



## 2. Histórico do voo

A aeronave pousou durante a madrugada em pista de canavial, saindo à direita. Apresentou quebra de trens de pouso e colisão de hélices contra o solo. A Polícia Civil foi acionada, e encontrou a aeronave abandonada e parcialmente destruída pelo fogo. Havia indícios de que o incêndio foi provocado após pouso da aeronave.

O piloto ou condutor não foi encontrado.

Segundo a polícia, a aeronave não possuía a plaqueta de identificação e dentro desta foi encontrado um galão, aparentemente para transporte de combustível. Não foi encontrada a pasta de documentação.



Figura 1 - Imagem da aeronave após o fogo



Figura 2 - Imagem da aeronave após o fogo.

### 3. Fatos

- a) a aeronave realizou pouso em uma fazenda, durante a madrugada do dia 04SET2015, em área rural de Lavínia, SP;
- b) no pouso, houve a saída da pista e consequentes avarias na aeronave;
- c) a Polícia Civil foi acionada e encontrou a aeronave abandonada. Havia suspeita de incêndio criminoso, provocado após abandono desta;
- d) a aeronave possuía pintura de marcas PT-RAC (está em situação válida no RAB), com a plaqueta de identificação removida;
- e) a Polícia Civil realizou diligências na região, sem sucesso, no intuito de descobrir o paradeiro do piloto ou condutor;
- f) realizada coordenação com a Polícia Civil (Delegado Titular de Lavínia-SP); recebidos no SERIPA IV o B.O. nº 327/2015 e fotos da ocorrência;
- g) realizada coordenação com Salvaero/ACC-Curitiba. Estes não possuíam informação do tráfego;
- h) o proprietário não foi encontrado; e
- i) a aeronave teve avarias substanciais;
- j) não há informações sobre o estado de saúde do(s) ocupante(s).

### 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, 15 de fevereiro de 2016.

