



PCMG apresenta investigação de acidente que vitimou Marília Mendonça

Nesta sexta-feira (4/11), a Polícia Civil de Minas Gerais (PCMG) divulgou o andamento da investigação do acidente aéreo que resultou na morte da cantora Marília Mendonça e de outros quatro ocupantes da aeronave. Os fatos ocorreram no dia 5 de novembro de 2021, em Caratinga, região do Rio Doce, quando o avião chocou na rede de transmissão da Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig), momentos antes do pouso que ocorreria no aeródromo local.

De acordo com o delegado regional em Caratinga, Ivan Lopes, responsável pelo inquérito policial, três fatores são analisados na investigação: meio, humano e máquina. “Vamos estabelecendo algumas premissas e, na medida que vamos descartando algumas delas, caminhamos para a conclusão dos fatos”, pontua ao informar que a PCMG aguarda laudos do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) sobre o funcionamento da aeronave para avançar nas análises e finalizar o trabalho investigativo.

Lopes adianta alguns resultados das apurações. “O que já produzimos é que não havia obrigatoriedade de sinalização das torres da Cemig e que o controle de tráfego pelo piloto [para pouso] foi feito de forma que não é o padrão em Caratinga, ou seja, ele saiu da zona de proteção do aeródromo. Agora, aguardamos os laudos do Cenipa para, enfim, concluirmos as investigações. Se descartarmos falhas nos motores, conseguimos caminhar para a conclusão de uma falha humana. Mas eu repito: trata-se de um acidente”, frisa.

Segundo o delegado regional, o procedimento investigativo inclui, entre outros elementos, estudos de normas e levantamento de informações técnicas, depoimentos de pilotos e laudos periciais.

Detalhamento

Ivan Lopes ressalta que a Polícia Civil atua desde os primeiros momentos após a queda do avião, na área de uma cachoeira, na tarde daquela sexta-feira (5/11/2021). Constatada a morte dos ocupantes da aeronave por médico do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu), os corpos passaram por exames de necropsia, sendo liberados pela PCMG aos familiares logo pela manhã.

A partir daí, o foco da investigação foi para o esclarecimento da queda da aeronave. Ao analisar o fator meio, por exemplo, a equipe policial apurou que é adotado apenas o voo visual no aeródromo de Caratinga. “Não se voa lá por instrumento, não tem uma torre de controle. Há uma frequência de rádio que os pilotos comunicam entre si e eles mesmos são os responsáveis por fazer ali a rampa de descida, a aproximação. O que podemos afirmar, mediante elementos informativos do inquérito, é que no dia dos fatos as condições meteorológicas eram favoráveis ao voo visual”, pontua o delegado regional.

No que diz respeito à rede transmissão da Cemig, Ivan Sales esclarece que os levantamentos indicam para a não obrigatoriedade de sinalização, uma vez que as torres estão fora da zona de proteção do aeródromo. “Nessa zona de proteção há um documento emitido pelo Decea [Departamento de Controle do Espaço Aéreo], chamado Notam, no qual consta qualquer tipo de obstáculo dentro da zona de proteção do aeródromo, dentro daquela circunferência de 3 quilômetros. As torres estão a 4,6 mil metros da cabeceira da pista. Esse é mais um fator meio que descartamos, de obrigatoriedade da sinalização”, explica.

Fator humano

O delegado regional explica que, na análise do fator humano, os depoimentos de dois pilotos trouxeram informações relevantes para as investigações. Um deles é o piloto que havia decolado de Viçosa, na Zona da Mata mineira, e iria pousar em Caratinga. Por meio do sistema de rádio, ele ouviu as informações do piloto que se acidentou sobre a aproximação para o pouso. O outro relato é de um piloto que estava no aeródromo e foi até a cabeceira da pista para ver o avião pousar.

“Esses dois depoimentos são muito importantes para a Polícia Civil, porque sabemos que até um minuto e meio [prazo estimado para o pouso após a aproximação pelo setor correto] não havia qualquer tipo de problema com a aeronave, ele [piloto da aeronave] não reportou nenhum tipo de problema. E que o piloto acabou saindo do padrão de pouso em Caratinga [conforme relato do piloto que acompanhava a movimentação da aeronave do aeródromo e viu quando o avião se chocou e caiu]”, observa Sales.

Ainda no fator humano, o delegado regional informa que, por meio de provas objetivas, a Polícia Civil descartou que o piloto tivesse sofrido algum tipo de mal súbito ou estivesse sob efeito de medicamento ou droga. “Outro ponto que conseguimos mostrar nos autos é que, normalmente, quando pilotos vão pousar em área de aeródromo, onde não se voa por instrumento, é comum - não é obrigatoriedade - que se faça contato com pilotos que habitualmente pousam naquele aeroporto para saber como é. Esse contato por parte do piloto/copiloto não foi feito”, assinala.

Conclusão

Ivan Lopes finaliza informando que o próximo passo da investigação é a análise do fator máquina. “Precisamos entender por quê o piloto voava tão baixo naquele local. A Polícia Civil quer apresentar a solução do caso de forma mais célere possível, mas com muita responsabilidade. Por precaução, entendemos que precisamos descartar esse fator máquina, ou seja, fator que por algum motivo apresentou algum problema que fizesse com que o piloto voasse tão baixo, que ele se chocou na linha de transmissão”, diz o delegado ao reforçar a importância do laudo dos motores, que deverão ser emitidos pela Cenipa.

As investigações acerca do acidente, segundo o delegado regional, perpassam pela PCMG e pela Cenipa e têm objetos distintos. À Polícia Civil compete apurar eventual responsabilidade criminal, enquanto à Cenipa prevenir acidentes, ou seja, esclarecer o que ocorreu para evitar novos casos. “Essas investigações acabam se complementando em laudos periciais”, conclui.

Clique [AQUI](#) e assista à apresentação do delegado Ivan Sales sobre o caso. Inscreva-se no nosso canal e ative as notificações para acompanhar as novidades e ser avisado assim que a nossa live começar.