

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

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;</i> ✓ <i>A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;</i> ✓ <i>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.</i> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>This notice is issued for accident prevention effects only.</i> ✓ <i>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;</i> ✓ <i>The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.</i> |
|---|---|

PROCESSO PROCESS 13/INCID/2016			
Data Date 28/09/2016	Hora Time (UTC) 15:40	Local Location Aeródromo Municipal de Portimão - (LPPM) Portimão Municipal Aerodrome (LPPM)	
Aeronave Aircraft	Tipo Type PIPER PA-31P-350	Matrícula Registration N 155RT	Número de série Serial Number 31P-8414031
Operador Operator	Privado Private		
Origem / Destino Origin / Destination	Santarém (LPSR) - Portimão (LPPM)		
Pessoas a bordo People on board	1 + 4 (5)		
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Others
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras/Nenhumas Minor/None	1	4	-
Danos na aeronave Aircraft damage: Substanciais Substantial			

BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 28 de Setembro, um PIPER PA-31P-350, de registo N155RT, efetuava um voo privado entre o aeródromo de Santarém (LPSR) e o aeródromo de Portimão (LPPM). A bordo seguia um piloto e quatro passageiros.

O aeródromo de Portimão apresentava boas condições meteorológicas, visibilidade superior a 10 Km, vento de 110° com 15 Kts, temperatura 27° C e o QNH de 1020 hPa.

Foi estabelecido o primeiro contacto rádio entre o piloto e o AITA de serviço do aeródromo de Portimão às 15:35 UTC, no final da descida para a altitude de circuito 600' pés a cerca de 2 NM da pista 11, tendo sido informado da pista em uso (pista 11), do vento, do QNH, e de que estava a decorrer lançamento de paraquedistas à vertical do aeródromo.

O piloto configurou a aeronave para a aterragem com *flaps*, não concluindo o "checklist". Não foi acionado o mecanismo de extensão do trem de aterragem. O primeiro contacto com a pista sem o trem estendido ocorreu a 100 metros do início e no centro. Inicialmente com os hélices do bimotor, e subsequentemente com a barriga e ponta interior dos *flaps*, deslizando mais de 300 metros até à imobilização durante a dissipação de energia sob a fuselagem.

On the 28th of September, a PIPER PA-31P-350 aircraft with registration N155RT performed a private flight from Santarém Airport (LPSR) bound for Portimão Airport (LPPM), with a Pilot and 4 passengers on board

The Portimão Airport presented good weather conditions, with a visibility of more than 10 km, wind of 110° with 15 Kts, temperature 27° C and the QNH of 1020 hPa.

The first radio contact has been established between the pilot and Portimão's airfield service AITA at 15:35 UTC at the end of the descent altitude for the circuit 600' feet about 2 NM of the runway 11 having been informed of the runway in use (Rwy 11), wind, QNH, and that there were Skydiving jumping on the vertical of the airfield.

The pilot configured the aircraft for landing with flaps, not completing the "checklist". The landing gear lever was not selected to down. The first contact with the runway without the landing gear extended was 100 meters from the threshold and in the centerline. Initially with the propellers of the twin-engine, and subsequently with the belly and inboard flaps of each wing, sliding more than 300 meters to the immobilization during the dissipation of energy in the fuselage.

Os motores não deixaram de produzir energia e os hélices rodavam e embatiam provocando marcas profundas na superfície. A aeronave acabou por se imobilizar junto à berma esquerda a meio da pista.

O piloto e os 4 passageiros do avião saíram ilesos do evento, havendo a constatar danos ao longo da parte de baixo da fuselagem, nos hélices, e, muito possivelmente nos motores.

The engines continued to produce energy and the propellers rotating causing deep marks in surface. The aircraft stopped on the left side in the middle of the runway.

The pilot and the 4 passengers of the aircraft were not injured from the event, and the aircraft suffered damages along the underside of the fuselage, in propellers, and quite possibly in the motors.



Figura 1 || Figure 1

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 UE 996/2010 e Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- ✓ A equipa de investigação do GPIAA viajou até ao local do incidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa.

Lisboa, 04 de outubro de 2016

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 travelled to the incident scene, having used data provided by various sources to issue this Notice.

Lisbon, 04th of October 2016