



**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 N°               |             |             |
| 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 |  |
|   |          | lleso  | Leve     | Grave | Fatal | Desconhecido |                  |  |
| Tripulantes                                 | -        | -      | 1        | -     | -     | -            | Nenhum           |  |
| Passageiros                                 | -        | -      | -        | -     | -     | -            | Leve             |  |
| <b>Total</b>                                | <b>1</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.

A aeronave teve danos substanciais.

O piloto teve ferimentos leves.



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

### 2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

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 e nem das condições de manutenção da aeronave.

Portanto, a operação em desacordo com as legislações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

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.

### **3. CONCLUSÕES**

#### **3.1. 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.

### **3.2 Fatores Contribuintes**

- Manutenção da aeronave - indeterminado;

### **4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

#### **Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.**

Não há.

### **5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS**

Não houve.

Em, 12 de fevereiro de 2021.

