



# 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
---	15/JAN/2011 - 19:00 (UTC)	SERIPA VI	A-593/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	15°18'37"S	055°09'18"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
FAZENDA LIMEIRA - PANICE	CAMPO VERDE	MT	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-URK	NEIVA	EMB-202
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	
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Campo Verde, MT, (SIWJ), com destino à Fazenda Libreloto, também localizada no Município de Campo Verde, MT, para realizar um voo de pulverização de inseticida em uma plantação de soja.

Durante a realização do voo, em razão da degradação das condições meteorológicas, o piloto foi obrigado a realizar um pouso em uma pista de terra não homologada, localizada na Fazenda Limeira-Panice, em Campo Verde, MT.

Após o pouso, a aeronave ultrapassou o limite lateral direito da pista, batendo com o trem de pouso em uma vala.

O nariz da aeronave chocou-se contra o solo, resultando na quebra da parte traseira da fuselagem, causando danos ao leme direcional.

A aeronave teve danos substanciais no motor, na hélice, na fuselagem e no leme direcional.

O piloto saiu ileso.

## 3. Comentários

O piloto estava qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o tipo de voo.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e as cadernetas de célula, motor e hélice estavam com as escriturações atualizadas.

Em SIWJ não havia informações meteorológicas disponíveis para o piloto, embora as condições climáticas, em toda a região, não fossem satisfatórias para realização de voo visual (VFR).

As cartas de previsão (PROG), analisadas durante a investigação, mostravam que as condições meteorológicas não estavam favoráveis para a realização do voo visual naquele dia.

O Aeródromo de Cuiabá, MT (SBCY), localizado a cerca de 70km do local da ocorrência, tinha as seguintes informações meteorológicas em horários próximos ao do acidente:

15/01/2011	SBCY	151800Z	33004KT 9999 -RA BKN020 FEW025TCU 28/24 Q1006=
15/01/2011	SBCY	151840Z	31011KT 5000 1000S +RA BKN020 FEW025TCU 26/23 Q1006=
15/01/2011	SBCY	151900Z	17006KT 2600 RA BKN020 FEW025TCU 25/23 Q1017=

No horário das 18h40min (UTC), houve um boletim meteorológico especial (SPECI), em razão de mudanças significativas nas condições do tempo, indicando vento da direção de 310 graus e velocidade de 11 nós, visibilidade de 5.000 metros, e visibilidade de 1.000 metros no setor sul do aeródromo, chuva forte, camada de nuvens a 2.000 pés, e poucas nuvens do tipo TCU a 2.500 pés, temperatura de 26 graus Celsius, ponto de orvalho 23 graus, e pressão de 1.006 hPa.

O piloto era experiente em operações aeroagrícolas, porém não estava habilitado a voar sob as condições de voo por instrumento (IFR).

O piloto informou que, por ocasião da decolagem, as condições meteorológicas estavam comprometidas, mas ainda eram compatíveis com o voo VFR;

A distância entre SIWJ e o local de aplicação era pequena e o tempo de voo curto.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Condições meteorológicas adversas;
- Julgamento de pilotagem;
- Planejamento de voo.

### 4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o CCF válido;
- b) o piloto estava com o CHT válido;
- c) o piloto era qualificado e possuía experiência suficiente para realizar o voo;
- d) a aeronave estava com o CA válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) a aeronave decolou de SIWJ para realizar um voo de pulverização de inseticida em uma plantação de soja;
- g) o piloto informou que, por ocasião da decolagem, as condições meteorológicas estavam comprometidas, mas ainda eram compatíveis com o voo VFR;
- h) a distância entre SIWJ e o local de aplicação era pequena e o tempo de voo curto;
- i) ao iniciar as primeiras passagens, as condições meteorológicas tornaram-se mais restritas ao voo visual;
- j) o piloto não era habilitado a voar sob condições de voo por instrumento (IFR), e decidiu retornar para pouso em SIWJ;
- k) no caminho de volta, o piloto encontrou o Aeródromo de Campo Verde, MT, completamente cercado por formações pesadas;
- l) na iminência de entrar em condições meteorológicas por instrumento (IMC), o piloto foi obrigado a pousar em uma pista de terra;
- m) após o pouso, o piloto perdeu o controle da aeronave, que acabou saindo da pista, colidindo o trem de pouso contra uma vala.
- n) a aeronave teve danos substanciais; e
- o) o piloto saiu ileso.

### 5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

### 6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 01 de outubro de 2014.