

2. Histórico do voo

A aeronave decolou da Fazenda Iraí de Minas, MG, com destino ao aeródromo de Araguari (SNAG), MG, sem plano de voo, somente com o piloto a bordo.

Às 15h06min (UTC), a aeronave realizou um voo rasante sobre a sede da fazenda Pastão I - Mamoso e colidiu a asa esquerda contra uma antena de para-raios de uma das casas.

O RBHA 91, Subparte D, item 91.303, estabelece que:

Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voos acrobáticos [...]

(a) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo;

(b) sobre um conjunto de pessoas ao ar livre; [...]

[...](e) abaixo de 1500 pés de altura;

[...] Para os propósitos desta seção, voo acrobático significa qualquer manobra intencional envolvendo mudanças bruscas na atitude da aeronave ou atitudes e/ou acelerações não necessárias ao voo normal."

Durante a Ação Inicial a equipe de investigadores do SERIPA III foi informada de que o pai da companheira do piloto residia em uma das casas da sede da fazenda.

Segundo testemunhas, o piloto não tinha a intenção de efetuar operação agrícola naquela fazenda.

Não havia área de pouso disponível nas proximidades do local do acidente.

A ICA 100-12/2013, Regras do Ar, Capítulo 5, Regras de Voo Visual, dispõe no item 5.1.4 que:

Capítulo 5 - Regras de Voo Visual - Item 5.1.4

Exceto em operação de pouso e decolagem, o voo VFR não será efetuado:

a) sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 300 m (1000 pés) acima do mais alto obstáculo existente num raio de 600 m em torno da aeronave; e

b) em lugares não citados na alínea anterior, em altura inferior a 150 m (500 pés) acima do solo ou da água."

Após o primeiro impacto, a uma altura de aproximadamente 40ft, o piloto perdeu o controle da aeronave e colidiu contra o solo 160 metros à frente da antena.

Após o impacto com o solo, a aeronave ficou completamente destruída e o piloto faleceu.



Figura 1 - Croqui da trajetória da aeronave até o impacto.



Figura 2 - Vista lateral direita da aeronave.

3. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- c) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- d) a escrituração das cadernetas de célula, motor e hélice estava atualizada;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) o piloto decolou da Fazenda Iraí de Minas com destino ao aeródromo de Araguari, sem plano de voo;
- g) o piloto realizou um voo rasante sobre a sede da fazenda Pastão I - Mamoso;
- h) o item 91.303 do RBHA 91 estabelece que nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voos acrobáticos sobre área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo, sobre um conjunto de pessoas ao ar livre e ainda, abaixo de 1500 pés de altura;

- i) não havia área de pouso disponível nas proximidades do local do acidente;
- j) o item 5.1.4 da ICA 100-12/2013 - Regras do Ar, dispõe que exceto em operação de pouso e decolagem, o voo VFR não será efetuado sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 1000 ft acima do mais alto obstáculo existente num raio de 600 m em torno da aeronave;
- k) durante a passagem baixa, a aeronave colidiu com a asa esquerda numa antena de para-raios de uma das casas;
- l) o primeiro impacto foi a uma altura de aproximadamente 40ft;
- m) após o impacto, o piloto perdeu o controle da aeronave;
- n) a aeronave colidiu contra o solo 160 metros à frente, depois da colisão com o obstáculo;
- o) a aeronave ficou destruída; e
- p) o piloto sofreu 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 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 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, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 22 de abril de 2016.