

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		INVESTIGAÇ	ÃO	SUMA Nº			
[]	09/ABI	R/2008 - 20:15 (UT	ГС)	SERIPA VI		A-530/CENIPA/2015			
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA TIPO			A OCORRÊNCIA			COORDENADAS			
ACIDENTE				OO COM OBSTÁCULO			12°54'16"S 056°2		
LOCALIDADE				MUNICÍPIO					
FAZENDA GUIMARÃES II			LUCAS DO RIO VERDE					MT	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE						
MATRÍCULA	FABRICANT	E	MODELO			
PT-USM	NEIVA		EMB-202			
OPE	RADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO			
PART	ICULAR	TPP	AGRÍCOLA			

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE										
A BORDO			LESÕES							ANOC À AERONAVE
		No.	Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido	d	DANOS À AERONAVE	
Tripulantes	[1]	-		1	-	-				Nenhum
Passageiros	-		-	-	-	-	-			Leve
Total	1		-	1	-		-		Х	Substancial
								Destruída		
Terceiros	-		-	-	-	-	-			Desconhecido

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo da Fazenda Guimarães II (SJPW), município de Lucas do Rio Verde, MT, com um piloto a bordo, para realizar um voo local de pulverização de inseticida.

Durante a realização da primeira passagem para o "tiro", a aeronave colidiu contra um poste de alta tensão, vindo a colidir contra o solo em seguida.

A aeronave teve danos substanciais.

O tripulante sofreu lesões leves.

3. Comentários/Pesquisas

A queda da aeronave decorreu da colisão contra um poste de energia elétrica. O impacto ocasionou a perda de controle da aeronave, resultando, em seguida, na colisão desta contra o terreno. Segundo o piloto, momentos antes do impacto contra o poste, a aeronave sofreu uma perda significativa e abrupta de altura e, mesmo após a tentativa de corrigir a descida não foi possível evitar a colisão.

Analisando-se as informações coletadas na Ação Inicial e também o relato do piloto, pode-se afirmar que não houve no acidente quaisquer indícios de pane nos sistemas da aeronave.

Após a decolagem, o piloto decidiu mudar o enquadramento para o tiro, pois percebeu que se cumprisse o perfil pré-planejado passaria sobre um estábulo. O sobrevoo desse obstáculo, em ocasiões anteriores, havia causado pânico aos animais, com fuga e dispersão destes.

Ao tomar essa decisão repentina, o piloto não considerou adequadamente outros aspectos relevantes, tais como a altura mínima de segurança a ser mantida para livrar os outros obstáculos nas proximidades. No enquadramento do novo eixo, a aeronave aproximou-se de postes de alta tensão que ficavam a cerca de 100 metros da plantação de milho que receberia a carga de inseticida.

Ao completar a curva de enquadramento, o piloto percebeu o afundamento da aeronave e tentou corrigir, sem sucesso, vindo a colidir contra o poste. Como o afundamento se deu logo após a curva, há a possibilidade que tenha ocorrido, em parte, devido à diminuição da sustentação em virtude da menor velocidade durante a curva.

No entanto, também não se pode descartar a possibilidade de que tenha havido a ação de correntes descendentes, comuns em áreas muito quentes quando se faz a transição entre diferentes tipos de terrenos. A ação de uma corrente descendente, aliada ao peso da aeronave carregada e à alta temperatura na região, podem ter tornado ineficazes as ações do piloto para evitar a perda de altura e a colisão.

A aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento previstos pelo fabricante, portanto, esse fator não influiu no desfecho do acidente.

3.1 Fatores Contribuintes

- Atitude:
- Atenção;
- Processo decisório; e
- Planejamento.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balancemento;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- f) o piloto estava habilitado e possuía experiencia suficiente para realizar o voo;
- g) tratava-se de um voo de dispersão de insumo agrícola;
- h) após a decolagem o piloto decidiu mudar o perfil do enquadramento;
- i) não houve quaisquer problemas técnicos com a aeronave antes da colisão;
- j) após a curva de enquadramento houve o afundamento da aeronave e a colisão contra um poste de energia;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- I) o piloto sofreu lesões leves.

5. Ações Corretivas adotadas

Não houve.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 15 de julho de 2015.