



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 dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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		
202/A/2013	08/NOV/2013 - 21:10 (UTC)	SERIPA V	A-202/CENIPA/2013		
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA		TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS		
ACIDENTE		PERDA DE CONTROLE NO SOLO	29°59'57"S	057°09'57"W	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF		
GRANJA ÁGUAS CLARAS		URUGUAIANA	RS		

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA	FABRICANTE		MODELO		
PT-UDG	NEIVA		EMB - 201A		
OPERADOR		REGISTRO	OPERAÇÃO		
PARTICULAR		TPP	AGRÍCOLA		

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Leve
Total	1	1	-	-	-	-	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/> Substancial
										Destruída
Terceiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave efetuava a oitava decolagem do dia, da pista de pouso eventual da Granja Águas Claras, RS para realizar aplicação de ureia em uma área adjacente à pista.

Durante a corrida de decolagem, o piloto percebeu que não conseguiria decolar antes do término da pista e alijou a carga. No entanto, tal procedimento não foi eficiente.

A aeronave colidiu contra uma cerca após o final da pista.

A aeronave teve danos substanciais no motor, na hélice, no trem de pouso e na ponta da asa direita.

O piloto saiu ileso.

Não houve danos a terceiros.

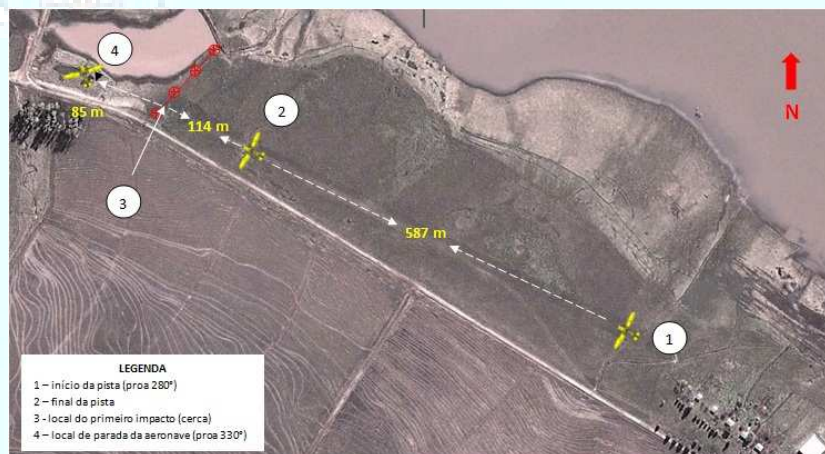


Figura 1 – Trajetória da aeronave.



Figura 2 – Situação da aeronave após a parada.

3. Comentários

De acordo com a tabela de desempenho da aeronave EMB-201A, emitida pelo fabricante e utilizando a configuração do momento da decolagem, nota-se que a aeronave necessitaria de um comprimento de pista requerido de aproximadamente 748m, para o peso e condições de temperatura e pressão. A pista da área de pouso eventual possuía 587m de comprimento.

O comprimento total da pista foi obtido por meio de medição realizada durante a Ação Inicial.

O valor do comprimento de pista requerido foi obtido por meio da interpolação de valores da tabela (figura 3), levando-se em consideração o peso de 1.607kg, com uma temperatura de 30°C e a altitude pressão de zero pés.

A temperatura de 30°C foi obtida por meio do METAR de SBUG.

METAR SBUG 082100Z 01006KT 9999 FEW040 SCT080 30/16 Q1007.

A tabela de desempenho de decolagem em pista não preparada não considera a influência do vento no cálculo da distância requerida para a decolagem.

SEÇÃO 5		NEIVA					
DESEMPENHO		EMB-201A					
DISTÂNCIA DE DECOLAGEM EM PISTA NÃO PREPARADA							
		VENTO ZERO					
		PISTA DE TERRA, CASCALHO OU ASFALTO MOLHADO					
		CONFIGURAÇÃO AGRÍCOLA E LIMPA					
DISTÂNCIAS DE DECOLAGEM[M] - PISTA NÃO PAVIMENTADA							
Altitude Pressão [ft]	Carregamento [Kg]	Temperatura Ambiente [°C]					
		-10	0	10	20	30	40
0	1550	520	555	593	632	675	719
	1800	767	819	874	933	995	1061
1000	1550	566	605	646	689	735	783
	1800	836	892	953	1016	1084	1156
2000	1550	618	659	704	751	801	854
	1800	911	973	1038	1108	1181	1259
3000	1550	674	719	768	819	873	931
	1800	994	1061	1132	1208	1288	1373
4000	1550	735	785	838	893	952	1015
	1800	1085	1158	1235	1318	1405	1497
5000	1550	803	857	914	975	1040	1108
	1800	1184	1264	1349	1439	1534	1634
8000	1550	1050	1120	1195	1274	1357	1446
	1800	1549	1652	1762	1879	2002	2133

Figura 3 – Tabela de distâncias de decolagem - pista não pavimentada.

3.1 Fatores Contribuintes

- Planejamento de voo – contribuiu.

4. Fatos

- o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- o piloto possuía 2.000 horas totais de voo e 700 horas de voo no modelo;
- a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- as cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;

- g) a aeronave estava decolando da pista de pouso eventual da Granja Águas Claras, RS para realizar aplicação de ureia em uma área adjacente à pista;
- h) durante a corrida de decolagem, o piloto percebeu que não conseguiria decolar antes do término da pista e alijou a carga;
- i) o procedimento não foi eficiente e a aeronave colidiu contra uma cerca após o final da pista;
- j) a aeronave teve danos substanciais no motor, na hélice, no trem de pouso e na ponta da asa direita;
- k) o tripulante saiu ileso; e
- l) não houve danos a terceiros.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 28 de abril de 2014.

