

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA
S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: DOUGLAS DC-3	Unidade ou Proprietário: AMAZONIA MINERAÇÃO
	Matrícula: PP-VBW	Rua Santo Antonio, 455 - Belém - Pará
ACIDENTE	Data/hora: 04 Set 75 às 13:25P	Tipo: Colisão no solo
	Local: Marabá Estado: Pará	Classificação: L E V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

No início do taxi, o piloto julgou haver suficiente separação em altura para passar com a ponta da asa sobre um caminhão de reabastecimento, e prosseguiu a rolagem mais lenta. A parte inferior da ponta da asa e aileron ficaram pouco danificados colidindo com a tampa do tanque da viatura.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo pesquisa de influência dos aspectos fisiológicos e psicológicos no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

2.3.2 Instrução

O piloto (co-piloto em instrução para comando) é formado pelo Aeroclube do Pará desde 1973, categoria Comercial.

O instrutor é formado pelo Aeroclube do Rio de Janeiro desde 1957, categoria Piloto de Linha Aérea.

2.3.3 Experiência de Voo

Piloto e instrutor possuíam suficiente experiência para realizar este voo. Não foram pesquisadas os totais de horas de pilotagem.

2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

Não influenciou.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram.

288

Continua

2.3.9 Normas Operacionais

O piloto iniciou o taxi sem que a área estivesse convenientemente desobstruída.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que embora o caminhão estivesse estacionado in devidamente (no limite do acostamento), o piloto iniciou o taxi sem julgar ser necessário alguém, fora do avião, para orientá-lo melhor. O instrutor, que ocupava o assento da direita, tinha a visibilidade prejudicada para fazer uma perfeita avaliação sem auxílio externo. Também achou que havia suficiente separação.

O piloto logo que percebeu a batida da asa no caminhão, parou a aeronave. Os danos foram leves.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não pesquisado.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não contribuiu.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA

Deficiência na instrução.

Deficiência de infra-estrutura.

Deficiência do pessoal de apoio.

Deficiência na operação da aeronave.

Deficiente doutrina de segurança de vôo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

6.1 A operação de uma aeronave no solo requer cuidados extras quando a área disponível para manobras é muito restrita. Sempre que o piloto não dispuser do auxílio de um ou mais sinalizadores, deve ele próprio fazer um reconhecimento do local antes de iniciar a rolagem.

6.2 Os administradores de aeródromos, Comandantes de Destacamento, guar

Continua

da-campos, etc, não devem permitir o estacionamento de viaturas, fontes de força, carros de bagagem e outros na área útil do aeródromo, exceto dentro de áreas em que não afetem o deslocamento de aeronaves.

Em, 14 /Jan/76.

HP
MM
CARLOS AURELIANO MOTTA DE SOUZA - Maj Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

JORGE LONGUINHO-MAJ AV

A P R O V O:

[Signature]
Tenente Brig do Ar - DEOCLETO LIMA DE SIQUEIRA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JMS/NP.-