



## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma pista de pouso eventual na Fazenda Laço de Ouro, no município de Conceição do Araguaia, PA, para realizar aplicação de defensivo agrícola na Fazenda Ouro Branco, com apenas o piloto a bordo.

Ao perceber a demora da aeronave em retornar a pista, o ajudante acionou o proprietário e informou que a aeronave estava desaparecida.

No dia posterior, a aeronave foi encontrada pelo proprietário da fazenda em uma região de mata fechada. Foram utilizados meios aéreos próprios para a busca.

Após a localização, uma equipe formada pelo ajudante e vários trabalhadores rurais foi até ao local para resgatar o piloto.

Ao chegarem ao local, constataram que o piloto havia falecido.

A aeronave teve danos substanciais no trem de pouso, asas, grupo motopropulsor e fuselagem.



Figura 1 – Vista após parada total da aeronave.

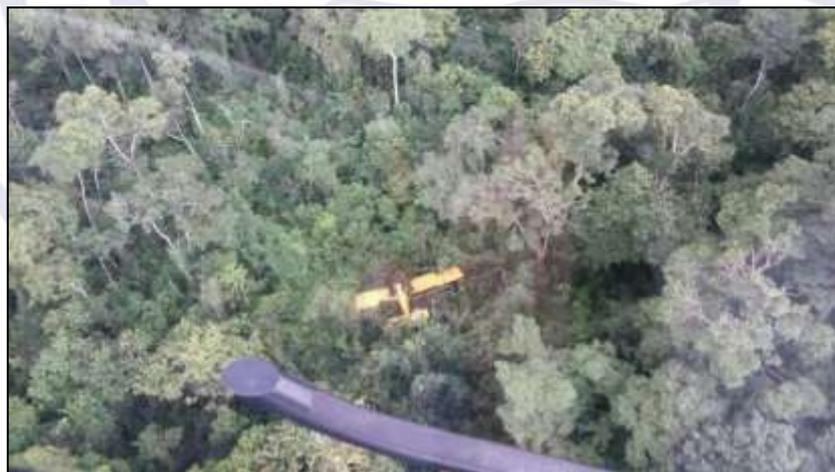


Figura 2 - Vista aérea do local da queda da aeronave.

### **3. Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA), vencido desde 08NOV2007;
- b) o piloto estava com a habilitações de aeronave monomotora terrestre (MNTE) vencida desde NOV2008 e a de piloto agrícola (PAGR) vencida desde AGO2008;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso desde 10AGO2013;
- d) a aeronave estava com a IAM vencida desde 10JUL2013;
- e) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam desatualizadas;
- f) as condições meteorológicas eram propícias para realização do voo;
- g) a aeronave utilizava etanol como combustível;
- h) não havia documentação que comprovasse a conversão do motor da aeronave para voar com etanol;
- i) o combustível utilizado não estava de acordo com as normas da Agência Nacional do Petróleo;
- j) a aeronave foi encontrada em local de mata fechada;
- k) a aeronave teve danos substanciais; e
- l) o piloto faleceu no local do acidente.

### **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.

