



## **2. Histórico do voo**

A aeronave decolou do aeródromo de Santo Antônio do Içá (SWII), localizado no município de Ipiranga, AM, para o Aeroporto Internacional de Tabatinga (SBTT), AM, às 21h15min (UTC), para realizar um voo de transporte, com um piloto e cinco passageiros a bordo.

Após 1 hora e 8 minutos de voo, o piloto iniciou a aproximação para pouso em SBTT sob condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC). Chovia fortemente nesse momento.

Depois de circular por aproximadamente 5 minutos, o piloto reportou estar visual com a cabeceira 12. Contudo, sem ter condições de pouso nesta, optou por realizar o circuito de tráfego para a cabeceira oposta.

Ao ingressar na perna do vento para a pista 30, perdeu referências visuais e veio a impactar contra o solo.

A aeronave teve danos substanciais e princípio de incêndio na área do motor.

O piloto e os passageiros sofreram lesões leves.

## **3. Comentários/Pesquisas**

Ao iniciar o voo de SBTT para SWII, apesar dos aeródromos estarem operando em VMC, foi constatado, por meio de imagens de satélite, que existiam diversas formações meteorológicas, sendo altamente provável a necessidade de realizar desvios para manter-se em condições visuais.

No regresso de SWII, faltando aproximadamente 20 minutos para o pouso em SBTT, o piloto reportou ter realizado contato com o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) (Rádio Tabatinga), sendo informado que o aeródromo operava em VMC.

Ao iniciar a descida, a rádio informou a deterioração nas condições meteorológicas, que mudaram para IMC. Apesar de estar com a habilitação necessária vencida, o piloto decidiu prosseguir para o destino, a despeito da degradação das condições meteorológicas e do horário de pôr-do-sol.

Durante a entrevista, o comandante informou que era comum prosseguir naquelas condições, pois na região as modificações na meteorologia eram costumeiras e muitas vezes rápidas, de forma que já estava acostumado a esperar a melhora das condições meteorológicas em voo. Reportou, ainda, não haver nenhuma pressão para realizar o pouso em SBTT, por saber que possuía combustível suficiente para alternar com segurança o aeródromo de origem (SWII).

Foi verificado que a habilitação para voo por instrumentos (IFRA) do piloto estava vencida.

O piloto reportou que manteve contato visual com a cabeceira 12, contudo não conseguiu posicionar a aeronave adequadamente para o pouso, optando por ingressar na perna do vento da pista 30. Reportou, ainda, que estava visual com Tabatinga, porém, ao entrar em curva, com visibilidade restrita devido ao mau tempo e ao avançado da hora (anoitecer), acabou por desorientar-se e colidir contra árvores, próximo à cabeceira 30.

O prosseguimento do voo sob tais condições indica que os níveis de consciência situacional e a capacidade de percepção do ambiente externo do piloto já se mostravam rebaixados em relação ao nível operacionalmente desejado para aquele contexto.

Durante a ação inicial foi observado que o piloto voava com o ajuste de altímetro incorreto estando este ajustado em 1009hPa, ao passo que as transcrições das gravações das conversas entre a rádio Tabatinga e ele indicavam que o ajuste correto seria 1007hPa.

Nesse caso, é possível que o piloto tenha esquecido de realizar o ajuste adequado do altímetro, comprometendo ainda mais a sua capacidade de percepção do ambiente externo no transcorrer do voo.

O terreno no local do acidente possuía 80m de elevação, as árvores da área mediam, em média, 20m de altura, formando uma copa de vegetação a uma altitude de 100m ou 328ft.

Considerando que o piloto estava voando com um ajuste incorreto de altímetro, é razoável acreditar que a aeronave voava abaixo do que indicavam seus instrumentos, o que pode ter contribuído para a colisão com a copa da vegetação.

Com a força do impacto, a asa direita foi arrancada, o cone de cauda foi seccionado e o motor se despreendeu da aeronave.



Figura 1 – Visão frontal da aeronave após impacto.



Figura 2 - Motor e Hélice

Após a colisão houve, ainda, um pequeno princípio de incêndio, próximo ao berço do motor que rapidamente se extinguiu, sem interferência do piloto.

Os Passageiros e o comandante abandonaram a aeronave pelos buracos abertos na fuselagem.

Todos os ocupantes sofreram lesões leves.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Atitude;
- Condições meteorológicas adversas;
- Percepção;
- Julgamento de pilotagem; e
- Indisciplina de voo.

### 4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), válido;
- b) o piloto estava com a Habilitação de Classe Avião Monomotor Terrestre válida;
- c) o piloto possuía experiência e estava qualificado para realizar o voo em VMC;
- 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 não eram propícias à realização de um tráfego para pouso visual;
- h) o piloto estava com a Habilitação de Voo por Instrumentos (IFRA) vencida desde 2013;

- i) o altímetro não foi ajustado corretamente para o valor informado pela Rádio Tabatinga;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto e os passageiros sofreram lesões leves.

**5. Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

**6. Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 14 de outubro de 2016.

