

2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Poconé (SWPK), MT, às 20h00min (UTC), para a pista da Fazenda Gaivota (SIAI), localizada no município de Poconé, MT, com um piloto e três passageiros a bordo, sem plano de voo, em condições de voo visual (VMC).

Segundo relatos, logo após a decolagem, houve falha do motor em voo, o que obrigou o piloto a tentar um pouso forçado em uma área descampada distante cerca de 5 km da cabeceira 36 de SWPK.

Durante a tentativa de pouso, houve um primeiro impacto da aeronave contra uma elevação. Em seguida, ainda em alta velocidade, a aeronave colidiu contra um barranco localizado 35 metros à frente, vindo a parar bruscamente e explodir na sequencia.

A aeronave ficou completamente destruída.

O piloto e os três passageiros sofreram lesões fatais



Figura 1 - Situação da aeronave após o impacto final contra o solo.

A aeronave estava, ainda, com a matrícula de origem, N4943U, mas havia a reserva de marcas PR-VMG reservada no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

No momento do acidente, a aeronave N4943U não estava aeronavegável, tendo em vista que sua autorização de sobrevoos em território brasileiro havia vencido no dia 24MAR2011, conforme Autorização de Sobrevoos/Trânsito nº 06/SBPP/11, emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no Aeroporto Internacional de Ponta Porã, em 24JAN2011.

Acrescenta-se a isso, o fato de o piloto estar voando com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido, o que não permitiu uma avaliação adequada das condições fisiológicas necessárias ao desempenho de suas funções.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico vencido desde outubro de 2011;
- b) a aeronave não possuía Certificado de Aeronavegabilidade aprovado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira;
- c) as condições meteorológicas eram propícias ao voo;
- d) a operação da aeronave ocorreu em desacordo com o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91.5.(a).(3) e 91.7.(a);
- e) o piloto tentou um pouso forçado em uma área descampada distante cerca de 5 km da cabeceira 36 de SWPK;
- f) após o primeiro impacto no solo, a aeronave colidiu em alta velocidade contra um barranco localizado 35 metros à frente, vindo a ter uma parada brusca, seguida de explosão;
- g) a aeronave ficou completamente destruída; e
- h) o piloto e os três passageiros sofreram lesões fatais.

4. Interrupção da investigação

A operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, conforme a lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Capítulo IV que trata do Sistema de Segurança de Voo, na Seção I que versa sobre os Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voos, em seu Art. 66.

O Art. 88-A, §2º, determina que: *“A autoridade de investigação SIPAER poderá decidir por não proceder à investigação SIPAER ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente”*.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe no seu item 4.2.15 que: *“Caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção”*.

De acordo com a Legislação em tela, os níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro são garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

Ao se deixar de atender aos requisitos de Homologação/Certificação, podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Assim, torna-se infrutífera qualquer tentativa de atuação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que qualquer ação corretiva ou recomendação de segurança, advindas da análise dos fatores que contribuíram para a ocorrência aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 1º de dezembro de 2016.

