



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, 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

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA					
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº	
03 JAN 2017 - 13:00 (UTC)		SERIPA V		A-001/CENIPA/2017	
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE		PANE SECA		NIL	
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS
FAZ. SANTA CLARA		PALMARES DO SUL		RS	30°28'29"S 050°38'06"W

DADOS DA AERONAVE					
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO	
PT-UTE		NEIVA		EMB-202	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO
MOSTARDAS AV. AGRIC. E MANUTENÇÃO LTDA			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 área de pouso eventual, localizada na Fazenda Santa Clara, município de Palmares do Sul, RS, por volta das 13h00min (UTC), a fim de aplicar insumos agrícolas em uma lavoura de arroz, com um piloto a bordo.

Após a decolagem, o piloto realizou uma curva à direita e o motor da aeronave perdeu potência.

O piloto realizou um pouso forçado e a aeronave colidiu contra um dique de um canal de irrigação, vindo a capotar.

A aeronave teve danos substanciais.



Figura 1 - Vista lateral da aeronave após a parada total.

O piloto saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

No dia da ocorrência, o piloto havia realizado três voos anteriores ao acidente e em todos a seletora de combustível estava posicionada no tanque direito.

Durante o quarto voo, o piloto não realizou a troca de combustível para o tanque esquerdo, que possuía 70 litros de gasolina de aviação (AvGas).

O tanque de combustível do lado direito da aeronave estava vazio durante as medidas preliminares da investigação no local da ocorrência.

Assim, em razão de um lapso da memória relacionado ao procedimento de troca do tanque de combustível, ocorreu a interrupção da alimentação de combustível para o grupo motopropulsor da aeronave, ocasionando a falha do motor.

A falha ocorreu a baixa altura, impossibilitando a tentativa de troca de tanque e reacendimento do motor da aeronave pelo piloto.

A Parte I da caderneta de célula da aeronave estava desatualizada. Os últimos registros eram referentes ao mês de março de 2015. A Parte I das cadernetas de motor e hélice não possuíam registro.

Não foram identificados procedimentos de supervisão da empresa sobre as atividades operacionais realizadas pelo piloto, sinalizando falhas nos processos organizacionais do operador, relativos ao acompanhamento das atividades e do desempenho dos seus profissionais.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) e de Piloto Agrícola - Avião (PAGA) válidas;
- 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 não estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) o piloto realizou três voos anteriores ao acidente;
- i) todos os voos anteriores foram realizados utilizando-se do tanque de combustível direito;
- j) o tanque de combustível direito da aeronave estava vazio durante as medidas preliminares da investigação no local da ocorrência;
- k) o piloto não realizou a troca de tanque de combustível;
- l) a aeronave possuía 70 litros de gasolina de aviação (AvGas) no tanque esquerdo;
- m) a aeronave teve danos substanciais; e
- n) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Esquecimento do piloto - contribuiu;
- Memória - contribuiu; e
- Processos organizacionais - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-001/CENIPA/2017 - 01

Emitida em: 27/10/2017

Realizar uma auditoria na empresa operadora da aeronave, a MOSTARDAS AV. AGRIC. E MANUTENÇÃO LTDA., a fim de verificar os mecanismos de controle dos registros de manutenção lançados nas cadernetas de célula, motor e hélice das aeronaves operadas e a sistemática utilizada pela organização para acompanhar e avaliar o desempenho de seus profissionais.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 27 de outubro de 2017.

