



**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(V) Nº		
30 ABR 2018 - 11:00 (UTC)	SERIPA VII	A-079/CENIPA/2018		
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)	SUBTIPO(S)		
ACIDENTE	(SCF-PP) FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DO MOTOR	FALHA DO MOTOR EM VOO		
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
COMUNIDADE CRISTO REI	NOVA OLINDA DO NORTE	AM	03°46'20"S	058°55'36"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-GIP	ROSS HANSEN	REBEL
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	PRIVADA

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	1	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	1	-	-	1	-	-	Leve	
<b>Total</b>	<b>2</b>	-	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

### 1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou da Comunidade de Camarão, AM, com destino à cidade de Itacoatiara, AM, por volta das 10h25min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Com cerca de 35 minutos de voo, ao avistar uma tempestade que bloqueava a sua rota, o piloto optou por realizar uma amerissagem preventiva em um lago, nas proximidades da Comunidade Cristo Rei, município de Nova Olinda do Norte, AM.

Na aproximação final, o piloto observou diversas embarcações na área de pouso e realizou uma arremetida.

Durante o procedimento, houve falha do motor e a aeronave caiu em área de mata fechada.

A aeronave teve danos substanciais. O tripulante sofreu ferimentos leves e o passageiro sofreu lesões graves.



Figura 1 - Posição final da Aeronave PU-GIP após a queda.

### 2. FATOS

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida;
- c) o piloto não possuía a habilitação de Ultraleve Avançado Anfíbio (UAAF) necessária para o tipo de aeronave;
- d) apesar de não possuir habilitação, o piloto informou ter voado 120 horas nesse tipo de aeronave;
- e) a aeronave PU-GIP era um hidroavião, monomotor convencional, asa-alta com estrutura metálica coberta por tela, da categoria privada experimental;
- f) a aeronave possuía Certificado de Marca Experimental (CME) válido;
- g) a aeronave possuía Certificado de Autorização de Voo de Experimental (CAVE) válido;
- h) o seguro obrigatório e o Relatório Anual de Inspeção (RIAM) da aeronave estavam válidos;

- i) as cadernetas de célula, motor e hélice não foram apresentadas pelo operador;
- j) as condições meteorológicas não eram propícias à realização do voo visual;
- k) o motor da aeronave parou de funcionar durante a arremetida, após uma tentativa de amerissagem em um lago;
- l) a aeronave caiu em uma área de mata fechada com o motor parado;
- m) tendo como base as informações do piloto e do passageiro, descartou-se a possibilidade de ter ocorrido falha do motor por falta de combustível nos tanques;
- n) não houve a comunicação do acidente por parte do operador ao Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA VII);
- o) a aeronave foi removida do local do acidente e desmontada sem autorização do SERIPA VII;
- p) a aeronave teve danos substanciais; e
- q) o piloto sofreu lesões leves e o passageiro sofreu lesões graves.

### 3. INTERRUPTÃO 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.

A Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica de número 3-13 (NSCA 3-13) dispõe que: *“Conforme o Art. 88-A, §2º, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, 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 se 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 aeronáutica, recaem sobre a estrita observância dos regulamentos ora estabelecidos.

Em, 24 de setembro de 2018.