

A  
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: ISLANDER EM-2A-9	Unidade ou Proprietário:
	Matrícula: PT-IKA	COMPANHIA GERAL DE TÁXI AÉREO LTDA Avenida Presidente Vargas, 620 - G-303 Belém - Pará
ACIDENTE	Data/hora: 12 JUN 74 às 12:50	Tipo: Quebra do trem de pouso
	Local: Proximidades do Rio Marapá	Classificação: L E V E
	Estado: Pará	

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

- A aeronave decolou de Tiriós (PA) para a pista da Base do Projeto RADAM às margens do Rio Marapá. Após um voo de 40 minutos, sob forte chuva, o piloto efetuou o pouso, tendo-o feito na parte da pista recém preparada, que encontrava-se em mau estado em virtude das fortes chuvas que caíam na região há vários dias.

Durante a corrida de pouso, após percorrer aproximadamente 200 metros, a roda esquerda entrou em um buraco, bateu em um toco e teve um tufo de capim embarcado entre as rodas. Em consequência houve ruptura dos rebites de fixação do suporte do amortecedor que prendem a roda ao tubo extensão da perna de força. A aeronave saiu da pista, parando em seguida.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

#### 2.2 Fator Material

Não influenciou.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

Não influenciou.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclube de Juiz de Fora, categoria Piloto Comercial.

##### 2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo, possuindo um total de 623:00 horas de voo, sendo que 390:00 horas em tipos similares à aeronave acidentada.

##### 2.3.4 Meteorologia

As condições meteorológicas na área eram de chuvas constantes e, poucos momentos antes do acidente, havia chovido forte.

2.3.5 Infra-estrutura

A pista usada, fôra aberta para dar apoio ao Projeto RADAM que operava na área. Estava em péssimas condições de uso e a pista onde ocorreu o evento havia sido, recentemente, preparada para aumento de seu comprimento. O piloto desconhecia a situação da pista que escolheu (20).

2.3.6 Navegação

Não influia.

2.3.7 Comunicações

Embora houvesse comunicações entre a aeronave e a Rádio da Base, em Marapá, o piloto não estava informado do estado da pista.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influíram no acidente.

2.3.9 Normas Operacionais

Não contribuíram.

2.3.10 Legislação

Não pertinente.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Não havia e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Trata-se de um acidente decorrente do mau estado do piso da pista, em virtude das constantes chuvas que caíram na região, e dos inadequados serviços de preparação para aumento da pista. O acidente não ocorreria caso o piloto fosse alertado, pela estação rádio do Projeto RADAM, das péssimas condições da pista 20, que escolhera para pousar. A cabeceira oposta possuía melhores condições de pouso.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

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

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

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

Infra-estrutura deficiente;  
Condições meteorológicas adversas;  
Deficiência do pessoal de apoio;  
Deficiência de doutrina de Segurança de Voo.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos que operam em pistas provisórias e de conservação deficiente, devem tomar todo cuidado antes de se proporem a utilizá-las, procurando saber se as mesmas apresentam condições satisfatórias para uso. A Base do Projeto PAPA, às margens do Rio Marapí, possuía estação de rádio e estava em condições de informar ao piloto das condições em que se encontrava a pista naquele dia.

EM, 12/11/74.

*Mário de Melo Santos*  
MÁRIO DE MELO SANTOS - Cel Av  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O:

*Roberto Faria Lima*  
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA  
Inspeção Geral da Aeronáutica

JENC/NP.-