



## 2. Histórico do voo

O condutor efetuou o pouso da aeronave no Aeródromo de Jacareacanga (SBEK), aproximadamente às 19h15min (hora local), com o trem de pouso recolhido.

Segundo informações, havia três passageiros a bordo.

No pouso foram danificadas as pás da hélice.

A sala de Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) de Jacareacanga funcionava das 07h15min às 18h45min (hora local), tendo o pouso ocorrido após o encerramento das atividades.

O condutor não foi identificado e não reportou a ocorrência.

O condutor ergueu a aeronave com a ajuda de populares para o abaixamento do trem de pouso, deslocando a aeronave até o pátio de estacionamento do aeródromo, durante o período noturno.

No dia seguinte à ocorrência, foi efetuada a troca da hélice.

O deslocamento da aeronave, para um local desconhecido, foi realizado após o encerramento das atividades da sala AIS.

Não houve fogo e danos a terceiros.

## 3. Fatos

- a) o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave estava válido;
- b) a aeronave efetuou um pouso em SBEK com trem de pouso recolhido;
- c) o condutor da aeronave não foi identificado;
- d) o condutor da aeronave não reportou a ocorrência;
- e) o pouso ocorreu após o encerramento das atividades da sala AIS de Jacareacanga;
- f) a aeronave teve danos substanciais na hélice e no motor;
- g) a hélice da aeronave foi substituída; e
- h) a aeronave foi deslocada para local desconhecido.

## 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 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.

