



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
05 JAN 2017 - 12:30 (UTC)		SERIPA V		A-003/CENIPA/2017
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	COLISÃO EM VOO COM OBSTÁCULO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA CAPILÉ	GUARAPUAVA	PR	25°29'26"S	051°44'54"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PT-ULF	NEIVA	EMB-202
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROIMPAR AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA. - ME	SAE-AG	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 área de pouso eventual, localizada na Fazenda Capilé, município de Guarapuava, PR, por volta das 12h15min (UTC), a fim de aplicar insumos agrícolas, com um piloto a bordo.

Durante a aplicação, a aeronave colidiu contra um fio de transmissão de energia elétrica e, posteriormente, impactou contra o solo e capotou.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto sofreu lesões graves.



Figura 1 - Vista frontal da aeronave, após a parada total.

2. ANÁLISE (Comentários/Pesquisas)

No dia 05JAN2017, o piloto decolou da área de pouso eventual da fazenda Capilé, localizada no município de Guarapuava, PR, para realizar três voos de aplicação de insumos agrícolas em um local denominado “Área I”.

Após terminar a terceiro voo de aplicação, devido ao fato de haver produto remanescente no *hopper* da aeronave, o piloto prosseguiu para um outro local denominado “Área II”, visando à utilização do produto disponível.

Ao chegar à “Área II”, o piloto realizou o reconhecimento do local e identificou os obstáculos existentes no terreno.

Em virtude da intensidade do vento, o piloto decidiu, ao contrário do que havia planejado, realizar a aplicação no sentido de passagem oposta ao do voo de reconhecimento do terreno, desviando-se do modelo mental já formado com relação à posição dos obstáculos externos, cujos pontos já haviam sido inseridos no GPS da aeronave.

Durante a aplicação com base em parâmetros diferentes daqueles que havia estabelecido, por meio do voo de reconhecimento, o piloto perdeu a percepção precisa dos obstáculos externos e acabou por colidir, em razão da perda de sua consciência situacional, contra um fio de transmissão de energia elétrica. Após a colisão, a aeronave deslocou-se 800 metros antes de colidir contra o solo.

A empresa realizava pouca supervisão sobre as atividades operacionais realizadas pelo piloto, não controlando a execução do planejamento e a sua realização.

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 possuía 2.280 horas totais de voo, sendo 2.000 horas no modelo de aeronave;
- 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) a aeronave decolou para aplicar insumos agrícolas;
- i) o piloto realizou o reconhecimento do terreno da “Área II”;
- j) o piloto realizou a aplicação no sentido de passagem oposto ao do voo de reconhecimento do terreno;
- k) a aeronave colidiu contra um fio de transmissão de energia elétrica;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto sofreu lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Julgamento de Pilotagem;
- Planejamento de Voo;
- Percepção;
- Processo Decisório; e
- Supervisão Gerencial.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

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

A-003/CENIPA/2017 - 01

Emitida em: 01/08/2017

Realizar gestões junto à AEROIMPAR AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA. com o intuito de que a organização passe a exercer uma supervisão gerencial efetiva na padronização dos procedimentos operacionais utilizados no planejamento e preparação dos voos.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

No dia 16MAIO2017, durante a reunião do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), foi instituído um Grupo de Trabalho sob a coordenação do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, com o objetivo de buscar soluções para evitar a reincidência de eventos relacionados à colisão de aeronaves aeroagrícolas contra redes de transmissão e distribuição de energia elétrica.

Em, 01 de agosto de 2017.

