



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
021/A/2014	31/JAN/2014 - 10:30 (UTC)	SERIPA III	A-021/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	FALHA DO MOTOR EM VOO	19°57'00"S	047°51'30"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
USINA DELTA	DELTA	MG	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-VZT	EMBRAER	EMB-202A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AVIAÇÃO AGRÍCOLA ALAGOANA LTDA.	S05	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	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da pista da Usina Delta, às 10h30min (UTC), para voo de pulverização, com um piloto a bordo e retorno previsto para a mesma pista.

Durante o voo, o motor da aeronave perdeu potência. Conseqüentemente, o piloto efetuou um pouso forçado em um canavial.

Após o pouso a aeronave pilonou.

O piloto sofreu lesões leves e a aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.

3. Comentários

O SERIPA III, ao ser comunicado da ocorrência, foi informado que havia vazamento de combustível na asa esquerda da aeronave. Sendo assim, foi autorizada a drenagem desse tanque, com coleta de material, para possível análise.

O piloto estava com os Certificados Médico Aeronáutico (CMA) e de Habilitação Técnica (CHT) válidos e possuía um total de 2.400 horas de voo, sendo 1.900 horas no modelo de aeronave.

Sempre voava com o tanque esquerdo selecionado, abastecendo-o com 60 litros.

O tanque direito era mantido com 20 litros de reserva, para o caso de ter que efetuar uma passagem extra para corrigir qualquer falha na pulverização.

No voo anterior ao do acidente, houve a necessidade de efetuar uma passagem extra de pulverização.

Neste instante, o piloto trocou a seletora para o tanque direito, efetuou a passagem e pousou para reabastecimento do tanque esquerdo, entretanto, não retornou a seletora de combustível para a posição tanque esquerdo, como sempre fazia.

Quando o motor falhou, o piloto verificou que ainda restavam 60 litros de combustível no tanque esquerdo.

Em seguida, selecionou os manetes à frente e ligou a bomba elétrica de combustível, sem modificar a posição da seletora de combustível, pois deduziu que o tanque esquerdo estava cheio e não era a causa do problema.

Sendo assim, o piloto não seguiu corretamente os procedimentos de emergência previstos para a situação.

Ao ligar a bomba elétrica de combustível, o motor a tornou a perder potência. Com isso, o piloto efetuou o pouso forçado no canavial.

Na Ação Inicial, foi constatado que a seletora de combustível estava selecionada para o tanque direito.

O combustível do tanque direito foi retirado e constatou-se que havia aproximadamente 300 ml.



Figura 2 - Seletora do tanque de combustível selecionado para o tanque direito.

3.1 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto; e
- Julgamento de pilotagem.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válidos;
- b) a aeronave encontrava-se com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- c) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- d) o piloto decolou para um voo de pulverização;
- e) o piloto sempre voava com o tanque esquerdo selecionado;
- f) havia ainda 60 litros de combustível no tanque esquerdo;
- g) o piloto mantinha apenas 20 litros de combustível no tanque direito, para eventualidades operacionais;

- h) no voo anterior ao do acidente, o piloto havia colocado a seletora no tanque direito, a fim de realizar mais uma passagem de pulverização;
- i) houve esquecimento do piloto em retornar a seletora de volta para a posição tanque esquerdo;
- j) após uma curva à direita, o motor falhou;
- k) o piloto levou os manetes de potência à frente e ligou a bomba elétrica de combustível, mas não trocou a seleção dos tanques;
- l) o piloto efetuou o pouso forçado no canalial;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto sofreu lesões leves.

5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 9 de fevereiro de 2015.

