



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
04 FEV 2017 - 13:30 (UTC)		SERIPA II		A-022/CENIPA/2017
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULOS		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA XINGU	SÃO DESIDÉRIO	BA	13°19'19"S	045°47'22"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-UXT	EMBRAER	EMB-202A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AGRÍCOLA XINGU SA	TPP	AGRÍCOLA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	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 da pista de pouso eventual da Fazenda Xingu, localizada no município de São Desidério, BA, por volta das 13h10min (UTC), para realizar um voo de aplicação de insumos agrícolas, com um piloto a bordo.

Durante o reposicionamento para realizar a última passagem da aplicação, a aeronave colidiu contra uma linha de transmissão de energia elétrica.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões leves.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

O piloto estava habituado a operar na região e familiarizado com o terreno.

O piloto era habilitado e possuía, aproximadamente, 4.500 horas de voo na aeronave.

A linha de transmissão de energia elétrica havia sido instalada dois anos antes da ocorrência.

No dia do acidente, o piloto havia iniciado sua jornada de trabalho por volta das 09h00min (UTC).

O piloto havia realizado sete passagens e iria iniciar a última quando colidiu contra a linha de transmissão.

O impacto contra a rede elétrica ocorreu após o término da curva de reposicionamento da aeronave para a aplicação de insumos agrícolas.

Conforme relato do piloto, ele tinha conhecimento da rede de transmissão de energia e acreditava ter realizado a curva de reposicionamento em uma posição que permitia passar a uma distância segura dos fios.

Após a colisão contra a rede de transmissão, ocorreu a perda de controle em voo e a posterior colisão contra o solo.

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 piloto aeroagrícola (PAGA) válidas;
- c) o piloto 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 a realização do voo;
- h) o piloto havia realizado sete passagens de aplicação de insumos agrícolas;
- i) o piloto iria iniciar a última passagem de aplicação de insumos agrícolas;
- j) a aeronave colidiu contra a linha de transmissão de energia elétrica;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e

l) o piloto sofreu lesões leves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Planejamento de Voo; e
- Julgamento de pilotagem.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 26 de maio de 2017.

