

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da Fazenda Chupé, localizada no município de Redenção-PA, por volta das 12h12min (UTC), para realizar um voo local para aplicação de defensivo agrícola, com um piloto a bordo,

Após a aplicação, ao retornar para abastecimento, às 12h17min (UTC), a asa direita da aeronave colidiu contra uma árvore de aproximadamente 20 metros de altura. O piloto perdeu o controle da aeronave, que se chocou contra o solo.

A aeronave ficou completamente destruída.

O piloto faleceu no local.

3. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de piloto agrícola (PAGA) válida;
- c) o piloto era habilitado para o tipo de voo;
- d) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) estava cancelado desde 22OUT2003;
- e) a aeronave estava classificada na categoria Serviços Aéreos Privados (TPP);
- f) a aeronave estava com a Inspeção Anual Manutenção (IAM) vencida desde 14OUT1998;
- g) não foram apresentadas as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice;
- h) não foi possível estabelecer se os serviços de manutenção eram periódicos e adequados;
- i) não foi possível definir quem de fato era o proprietário/operador da aeronave. O proprietário da aeronave, constante no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), já havia falecido, e não foi apresentado por parte de seus familiares, recibo de compra e venda para terceiros;
- j) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- k) o piloto iniciou a aplicação de defensivo agrícola sem antes fazer o reconhecimento da área a ser coberta;
- l) na recuperação, após uma passagem, a asa direita da aeronave colidiu contra uma árvore de aproximadamente 20 metros de altura;
- m) o piloto perdeu o controle da aeronave, que se chocou contra o solo;
- n) os destroços ficaram concentrados na posição de dorso, a 15 metros do primeiro impacto contra o solo;
- o) o berço do motor foi arrancado da fuselagem pela força do impacto, parando à esquerda da aeronave;
- p) a posição das pás da hélice após a parada total indica que o motor estava com potência reduzida no momento da colisão contra o solo;
- q) a aeronave ficou completamente destruída; e
- r) o piloto faleceu no local.

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 trazer 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, 11 de novembro de 2016.