



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 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade 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) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
17FEV2020 - 11:20 (UTC)		SERIPA VI		A-022/CENIPA/2020				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR		FALHA DO MOTOR EM VOO				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
FAZENDA BRASÍLIA		INACIOLÂNDIA		GO	18°29'16"S	049°59'13"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-WLN		CESSNA AIRCRAFT		T188C				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
AEROTEX AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA - EPP			SAE-AG		AGRÍCOLA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
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	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma área de pouso para uso aeroagrícola da Fazenda Brasília, no município de Inaciolândia, GO, por volta das 11h20min (UTC), a fim de realizar aplicação de fungicida em lavoura de soja, com um piloto a bordo.

Logo após a decolagem, o motor da aeronave perdeu potência, obrigando o piloto a realizar pouso forçado em uma plantação de cana-de-açúcar contígua à área de pouso.

A aeronave teve danos substanciais e o piloto sofreu lesões leves.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e operava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

Tratava-se de um voo de aplicação de defensivo agrícola em uma lavoura pertencente à Fazenda Brasília, administradora da área de pouso em que ocorreu o acidente. Antes da ocorrência, a aeronave voou duas horas e realizou oito decolagens, de um total de dezesseis que haviam sido planejadas.

Segundo o piloto, após a decolagem para o nono voo do dia, ao sair do solo e atingir cerca de 15 metros, o motor da aeronave apresentou perda de potência. Na sequência, o piloto realizou um pouso forçado na plantação de cana-de-açúcar.

Depois da parada total, ao sair da cabine, o piloto percebeu que havia decolado com a mistura corrigida (reduzida), o que acarretou a perda de potência em voo.

O *Operating Checklist* do Cessna T188C estabelecia os seguintes procedimentos para a decolagem normal:

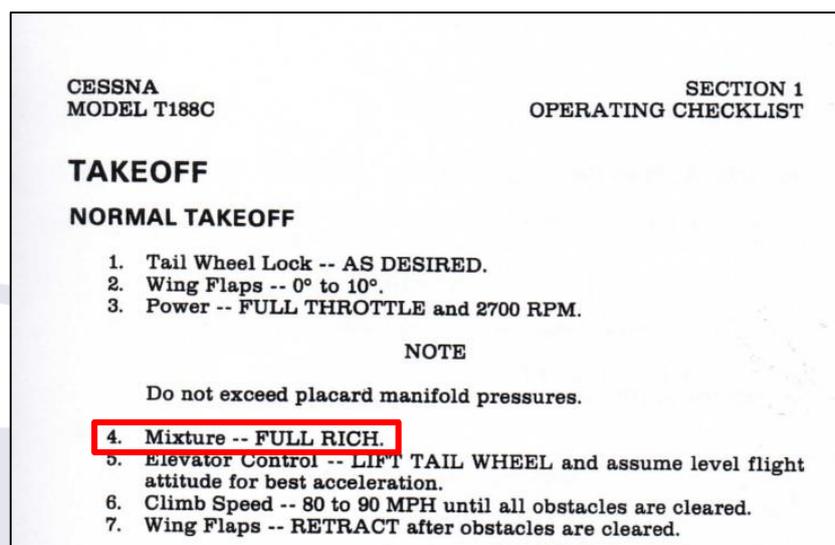


Figura 2 - Procedimento para decolagem normal do Cessna T188C.

Em função das informações levantadas nesta investigação, pôde-se concluir que o procedimento realizado, de forma automatizada, acarretou o prejuízo da sua atenção, contribuindo para que ocorresse um lapso na preparação da aeronave para a decolagem, culminando no acidente.

Os esquecimentos são inerentes à condição humana e devem ser considerados em atividades complexas e que exijam gerenciamentos de risco. Sendo assim, os processos de monitoramento devem ser constantes e efetivos, pois sempre haverá risco de falhas, visto que as pessoas estão sujeitas a influências externas e internas.

Desse modo, o uso de materiais de apoio, como a consulta do *checklist*, mostra-se relevante para mitigar a possibilidade de lapsos, durante a execução de procedimentos rotineiros.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) após a decolagem para o nono voo do dia, ao sair do solo e atingir cerca de 15 metros, o motor da aeronave apresentou perda de potência;
- i) a aeronave realizou um pouso forçado na plantação de cana-de-açúcar;
- j) após a parada total, o piloto percebeu que havia decolado com a mistura corrigida (reduzida);
- k) a aeronave teve danos substanciais; e

l) o piloto sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atenção - contribuiu; e
- Atitude - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 12 de abril de 2022.

