



GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 4/2015
GPIAA NEWS

NESTA EDIÇÃO APRESENTAMOS

- ✦ EDITORIAL (Nota do Diretor)
- ✦ CAIXA DE OPINIÕES (Rubrica de opinião)
- ✦ ACONTECEU (Resumo dos Acidentes e Incidentes de 2015)
- ✦ ELABORÁMOS E DIVULGÁMOS (Relatórios finais e outras publicações e, ainda, eventos em que o GPIAA participou)

EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SETOR AERONÁUTICO

Dois anos! É verdade, dois anos a perceber a conjuntura operacional de um organismo que deveria ser grande mas não o deixam ser... dois anos de sonhos, e de trabalho árduo, tentando dar luz à realidade em que estamos inseridos. Dois anos de alegrias numa função exigente, não fora a Equipa e as desilusões seriam muitas mais, que mesmo assim na memória do tempo, nos confere alguma paz de espírito, típica de quem se sente minimamente aliviado e ciente que se não fez mais, foi porque não o deixaram.

Ainda não estou estafado ou, se o estiver espero que seja apenas pela idade, que a realidade operacional a que estive habituado se vai esbatendo lentamente, a realidade é outra num Organismo como o GPIAA. Essa é a sensação, mesmo que em sonhos, de quem se sente que deu o seu melhor, de quem fez o que tinha de fazer com os ovos que lhe colocaram no cesto. Fizemos algumas coisas, é verdade, mas é necessário construir muito mais. Mas é também aí que dou por mim a pensar em novos projetos, sonhos e realidades por um Organismo capaz de muito melhor no cumprimento da sua missão. É aí que me apercebo que há muito para fazer, sempre na esperança que a Tutela assim o entenda também. Esta tem sido a linha orientadora nestes dois últimos anos. Controlando minimamente os factos e os seus eventuais desenvolvimentos exógenos e os mais profundos relacionados com os constrangimentos a que estamos sujeitos, tentando apostar numa missão diferente com quadros motivados ainda que seja extremamente difícil, que se imponha pelo rigor profissional, qualidade e apego à causa pública. Tive e terei contratemplos, nada para que não esteja preparado. Alguns evitáveis, outros emergentes de leituras enviesadas que, por vezes, pelo desconhecimento e obtusidade, se fazem do que é e do que deve ser um Organismo Público como o GPIAA.

Não tem sido fácil! Foi necessário ultrapassar muitos obstáculos, uns previsíveis, outros completamente inesperados. Uns com origem externa, outros com origem interna:

Origem externa que, diga-se em abono da verdade, que não surgiu do nada, mas antes das práticas desajustadas que se foram consolidando ao longo dos tempos pelos diferentes governantes, que olham para o GPIAA como um mal necessário imposto pela legislação internacional, ajudando a criar uma imagem distorcida da missão de uma Autoridade que se pretendia forte e com capacidade de atuação na investigação e prevenção de acidentes na aviação civil. Tenho ainda esperança que este Organismo será reconhecido pelos nossos Governantes pelo seu valor, pela sua importância para uma aviação mais segura, pela sua exigência e da inabalável vontade dos seus profissionais em acabar com o não reconhecimento e descrédito que aportam ao GPIAA.

Origem interna pois, infelizmente, nestes dois anos também se cometeram alguns erros: de casting que eu, desde sempre, os assumi, pois como sabemos, não é fácil dotar os Organismos das pessoas certas.

MEMÓRIA DO BIÊNIO ...CONTINUAR A ACREDITAR!

Dissabores que nos causaram perturbações internas de alguma gravidade, a equipa já de si, apesar de pequena, foi contaminada e não funcionava. Efetivamente, uma maça podre contamina toda a caixa. Mesmo com a interposição de ações em tribunal, posições extremadas de desajustamento puramente ético e cívico, consegui a tempo recolocar a paz social num Organismo que, pela sua especificidade deve trabalhar em sossego, para produzir a essência da sua missão.

A sentença foi decretada, a ação indicada pelo Tribunal levada a cabo sem qualquer problema, reflete que não vale a pena encetar pelo caminho que infelizmente muitos concidadãos estão habituados, “Prevaricador, Ganhador” só porque é o Estado. O que vaticinei concretizou-se, tentaram perturbar o bom desempenho do Organismo. Desenganam-se! Estamos focados na nossa matriz, a ética é uma dimensão primordial para o sucesso da missão de acordo com a visão e projeto humano do GPIAA

Dois anos de muitos acontecimentos, alguns marcantes, reconheça-se, nem todos bons, mas em que o saldo, em meu entender é manifestamente positivo.

Há dois anos quando nomeado, nem imaginava o que seria ter de remar muitas vezes contra a maré, empreender com perseverança para não vacilar no caminho adotado, percebendo que a estratégia terá de passar sempre pelo engrandecimento do Organismo, em prol de uma indústria da aviação civil confiante pelos parâmetros de segurança conseguidos. Não deixa de ser uma estratégia arriscada que, com certeza, não foi de imediato nem será num futuro próximo apreendida pela Tutela e por alguns *stakeholders*, mas que, espero até ao final do meu mandato poder ser por uma larga maioria dos nossos governantes e “*players*” na aviação civil, compreendida e reconhecida como a mais adequada para o Organismo e País. Dirão, alguns de vocês, julgador em causa própria, leitura que faço da evidente necessidade que o país terá de possuir uma Autoridade de Investigação e Prevenção, sólida e capaz de assumir as suas responsabilidades se numa fatalidade de grandes dimensões for chamada a intervir em prol do reconhecimento internacional, materializando a razão da necessidade da sua existência.

Olho para trás e ainda não sinto orgulho, sei que são somente dois anos, espero poder sentir esse orgulho de um Organismo forte e reconhecido internamente e além-fronteiras. Sinto orgulho de ter tido a sorte de encontrar um universo de profissionais, que comigo vão conseguindo minorar as dificuldades, poucos mas bons, e aos quais espero não ter desiludido. Espero que, brevemente, com a Equipa total em funções, possamos ter capacidade e autonomia para sermos um Organismo mais credibilizado, socialmente mais visível, respeitado e com grande futuro pela sua importância numa engrenagem que necessita da parte do Estado, de Autoridades capazes de zelar e primar por uma aviação civil segura, elevando o bom nome do país nesse domínio.

O futuro preocupa-me. Não estaria a ser honesto comigo mesmo se não o dissesse. Muito me enristeceria, penso que não só a mim, mas a todos aqueles profissionais que comigo estão, que se não se continuasse nesta senda da busca da perfeição, do rigor e da qualidade de um Organismo que, não tenho dúvidas, tem todas as condições para num futuro próximo ser guindado para a posição que merece estar, como mais uma Autoridade importante na aviação civil de Portugal.

Mas há outro elemento que me desperta esperança. Um Organismo como o GPIAA deve ser sustentável na sua capacidade produtiva logo, terá de ser impreterivelmente um Organismo ético, e a vontade da maioria dos seus quadros tem que obrigatoriamente ser respeitada, sob pena de destituição daqueles que não cumprirem o desígnio da função de investigador. Infelizmente, bem ou mal, nem todos assim pensam e, não raras vezes, vemos pessoas que, na busca de protagonismos que nunca os tiveram, porque nunca os mereceram, ou por meras frustrações pessoais, terem comportamentos que são contrários àqueles desígnios. Mas esses, como muito outros por esses organismos fora, são acidentes de percurso que, por não terem mérito, morrem terminadas as circunstâncias que os geraram.

Teremos de continuar a vencer resistências quanto à alteração da Lei Orgânica do GPIAA, se pretendemos integrar a linha da frente quanto aos países que dignificam as suas Autoridades de Investigação de Acidentes Aéreos, dotando-o de autonomia financeira, capacidade operacional e recursos humanos, é fundamental que a Tutela se apresse a cumprir com o designado na legislação internacional, transpondo-a para a nacional. Teremos de continuar a vencer resistências quanto à definição de uma estratégia para o Organismo que tem passado não só pela organização interna que assenta na preocupação de rapidamente ter o quadro mínimo de quatro investigadores em funções, mas também de uma maior intromissão na comunidade aeronáutica, ações que passam unicamente pela dotação de recursos.

Algumas nuvens parecem formar-se no horizonte e poderão indiciar mais dificuldades para o Organismo, como sabemos, para a aviação é um mau pronuncio. Mas se formos capazes de manter a perseverança e alguma teimosia em continuar a servir bem a missão pública sem esperar a devida recompensa, sairemos vencedores da estratégia traçada, isto é, continuaremos a cumprir a missão para que nos propusermos. Temos de continuar a acreditar na nossa força como Organização e naquilo que somos capazes.

É isso que pretendo com os investimentos pautados que estamos a fazer para a sede em Lisboa e hangar de investigação em Viseu: preparar equipamentos que respondam às nossas necessidades funcionais / operacionais e, de forma a dotar o Organismo de alguma independência técnica cumprindo o estipulado na legislação internacional.

Os sinais que vamos recebendo da comunidade, indiciando que mesmo com a equipa reduzida, já começa a aparecer algum resultado visível, consubstanciados com alguma capacidade de resposta no teatro de operações, a continuada necessidade de melhoramento de equipamentos e apoio técnico, formação especializada, contratação de técnicos externos especializados, será óbvio que indicie que, a curto prazo, estas rubricas terão maior expressão no orçamento anual do GPIAA. O recurso à solicitação da Tutela para aumento do orçamento anual, integrado no orçamento do Estado, será com certeza a forma mais fácil de aumentar as necessidades financeiras para o desempenho operacional do GPIAA, considero no entanto, não ser a medida mais adequada. Daí considerar ser possível retirar o GPIAA de onerar o orçamento de Estado para garantir a sua funcionalidade, trazendo as contingências que todos sabemos, os famosos cortes orçamentais. Porque não permitir, garantindo a total independência da indústria, que os utilizadores como passageiros de uma aviação civil segura contribuam para o orçamento do GPIAA. Nada de mais, nem impossível implementar-se, outros países já utilizam o modelo, haja vontade política para discutir a modalidade, dado considerar esta opção a via mais ajustada à nossa realidade. As iniciativas de tentar encontrar respostas com a criação de ferramentas técnicas adequadas ao bom desempenho do Organismo, a custos verdadeiramente acessíveis, é outra forma de desonerar o erário público permitindo ao GPIAA cumprir a sua missão sem dificuldades, elevando a sua prontidão para um patamar superior em prol de uma aviação mais segura, e mantendo o bom de Portugal nessa matéria.

Embora sendo um permanente desafio, continuo a acreditar ser possível catapultar o GPIAA para uma divisão superior, a verdadeira essência de uma Autoridade de Prevenção e Investigação de Acidentes.

Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves

CAIXA DE OPINIÕES

DICAS PARA OS “PILOTAÇOS”

Mantendo a proficiência

BREVET VS PROFICIÊNCIA E/OU ATUALIZADO VS PROFICIÊNCIA

Meus caros amigos e restantes pilotos, resolvi neste artigo focalizar um tema que deverá fazer parte das conversas de quem é piloto. Apresento esta minha análise porque, estamos na fase final do verão e já contabilizamos 20 acidentes / incidentes com a perda total de 10 aeronaves e de 8 vidas. Não é fácil descrever a fronteira de estar devidamente habilitado e a qualidade da sua proficiência, claro que somos todos diferentes, e as necessidades variam, é o óbvio. Ora vejamos!!!

Numa ação entre “pilotaços”, ouvi uma questão que me leva a discutir o tema; “ *Na tua opinião, qual é o número mínimo de horas que um piloto privado deve voar em cada ano para manter a sua competência / capacidade?*” Uma das respostas reflito-a aqui, “ o meu palpite seria entre as 25 e as 50 horas”.

Face ao introito, considero não se poder argumentar com a premissa básica de cada um, de que há um certo número mínimo de horas que todos nós devemos fazer para nos mantermos Atualizados E Proficientes.

Mas, se considerarmos a diversidade de níveis de competência / capacidade de cada piloto e até mesmo personalidades, eu hesitaria em colocar um número como resposta a esta pergunta. Somos todos tão diferentes uns dos outros!

E, ainda muito mais importante, considero dever ser a qualidade de cada voo em vez de estarmos preocupados com o averbar de números puros na caderneta, é um fator crucial para a diferença. Infelizmente nem sempre assim se passa, temos alguns pilotos que obtêm as horas de voo a perseguir uns tremoços e umas minis. Não estou a criticar, simplesmente preocupa-me porque os resultados estão à vista. Como é que esse tempo averbado se compara com o tempo de uma hora de voo padrão ou treino de procedimentos no aeródromo? É de difícil argumentação, como se pode descurar a segurança de voo!!!

Pessoalmente também sou apologista da prática dos mínimos pessoais e, numa auto avaliação dever PEDIR a si mesmo quantas horas sente que precisa em cada mês, para se manter atualizado e proficiente. Pense sobre isto! Uma hora por semana levar-nos-ia às 52 horas por ano. Será que essas horas chegam para obter toda a revisão e treino de procedimentos que realmente precisa? Eu duvido.



Acho que, o que estou realmente a tentar dizer, é que tem a haver muito mais sobre a qualidade de voar do que a quantidade de voar e isso é difícil de quantificar. Olhe atentamente para si mesmo e, desenvolva um sólido conjunto de mínimos pessoais. Assim, com toda a certeza, terá a percepção de auto avaliação, reduzindo ao máximo o potencial de risco.

Avaliando as necessidades de cada piloto, teremos sempre de questionar que tipo de coisas devem os pilotos praticar regularmente, uma vez obtida a designada licença de voo, o “brevet”

Primeiramente, deve celebrar-se o feito de possuir a licença de voo, por voar regularmente! Mas não fique preso à sua localidade e voe sempre a mesma rotina cada vez que voa. Em vez disso, reforce todos os seus conhecimentos de voo enquanto desenvolve novos, explorando-os. Construa um plano para obter experiência regular nas seguintes áreas: conhecimentos / competências de voo; planeamento de voo e adquira traquejo na capacidade de tomada de decisão (*ADM - Aeronautical decision-making*).

Na área das competências / capacidade técnica / proficiência, a prática das aterragens é muito importante, grande parte dos incidentes e/ou acidentes acontecem nesta fase do voo. No entanto, ainda considero que, para a maioria dos pilotos, um voo típico de treino engloba pelo menos 8 a 10 aterragens antes de considerarem terminada a sessão. Mas, mesmo assim, tenham a certeza de que treinam todas as variáveis das aterragens, incluído perda de potência / motor a partir do circuito de aproximação e de altitudes superiores. Sei que, no meio da aviação ultraligeira e ligeira, ainda acontece que, por mero acaso, num ato sem planeamento de treino, se corta motor a 4.500 pés (SFA), ainda se ouve do parceiro do lado, já não pratico isto desde que era aluno piloto, e já lá vão 10 anos..... pois bem, porque raio não se treina este tipo de procedimento? Questiono!

Se, por mero a caso, ainda voa relíquias com trem convencional, exerce, com regularidade, as aterragens a três pontos. Se possui um hidroavião para disfrutar o prazer da água, não se esqueça que deve praticar as aterragens como se a superfície estivesse transparente e calma, mesmo quando a água não esteja nessas condições. E não interessa que tipo de aeronave voa, tenha a certeza que treina os borregos com regularidade. Certifique-se de que o lado direito de seu corpo está a avançar em harmonia quando adicionar potência e pé direito no leme.



Enquanto mantem as suas competências de voo, não se esqueça de exercitar o cérebro. Pratique o planeamento de viagens para vários destinos, mesmo para aqueles que nunca voará. Considere as rotas mais apropriadas e seguras, não apenas as rotas diretas (DCT) do GPS, levando sempre em consideração possíveis locais para uma emergência. Avalie a meteorologia em dias diferentes e decida em quais dos dias tomaria a decisão em cancelar o voo.

Para resolver este dilema, é importante distinguir primeiro entre estar atualizado e ser proficiente. Lembre-se que proficiência, por definição, significa a realização de uma determinada competência com a correção de um especialista. Em contraste, estar atualizado simplesmente se refere estar de acordo com as últimas regras em vigor, ou que tenha ocorrido dentro de um período de tempo recente. Estas definições são úteis para se ilustrar o facto de se estar atualizado numa determinada tarefa, não implica necessariamente proficiência nessa tarefa, se aplicarmos essas definições para o prazo temporal de requisitos de experiência especificada nos regulamentos, torna-se evidente que um piloto, embora legalmente atualizado pode não ser adequadamente proficiente, em certas competências críticas de voo para atuar como piloto comandante.

Tendo em consideração vários estudos, bem como as avaliações internas efetuadas pelo GPIAA, conclui-se que os pilotos da aviação geral, (ULM) inclusos, sofrem um grau significativo de perda cognitiva e de competências de voo, num período curto de tempo após a conclusão de um plano de treino de voo estruturado. Perda de competências cognitivas, neste caso, referem-se às capacidades do piloto decidir e tomar decisões que o levem a contornar as dificuldades.

As áreas de perda de competências de voo mais afetadas, incluem operações de voo críticas tais como, descolagens e aterragens, reconhecimento da perda e posterior recuperação, velocidade mínima de controlo e procedimentos de emergência. Estas lacunas são especialmente relevantes para a comunidade da aviação geral, se considerarmos que mais de 70% de todos os incidentes / acidentes reportados ao GPIAA ocorreram durante as fases de voo de aterragem e descolagem. Além disso, eventos como perda em volta / rotação, perda de controlo da aeronave e emergências à decolagem / aterragem representam uma percentagem substancial dos acidentes / incidentes integrados nas descolagens / aterragens que ocorrem a cada ano.

Talvez o aspeto mais surpreendente dos vários estudos, no entanto, foi a constatação de que a capacidade de um piloto de prever e avaliar os seus próprios níveis de retenção de competências para determinadas tarefas específicas de voo é insignificante.

Simplificando, os pilotos são raramente precisos na avaliação do seu próprio nível de proficiência numa dada tarefa. Isto é especialmente verdadeiro para manobras raramente executadas, tais como procedimentos de emergência.

A incapacidade de avaliar com precisão a proficiência pessoal combinado com o potencial de perda de competências críticas de voo, ajuda a explicar porque as emergências em voo continuam a representar um desafio formidável para a segurança da aviação.

Em muitos casos, na aviação profissional, a requalificação obrigatória do tipo em simulador de voo é a única exposição que muitos pilotos têm na formação recorrente, de treinar procedimentos de emergência.



Transpondo para a restante aviação, temos aqui uma questão de cultura “*airmanship*” na capacidade que cada piloto terá em pretender manter a proficiência neste tipo de manobras.

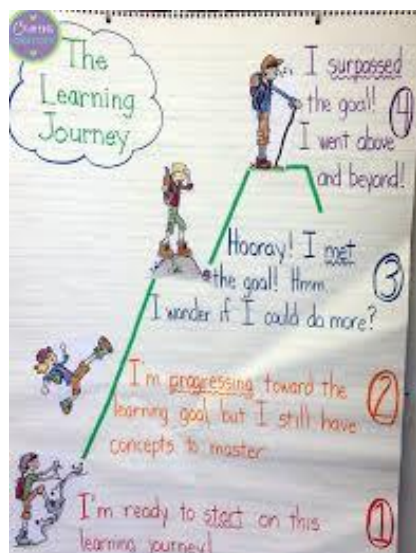
No entanto, os estudos sugerem que, a requalificação / revalidação de voo requeridos pelos regulamentos podem não ser suficientemente frequentes para pilotos relativamente inexperientes para manter as competências críticas de voo. O mesmo pode ser verdadeiro para os pilotos mais experientes que não se exercitam competências críticas de voo por períodos prolongados de tempo

Continuando na dissertação das dicas aos pilotos, considera-se que, o componente mais importante de qualquer estratégia de prevenção de acidentes é o piloto. Consequentemente, a necessidade de cada piloto manter um alto grau de proficiência em competências de voo críticas, é um fator crucial na prevenção de acidentes de aviação.

Mais uma vez, exorto que uma das maneiras mais eficazes para resolver o problema de proficiência em competências de voo críticas é a participação num programa de formação contínua pessoal.

Todos os que já passaram por isso sabem que ganhar uma licença de piloto é uma realização especial. Mas não nos podemos esquecer que vem acompanhada com a responsabilidade de continuar a aprender e aperfeiçoar essas competências através da prática. Criar um plano para fazê-lo, só irá melhorar as suas experiências na aviação e proporcionar ainda um maior enriquecimento pessoal.

Para encerrar, caros pilotos, lembrem-se que estar atualizado e proficiente são adjetivos usados para descrever níveis separados e distintos de competência. No contexto da aviação estar atualizado, significa simplesmente que um piloto cumpriu com os regulamentos e está legalmente habilitado para exercer os privilégios da sua licença de piloto. Proficiência, por outro lado, descreve um piloto que conduz cada voo com a competência de um profissional ou com a exatidão de um especialista. Proficiência também significa, fazer o compromisso de colocar a segurança acima de todas as outras considerações todas as vezes que voar.



Meus caros pilotos, **proficiência** vai muito para além da definição de estar legal para voar. É uma questão sobre “ser seguro voar”.

Finalmente: voar, voar, voar! Não há nada melhor para a proficiência do que voar mais e mais, e de vez em quando visitar aeródromos desconhecidos.

Termino mais uma vez com uma frase do nosso amigo Fernando Teixeira, **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 Aviador.**



Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves

ACONTECEU

Decorridos 9 meses de 2015 e o cenário não é o mais positivo. Neste momento contamos com 12 acidentes e 11 incidentes, 8 mortos, 10 feridos e 12 aeronaves destruídas. A maioria dos acidentes ocorreu com aeronaves da aviação ligeira, nomeadamente ULM e todos estes registaram fatalidades. Um cenário negro que, cada vez mais, preocupa o GPIAA.

- **01/ACCID/2015** - ACIDENTE - 01 DE JANEIRO - RANS COYOTTE - CS-UJF - AERODROMO DE BEJA - 2 feridos - Aeronave destruída;
- **02/ACCID/2015** - ACIDENTE - 03 DE JANEIRO - TECNAM P92 ECHO SUPER - CS-UPH - CAMPO DE VOO DE VALDONAS, TOMAR - 1 morto, 1 ferido - Aeronave destruída
- **03/INCID/2015** - INCIDENTE - 18 DE JANEIRO - AIRBUS A320-200 - D-AICI - AEROPORTO DE FARO - Sem danos pessoais ou materiais
- **04/ACCID/2015** - ACIDENTE - 06 DE FEVEREIRO - POLARIS FK14 - CS-URO - CAMPO DE VOO DE ALQUEIDÃO, AZAMBUJA - 2 mortos - Aeronave destruída
- **05/INCID/2015** - INCIDENTE - 17 DE FEVEREIRO - SKY RANGER - CS-UNV - RAPOSA - ALMEIRIM - Sem danos pessoais - Aeronave com danos ligeiros
- **06/INCID/2015** - INCIDENTE - 07 DE ABRIL - HELI RONBINSON R44 - CS-HGF - MONTIJO - Sem danos pessoais - Aeronave com danos ligeiros
- **07/INCID/2015** - INCIDENTE - 19 DE MAIO - AIRBUS A320 - OO-SNB - AEROPORTO DE LISBOA - Sem danos pessoais - Aeronave com danos ligeiros
- **08/ACCID/2015** - ACIDENTE - 26 DE MAIO - DYN'AERO - PH-VGH - ÁGUA LONGA - SANTO TIRSO - 2 mortos - Aeronave destruída
- **09/INCID/2015** - INCIDENTE - 07 DE JUNHO - AIRBUS A320 - CS-TKJ - AEROPORTO DO PORTO - Sem danos pessoais ou materiais
- **10/ACCID/2015** - ACIDENTE - 18 DE JUNHO - Piper PA36 - CS-AUC - Herdade do Sabugueiro, Coruche - 1 ferido - Aeronave destruída
- **11/INCID/2015** - INCIDENTE - 19 DE JUNHO - Grob 115A - D-EBEL - Aeródromo de Cascais - Sem danos pessoais - Aeronave com danos
- **12/ACCID/2015** - ACIDENTE - 29 DE JUNHO - Heli Eurocopter AS350 B3 - CS-HMH - Lamoso, Paços de Ferreira - 1 ferido - Aeronave destruída
- **13/INCID/2015** - INCIDENTE - 16 DE JULHO - Eurocopter AS350 B2 - D-HCOL - Corte de Malhão, S. Martinho das Amoreiras, Odemira - Sem danos pessoais - Danos na aeronave
- **14/INCID/2015** - INCIDENTE - 19 DE JULHO - ULM Land Africa Impala - CS-URZ - Aeroporto de Santa Maria - Sem danos pessoais - Danos na Aeronave
- **15/INCID/2015** - ACIDENTE - 26 DE JULHO - ULM Air Creation GT BI, sem registo - Praia Poço da Cruz, Mira - 1 morto, 1 ferido - Aeronave destruída
- **16/ACCID/2015** - ACIDENTE - 01 DE AGOSTO - ULM Blackshape BS100 - I-B941 - Campo de Voo de Benavente - Sem danos pessoais - Aeronave destruída
- **17/INCID/2015** - INCIDENTE - 02 DE AGOSTO - Piper PA18 - CS-AIA - Aeródromo Municipal de Cascais - Sem danos pessoais - Danos na aeronave
- **18/ACCID/2015** - ACIDENTE - 08 DE AGOSTO - Heli Eurocopter AS350 B3 - CS-HIA - Lugar do Côto, Arcos de Valdevez - 2 feridos - Aeronave destruída
- **19/INCID/2015** - INCIDENTE - 23 DE AGOSTO - entre o trator Rofan ZH4 e o Falcon 7X - VQ-BGG, parqueado Stand 702 do Aeroporto de Lisboa - Sem danos pessoais - Danos na aeronave
- **20/ACCID/2015** - ACIDENTE - 30 DE AGOSTO - Cessna FR172H - CS-AHQ - Trafaria - 2 feridos - Aeronave destruída
- **21/ACCID/2015** - ACIDENTE - 14 DE SETEMBRO - ULM Tarik - I-B998 - junto ao Aeródromo de Viseu - Sem danos pessoais - Aeronave destruída
- **22/INCID/2015** - INCIDENTE - 19 DE OUTUBRO - Airbus A320 - CS-TOI - Aeroporto de Caracas, Venezuela - Sem danos pessoais - Danos na aeronave
- **23/INCID/2015** - INCIDENTE - 19 DE SETEMBRO - ULM Sky Ranger - CS-ULK - Alcácer do Sal - Sem danos pessoais - Danos na aeronave
- **24/ACCID/2015** - ACIDENTE - 20 DE SETEMBRO - ULM Land Africa - CS-USI - Campo de Voo de Valdonas, Tomar - 2 mortos - Aeronave destruída

ELABORÁMOS E DIVULGAMOS

NO ÂMBITO DA INVESTIGAÇÃO:

- RELATÓRIO FINAL DO ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 20 DE AGOSTO DE 2014 COM O CESSNA 152, REGISTO CS-DPD, NO AERÓDROMO DE ÉVORA (14/ACCID/2014)
- RELATÓRIO FINAL DO ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 04 DE DEZEMBRO DE 2014, COM O HELI SCHWEIZER 269 C-1, REGISTO CS-HFD, NA HERDADE DA AMEIRA, PONTE DE SOR (36ACCID/2014)
- RELATÓRIO FINAL DO ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 18 DE DEZEMBRO DE 2013, COM HELI EUROCOPTER EC120B COLIBRI, REGISTO CS-HEX, NA ZONA DE MARMELETE, MONCHIQUE (09/ACCID/2013)
- RELATÓRIO PRELIMINAR DO ACIDENTE OCORRIDO NO DIA 26 DE MAIO DE 2015, COM O DYN'AERO MCR 4S - 2002, REGISTO PH-VGH, EM ÁGUA LONGA, SANTO TIRSO, (08/ACCID/2015)
- RELATÓRIO PRELIMINAR DO INCIDENTE COM O HELI KAMOV KA32, REGISTO CS-HMP, OCORRIDO NO DIA 30 DE DEZEMBRO DE 2014, NA ZONA DE S. BRÁS DE ALPORTEL, LOULÉ, (38/INCID/2014)

NO ÂMBITO DA PREVENÇÃO:

- O RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL 2013, disponibilizado na página eletrónica do GPIAA, foi elaborado no cumprimento ao art.º 4º, nº 5, do 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 determina: “A fim de informar o público acerca do nível geral de segurança da aviação civil, é publicado anualmente um relatório sobre a segurança a nível nacional. Nessa análise, não devem ser reveladas as fontes de informação de carácter confidencial”.
- O GPIAA conjuntamente com a APAU e o apoio da FAP, realizaram um FÓRUM DE SEGURANÇA no dia 11 de abril na Base Aérea n.º6 (Montijo). Para o evento, o GPIAA produziu e divulgou um conjunto de cartazes e desdobráveis sobre segurança de voo, que estão disponíveis para visualização, na página eletrónica do GPIAA, na área Publicações / Divulgação - Outras Publicações.
- No âmbito da Prevenção e Segurança na Aviação Ligeira e Ultraligeira, o GPIAA associou-se a outras entidades, nomeadamente: ANAC, NAV, FAP e AERODREAMS na realização do Seminário de Segurança de Voo, “Uma questão de... ATITUDE”, no dia 30 de maio, na sede da Fidelidade, em Lisboa.
- No cumprimento de uma vontade do GPIAA estar mais próximo de toda a comunidade aeronáutica, nomeadamente, dos pilotos da aviação de lazer onde quer que eles vivam ou trabalhem e numa perspetiva dos pilotos participarem de forma empenhada e motivada nas preocupações do GPIAA, anseios e realidades, temos previsto a realização de seminários e conferências com alguns dos nossos parceiros com o tema principal “SEGURANÇA OPERACIONAL”, em diversas regiões do país, nomeadamente nas concentrações de coletividades aeronáuticas.
- Preocupados com o aumento substancial do número de ocorrência notificadas ao GPIAA relativas a incidentes com Vida Animal, sendo os *Birdstrikes* um dos mais relevantes e considerando a importância e história da columbofilia em Portugal, elaborámos um desdobrável de sensibilização destinado aos columbófilos de modo a tornar esta atividade desportiva segura para os pombos correio e para a atividade aeronáutica.
- O elevado número de acidentes ocorridos com aeronaves da Aviação Ligeira e Ultraligeira é motivo de preocupação para o GPIAA, principalmente pelo conseqüente número de fatalidades. Apelamos à sensibilização de todos que, direta ou indiretamente, estão envolvidos nesta área. Com o contributo de todos seremos, certamente, bem-sucedidos nesta sensibilização, porque a vida é demasiado preciosa para ser perdida num ato irrefletido. Assim, divulgamos no *site* do GPIAA a nota de sensibilização e alerta “*ULM's - SEGUROS O SUFICIENTE PARA, APENAS, O PODER MATAR*”.

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