



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).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA N°		
18FEV2017 - 16:00 (UTC)	SERIPA VI	A-030/CENIPA/2017		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[LOC-I] PERDA DE CONTROLE EM VOO	NIL		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA MARCON	POXORÉO	MT	15°42'00"S	054°19'00"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-WXB	EMBRAER	EMB-202A
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	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 de uma área de pouso eventual para uso aeroagrícola, por volta das 16h00min (UTC), a fim de realizar aplicação de defensivo agrícola em uma plantação de milho, na Fazenda Marcon, no município de Poxoréu, MT, com um piloto a bordo.

De acordo com o relato do piloto, durante a aplicação, logo após uma curva de reversão, a aeronave teria perdido potência, levando-o a efetuar um pouso forçado sobre a plantação.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante saiu ileso.



Figura 1 - Aeronave após a ocorrência.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de aplicação de defensivo agrícola.

Conforme relato do piloto, a aeronave teve perda de potência, o que levou à necessidade de realizar um pouso forçado.

Foi feito o exame do motor e de seus acessórios, não tendo sido encontrado nada que pudesse ter contribuído para a ocorrência.

As evidências encontradas no exame indicaram que, no instante em que a aeronave realizou o pouso forçado, o motor não apresentava qualquer problema mecânico e, portanto, estava operacional.

Ainda, no local do acidente foram coletadas amostras de combustível e de óleo lubrificante, as quais foram encaminhadas para análises.

Com relação ao combustível, os exames indicaram que a amostra estava em conformidade com a especificação constante da Resolução ANP nº 19/2015.

O exame do óleo lubrificante foi inconclusivo.

Dessa forma, as evidências encontradas nos exames realizados não corroboram a versão de falha do motor apresentada pelo piloto.

Por outro lado, considerando as características da operação de pulverização agrícola e a despeito do relato do piloto, não foi possível descartar a possibilidade de que a aeronave tenha entrado numa condição de um estol a baixa altura, por aplicação

incorreta dos comandos de voo, logo ao final da curva de reversão, levando o piloto a pensar que se tratava de uma falta de potência (produzida por uma falha no motor).

Essa possível avaliação equivocada da situação, interpretada como falha de motor pelo piloto, pode ter inviabilizado uma tomada de decisão eficiente e em tempo hábil de se evitar o estol.

A inadequada avaliação, por parte do piloto, de determinados parâmetros relacionados à operação da aeronave, no que diz respeito ao que estava ocorrendo com a aeronave, denotou possíveis falhas no julgamento de pilotagem.

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 (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 estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- h) segundo os exames realizados, o motor estava operacional no momento do pouso forçado;
- i) a aeronave teve danos substanciais; e
- j) o piloto saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação dos comandos - indeterminado;
- Julgamento de pilotagem - indeterminado; e
- Processo decisório - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 24 de setembro de 2018.