



NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE || NOTICE OF AIRCRAFT INCIDENT

- ✓ *Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;*
- ✓ *A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;*
- ✓ *A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas apenas a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.*
- ✓ *This notice is issued for accident prevention effects only.*
- ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events, being subject to changes during the investigation process;*
- ✓ *The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.*

PROCESSO PROCESS 26/INCID/2015			
Data Date 09/10/2015	Hora Time (UTC) 11:50	Local Location Aeródromo de Braga - Pista 25 (LPBR) Braga Aerodrome - Runway 25 (LPBR)	
Aeronave Aircraft	Tipo Type PIPER PA-28-180	Matrícula Registration G-AWXR	Número de série Serial Number 28-5171
Operador Operator	Aero Clube da Costa Verde		
Origem / Destino Origin / Destination	LPBR (Braga) / LPVZ (Viseu)		
Pessoas a bordo People on board	2		
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Others
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras/Nenhumas Minor/None	2	-	-
Danos na aeronave Aircraft damage: Substanciais Substantial			

BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 09 de outubro, pelas 11:40 UTC, uma aeronave PIPER PA-28-180 de registo G-AWXR, operada pelo Aero Clube da Costa Verde, descolou de LPBR para um voo de instrução com um Aluno Piloto (AP) e um Piloto Instrutor (PI) a bordo.

Após a descolagem e antes de prosseguir para LPVZ, o G-AWXR permaneceu no circuito da pista 25 (voltas pela direita, 1000' QNH) para efetuar duas manobras de *Touch and Go*.

A aproximação para a segunda manobra de *Touch and Go* foi efectuada com 40° de flaps e uma velocidade de 80 MPH. Aquando do *flare*, o Piloto Instrutor apercebeu-se da correção excessiva por parte do Aluno Piloto (causando uma acentuada atitude de nariz em baixo da aeronave) e tomou de imediato os comandos.

O Piloto Instrutor puxou o manche e, segundo o seu relato, a aterragem ocorreu simultaneamente em três pontos. No entanto, a aeronave ressaltou e o contacto seguinte com a superfície da pista deu-se, num primeiro instante, com a roda de nariz.

Com a aeronave aparentemente sob controlo, o Piloto Instrutor aplicou potência máxima para a descolagem e, já na fase de subida, devolveu os comandos ao Aluno Piloto em direção a LPVZ.

On the 09th of October, at 11:40 UTC, a PIPER PA-28-180 aircraft with registration G-AWXR, operated by Aero Clube da Costa Verde, took-off from LPBR for an instruction flight with a Student Pilot and an Instructor Pilot onboard.

After take-off and before proceeding to LPVZ, G-AWXR remained at runway 25 circuit (right turns, 1000' QNH) to perform two Touch and Go maneuvers.

The approach for the second Touch and Go maneuver was performed with 40° of flaps and a speed of 80 MPH. At the flare, the Instructor Pilot noticed the excessive correction by the Student Pilot (causing a sharp nose down attitude of the aircraft) and immediately took the commands.

The Instructor Pilot pulled the yoke and, according with his narrative, a simultaneously three point landing occurred. However, the aircraft bounced and the following runway surface contact occurred, in a first instant, with the nose wheel.

With the aircraft apparently under control, the Instructor Pilot applied maximum power for the take-off and, already at the climb phase, returned the commands to the Student Pilot towards LPVZ.

A aterragem em LPVZ foi normal e, aquando da inspeção exterior para o voo seguinte, foram detectados danos substanciais em ambas as pontas da hélice (Figura 1).

The landing at LPVZ was normal and, at the exterior inspection for the next flight, substantial damage was found in both ends of the propeller (Figure 1).



Figura 1 || Figure 1

Os danos referidos são condizentes com uma colisão da hélice na superfície da pista em LPBR (Figura 2) aquando do ressalto e subsequente atitude de nariz em baixo.

The referred damage is consistent with an impact of the propeller on the runway surface at LPBR (Figura 2) upon the bouncing and subsequent nose down attitude.



Figura 2 || Figure 2

O voo planejado foi cancelado e as entidades competentes notificadas sobre a ocorrência.

The planned flight was cancelled and the competent entities notified about the occurrence.

NOTAS:

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do incidente em cumprimento da legislação nacional (Investigação de Acidentes) Dec. Lei 318/99, Regulamento EU 996/2010 e Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- ✓ A equipa de investigação do GPIAA não viajou até ao local do incidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa.

Lisboa, 30 de outubro de 2015

NOTES:

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the incident in accordance with the national legislation (Investigation of Accidents) Dec. Law 318/99, EU 996/2010 Regulation and Annex 13 of the International Civil Aviation Organization (ICAO).
- ✓ GPIAA's investigation team did not travel to the incident scene, having used data provided by various sources to issue this notice.

Lisbon, 30th of October 2015