



**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE**  
**ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**ADVERTÊNCIA**

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

**RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO**

**1. INFORMAÇÕES FACTUAIS**

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA(I) Nº		
29 SET 2019 - 15:00 (UTC)	SERIPA VII	A-135/CENIPA/2019		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	[SCF-PP] FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FORA DE AERÓDROMO	APUÍ	AM	07°11'10"S	059°52'06"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PR-ZJO	GUIZEPPE ZANETTI	BEARHAWK
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Illeso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	-	-	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
<b>Total</b>	-	-	<b>1</b>	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de uma área não homologada/registrada do município de Santarém, PA, com destino ao Aeródromo de Apuí (SWYN), por volta das 10h40min (local), com um piloto a bordo.

Durante a arremetida no ar sobre a pista de Apuí, logo após iniciar uma curva, segundo o piloto, ocorreu perda de potência do motor. Houve uma tentativa de pouso em uma lagoa nas proximidades (Aeronave Anfíbia), sem sucesso. A aeronave colidiu contra um banco de areia, dentro de uma propriedade particular.



Figura 1 - Vista geral da aeronave após o acidente.  
Fonte: Operador

A aeronave teve danos substanciais. O piloto teve ferimentos leves.

O piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

O piloto possuía a licença de Piloto Privado (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida.

O piloto informou que já operava hidroaviões e até mesmo aeronaves anfíbias havia alguns anos, sem, no entanto, possuir sua habilitação de classe.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, em vigor à época do sinistro, estabelecia que:

61.3 (a) - Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

Dessa forma, segundo o RBAC nº 61, o piloto deveria averbar em sua Licença uma habilitação de classe para pilotar Hidroavião ou Anfíbio Monomotor (MNAF):

61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento

...

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

- (i) avião monomotor terrestre;
- ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;

...

Para tanto, o RBAC 61, estabelecia que para concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio, o piloto deveria:

“...ter recebido, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água.”

Cabe ressaltar que, em abril de 2018, o comandante havia se acidentado em condições semelhantes, durante uma tentativa de amerissagem. Naquela ocasião, foi constatado, que ele também não possuía a habilitação em Ultraleve Avançado Anfíbio (UAAF).

A aeronave, de número de série (NS) 04283/84, de construção amadora, foi fabricada em 2014, e estava registrada na Categoria Privada - Experimental (PET).

A aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido, sendo classificada como A1P-Anfíbio.

O piloto não apresentou ao Comando Investigador (CI) os registros de manutenção, nem o diário de bordo da aeronave. Também não apresentou a sua caderneta individual de voo, o que impossibilitou uma análise aprofundada da sua experiência de voo.

## 2. FATOS

- a) o piloto possuía Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto possuía a habilitação Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto não possuía a habilitação de classe para operar para operar Hidroavião ou Anfíbio Monomotor;
- d) o piloto possuía experiência no tipo de voo;
- e) a aeronave decolou de uma área não homologada/registrada;
- f) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- g) o operador não apresentou os registros de manutenção;
- h) o operador não apresentou os registros de horas de voo da aeronave;
- i) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- j) a aeronave teve danos substanciais; e
- k) o piloto sofreu lesões leves.

## 3. INTERRUPTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Tendo em vista que a operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor implicou níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro, ocasionando a ocorrência em tela, o CENIPA, órgão central do SIPAER, em conformidade com o Decreto nº 9.540, de 25OUT2018, Art. 3º, item VII, letra a, abaixo transcrito, decidiu pela interrupção da investigação.

O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, dispõe em seu Art. 3º, item VII, que:

“O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no âmbito do SIPAER nas seguintes hipóteses:

- a) se for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro; ou
- b) se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.”

Em observância à letra “a” do *caput*, 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.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de Segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

Quanto à letra “b” do *caput*, a repetitividade de determinados tipos de ocorrências aeronáuticas, bem como a recorrência de seus fatores contribuintes, aliada à relevância de suas consequências, poderão determinar a interrupção do respectivo processo de investigação, dentro da esfera de competência do SIPAER, visto que todas as ações corretivas e/ou recomendações de segurança advindas da análise dos fatores que contribuíram para tais ocorrências, já foram amplamente exploradas e divulgadas.

Em, 29 de dezembro de 2020.