes e a aeronave não possuía GPS.

Apesar das dificuldades de comunicação e das discrepâncias encontradas nos equipamentos de navegação, o piloto optou por seguir normalmente o voo no nível 075 até a região de Avaré.

O aeródromo onde o piloto tinha intenção de pouso não foi encontrado, por conta disso, o piloto afirmou que quando foram verificadas 4 horas e 40 minutos de voo foi efetuada descida até 2500 pés de altitude e buscou local para efetuar um pouso de emergência, pois nesse momento já existia grande preocupação quanto a um possível apagamento do motor por falta de combustível.

Foram voados mais 30 minutos com a aeronave em regime de mínimo consumo de combustível ainda buscando o aeródromo de destino, e, por fim, o piloto realizou o pouso em uma estrada vicinal em meio a uma plantação.

O pouso foi realizado em terreno irregular e com trens de pouso baixados, a aeronave derivou para a esquerda durante a corrida após o pouso. Houve danos graves ao conjunto propulsor e à fuselagem da aeronave.



Figura 02 - Aeronave vista de frente com as hélices visivelmente danificadas.

3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indisciplina de voo;
- Julgamento de pilotagem;
- 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) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;

- d) a aeronave se acidentou em uma plantação;
- e) a aeronave teve danos graves na fuselagem, motores, carenagem dos motores, hélices e nos trens de pouso;
- f) Os ocupantes da aeronave saíram ilesos.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 15 de maio de 2015.

