

# GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 1/2016  
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 2015)
- ✦ ELABORÁMOS (Relatórios finais e outras publicações)

## EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SECTOR AERONÁUTICO

### AINDA TEMPOS DIFICEIS, EXIGÊNCIA ACRESCIDAI!

A caminho do terceiro ano nesta missão, cabe-me mais uma vez e em breves linhas, a tarefa de tentar transmitir, à comunidade aeronáutica e a todos que de perto colaboram com este Organismo, algo de positivo para 2016 o que, convenhamos, não é nada fácil.

Obviamente que é mais um de tantos outros anos que alguns de nós, felizmente, já vivemos nesta indústria, percorrendo os longos e penosos caminhos que a vida nos ofereceu, ou não... Porventura, muitos foram aqueles a quem a vida pouco ou nada propiciou, ou porque a infelicidade lhes bateu através de um acidente grave, retirando-lhe os sonhos, outros só fruto de muito querer e esforço alcançaram lugares confortáveis numa atividade extremamente competitiva na sociedade e, em especial, nas profissões altamente técnicas da aviação civil.

A esses considero merecidamente que devemos prestar homenagem, pois foram os patronos de muitos jovens que entraram para esta atividade a quem transmitiram saber, profissionalismo, lealdade entre colegas, uma cultura acrescida no cumprimento da segurança operacional “*airmanship*” e todas as regras deontológicas para quem entra nesta comunidade. Enfim, toda uma maneira de estar nesta profissão que marcou a qualidade do desempenho de muitos que operam no seu dia-a-dia enriquecendo, com a sua dedicação, o designio do aviador. Mas - há sempre um mas - nem todos soubemos e/ou sabemos ser patronos e, frequentemente, esquecemo-nos que a sociedade tem os olhos postos nestas profissões dada a sua natureza de especificidade e diferenciação, bem como de interesse publico reconhecendo que são, todos estes profissionais, os especialistas que lidam diariamente com as vicissitudes da função, dando um enorme contributo para uma aviação civil mais segura e credível. Por isso reitero a importância dos patronos na formação, seja ela ULM ou PPA, ou simplesmente, aquela em que os jovens almejam serem profissionais no futuro, não se pode vacilar, é condição *sine qua non* para se alcançar um ano menos negro do que findou. A formação é a base capilar para uma aviação mais segura, incutindo aos pilotos os valores da segurança como fulcral para o sucesso de ser-se um piloto e/ou operacional respeitado.

Sabemos quão difícil é para as escolas e/ou academias de voo obter créditos num mercado tremendamente concorrencial. A qualidade na formação é a base desses créditos. Conhecemos as exigências acrescidas do sector da aviação civil no que concerne à interpretação da vasta legislação em vigor no sector e, por vezes, esquecemos a responsabilidade, assobiamos para o lado e «seja o que Deus quiser», pois a verdadeira exigência do sector não é compatível com alguns dos profissionais produzidos, onde pilotos e/profissionais desta comunidade, muitas

vezes são apanhados pela falta de proficiência e/ou atitude, para integrar uma profissão tão exigente.

É aí que, por vezes, nesta difícil missão de encontrar causas e fatores contributivos para as mesmas, nos interrogamos quando vêm ao de cima algumas fragilidades imputadas ao factor humano, em todas as variantes de pilotos, *ab initio*, principiantes em início de carreira, como também experientes, e ficamos incomodados que essas fragilidades provavelmente sejam oriundas por haver poucos patronos que saibam dar exemplos dignos de uma prestigiante classe de profissionais, que não admite laxismo nem falta de responsabilidade. É a esta indústria e profissionais que nos orgulhamos de prestar os nossos serviços, sempre com o propósito firme de investigar as ocorrências no sentido de prevenir para que no futuro não aconteçam eventos similares, numa comunidade que muito tem dado e continuará a dar à sociedade, ao país e aos utilizadores do meio aéreo que confiam no seu trabalho, mas é preciso ter sempre presente que temos de oferecer ainda mais neste momento cheio de indefinições, obviamente com reflexos em nós próprios.

Considero que o GPIAA não deve mendigar por condições que permitam fazer face às exigências da comunidade aeronáutica, dado ser um dever imperativo do Estado apoiar incondicionalmente dotando dos meios necessários a Autoridade de Investigação, permitindo interagir na vertente prevenção com mais perseverança e proatividade, no sentido de manter Portugal na linha da frente relativamente à segurança aeronáutica. Devemos sim, continuar a fazer chegar à Tutela uma mensagem positiva que, se nos permitir que haja estabilidade organizacional e financeira conseguimos oferecer mais serviços e maior qualidade, mostrando à comunidade a mais-valia que pode obter daquilo que produzimos, séria e responsabilmente. Estatisticamente estão publicados vários estudos onde se aventa que a probabilidade de acontecer um acidente aéreo de grandes dimensões nos países desenvolvidos é, de  $10^7$  de movimentos acumulados (sobrevoo e internos) registados nesse país. Ora bem, não pretendo alarmar quem quer que seja, simplesmente alertar que temos inevitavelmente de quantificar essa probabilidade na percepção de avaliar que esse risco existe, dado Portugal ter sofrido os últimos grandes acidentes em 1977, 1989, 1992 e em 1999. Não vale a pena indiciar que nada acontece, e como tal, não vale a pena preocupar com probabilidades, logo deixa-se um Organismo como o GPIAA moribundo sem qualquer capacidade de ação e reação a um grande evento aéreo. Confio nas pessoas que agora assumiram a responsabilidade de tutelar a aviação civil em Portugal, não creio por isso, que continuemos a ficar esquecidos na expectativa que a Nossa

Senhora do Ar protegerá sempre aqueles que demandam ao nosso país utilizando o avião como meio de transporte.

Neste início de ano, que gostaria que fosse o último de tremendas dificuldades, temos obrigação de passar uma mensagem de energia positiva e esperança a toda a comunidade aeronáutica que conosco se relaciona, pilotos em especial, pois se esse otimismo for multiplicado em cadeia, obviamente que minimizará o pessimismo e propiciará, porventura, um olhar mais tranquilo sobre o que temos de enfrentar, acontecendo um ano sem turbulência, sem acidentes graves e sem fatalidades.

Vamos dar as mãos nesta corrente. Atitude! Atitude “*airmanship*”, convencidos que não existem anos bons nem maus, simplesmente existem anos diferentes que exigem de nós uma atitude e um olhar também diferente, mais atentos e vigilantes, para não entrarmos em perda (*LOC-I*) (*CFIT*) criando mazes de irreversível recuperação.

Um 2016 cheio de esperança, e um horizonte mais estabilizado e solarengo são os desejos da Direção e Equipa do GPIAA.

Saudações Aeronáuticas  
Álvaro Neves

## CAIXA DE OPINIÕES

### EM DEFESA DOS AVIÕES E DAS AVES NOS CÉUS DE LISBOA

#### CAROS AMIGOS E INTERVENIENTES DA COMUNIDADE AERONÁUTICA

Goste-se ou não, critique-se o modo de passar a mensagem, os métodos, a forma, ou as pessoas, a verdade é que quando se é pequeno e praticamente toda gente tenta relevar o valor do GPIAA em cada dia que passa, o esforço terá de ser grande para se conquistar um espaço muito peculiar no seio da comunidade aeronáutica e civil.

Sabemos que, em alguns momentos, somos incómodos, porque ousamos colocar as coisas com a clarividência que elas sempre devem ter, pois trata-se de Segurança Operacional, salvaguardando a integridade de quem utiliza o avião como meio de transporte. Sabemos que, por vezes, temos de batalhar em muitas frentes, algumas internas, provenientes das exigências rigorosas para o exercício da missão, outras num carrossel de vários interesses instalados de acordo com a importância do processo que se tem de avaliar, fruto de um conceito inadequado da forma de se exercer a independência imputada a este e aos outros Organismos.

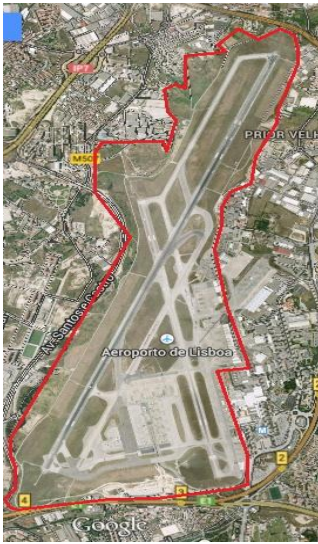
Aproveito assim, a oportunidade para manifestar a minha opinião relativamente ao Debate Temático sobre a 2ª circular, o qual desde já agradeço à C.M.L. pelo convite endereçado ao GPIAA para estar presente no evento que se realizou no dia 1 de fevereiro de 2016, num Hotel de Lisboa. É extremamente relevante bem como importante para as forças vivas terem a oportunidade de debater, com seriedade, rigor e sentido de responsabilidade, um tema que merece e deve ser avaliado com todo o cuidado pela importância estrutural que tem para a cidade de Lisboa. Infelizmente, ontem assistiu-se a um debate morno e sem qualquer manifesto de discordância dos intervenientes que tomaram a palavra, relativamente aos pontos técnicos que deveriam ser abordados.

Eis senão quando, para fechar este ciclo de desinteresse de debate técnico, foi-me dado a assistir a uma intervenção de um alto Dirigente de uma Empresa da Indústria que presta serviços relevantes para a aviação civil em Portugal, a um discurso despropositado e desconexo da realidade, onde eu próprio me senti afectado, pois o que ouvi é “de bradar aos céus”. Andamos nós, da indústria aeronáutica, preocupados em mitigar os riscos provenientes dos embates de aves com aeronaves, desde os fabricantes de aeronaves, operadores aéreos, aeroportos e entidades do Estado, quando, afinal, as aves não são cegas e desviam-se dos aviões não pondo em risco a aviação. Afinal Lisboa só teve 40 registos de “*bird strikes*” no ano passado, frisando o dito ilustre, que esses reportes nem significavam que as aves todas tivessem batido no avião, logo não entendia o

burburinho levantado sobre o perigo das aves quanto ao projeto da 2ª circular. Tanta displicência e ignorância juntas. Pois para que se entenda, relativamente a Lisboa, no ano passado (2015), foram reportados ao GPIAA, 92 casos de colisão com aves, nos quais cerca de 1/3 com danos nas aeronaves, apresenta assim um rácio de cerca de 0.85 por cada 10.000 movimentos operados, nada demais, todos sabemos. Mas basta um evento grave para alterar toda esta boa impressão estatística. Tinha assim, acabado de ouvir passar um atestado de incompetência a toda esta gente, à minha pessoa incluída, que investe milhões na prevenção deste fenómeno, de uma pessoa que não tem estatuto pela função que ocupa, nem conhecimentos técnicos para proferir tamanha barbárie, num debate que se queria rico em apresentação de alternativas para que o projeto não venha a constituir fonte atrativa da presença e nidificação de aves, aumentando o risco de colisões entre aves e aeronaves no Aeroporto de Lisboa. Sim, o GPIAA simplesmente pretende alertar para esses perigos, recomendando que sejam encontradas alternativas para não onerar mais os intervenientes diretos no processo de controlo de aves, o aeroporto e não aumente já o elevado fardo de custos suportados pelos operadores aéreos com embate de aves, decorrentes da operação no aeroporto de Lisboa.

Sei que o momento social que atravessamos não é o mais adequado para mobilizar as pessoas para a necessária mudança que, urgentemente, temos de levar a cabo na nossa indústria da aviação civil. Não podemos compactuar que se releve ou mesmo se descure um problema que é real e traz significativas preocupações aos aeroportos e aos seus clientes. Como profissionais que levam a sério a segurança aeronáutica, temos o dever moral de alertar e propor alternativas para que não se navegue contra os dados estatísticos, reagindo somente após os acontecimentos, temos de ser preditivos e, em antecipação, minorar os riscos melhorando a segurança na aviação civil nacional. Temos de nos convencer que a aviação civil tem hoje um conjunto de desafios completamente diferentes daqueles que tinha há uma década atrás.

Este projeto, com toda a certeza, será benéfico para a cidade de Lisboa, o GPIAA jamais se opõe ou dá palpites sobre o mesmo, não é da sua competência, mas tem o dever, no âmbito da sua missão, de alertar os intervenientes do processo para os potenciais riscos que o mesmo pode trazer na designada Área de Segurança Aeronáutica, ou seja, no mínimo num raio de 6 km do ponto de referência do Aeroporto, não somente nos cones como tenho ouvido proclamar.



Será, assim, necessário um compromisso de controlo e monitorização da população avifauna que habita e nidifica nas várias zonas verdes já existentes dentro dessa área de segurança aeronáutica, ação que deverá ser levada em consideração no Plano Diretor de Requalificação para a cidade apresentado pela C.M.L.

Existem poucas coisas que façam frente a um avião. Uma das mais recorrentes são os pássaros que dividem os céus com as máquinas voadoras que todos conhecemos capazes de resistir

à mais violenta intempérie. As aves, pequenos e inofensivos seres têm o poder de fazer cair essa máquina voadora, nomeadamente quando são ingeridos pelos motores ou reatores. Este fenómeno, em que se investe milhões e causa milhões de prejuízo na indústria, denominado “*Bird Strike*”, põe em causa a segurança daquele que é o meio de transporte mais seguro do mundo. No Aeroporto de Lisboa essa luta é intensa para que nesse combate não se perca nenhuma batalha, ao não ter capacidade de afugentar as aves intrusas que invadem o perímetro aeroportuário. Essa luta é responsabilidade do gestor aeroportuário em ter um programa aprovado e implementado no terreno para mitigar esse risco. E no exterior desse perímetro de quem será essa responsabilidade?

Em Portugal, também já tivemos os calafrios e sentimos os efeitos de uma ingestão perigosa de aves pelas turbinas à descolagem, aconteceu em junho de 2011, quando um avião que descolava do Funchal teve de regressar ao aeroporto após gaivotas terem entrado nos reatores. Já em março do mesmo ano, outro avião que fazia a ligação Lisboa-Funchal, sofreu danos significativos num motor, aquando da aterragem na Madeira, após uma ave de grande porte ter sido sugada pelo reator. Exemplos que podem a qualquer momento acontecer, e Lisboa tem identificado esse potencial de risco, mesmo reconhecendo que a espécie mais perigosa são as gaivotas e o aumento da mancha verde neste projeto pouco ou nada alterará o seu comportamento.

Portanto, temos de estar mais do que alerta, pois se é a natureza que, através de pequenos seres, consegue pôr em causa as máquinas que simbolizam o avanço tecnológico humano, também terá de ser a ela que recorreremos para combater este perigo que ameaça os aviões e, conseqüentemente, os seus passageiros. Se não fora um risco considerado sério, jamais os intervenientes se preocupariam no caso do aeroporto de Lisboa, de criar mais um comité no âmbito do sistema de gestão de segurança operacional designado Comité de Vida Selvagem com o objetivo de fazer a gestão das ameaças erguidas. Esta política levada a sério pelo operador aeroportuário em Lisboa, deve-se ao facto deste aeroporto ser o que tem maior número de casos relacionados com embates em aves. Pelos vistos, não é assim tão simplista como o fez parecer querer o dito representante da Empresa do Sistema aquando da sua intervenção, que as aves não são factor de risco para a aviação civil, nomeadamente no aeroporto de Lisboa, temos de ser sérios e rigorosos quando se abordam temas com a sensibilidade deste.

Tem-se assim verificado um aumento do número de reportes de embate com aves em Lisboa, para cerca de 100 ocorrências por ano nos últimos cinco anos.

Face a este incremento foi obrigando as entidades à utilização de políticas dirigidas a algumas ameaças concretas como, por exemplo, à presença de gaivotas e de pombos bravos e de pombais existentes no perímetro aeroportuário. Torna-se, assim, urgente dar uma especial atenção à intromissão da vida selvagem, particularmente das aves na segurança dos aviões, sendo fundamental que exista uma abordagem a todos os assuntos relacionados com a vida selvagem e a sua afetação da segurança operacional do aeroporto, e o projeto da 2ª circular não poderá deixar de ser incluído nesta necessidade de se estudar para se propor medidas a implementar no sentido de salvaguardar as operações das aeronaves, no aeroporto e suas imediações. No entanto, o problema das aves torna-se bem mais difícil de ultrapassar quando existem medidas e leis de proteção das espécies, obrigando a avaliar o problema passivamente, nunca com medidas agressivas. Logo, o próprio combate terá de ser concertado pelas várias entidades responsáveis, e aqui mais uma vez, a C.M.L. não se pode ausentar da sua responsabilidade em apresentar um plano de controlo das espécies nas imediações do aeroporto, no cumprimento do estipulado pelo Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas que é clara quanto a não causar danos físicos ou *stress* às aves no processo de afugentamento.

Assim, o referido Comité de Vida Selvagem do aeroporto de Lisboa, decidiu implementar várias medidas, entre as quais um estudo para determinar os vários ecossistemas e espécies que coabitam ou sobrevoam o aeroporto; cultura de espécies de relva “pouco amistosas” para as aves e remoção das zonas de habitats identificados (arvoredo e arbustos). Temos aqui recomendações válidas, as quais o GPIAA já apresentou à CML para serem tomadas em consideração, nomeadamente, o estudo dos ecossistemas e espécies que coabitam ou sobrevoam na zona do Campo Grande, onde os patos selvagens abundam nas vizinhanças, sobretudo nos lagos, na Quinta das Conchas, no Parque da Bela Vista, no Parque da Alta de Lisboa, as manchas de pinheiros mansos a nascente e ponte do perímetro do aeroporto, o Bairro da Encarnação, a Avenida do Brasil, a Mata de Alvalade e outras mais existentes nas proximidades do aeroporto. Nesse sentido, consideramos que o projeto da 2ª circular somente introduzirá mais um ecossistema, mesmo que se avenge que na zona envolvente ao aeroporto serão apenas plantadas 128 árvores, de porte médio. Considerando do que foi dado a conhecer continua a existir risco de aumento da atividade avifauna deve, por isso, a C.M.L. analisar criteriosamente os tipos de cultura de espécies de relva e arbustos, a adotar, preferencialmente as poucas amistosas já existentes no mercado.



As exigências no domínio da segurança aérea são cada vez maiores, e o seu incumprimento, com nefastos efeitos na vida dos operadores aéreos e utilizadores do transporte aéreo, exige hoje, de todos os envolvidos, conhecimentos polivalentes e ações concretas preditivas no sentido de minorar o risco. O GPIAA tem vindo a acompanhar toda esta evolução e, exemplo disso, a nossa participação construtiva na avaliação do projeto em apreço e, sempre que possível, tem tentado partilhar com a comunidade aeronáutica em geral as suas preocupações e pelas mais diversas formas, sensibilizar para questões que, com o evoluir do tempo, se possam revelar como prejudiciais para o sector da aviação civil.



Conhecendo a realidade concreta que domina o dia-a-dia deste Organismo que dirijo, e da forma que pretendo que se desenvolva em prol da comunidade aeronáutica e não só, queremos continuar a apresentar soluções para a sua credibilidade, sendo certo que, no caso do projeto em discussão, pretende somente apresentar caminhos que num futuro não possa ser chamado à coação por não ter alertado para estes fatores, pondo em causa o rumo que queremos seguir no seio da comunidade onde está inserido.

Por todos estes sinais e por muitos outros que o dia-a-dia nos vai revelando, não será muito arriscado afirmar que devemos passar a ser considerados como interlocutores no topo da pirâmide quando o tema é Segurança Operacional, em vez de darmos tempo de antena a quem nada tem a ver com o que neste evento se discutia, pondo em causa todo o árduo trabalho que se foi desenvolvendo ao longo dos tempos.

Espero mesmo que rapidamente se viva uma aurora do futuro, relativamente a um tema que continua a ser descurado senão esquecido pela Tutela, e algumas entidades oficiais do sector, Prevenção na Segurança Operacional.

Deixemos continuar as aves sobrevoar os céus de Lisboa, não devemos é permitir que a intervenção do homem altere os ecossistemas já existentes aumentando a possibilidade de incrementar essas comunidades pondo em risco a aviação civil.

A coabitação dos pássaros de ferro e as minúsculas aves é possível. Obriga, somente, à necessidade imperiosa de garantir o controlo de aves nas zonas indicadas supra, bem como das indicadas no projeto, para que não possa vir a desenvolver-se um aumento incontrolado de colisões com aves, nas operações com aeronaves, no aeroporto e nas suas imediações.

Álvaro Neves

## ACONTECEU

O ano que terminou foi marcado por 13 Acidentes e 16 Incidentes que contabilizaram 8 mortos e 11 feridos e 13 aeronaves destruídas. Dos 13 acidentes apenas dois não registaram danos pessoais, pese embora as aeronaves envolvidas tenham ficado destruídas.

No último trimestre de 2015, das notificações submetidas ao GPIAA, foram abertos 4 processos de Incidente e um de Acidente:

### 25/INCID/2015 - INCIDENTE NO DIA 01 DE OUTUBRO COM O *JABIRU SK* REGISTO CS-UKD, NO AERÓDROMO MUNICIPAL DE BRAGA

A aeronave teve uma saída de pista, na aterragem final depois de efetuar três circuitos de toca e anda na pista 25 do Aeródromo Municipal de Braga. A aproximação à pista 25 foi executada com velocidade excessiva, o que originou uma aterragem mais longa. Após o toque na pista o *Jabiru* aproximou-se da berma esquerda da pista tendo o piloto corrigido em excesso e bruscamente, o que provocou a saída de pista da aeronave, pela berma direita da pista. A aeronave ao sair da pista colapsou o trem de nariz, bateu com o hélice no chão, rodou ligeiramente para a esquerda e fraturou o trem principal direito, tendo seguidamente batido com a asa direita no chão.



### 26/INCID/2015 - INCIDENTE NO DIA 09 DE OUTUBRO COM O *PIPER PA-28-180*, REGISTO G-AWXR, NO AERÓDROMO MUNICIPAL DE BRAGA

A 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. A aproximação para a segunda manobra de *Touch and Go* foi efectuada com 40º 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.



### 27/ACCID/2015 - ACIDENTE NO DIA 20 DE NOVEMBRO COM O HELI *SCHWEIZER 269C*, REGISTO G-STEP, EM PONTE DE SOR

No dia 20 de novembro, pelas 11:00 UTC, um helicóptero *Schweizer 269C* com o registo G-STEP e indicativo EAD 702, com uma aluna piloto a bordo, descolou do aeródromo de Ponte de Sor (LPSO) para um voo de instrução (voo solo) no âmbito de um curso CPL(H). Já no vento de cauda direito da pista 03 de LPSO, a aluna piloto relatou ter ouvido um breve estalido, semelhante a algo a desapertar-se, aparentando ser proveniente do cíclico. O referido ruído afectou a concentração e consciência situacional da aluna piloto resultando na inobservância dos parâmetros de voo desejados. Com o helicóptero a perder altitude, a aluna piloto entrou em stress e decidiu aterrar num terreno (herdade) situado à frente da sua posição.



✈ **28/INCID/2015 - INCIDENTE NO DIA 23 DE NOVEMBRO COM O CESSNA T210L, REGISTO CS-AUW, NO AERÓDROMO DE COIMBRA**

A bordo da aeronave seguia o piloto e dois tripulantes (operadores fotográficos). O plano de trabalho para este dia consistia num voo com a duração de 4 horas, com descolagem do aeródromo de Coimbra (LPCO) para uma zona de trabalho em Vilar Formoso, permanecendo 1 hora na zona e regresso ao aeródromo da Maia (LPVL). Com o C210 já a voar o piloto sentiu-se desconfortável com a reação da aeronave e decide abortar a descolagem. O remanescente de pista não foi suficiente para a aeronave parar tendo o piloto voltado para o lado direito, dentro da área de segurança da pista (*clear way/stopway*) tinha mais espaço disponível.



✈ **29/INCID/2015 - INCIDENTE NO DIA 29 DE DEZEMBRO COM O CESSNA C172RG, REGISTO G-CHZI, NO AERÓDROMO MUNICIPAL DE CASCAIS**

A aeronave descolou de LPCS para um voo de instrução (navegação por instrumentos, aproximações por instrumentos em LPFR e retorno a Cascais) com um Aluno Piloto (AP) e um Piloto Instrutor (PI) a bordo. O voo evoluiu dentro da normalidade até LPFR. Aquando da primeira aproximação à pista 10 com a aeronave devidamente configurada e subsequente passagem baixa (prática habitual das escolas de voo neste aeroporto), o trem de aterragem foi recolhido com a respectiva indicação (luz âmbar) no cockpit mas durante o curso da operação do mesmo ambos os pilotos escutaram um barulho mecânico atípico.



## ELABORÁMOS

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 06/ACCID/2012**

Colisão com o solo em Alvarim, Águeda, do *DG 800LA*, registo D-KLHZ, no dia 25 de março de 2012

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 10/ACCID/2012**

Colisão com o solo em Matarraque, Cascais, do *Cessna C152*, registo CS-AUR, no dia 26 de junho de 2012

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 03/ACCID/2014**

Colisão com o solo em Guimaraes, do Paramotor *SIMONINI M2*, sem registo, no dia 28 de dezembro de 2012 (Notificação não submetida ao GPIAA, o conhecimento deu-se em 2014 por ter envolvido uma fatalidade e, conseqüentemente, o Ministério Público)

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 11/ACCID/2014**

Colisão com o solo no Aeródromo Municipal de Évora, do *Pioneer 300*, registo CS-UOV, no dia 30 de abril de 2014

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 16/INCID/2014**

Saída de Pista em Manobra de viragem no Aeroporto de Belém, Brasil, do *Airbus A330*, registo CS-TOJ, no dia 08 de junho de 2014

✈ **RELATÓRIO FINAL DO PROCESSO 23/INCID/2014**

Aterragem na Ilha do Sal, Cabo Verde, por precaução devido a fumos no compartimento da tripulação do *Airbus A330*, registo CS-TOJ, no dia 31 de agosto de 2014

## 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@gpaaa.gov.pt

CONTACTE-NOS

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

VISITE-NOS

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