

Foco: Planejamento e preparação para o voo deficientes em virtude de pressa para decolar

Finalidade

Alertar aos pilotos da aviação geral quanto aos riscos advindos da pressa na realização do planejamento e preparação dos voos, com tendência a realizar inspeções pré-voo sem o necessário cuidado e atenção a todos os itens do check list.

Histórico

A aeronave EMB-810 C (Sêneca II) decolou do aeródromo de Sorocaba – SP (SDCO) com destino à Fazenda Santa Rita, em Santa Rita do Araguaia – GO, às 09h18m (local), com o piloto e uma passageira. O tempo estimado para o voo era de 03 horas e 15 minutos.

Cerca de dois minutos após a decolagem (a aproximadamente 09 km de distância da pista), a aeronave foi observada por testemunhas voando bem baixo, tendo efetuado uma curva descendente à direita, e, repentinamente, mergulhando acentuadamente na mata e colidindo violentamente com o solo. Os dois ocupantes faleceram no acidente, que destruiu totalmente a aeronave.

Análise

O piloto morava em Jundiaí – SP e saiu de sua residência em seu veículo em direção ao aeródromo de Sorocaba, percurso que levava em média duas horas para ser percorrido. A equipe de investigação do acidente apurou que no dia da ocorrência havia um congestionamento nas vias acesso ao aeroporto, o que fez com que tanto o piloto quanto a

passageira se atrasassem, chegando ao aeroporto próximo do horário previsto para a decolagem.

A aeronave havia sido abastecida 10 dias antes da decolagem com 313 litros de combustível, tendo sido hangarada e permanecido sem voar até o dia do acidente.

O relatório técnico da investigação dos motores revelou que o motor direito estava operacional, mas encontrava-se parado no momento do impacto. O motor esquerdo desenvolvia baixa rotação, sem potência. Outro aspecto observado foi o excelente estado dos componentes internos do motor, bem como dos cabos de comando, evidenciando a boa qualidade da manutenção realizada.

Verificou-se que não havia combustível na linha de alimentação do motor, desde a válvula seletora até os bicos injetores. As seletoras de combustível estavam abertas e não havia qualquer sinal de combustível no local do acidente. Além disso, apesar do impacto da aeronave contra o solo, não houve fogo.

É provável que o piloto tenha realizado as inspeções pré-voo de forma rápida, por ter chegado atrasado para a decolagem. Em consequência, pode não ter sido dada atenção à quantidade de combustível existente.

Após o acionamento dos motores e início do táxi, os indicadores de combustível poderiam ter chamado a atenção do piloto para o problema aventado. Todavia, novamente a pressa para decolar e o fato, da aeronave ter sido abastecida pelo próprio piloto após a realização do último voo podem ter comprometido a realização dessa verificação.

Dessa forma, foi possível afirmar que a perda de potência foi decorrente da falta de combustível na aeronave, caracterizando pane seca.

Apesar de não ter relação com o acidente, foram encontrados na aeronave durante a ação inicial da investigação dois procedimentos de aproximação por instrumentos (IFR) referentes ao aeródromo de destino que não eram homologados pela autoridade competente.

Ações Recomendadas

1. Os pilotos da aviação geral deverão ter assegurar-se de que antes de iniciar um voo, mormente em circunstâncias que demandem rapidez nos procedimentos (pressa), todos os itens da inspeção pré-voo sejam cuidadosamente verificados, realizando adequadamente tanto o planejamento como a preparação para o voo.
2. Os pilotos de todos os segmentos da aviação civil, quando voando por instrumento (IFR), deverão utilizar somente procedimentos de navegação homologados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

Aplicação

A todos os pilotos da aviação geral.

Obs.: Esse Alerta de Voo foi produzido pela ANAC em atendimento a Recomendação de Segurança de Voo e baseado em Relatório Final de Investigação elaborado pelo CENIPA.