

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 1/2015
GPIAA NEWS

NESTA EDIÇÃO APRESENTAMOS

- ✦ EDITORIAL (Nota do Diretor)
- ✦ CAIXA DE OPINIÕES (Rubrica trimestral de opinião)
- ✦ ACONTECEU (Resumo dos Acidentes e Incidentes do último trimestre de 2014)
- ✦ ELABORÁMOS E DIVULGÁMOS (Relatórios finais)

EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SETOR AERONÁUTICO

OTIMISMO: CONTINUO A ACREDITAR... POIS CLARO!

No início de mais um ano, obviamente que me apetece desejar que o mesmo seja de sucessos, pessoais e profissionais, com muita saúde e, nomeadamente aos “pilotaços”, muito juízo e que tenham sempre presente a avaliação do risco e o “*airmanship*”.

Mas será mesmo que este ano é merecedor de votos tão otimistas? Pelo que infelizmente se passou até agora no âmbito de acidentes, levaram-me a colocar algumas reticências, mas quero ser otimista, e acreditar, obviamente, que sim...

Infelizmente também, o ano transato não se pode considerar que foi muito positivo, se analisarmos os eventos de acordo com a sua severidade. Agora entendem que, de facto, a missão da prevenção é fundamental para se minimizar os eventos. Quanto importante seria que a Tutela entendesse que deve continuar a acompanhar o GPIAA dotando-o de capacidades e autonomia para levar a mensagem da segurança operacional a todos. Espero que estas minhas palavras tenham algum eco num futuro próximo para que os resultados apareçam com outros dados nos próximos anos.

TIPO DE EVENTO	NÚMERO POR TIPO	EM INVESTIGAÇÃO
Acidentes	17	17
Incidentes	21	19
Totais	38	36

Os desafios são enormes e constantes, as incertezas diárias, o desânimo também nos invade às vezes, mas a vontade para vencer os desafios suplanta. Tem de suplantar - tudo de mau que possamos perspetivar e que às vezes vivemos no dia-a-dia da vida profissional, ou mesmo familiar.

Nós, a equipa do GPIAA, nomeadamente os técnicos investigadores, em que espero que o sintam, temos o privilégio de acompanhar de perto o desempenho da nossa aviação civil, tanto na componente operacional como na vertente segurança, o que nos permite seguir, de muito perto, o desempenho no âmbito da segurança (*safety*), dos operadores em todas as categorias da nossa aviação civil.

Mais do que nunca, a investigação e consequente elaboração do relatório final, as recomendações de segurança que devam advir, bem como uma cultura de reporte bem enraizada, são importantíssimos para um diagnóstico precoce por parte da comunidade aeronáutica, no sentido de antecipar as medidas consideradas importantes para, eventualmente, mudar de rumo e precaverem-se de situações menos seguras que, quantas das vezes, acontecem por falta de leitura atenta dos indícios acumulados de eventos menos graves, aliado ao desconhecimento dos fatores implícitos que degeneram no alinhar dos buracos do queijo suíço potenciando o acidente.

O GPIAA tem como missão, mais do que nunca, através do empenho do quadro de investigadores, em que têm o dever acrescido de dotar a comunidade aeronáutica com relatórios ricos em conteúdos técnicos, demonstrações técnicas no âmbito da segurança operacional, fiáveis

e devidamente suportadas no seu trabalho de investigação, de modo a propiciar ao utilizador da informação - pilotos, técnicos de operações, gestores de frotas e a comunidade em geral - uma leitura adequada e interpretação objetiva que permita compreender a situação real das causas e/ou factos, para que daí possam retirar ensinamentos, mitigando os seus próprios comportamentos.

Não podemos - só porque, simplesmente, dá trabalho - omitir tão importantes peças técnicas e, assim, deixar de prestar um serviço de qualidade num período que se tem mostrado crítico para a nossa aviação em geral, não permitindo com a nossa incapacidade de resposta, antecipar eventuais mudanças de procedimentos e /ou comportamentos à comunidade aeronáutica. Prestar esse serviço de qualidade requer tempo e capacidade para tal. A segunda condição, por certo que o quadro de investigadores a possui. Mas a primeira é proporcional à nossa capacidade para que possamos cumprir com o requerido. E não é com falta de recursos materiais, restrições financeiras para o desempenho da missão, inadaptação à realidade e às exigências dos dias de hoje, recursos humanos desajustados às necessidades operacionais, etc. etc., que temos capacidade de prestar esse tal «serviço qualitativo» que atrás referi. A Prevenção deve ter papel fundamental da nossa parte....

Um dos deveres dos profissionais que colaboram com o seu *know how* para o Organismo, é o da lealdade e separação de interesses, com a sua confidencialidade, valores que regem o GPIAA. Só assim garantiremos resultados fidedignos e isentos, merecendo o respeito por todos aqueles que confiam no nosso trabalho. Temos de reconquistar o trilho em que o GPIAA se encontrava há quatro anos atrás, mesmo com as dificuldades orçamentais que já se confrontava, a sua massa crítica tinha capacidade de resposta para prestar o serviço com a qualidade, rigor e isenção, de que a comunidade necessitava.

Vamos pensar este novo ano com otimismo e, profissionalmente, apostar no cumprimento das obrigações que emanam da nossa Lei Orgânica, que perdura desde 1999, na expectativa que os nossos governantes tenham agenda política para proceder à sua alteração, adaptando a Lei às necessidades do Organismo hoje e no futuro, no cumprimento do estipulado no Regulamento 996/2010 da CE. Espero conseguir ao longo do corrente ano, continuar a reunir esforços para dotar o Organismo de valências mínimas que nos permitam enfrentar, com os nossos parceiros, um acidente aéreo de grandes dimensões que desejamos nunca venha a acontecer. Mas não vale a pena escamotear, essa possibilidade. Está latente em cada minuto que passa e, aí, quem ficará mal pela incapacidade de resposta é Portugal. Porque, quem sabe, lá virá o dia em que o ricochete nos pode atingir também, e se não nos prepararmos, a pancada poderá ser muito dolorosa.

Que este ano se apresente, pois, recheado de mudanças positivas e de esperança para conseguirmos vencer os novos desafios que, por certo, se irão multiplicar.

Saudações Aeronáuticas
Álvaro Neves

CAIXA DE OPINIÕES

PORQUE DEVEMOS MEDIR O RISCO DE UMA DESCOLAGEM / ATERRAGEM COM VENTO CAUDA

Caros amigos pilotos, não pretendo ensinar uma variável básica para todos aqueles que são bons pilotos mas, devido aos últimos acontecimentos tristes que ocorreram, considero nunca ser de mais abordar o tema com humildade e reconhecimento que devemos admitir que nem sempre cumprimos com o básico.

DESCOLAR E ATERRAR CONTRA O VENTO

As regras determinam que se devem realizar as descolagens e aterragens contra o vento. Ao não ter a tentação de não cumprir com esta regra, a aeronave vai exigir uma corrida mais curta antes de descolar, e aterrará com uma velocidade terreno menor e exigirá uma menor distância percorrida antes de se imobilizar. Subirá a um ângulo muito mais acentuado, e durante a aproximação também permite descer a um ângulo muito mais íngreme.

No entanto, nem sempre é possível seguir este conselho simples. Sabemos nós que, muitas vezes, os pilotos de Ultraligeiros, são forçados a descolar de pistas com declives desajustados e obstáculos, tais como, árvores e/ou cabos elétricos numa das cabeceiras, com que faz que só seja possível descolar numa direção. Isto é, a faixa da pista é “sentido único na saída, e sentido único na entrada”. Se o vento sopra no sentido errado, é descolar a favor do vento ou simplesmente não voar. A presunção é que a pista não é excessivamente longa, portanto, aceita-se as condições há que descolar curto, e a avaliação do risco não é necessária...

É provável que os pilotos de ULM se deparem com mais frequência com estas situações do que os pilotos designados de Aviação Geral, o que, na maioria das vezes operam a partir de aeródromos com pistas pavimentadas e camiões de combustível para os abastecer. Espero que os pilotos desta aviação corroborem comigo, pois a sabedoria tradicional desde a escola é que **“Nunca descolar a favor do vento. Simplesmente nunca o fazer”** Isto tecnicamente explica, porque existe pouca informação disponível sobre **“descolagens com vento de cauda”** e o que se poderá esperar se tentarmos uma descolagem nessas condições.

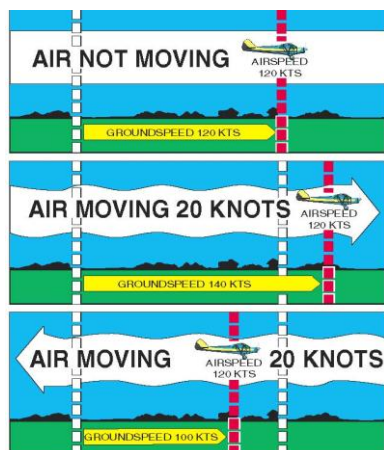
Pelos factos explanados tentarei descrever alguns dos fatores que cada um de nós como piloto deverá levar em consideração, quando ponderar descolar ou aterrar em que o vento não esteja favorável para uma manobra segura. Muitas variáveis entram em jogo e em graus variados.

VELOCIDADE DO AR, VELOCIDADE DO VENTO E VELOCIDADE NO SOLO

Velocidade do ar é simplesmente a velocidade do ar em movimento a passar pela aeronave, ou a partir de um ponto de vista diferente, é a velocidade com que o avião se move através do ar. A bordo, o piloto lê a velocidade do ar a partir do indicador de velocidade, instrumento deveras importante numa descolagem com vento de cauda excessivo.

Velocidade terreno é a velocidade da aeronave em relação ao solo. Com a inexistência de vento, a velocidade terreno será a mesma da velocidade do ar. Mas quando o vento sopra, a velocidade do ar não será a mesma da velocidade terreno. Infelizmente, nem sempre os pilotos tomam em consideração estes fatores, para muita pena minha.

Permitam-me uma demonstração que com toda a certeza vos foi ministrada na escola de voo, para alguns acredito há muitos e muitos anos,



razão porque insisto em partilhar. Suponhamos que uma aeronave voa à velocidade de 60 *mph* numa “rapada” à pista, sem o fator vento. Nessas condições, ambas as velocidades serão de 60 *mph*, nada que enganar...

Agora vamos assumir que o vento sopra no sentido da pista a 8.6 *knots*. Com a aeronave ainda a voar a 60 *mph* velocidade do ar indicada, e contra o vento, a sua velocidade em relação ao solo será somente de 50 *mph*. Mas se formos na direção favorável do vento, a velocidade terreno será de 70 *mph*. Logo, se voarmos sempre contra o vento, a velocidade terreno será menor do que a velocidade do ar.

Não querendo maçar, é importante este tipo de reflexão, e assim para ilustrar o efeito destas variáveis, suponhamos que temos uma pista exatamente com uma milha de comprimento. Quanto tempo necessitará a aeronave para percorrer de uma ponta até à outra, enquanto mantém a velocidade indicada de 60 *mph*.

Se não existir a componente vento, necessitará de 60 segundos para percorrer a distância total da pista. Se voar na direção que provoque vento frente com a componente de 8.6 *knots*, serão necessários 72 segundos. Na direção inversa com a componente de cauda, necessitará de 51,4 segundos. Por favor note com algum rigor que, as situações entre as componentes frente e cauda apresentam diferença de mais de 20 segundos. Esta reflexão é demasiada importante, quando se tem de ponderar e avaliar os riscos de quebrar uma regra básica de segurança.

UMA AERONAVE É UMA SEMENTE DE DANDELION

Um ponto óbvio é que não existe contacto de atrito entre a aeronave e o terreno, uma vez que a aeronave se encontra no ar. Mover-se-á livremente quanto menor for a força exercida sobre ela. Somente a resistência do ar retarda o movimento.



Então, não levará muito tempo depois da descolagem para o vento soprar contra a sua estrutura, forçando a mover-se na direção que o vento sopra. Depois de um curto espaço de tempo a aeronave estará a derivar com o vento como se fosse uma semente de “*dandelion*”.

A velocidade de avanço da aeronave será muito mais evidente do que o movimento da aeronave devido ao vento. Mas, o movimento do avião com o vento ainda está presente e forma uma componente do movimento da aeronave em relação ao terreno.

Preocupante para quem descola com vento de cauda acima do considerado aceitável para o tipo de aeronave, em linha de conta com o CG, induz-nos em erro, e se voltar logo à saída com pranchamento considerável, **potencia-se exponencialmente a perda total de sustentação**. Voamos dentro da massa de ar, isso é um facto, mas a velocidade do ar ainda não será a indicada para garantir a sustentação na manobra de volta.

DESEMPENHO DA AERONAVE E DA VELOCIDADE DO VENTO

Porque um avião deriva com o vento, não se sente o vento. Só é necessário um breve espaço de tempo para a velocidade de deriva coincidir com a velocidade do vento. Isto é verdade para aeronaves de todos os tamanhos, os ULM e uma aeronave de transporte aéreo, o princípio processa-se de modo idêntico.

A demonstração anterior assume, um vento suave e constante. Se o vento for tempestuoso, o avião vai realmente sentir os impactos das rajadas porque a duração de uma rajada é muito breve para a aeronave desenvolver a deriva para corresponder. Todos os parâmetros de desempenho da aeronave serão os mesmos durante o voo no vento com rajada, como quando a voar em perfeita camada calma com vento suave. A razão de subida será a mesma e a perda (*stall*) ocorrerá à mesma velocidade do ar indicada. A velocidade do ar para a melhor razão de subida será a mesma, e a velocidade para o melhor planeio também será a mesma.

Então, se a aeronave nem sequer sente o vento, por que razão o vento é um fator importante para as descolagens e aterragens? Só existe uma resposta: Velocidade terrena. O vento tem um efeito direto sobre a velocidade no solo, e é a velocidade terrena que faz com que a pista fique rapidamente para trás, enganando o piloto relativamente aos parâmetros de segurança, tanto na aterragem como na descolagem.

DESCOLAR COM VENTO CAUDA VS VENTO FRENTE

A questão de fundo é que mais pista será necessária, juntamente com uma maior distância para subir sobre um obstáculo no final da pista.

Suponhamos que um avião requer uma corrida no solo de 200 pés (61m) para descolar a 40 mph. Tem uma razão de subida de 500 pés / min a uma velocidade de 45 mph. Está a operar numa pista que tem cerca de 1000 pés (305m) de comprimento.

Depois de fazer algumas suposições, podemos usar um pouco de física básica para conseguir pelo menos uma ideia do efeito do vento. A grande suposição é que a aceleração do avião é constante durante a corrida de descolagem. Este não é certamente o caso, mas espero que o erro resultante não seja grande.

Sem vento: 0 knots Velocidade terrena rotação: 40 mph = 65 kph	Comprimento corrida: 200 ft. = 61 m	Altitude depois 1,000 ft: 101 ft
Vento frente: 8.6 knots Velocidade terrena rotação: 30 mph = 48 kph	Comprimento corrida: 138 ft. = 42 m	Altitude depois 1,000 ft: 140 ft
Vento cauda: 8.6 knots Velocidade terrena rotação: 50 mph = 80 kph	Comprimento corrida: 384 ft = 117 m	Altitude depois 1,000 ft: 64 ft
Vento frente: 13 knots Velocidade terrena rotação: 25 mph = 40 kph	Comprimento corrida: 96 ft. = 29 m	Altitude depois 1,000 ft: 171 ft
Vento cauda: 13 knots Velocidade terrena rotação: 55 mph = 88 kph	Comprimento corrida: 468 ft. = 142 m	Altitude depois 1,000 ft: 50 ft

Note-se que uma componente vento de cauda com 8.6 knots quase duplica a rolagem para descolagem, 384 pés (117m) em oposição aos 200 pés (61m). A sensação sentida pelo piloto neste caso, é que a aeronave não quer sair do chão! E, depois de sair, não quer subir como normalmente faz...

Ultrapassar os obstáculos no final da pista

Se observamos a tabela acima, verifica-se que a altitude ganha pelo tempo que a aeronave cruza o final da pista, decresce significativamente com vento de cauda. Com uma componente de 13 knots vento cauda, é cerca de metade do valor sem vento.

Temos ainda outro fator a considerar. Se nos lembrarmos da discussão na sala de aula quando iniciamos o gosto de voar, sobre como o vento a uma curta distância acima da superfície é provável que seja mais forte do que à superfície. Como a aeronave inicia a subida a partir da pista,

é mais do que provável que entre na zona onde os ventos de cauda são ainda mais fortes. Isto tem dois efeitos:

[1] - Conforme a aeronave penetra a camada em que a componente de velocidade de vento de cauda é maior, a velocidade indicada cairá, momentaneamente, até que o fenómeno “*deriva com o vento*” tenha tempo para se desenvolver. E porque a sustentação na variável “*lift*” está dependente sobre a velocidade do ar, a razão de subida da aeronave decrescerá. [2] Ao mesmo tempo, um pouco de ressaltos ou turbulência poderá ser sentida ao passar através da camada de cisalhamento entre as camadas mais lentas e mais rápidas de ar.

Descrevo a imagem vista pelo piloto: *Depois de uma corrida muito mais longa do que o habitual, a aeronave parece ganhar altitude a um ângulo muito menos acentuado. Move-se rapidamente ao longo da pista, mas não tem vontade em subir. Depois, há um pouco de turbulência, e o avião começa a sentir-se mole com tendência a “chafurdar” em torno dele. Um olhar para o velocímetro mostra-se menor do que o era apenas um segundo atrás! E nesse tempo todo....As árvores cada vez mais perto !!!*

Agora meus caros, assumamos que o piloto consegue transpor as árvores e continua a subida... em mais ou menos 10 segundos, a aeronave terá começado a mover-se com o vento. Dali em diante a razão de subida da aeronave será a normal, mas o ângulo de subida será menor devido ao aumento da velocidade terrena. É só a partir desse momento que piloto poderá começar a relaxar um bocado.

A DECISÃO DE GO - NO-GO

O PILOTO, e só ele, deverá assumir a decisão de efetuar a descolagem em condições adversas. Ninguém o poderá fazer por si. Aproveito para indicar alguns pontos a considerar:

- Está mesmo familiarizado com as capacidades de performance da aeronave?
- Qual é a corrida de uma descolagem normal?
- Qual a razão de subida ideal?
- Qual é a distância de travagem mais curta da velocidade de decolagem?

E assim por diante.

- Qual será o peso total da aeronave no voo a realizar?
- Uma aeronave pesada, requer uma corrida maior na pista e subirá a um gradiente muito menor.
- Sabe exatamente a intensidade do vento no aeródromo?
- Qual a sua precisão na avaliação / julgamento da intensidade do vento?

Existe uma diferença enorme descolar com uma intensidade de vento com 8 knots vs descolar com vento 13 knots.

- As suas capacidades e proficiência estão à altura da tarefa?

Enfrentemos os factos. Alguns pilotos são melhores do que outros, e alguns estão melhor preparados para enfrentar as condições adversas do que outros.

- Tem voado recentemente?
- Já voou em condições comparáveis antes?
- Está a ser pressionado para uma situação desconfortável por outros pilotos, um passageiro ansioso ou espectadores no aeródromo?

Se sente uma obrigação a efetuar uma tentativa, com toda a certeza não é bom sinal.

- Pensou mesmo em todas as variáveis? Vento? Peso? Piso da pista? Relva molhada? Pressão dos pneus correta? Etc. etc.

Uma vez tomada a decisão de ir, ainda tem o direito de sentir um pouco de apreensão. Isso é mais do que normal!! Um pouco de apreensão parece aguçar a mente.

Mas se estiver honestamente nervoso ou simplesmente com medo ao ponto de não conseguir concentrar-se, ou a ficar dormente dos dedos começando a esquecer-se de efetuar o “*check list*” básico - *Pare imediatamente e saia da aeronave* - Não tem necessidade de mostrar nada. A discricção é a melhor parte do valor.

Lembre-se, depois de estar lá em cima, terá de descer novamente. Jamais se deve esquecer, que enquanto se avalia as possibilidades de uma descolagem, também se deve estar a pensar sobre as possibilidades de uma aterragem segura. *É constrangedor ter que alguém subir para o ir buscar, ou içar uma escada de corda para que possa descer.*

Finalmente, “*Em caso de dúvida, saia*”. Saia da aeronave, quero dizer.... Talvez amanhã esteja um dia melhor e, pelo facto de sair, talvez esteja a salvar a aeronave para que esteja disponível amanhã.

CONCLUSÃO

Opiniões com descrições como estas, invariavelmente se deparam com um sabor negativo. Voar é suposto ser divertido, mágico, e maravilhoso. E garanto que o é. Mas percebemos que há riscos envolvidos e, nós aceitamos esses riscos quando entramos na cabine e arrancamos o motor.

O meu sentimento é este. Não é sábio fingir que os riscos não existem ao ponto que, uma pessoa permaneça ignorante do que pode correr mal e onde as armadilhas possam estar. Da mesma forma, não serve a nenhum propósito útil, concentrar -se indevidamente sobre tudo que pode correr mal.

Os extremos nunca são o ideal, pois alguns pilotos parecem tão preocupados com a segurança e todas as coisas possíveis que poderiam atrapalhar que apetece interrogar por que voam eles. Se é um fardo tão grande, por que fazê-lo? Provavelmente no meio está o equilíbrio adequado, que pode não ser exatamente o mesmo valor para cada piloto.

Por uma questão de orgulho, acredito que um piloto que se preze deve aprimorar as suas capacidades (*skills*) de pilotagem, para um grau o mais elevado possível. Voar o mais frequente possível, e aprender tudo que seja possível. Dê à sua aeronave apenas o melhor cuidado e atenção, seja sistemático e exaustivo na verificação do pré voo, e tente cultivar bons hábitos de voo. Voar, de vez em quando, com pilotos mais experientes, respeitados e competentes para ver como eles fazem, nunca foi um desprimor para qualquer piloto que preze pela segurança.

Aprenda com eles, e goze o passeio. Admita as suas limitações e por favor tente não excedê-las.

Caro piloto, não me leve a mal, mas tente não ser mentecapto.

Finalmente, “*Tailwinds a todos!*” Mas só o tipo suave, em altitude, nos voos longos a cruzar o nosso belo país visto do ar...

Termino este meu enorme desabafo, com uma frase do nosso amigo Fernando Teixeira, que resume todo o texto - *que Aviação sem Segurança Operacional não é Aviação. Nunca te esqueças que esta, por sua vez, depende do teu” airmanship” e da tua postura como Avia-* dor.

Saudações Aeronáuticas


Álvaro Neves

ACONTECEU

Este período foi marcado por 11 ocorrências: 7 Incidentes e 4 Acidentes, destes resultaram 5 feridos, 2 mortos e 3 aeronaves destruídas.

Das 11 ocorrências, 7 reportam-se a Trabalho Aéreo - Instrução e 4 a Voos de Lazer.

28/INCID/2014 - INCIDENTE NO DIA 02 DE OUTUBRO COM O GROB 115A, REGISTO D-EVUC, NO AERODROMO DE CASCAIS


 O Aluno efetuava um voo solo de instrução de pilotagem. Durante a fase de aterragem já na pista e na fase de desaceleração, embateu com o plainito (*fairing*) do trem principal esquerdo numa das lâmpadas laterais de sinalização da pista 35, no Aeródromo Municipal de Cascais (LPCS)



29/INCID/2014 - INCIDENTE NO DIA 02 DE OUTUBRO COM O CESSNA 172, REGISTO CS-AQX, NO AEROPORTO DO FUNCHAL


Após descolagem a aeronave declarou Emergência, reportando oscilações nas rotações do motor. O Aeroporto esteve em Prevenção Local. No solo a tripulação comprovou haver água no combustível. Foram retiradas amostras do combustível na presença da PSP.

30/ACCID/2014 - ACIDENTE NO DIA 25 DE OUTUBRO COM O TECHNAM P92, REGISTO CS-UMY, NO AERÓDROMO DE MIRANDELA

 Acidente com o ULM *Tecnam P92 Echo*, registo CS-UMY, ocorrido pelas 18h10m, do dia 25 de outubro, no Aeródromo de Mirandela causando dois feridos graves, danos num veículo automóvel e destruição da aeronave, consumida pelo fogo.




31/INCID/2014 - INCIDENTE NO DIA 30 DE OUTUBRO COM O CESSNA A-152, REGISTO CS-AYN, NO AERÓDROMO DE CASCAIS

 Incidente com o *Cessna A-152*, registo CS-AYN, ocorrido no dia 30 de outubro, pelas 16h30m, no Aeródromo de Cascais, tendo causado apenas danos materiais na aeronave (trem de nariz, asa direita, hélice e motor).




32/INCID/2014 - INCIDENTE NO DIA 03 DE NOVEMBRO COM O GROB 115A, REGISTO D-EGXI, NO AERÓDROMO DE CASCAIS

 Incidente com *Grob G115A*, registo D-EGXI, ocorrido no dia 3 de novembro, pelas 10h53m no Aeródromo de Cascais, tendo causado apenas danos materiais na aeronave (Trem de nariz, hélice e motor).




➤ **33/INCID/2014** - INCIDENTE NO DIA 12 DE NOVEMBRO COM O CESSNA 152, REGISTO CS-ASO, NO AERÓDROMO DE CASCAIS


 A aeronave Cessna 152, de registo CS-ASO efetuava um voo de instrução de pilotagem, a bordo seguiam o piloto instrutor e o aluno para um voo local de treino de circuitos. O incidente, com origem numa aterragem de emergência, ocorreu no dia 12 de novembro de 2014, pelas 16h15m, sem causar danos materiais ou pessoais.



➤ **34/ACCID/2014** - ACIDENTE NO DIA 29 DE NOVEMBRO COM UM PARAPENTE COM MOTOR, SEM REGISTO, EM MONTEMOR-O-VELHO

 Acidente com o Paramotor *Motor Solo 210*, s/registo, ocorrido no dia 29 de novembro pelas 15h15m em Montemor-o-Velho, causando ferimentos graves no piloto.

➤ **35/INCID/2014** - INCIDENTE NO DIA 03 DE DEZEMBRO COM O MOONEY 20, REGISTO CS-AVK, NO AERÓDROMO DE COIMBRA


 Incidente com o *Mooney M20J* registo CS-AVK, ocorrido no dia 03 de dezembro, pelas 11h22m, no Aeródromo de Coimbra, causando apenas danos na aeronave.

➤ **36/ACCID/2014** - ACIDENTE NO DIA 04 DE DEZEMBRO COM O HELI SCHWEIZER 269 C-1, REGISTO CS-HFD, NO AERÓDROMO DE PONTE DE SOR


 Acidente com o Helicóptero *Schweizer 269C-1*, registo CS-HFD, ocorrido pelas 10h50m do dia 04 de dezembro de 2014, na Herdade da Amieira, Ponte de Sor, provocando a morte do piloto e do aluno piloto.



➤ **37/ACCID/2014** - ACIDENTE NO DIA 19 DE DEZEMBRO COM O CESSNA 172, REGISTO CS-AKH, EM POMBAL

 Acidente com o *Cessna F172H*, registo CS-AKH, ocorrido no dia 19 de dezembro de 2014, pelas 16h55m, na zona de Pombal, causando ferimentos no tripulante e passageiros e danos substanciais na aeronave.


➤ **38/INCID/2014** - INCIDENTE NO DIA 31 DE DEZEMBRO COM HELI KAMOV K30, REGISTO CS-HMP, NO AEROPORTO DE FARO

 Incidente com o Heli *KAMOV KA32*, ocorrido no dia 31 de dezembro, pelas 18h50m, enquanto efetuava um voo de treino de guincho em terra, na zona de S. Brás de Alportel, causando danos substanciais no motor.




ELABORÁMOS E DIVULGAMOS

➤ **RELATÓRIO FINAL (SUMÁRIO) DO INCIDENTE OCORRIDO NO DIA 02 DE OUTUBRO COM O GROB 115A, REGISTO D-EVUC, NO AERODROMO DE CASCAIS**

 Foram determinadas como causas do incidente -a) Técnica de correção de aterragem com vento cruzado inadequada; b) Aproximação não estabilizada, velocidade ligeiramente excessiva, aterrando comprido e não mantendo o eixo da pista

➤ **RELATÓRIO FINAL (SUMÁRIO) DO INCIDENTE OCORRIDO NO DIA 16 DE AGOSTO COM O CESSNA 152, REGISTO CS-DAS, NO AERODROMO DE VISEU**

 O incidente decorreu da execução de um procedimento impróprio de deslocação à porta do habitáculo da aeronave equipada com hélice, no momento em que o motor se encontrava a trabalhar e o respetivo hélice em movimento de rotação

➤ **RELATÓRIO FINAL DO ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 02 DE MARÇO DE 2013 COM O AIRBUS A310, REGISTO CS-TGU, NO AEROPORTO DE PONTA DELGADA**

 *Inadequate recovery handling of a bounced firm landing (deviation from recommended flying pilot technique).*

PORQUE

O GPIAA tem por missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas, com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição, e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica ...

NOTIFIQUE-NOS

707 284 637
+351 915 192 963
investigacao@gpiaa.gov.pt

CONTACTE-NOS

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

VISITE-NOS

www.gpiaa.gov.pt
Praça Duque Saldanha 31 - 4º
1050-094 Lisboa