



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

INVESTIGAÇÃO SUMÁRIA DE INCIDENTE COM AERONAVE

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, com a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e com o nº 3 do art.º 11º do Dec. - Lei Nº 318/99, de 11 de Agosto, este relatório não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, destinando-se, apenas, a retirar ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.

Data/hora: 13/06/ 2010 @14:42	Horas UTC	Proc. Nº 07/SUM/2010
Operador: Academia Aeronáutica de Évora		Tipo de Incid.: Colisão com outra aeronave
Id. das aeronaves: CS-DEC, Socata TB-200		& CS-UQN, FLYITALIA MD-3
Local: Placa do Aeródromo de Portimão		
Tipo de voo: Instrução	Fase do voo / Operação: Rolagem	
Ocupantes: 1	Pax.	Lesões: NIL
Dano nas Aeronave: CS-UQN – hélice e carenagens do motor		

1. Informação Factual

1.1 No dia 13 de Junho de 2010, pelas 14:42 horas, a aeronave Socata TB-200, registo CS-DEC, com um aluno-piloto aos comandos, quando se preparava para parquear na placa de estacionamento do aeródromo de Portimão, embateu com a ponta da asa direita na cobertura do motor da aeronave ultraleve, FLYITALIA MD3 RIDER, registo CS-UQN, que se encontrava ali parqueada.

Como consequência da colisão, o CS-UQN rodou 90º pela direita e sofreu danos visíveis na cobertura do motor e hélice. O CS-DEC não sofreu danos significativos.



Figura nº 1. Posição final das aeronaves (vista do lado sul)



Figura nº 2. Posição final das aeronaves (vista do lado norte)



Figuras nº 3, 4 & 5. Pormenores do incidente.

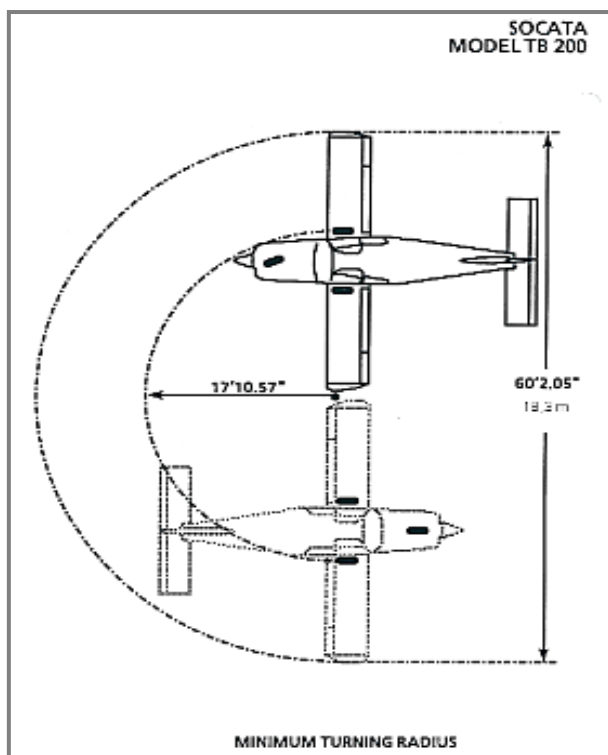
1.2 O aeródromo de Portimão (LPPM) está aberto à operação de aeronaves com peso igual ou inferior a 5700 kg (a operação de ultraleves carece de autorização prévia); é servido por uma pista de asfalto (QFU 11/29, 860 x 27) e por uma placa de estacionamento de aeronaves com as dimensões de 154 x 45 metros, situada do lado sul da cabeceira da pista 11.



1.3 O controlo direccional do Socata TB-200 no chão é feito através do “steering” usando os pedais. Quando um pedal é aplicado na totalidade para o lado esquerdo, a roda de nariz roda para a esquerda descrevendo um arco de 22° (18° 30’ para a direita). O raio de volta mínimo é obtido com a utilização simultânea de steering e travagem diferencial. A aeronave tem 9,89 metros de envergadura.

2. Análise

O aluno piloto preparava-se para estacionar o CS-DEC entre duas aeronaves parquedadas na placa e que, tal como as restantes aeronaves, se encontravam aproadas a sul e alinhadas entre si. A aproximação ao “stand” foi feita muito próximo da aeronave, registo CS-UQN, que se encontrava do lado direito do seu caminho.



A ponta da asa direita do Socata TB-200 passou por baixo da asa esquerda do FLYITALIA e atingiu a cobertura do motor e hélice desta aeronave arrastando-a (rodou 90° pela a direita) e provocando-lhe danos visíveis.

A exiguidade das dimensões da placa do aeródromo de Portimão, o elevado número de aeronaves que ali se encontravam parquedadas e as características do lugar de parqueamento (que obrigavam a que o CS-DEC tivesse de manobrar num espaço reduzido) associado à pouca experiência do aluno-piloto, potenciavam o risco de colisão com outras aeronaves.

O Anexo XIV da ICAO (parág. 3.12.6) recomenda que, nos aeródromos com as letras de código “A” & “B”, as características de um “stand” para aeronaves deve garantir a separação mínima de 3 (três) metros entre a aeronave que usar o stand e qualquer construção adjacente, outras aeronaves ou outros objectos. Por sua vez, e de acordo as “regras do ar” (Anexo II da ICAO), uma aeronave não deve operar tão próximo de outra de forma a constituir risco de colisão.

Ora, considerando os 9,89 metros da envergadura do Socata TB-200, os 18,3 metros do seu raio de volta mínimo e os 3 metros de separação mínima em relação a outras aeronaves e obstáculos seriam necessários cerca de 30 metros (1/5 do comprimento da placa) para que o aluno piloto ali estacionasse em segurança.

O aluno piloto efectuou a aproximação ao “stand” de forma enviesada e permitindo que a asa direita do Socata passasse por baixo da asa esquerda do ultraleve invadindo o espaço daquela aeronave (mínimo três metros de distância). O facto de estar sentado na cadeira

do lado esquerdo pode ter-lhe dificultado a percepção da distância a que se encontrava do ultraleve. Esta questão poderia ter sido minimizada se a aproximação tivesse sido feita da esquerda para a direita conforme ilustrado nas figuras n.º 1 & 2.

3. Conclusões


A colisão do Socata 200 com o FLYITALIA MD-3 deu-se porque o aluno piloto não cumpriu com as regras e recomendações da ICAO para aquele tipo de aeródromo – ***uma aeronave não deve operar tão próximo de outra de forma a constituir risco de colisão.***

4. Recomendações

Este incidente não motiva qualquer tipo de recomendação. Contudo, com o objectivo de garantir a melhor visualização dos obstáculos e evitar colisões, motiva a seguinte Proposta de Acção Preventiva (PAP), direccionada para a operação de aeronaves em placas de reduzidas dimensões e na circunstância dessas aeronaves transportarem apenas um piloto:

À Academia Aeronáutica de Évora:

“A fim de minimizar o risco de colisão com outras aeronaves e/ou obstáculos, em placas de reduzidas dimensões, as voltas efectuadas por aeronaves operadas por um único piloto devem, sempre que possível, ser planeadas de forma a deixar as restantes aeronaves e/ou obstáculos do lado do piloto”. **PAP Nº 06**

O Investigador: 
Data: 17 / 06 / 2010 Fernando Lourenço

GPIAA
Homologo nos termos do n.º3 do
art.º 26º do D.L. 318/99, de 11.08

18 / 06 / 2010
O Director

Fernando Ferreira dos Reis