



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado (SUMA), 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 (SUMA) para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado (SUMA) 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 (SUMA)

### 1. Informações Factuais

#### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
061/A/2014	23/MAR/2014 - 17:50 (UTC)	SERIPA V	A-061/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	CORTE INVOLUNTÁRIO DO MOTOR	23°17'51"S	053°34'16"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
PASSO FUNDO	PASSO FUNDO	RS	

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-HJA	CIA. AERONÁUTICA PAULISTA	CAP-4
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AEROCLUBE DE PASSO FUNDO	PRI	INSTRUÇÃO

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

## 2. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeroclube de Passo Fundo, RS (SSAQ) às 17h05min (UTC) para realizar um voo local com um piloto a bordo.

Durante o retorno ao aeródromo, ao selecionar o tanque de combustível superior, o motor parou.

O piloto realizou um pouso de emergência em uma lavoura de soja.

A aeronave não teve danos e o piloto saiu ileso.



Figura 1 - Situação da aeronave após o pouso forçado.

## 3. Comentários

O sistema de combustível do CAP-4 é composto por dois tanques de gasolina, sendo um na parte superior da cabine e um entre o painel de instrumentos e a parede de fogo do motor.

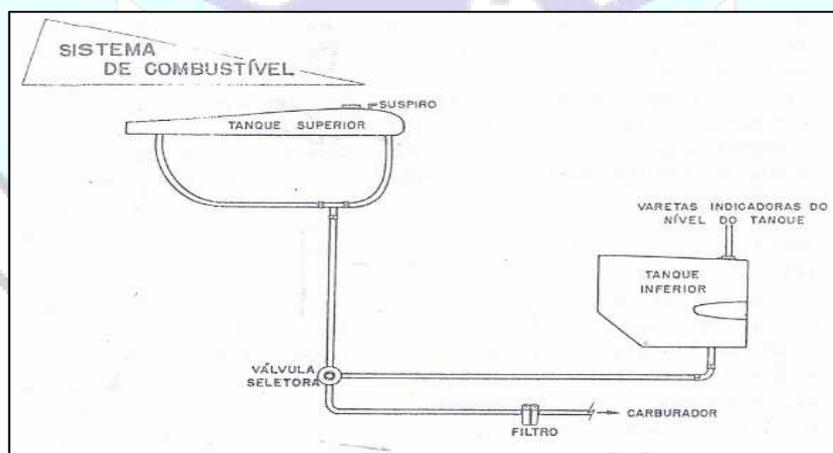


Figura 2 - Esquema do Sistema de Combustível.

A seleção do tanque é realizada através de uma válvula seletora localizada atrás do assento dianteiro, à esquerda da cabine. A seletora possui quatro posições: SUPERIOR, AMBOS, INFERIOR e FECHADO.



Figura 3 - Seletora de Combustível.

Quando selecionada na posição AMBOS, a gasolina do tanque superior, além de alimentar o motor, também é transferida para o tanque inferior.

No dia da ocorrência o piloto selecionou a posição AMBOS da seletora de combustível para que a gasolina residual do tanque superior fosse transferida para o tanque inferior.

Ao término da transferência, ao invés de comandar a seletora para a posição INFERIOR, o piloto, equivocadamente, comandou a seletora para a posição SUPERIOR. Uma vez que o tanque superior estava sem combustível, o motor apagou e o piloto teve que realizar o pouso de emergência.

Constatou-se, também, que o piloto realizava o voo solo no assento dianteiro da aeronave, contrariando o que está previsto na Especificação da Aeronave (EA-6501), de setembro de 2000, a qual orienta que o voo solo seja realizado utilizando-se o assento traseiro, conforme placar instalado na aeronave.

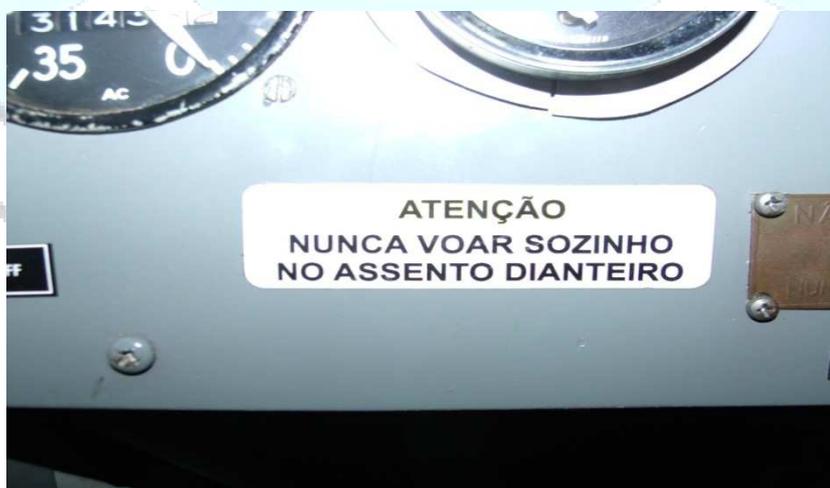


Figura 4 - Placar da nacele proibindo o voo solo no assento dianteiro

A visualização da posição da seletora de combustível fica prejudicada quando o piloto está voando no assento dianteiro.



Figura 5 - Vista da seletora de combustível quando o piloto está no assento dianteiro.

Este fato provocou o equívoco por parte do piloto, fazendo com que ele mudasse a seletora de combustível para a posição errada.

### 3.1 **Fatores Contribuintes**

- Indisciplina de voo; e
- Julgamento de pilotagem.

### 4. **Fatos**

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o piloto possuía 211:55 horas totais de voo e 114:20 horas de voo no modelo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- g) a aeronave decolou do Aeroclube de Passo Fundo para realizar um voo panorâmico;
- h) o piloto voava no assento dianteiro, contrariando a Especificação da Aeronave;
- i) com aproximadamente 40 minutos de voo o piloto realizou uma troca de tanque de combustível colocando a seletora na posição SUPERIOR e o motor apagou;
- j) o piloto efetuou um pouso de emergência em uma plantação;
- k) a aeronave não teve danos; e
- l) o piloto saiu ileso.

### 5. **Ações Corretivas**

Nada a relatar.

## 6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 05 de março de 2015.

