



CÓPIA

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

RELATÓRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

A investigação técnica é um processo conduzido com o propósito da prevenção de acidentes o qual inclui a recolha e análise da informação, a determinação das causas e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança. Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com o Regulamento (UE) N° 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20/10/2010 e com o n° 3 do art.º 11º do Decreto Lei N° 318/99, de 11 de agosto, a investigação técnica não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades. Este relatório foi preparado, somente, para efeitos de prevenção de acidentes.

Data/hora: 2012 / 02 / 13 @ 14:45 UTC ¹		Proc. nº: 04 / INCID / 2012
Operadores: AAE; AWA; EAA		Tipo de Incid.: ATM
Id. das aeronaves: Socata TB-200, s/n 2073; matrícula CS-DEM, call sign EVR315 ; Grob G-115A, s/n 8029, matrícula D-EGXI, call sign WEY225 ; Beechcraft B-76, s/n ME-332, matrícula CS-AVL, call sign EAD95		
Local: Aeródromo Municipal de Évora (LPEV)		
Tipo de voo: Instrução	Fase do voo / Operação: Aterragem	
Ocupantes: Tripulantes / Pax: 2+2+3 / nil	Lesões: Nil	
Danos na Aeronave: Nil		
Outros Danos: Nil		
Sinopse: As aeronaves CS-DEM e CS.AVL, com os indicativos de chamada EVR315 e EAD95, respetivamente, encontravam-se no circuito de pista, efetuando manobras de “tocar e andar”, na pista 01 do aeródromo de Évora, com um instrutor e um e dois alunos, respetivamente, quando a aeronave D-EGXI, com o indicativo de chamada WEY225, contactou com o AITA e foi informada das condições de tráfego existentes no aeródromo, do QNH e da pista em uso. Desrespeitando os procedimentos em uso no aeródromo, esta última aeronave efetuou uma passagem cruzada, a baixa altitude, sobre o aeródromo, à frente do tráfego na final curta e aterrou de imediato, com uma aeronave na pista e outra na final, obrigando esta a borregar.		

GPIAA

Homologo, nos termos do nº 3
do artº 26º do D. L. 318/99,
de 11 de agosto de 1999

08.MAR.2013

O Diretor,

Fernando Ferreira dos Reis

¹ - Todas as horas referidas neste relatório, salvo indicação em contrário, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Naquela data a hora local era igual à hora UTC.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 História do Voo

As aeronaves CS-DEM e CS.AVL, com os indicativos de chamada EVR315 e EAD95, respetivamente, encontravam-se no circuito de pista, efetuando manobras de “tocar e andar”, na pista 01 do aeródromo de Évora, com um instrutor e um e dois alunos, quando a aeronave D-EGXI, com o indicativo de chamada WEY225, a passar Casa Branca em direção a “VALVE” contactou com o AITA (*Aerodrome Information & Traffic Advisor*) e foi informada do tráfego e das condições existentes no aeródromo, do QNH e da pista em uso.

Quando ficou à vista da Torre, o AITA atualizou as posições do tráfego de aeródromo (EAD95 na perna base direita e EVR315 no último terço do vento de cauda direito), esperando que o WEY225 reportasse com o tráfego à vista, à vertical do aeródromo a 2300ft ou no vento de cauda direito da pista 01.

Sem ter efetuado qualquer outra comunicação, o WEY 225 apareceu a cruzar a pista (*figura nº 1*), de oeste para leste, a baixa altitude (<100ft), quando o EAD95 se encontrava na final curta (100ft) e o EVR315 na perna base direita.

Tendo o EAD95 informado da intenção de, após a aterragem, efetuar “*back-track*” na pista e sair pelo *taxiway N*, ao efetuar 180º na pista verificou que o WEY225 se encontrava aterrado e a rolar na sua direção.



Figura Nº 1

Por sua vez o EVR315, estabelecido na final, viu o WEY225 cortar o circuito e entrar à sua frente e iniciou uma manobra de borrego (*figura nº 2*).



Figura Nº 2

1.2 Aeródromo

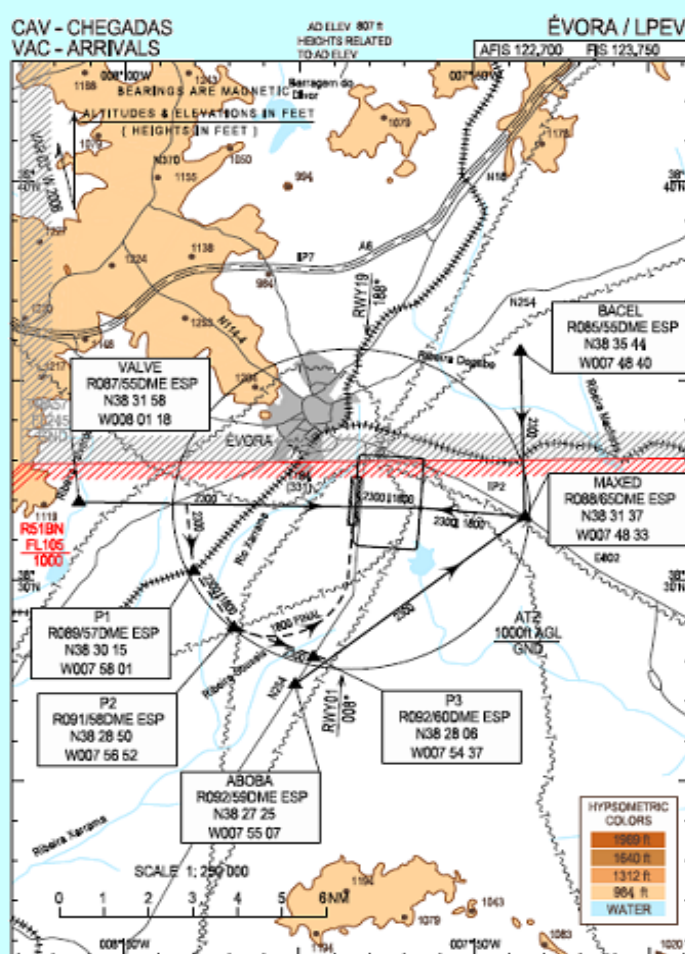
O Aeródromo Municipal de Évora faz parte da rede nacional de aeródromos e encontrava-se certificado pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (INAC), constando da lista de aeródromos do Manual VFR, editado pela NAV Portugal, por delegação do INAC (AD-LPEV 14-1/14). Encontra-se equipado com um Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e foram criados procedimentos de entrada e saída, conforme estabelece o § 12. PROCEDIMENTOS, que se transcreve.

Procedimentos de chegada VFR:

Antes de chegar aos respetivos pontos de entrada, contactar Informação de Évora em 122.70MHz. Todas as altitudes apresentadas são AMSL.

- Altitudes de chegada: 2300ft
- Altitude do circuito: 1800ft

- **Chegada BACEL** - Prosseguir directo para MAXED 2300ft. Após MAXED, seguir em direcção ao circuito mantendo 2300ft até conseguir contacto visual com o tráfego reportado no circuito, descer para 1800ft e entrar no vento cauda para a pista preferencial. Em caso de contacto visual negativo com o tráfego reportado no circuito, orbitar pela direita/esquerda a 2300ft procurando pelo tráfego e reportar para o AFIS.
- **Chegada ABOBA** - Prosseguir directo para MAXED 2300ft. Após MAXED, seguir em direcção ao circuito mantendo 2300ft até conseguir contacto visual com o tráfego reportado no circuito, descer para 1800ft e entrar no vento cauda para a pista preferencial. Em caso de contacto visual negativo com o tráfego reportado no circuito, orbitar pela direita/esquerda a 2300ft procurando pelo tráfego e reportar para o AFIS.
- **Chegada VALVE** - Prosseguir directo para cruzar à vertical do campo a 2300ft. Em caso de contacto visual positivo com o tráfego reportado no circuito, descer para 1800ft e entrar no vento cauda para a pista preferencial. Em caso de contacto visual negativo com o tráfego reportado no circuito, orbitar pela direita/esquerda a 2300ft procurando pelo tráfego e reportar para o AFIS.
- **Chegada MAXED** - (somente com coordenação prévia com o AFIS a uma distância segura de modo a proteger o tráfego a executar as chegadas BACEL e ABOBA). Após MAXED prosseguir conforme as chegadas BACEL e ABOBA



1.3 Meteorologia

O tempo era bom, com céu limpo, vento moderado de Nordeste, temperatura normal para a época do ano e pressão elevada, conforme registo das observações meteorológicas da Base Aérea Nº 11 (LPBJ), situada nas proximidades.

METAR LPBJ 131400Z 06017KT CAVOK 10/M14 Q1027

METAR LPBJ 131500Z 05018KT CAVOK 11/M11 Q1026

2. ANÁLISE

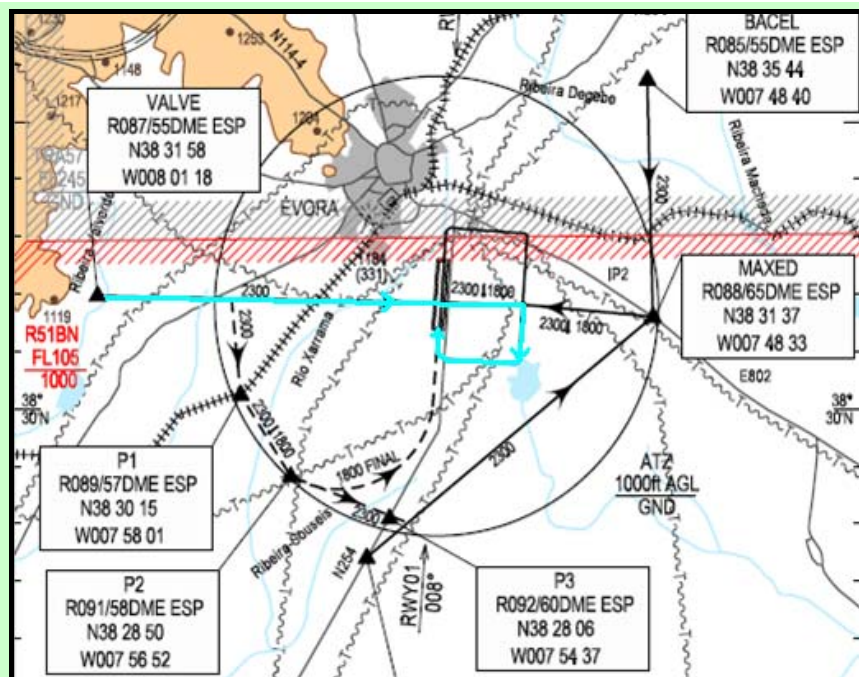
Para além de ser a sede de uma Escola de Formação de pilotos, o aeródromo de Évora acolhe muitas outras escolas de pilotagem (com e sem motor), paraquedismo e outras atividades aeronáuticas. Para melhor coordenação dessas atividades foi criado um Serviço de Informação de Aeródromo e publicados procedimentos operacionais para entrada e saída de aeronaves, em complemento às regras do ar, definidas no Anexo 2 e às normas aeronáuticas referidas noutros anexos e documentos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), nomeadamente nos anexos 6 e 11.

O § 3.2 do Anexo 2 define as regras a seguir para manter a separação entre aeronaves e evitar o risco de colisões, especificando claramente quais são os deveres e as prioridades a serem respeitadas pelo Piloto Comandante de uma aeronave, nas diferentes fases do voo.

O Manual VFR, na parte respeitante ao aeródromo de Évora (LPEV) refere quais os procedimentos a seguir por uma aeronave que se dirija para esse aeródromo, entrando pelo ponto “VALVE”, para aterrar na pista 01 (ver 1.2).

De acordo com esses procedimentos o WEY225 deveria ter atuado do seguinte modo:

- 1- Contactar Évora na frequência 122.70MHz (AFIS), antes de atingir o ponto “VALVE”;
- 2- Do ponto “VALVE”, prosseguir para a vertical do aeródromo mantendo 2300ft (QNH);
- 3- Se tivesse contacto visual com o tráfego, descer para 1800ft e entrar no vento de cauda direito;
- 4- Se não tivesse contacto visual com o tráfego, informar AFIS e orbitar pela direita, mantendo 2300ft até estabelecer contacto visual com o tráfego.



Da análise dos factos constata-se que o WEY225 apenas cumpriu com o ponto 1, dado que prosseguiu para a vertical do aeródromo mas cruzou a pista a < 100ft e não a 2300ft (2) e efetuou uma manobra apertada para entrar de imediato na final, em vez de entrar no vento de cauda do circuito e manter a separação do tráfego (3), sem contactar com o AFIS. Para terminar, aterrou em pista ocupada causando uma “runway incursion” classe “B”.

Não cumpriu com os procedimentos especificados para o aeródromo, interferiu na trajetória de voo de outras aeronaves, tomou a precedência no circuito de pista de forma irregular, obrigou uma aeronave a abortar o procedimento de aterragem e colocou-se em risco de colisão no solo com outra aeronave.

3. CONCLUSÕES

Do atrás exposto conclui-se que, com este procedimento, o Piloto Comandante do D-EGXI infringiu as normas definidas nos § 2.2 a); § 3.1.1; § 3.2.1; § 3.2.2.1; § 3.2.2.5.2 e § 3.2.5 nota 2, do Anexo 2 da OACI, pondo em risco a segurança das aeronaves e dos seus ocupantes ao mesmo tempo que dava um mau exemplo a futuros Pilotos Comandantes de aeronaves.

4. PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA

Por se tratar de uma situação clara de violação das Regras do Ar, não se formulam quaisquer Recomendações de Segurança ou Propostas de Ação Corretiva.

Lisboa, 07 de março de 2013

O Investigador Responsável,

(António A. Alves)