



Nesta edição temos

Notifique os acidentes e incidentes

Contacte-nos

Visite-nos

- Página 1
- Editorial
- Aconteceu ...
- Página 2
- Divulgar é importante!
- Elaborámos e disponibilizámos...

707 284 637  
+351 915 192 963  
[investigacao@gpiaa.gov.pt](mailto:investigacao@gpiaa.gov.pt)

[geral@gpiaa.gov.pt](mailto:geral@gpiaa.gov.pt)  
+351 212 739 230 (telefone)  
+351 212 739 260 (fax)

[www.gpiaa.gov.pt](http://www.gpiaa.gov.pt)  
Pç. Duque Saldanha 31 - 4º  
1050-094 Lisboa

EDITORIAL

No ano de 2012, verificou-se, infelizmente, uma evolução particularmente negativa em matéria de segurança operacional em Portugal. Com efeito, os resultados apontam para o aumento do número de acidentes (9), o aumento do número de acidentes fatais (6) e o aumento do número de mortes (10), em relação ao ano anterior no qual não se registaram fatalidades, resultados apenas comparados com o ano de 2009 (7 acidentes fatais e 13 fatalidades). Os acidentes estão distribuídos por atividade aérea: trabalho aéreo (5), aviação geral (2) e aviação ultraleve (2); por fase de voo: descolagem/subida (4), rota/manobra (4) e aproximação/aterragem (1) e por tipo de operação: lazer (4), instrução (3) e combate a incêndios (2).

Neste ano, foram abertos 16 processos de investigação (9 de acidente e 7 de incidente) e encerraram-se 7 processos (2 de acidente e 5 de incidente), independentemente do ano de abertura. Transitaram, para o ano de 2013, 35 processos de investigação (18 de acidente e 17 de incidente), sendo de realçar a existência de processos abertos correspondentes aos últimos três anos quando no final de 2011 tínhamos apenas processos abertos relativamente àquele ano e ao ano anterior. Significa isto que o prazo médio de investigação de acidentes e incidentes aumentou não sendo possível encerrar os processos de investigação num prazo razoável, o que não se coaduna com os princípios orientadores da prevenção de acidentes, em conformidade com as normas e recomendações internacionais, nem tão-pouco com o Regulamento (UE) nº 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, que define como princípio orientador a celeridade e qualidade da investigação de acidentes e incidentes, uma vez que a “pronta realização de investigação de segurança aos acidentes e incidentes na aviação civil reforça a segurança da aviação e contribui para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes”.

Esta situação resulta da conjugação de dois fatores, a saber: o aumento do número de acidentes, em especial de acidentes fatais, cujos processos são obviamente mais complexos, e a redução drástica do número de investigadores em 2012. De facto, o número de investigadores em funções no GPIAA foi reduzido em 75% em relação ao ano de 2010, restando apenas um único investigador em 2012. Assim, o GPIAA tem afetos à investigação e prevenção apenas o Diretor e o único investigador, o que determina a diminuição da sua capacidade de intervenção em vários domínios, em especial, realização célere da investigação de acidentes e incidentes graves, análise de incidentes; elaboração de estudos, desenvolvimento de ações de prevenção, participação em reuniões e eventos nacionais e internacionais, frequência de ações de formação e treino e elaboração de manuais, situação aliás identificada em vários questionários de satisfação referentes à atividade do GPIAA desenvolvida em 2012.

O Diretor  
Fernando Ferreira dos Reis

ACONTECEU ...















ABRIMOS OS PROCESSOS DE INVESTIGAÇÃO:

- 01/INCID/2012 Incidente no dia 24 de janeiro com o *Cessna* - G-CGSP, no Aeródromo de Leiria
- 02/INCID/2012 Incidente no dia 05 de fevereiro com o *Piper* - CS-AQN, no Aeródromo de Leiria
- 03/INCID/2012 Incidente no dia 12 de fevereiro com o *Piper* - G-AWXR no Aeródromo de Espinho
- 04/INCID/2012 Incidente no dia 13 de fevereiro entre o *Beechcraft* CS-AVL, o *Socata* CS-DEM e o *Grob* G115 D-EGXL, no Aeródromo de Évora
- 05/INCID/2012 Incidente no dia 12 de março com o *Pioneer* - CS-UPK, em Alcanede
- 06/ACCID/2012 Acidente no dia 25 de março com o Moto Planador - D-KLHZ, em Águeda
- 07/ACCID/2012 Acidente no dia 03 de abril com o *TL2000 Sting* - CS-UQL, no Campo de Voo de Benavente
- 08/INCID/2012 Incidente no dia 02 de junho com o *Sport Cruiser*, CS-UQC, no aeródromo da Tojeira
- 09/ACCID/2012 Acidente no dia 02 de junho com o *Esqual* VM-1P - CS-ULL, na Falésia, Azóia
- 10/ACCID/2012 Acidente no dia 26 de junho com o *Cessna* 152 - CS-AUR, em Matarraque
- 11/ACCID/2012 Acidente no dia 03 de julho com o *Piper* PA34 - G-TAIR, em Manique
- 12/ACCID/2012 Acidente no dia 19 de julho com o *Airtractor* 802A - EC-JLB, na Barragem do Roxo, Beja
- 13/ACCID/2012 Acidente no dia 18 de agosto com o *Paulistinha* 56-C1 - CS-ALB, em S. Pedro de Merelim, Braga
- 14/INCID/2012 Incidente no dia 31 de julho com o *Land Africa* - CS-URY, na Praia da Vieira, Leiria
- 15/ACCID/2012 Acidente no dia 03 de setembro com o *KAMOV* KA-32A11BC - CS-HMO, em Espite, Ourém
- 16/ACCID/2012 Acidente no dia 05 de setembro com o *Socata* TB200 - CS-DEH, no Aeródromo de Évora



CONTINUA

**CONCLUÍMOS E PUBLICAMOS NA NOSSA PÁGINA ELETRÔNICA ...**

- ✈️ **04/INCID/2011 (EN)**  Relatório Intercalar do Incidente com o *Hawker 800XP*, registo CS-DRK, ocorrido no dia 11 de fevereiro de 2011, no Aeroporto de *Vnukovo*, Moscovo (apenas em versão inglesa)
- ✈️ **06/ACCID/2012 (PT)**  Relatório Preliminar do Acidente com o *DG-800LA*, registo D-KLHZ, ocorrido no dia 25 de março de 2012, em Alvarim, Águeda (também em língua inglesa)
- ✈️ **06/ACCID/2012 (EN)**  Relatório Preliminar do Acidente com o *DG-800LA*, registo D-KLHZ, ocorrido no dia 25 de março de 2012, em Alvarim, Águeda (também em língua inglesa)
- ✈️ **07/ACCID/2012 (PT)**  Relatório Preliminar do Acidente com o *TL-2000 Sting*, ocorrido no dia 03 de abril de 2012, no Campo de Voo de Benavente (também em língua inglesa)
- ✈️ **07/ACCID/2012 (EN)**  Relatório Preliminar do Acidente com o *TL-2000 Sting*, ocorrido no dia 03 de abril de 2012, no Campo de Voo de Benavente (também em língua inglesa)
- ✈️ **14/INCID/2011 (PT)**  Relatório Final do Incidente com o *TB200*, registo CS-DEI, ocorrido no dia 20 de setembro de 2011, no Aeródromo de Santarém
- ✈️ **12/INCID/2011 (PT)**  Relatório Final do Incidente com o *Eurocopter AS-350B3*, registo CS-HMI, ocorrido no dia 28 de julho de 2011, no Campo, Valongo
- ✈️ **09/INCID/2011 (PT)**  Relatório Final do Incidente com o Piper PA-36, registo CS-AUC, ocorrido no dia 09 de junho de 2011, no Aeródromo de Santarém
- ✈️ **01/ACCID/2010 (PT)**  Relatório Final do Acidente com o *Alon A2-A*, registo CS-AIG - ocorrido no dia 06 de março de 2010, na Herdade “Pinheiro e Cavaleiro”, Cíborro, Montermor-o-Novo (também em língua inglesa)
- ✈️ **01/ACCID/2010 (EN)**  Relatório Final do Acidente com o *Alon A2-A*, registo CS-AIG - ocorrido no dia 06 de março de 2010, na Herdade “Pinheiro e Cavaleiro”, Cíborro, Montermor-o-Novo (também em língua inglesa)
- ✈️ **08/INCID/2012 (PT)**  Relatório Final do Incidente com o *CZAW Sport Cruiser*, registo CS-UQC, ocorrido no dia 02 de junho de 2012, na Pista da Tojeira, Sintra
- ✈️ **12/ACCID/2012 (PT)**  Relatório Final do Acidente com o *Air Tractor 802A*, registo EC-JLB, ocorrido no dia 19 de julho de 2012, na Barragem do Roxo, Beja (também em língua inglesa)
- ✈️ **12/ACCID/2012 (EN)**  Relatório Final do Acidente com o *Air Tractor 802A*, registo EC-JLB, ocorrido no dia 19 de julho de 2012, na Barragem do Roxo, Beja (também em língua inglesa)
- ✈️ **14/INCID/2012 (PT)**  Relatório Final do Incidente com o BRM Land Africa, registo CS-URY, ocorrido no dia 31 de julho de 2012, na Praia da Vieira, Leiria

✈️ **ELABORAMOS E DISPONIBILIZAMOS...**

**RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

**BOAS PRÁTICAS**

A investigação de acidentes e incidentes na aviação civil tem por finalidade determinar as suas causas e formular recomendações de segurança que evitem a sua repetição. A legislação nacional e comunitária, bem como as normas e recomendações da ICAO, obrigam os Estados a tomar as medidas necessárias a fim de assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelas autoridades de investigação de segurança de acidentes e incidentes com aeronaves civis, o GPIAA no caso português, sejam tidas em consideração pelos destinatários e, se for caso disso, aplicadas a fim de garantir uma prevenção adequada de acidentes e incidentes na aviação civil. Neste contexto, importa reunir num único documento os procedimentos para acompanhamento e registo das recomendações de segurança no sentido de facilitar a sua aplicação, em conformidade com o Regulamento (UE) nº 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, e as normas e práticas recomendadas pela ICAO.

Neste contexto foi elaborado e disponibilizado na nossa página eletrônica o [desdobrável](#) com os [“Procedimentos para acompanhamento e registo das Recomendações de Segurança”](#)

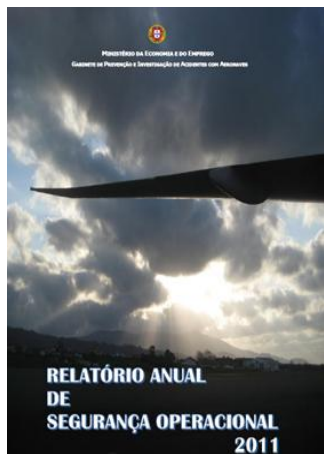


**RECOMENDAÇÕES FORMULADAS**

Durante o ano de 2012 foram formuladas 5 recomendações de segurança, a duas entidades, em quatro relatórios de investigação de segurança homologados, das quais não houve resposta até ao final do ano:

- ✓ Recomendação nº1, formulada em 02 de janeiro, no relatório de investigação de segurança do processo GPIAA [14-INCID-2011](#);
- ✓ Recomendações nºs 2 e 3, formuladas em 18 de janeiro, no relatório de investigação de segurança do processo GPIAA [12-INCID-2011](#);
- ✓ Recomendação nº 4, formulada em 22 de fevereiro, no relatório de investigação de segurança do processo GPIAA [09-INCID-2011](#);
- ✓ Recomendação nº 5, formulada em 04 de dezembro, no relatório de investigação de segurança do processo GPIAA [12-ACCID-2012](#).

**SEGURANÇA OPERACIONAL**



Foi elaborado, no primeiro semestre de 2012, o [Relatório Anual de Segurança Operacional](#) com reporte a 31 de dezembro de 2011 e cujos dados se destinam exclusivamente à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e à divulgação de informação geral, não podendo ser utilizado para outros fins que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades, nos termos das disposições que regem a investigação de acidentes e incidentes na aviação civil da competência do GPIAA.

Destaca-se que os dados que suportaram a informação constante deste relatório dizem respeito apenas à informação recebida pelo GPIAA através da notificação de acidentes e incidentes, e da qual resultou a abertura dos processos de investigação de segurança. Por isso, os dados podem não representar a totalidade dos acidentes (não fatais) e dos incidentes das áreas (ou grupo de aviação) onde ainda subsistam deficiências no reporte sistematizado. Neste contexto, é oportuno reiterar a necessidade de reforçar a colaboração dos vários intervenientes responsáveis pela notificação com a finalidade de incrementar o reporte de acidentes e, em particular, de incidentes com aeronaves civis. Os dados recebidos pelo GPIAA são o fator determinante para a qualidade desta publicação anual, que se destina, em primeira linha, à comunidade aeronáutica, isto é, aos detentores da informação de segurança operacional na aviação civil.