

NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE AIRCRAFT INCIDENT NOTICE

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Esta nota informativa é emitida apenas para efeitos de divulgação dos factos imediatos da ocorrência e da abertura e âmbito da investigação de segurança. ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos tal como conhecidos à data da sua elaboração, podendo ser 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, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes ou incidentes. | <ul style="list-style-type: none"> ✓ This notice is issued only for information on the initial facts of the occurrence and on the opening and scope of the safety investigation. ✓ The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events as know at the moment of drafting, being subject to changes during the investigation process. ✓ The aim of the safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents or incidents. |
|---|---|

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID		<i>Classificação Classification</i> Incidente grave Serious Incident	
04/INCID/2018		<i>Tipo de evento Type of event</i> ARC – Contato anormal com a pista Abnormal runway contact	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
<i>Data Date</i> 09-JUL-2018	<i>Hora Time</i> 16:16 UTC	<i>Local Location</i> LPCS - Aeródromo de Cascais, Tires, Cascais, Portugal	
AERONAVE AIRCRAFT			
<i>Tipo Type</i> TECNAM P2006T		<i>N.º de série Serial Nr.</i> 184	<i>Matrícula Registration</i> CS-EBX
<i>Categoria Category</i> Bimotor Twin engine			<i>Operador Operator</i> LEÁVIA
VOO FLIGHT			
<i>Origem Origin</i> Cascais - LPCS		<i>Destino Destination</i> Cascais - LPCS	
<i>Tipo de voo Type of flight</i> Treino Training		<i>Tripulação Crew</i> 02	<i>Passageiros Passengers</i> 00
<i>Fase do voo Phase of flight</i> Aterragem Landing		<i>Condições de luminosidade Lighting conditions</i> Dia Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
<i>Lesões Injuries</i>	<i>Tripulação Crew</i>	<i>Passageiros Passengers</i>	<i>Outros Other</i>
<i>Fatais Fatal</i>	-	-	-
<i>Graves Serious</i>	-	-	-
<i>Ligeiras Minor</i>	-	-	N/A
<i>Nenhuma None</i>	2	-	N/A
<i>Danos na aeronave Aircraft damage</i> Ligeiros Minor		<i>Outros danos Other damage</i> Não aplicável Not applicable	

BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Uma aeronave TECNAM P2006T com dois tripulantes a bordo, descolou do aeródromo de Cascais (LPCS), com toca e anda em Beja (LPBJ) e com regresso a LPCS. A descolagem foi às 14:07 UTC, com o aluno piloto na função de *pilot flying*, tendo por objetivo o treino multimotor com navegação por instrumentos.

As condições meteorológicas apresentavam vento 330/09, céu limpo, temperatura 24° e com mais de 10 km de visibilidade. A missão de treino ocorreu conforme planeado e sem problemas reportados.

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

A TECNAM P2006T aircraft with two crew members on board, took off from Cascais (LPCS) aerodrome, with a touch and go at Beja (LPBJ) and returned to LPCS. The take-off was at 14:07 UTC, with student pilot as a pilot flying on a planned instrument navigation multi-engine training.

The weather conditions were wind 330/09, clear sky, temperature 24° and with more than 10 km visibility. The training mission occurred as planned and without reported problems.



Figura 1 - Posição final da aeronave || Figure 1 - Aircraft final position

GPIAAF

UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

Ao regressar à área do aeródromo de destino, LPCS e conforme previsto, foi realizada uma aproximação com simulação de um motor inoperativo. Após o procedimento de aproximação, a determinada altitude, a tripulação efetuou um borrego e entrou novamente no circuito de tráfego para outra aproximação e aterragem final.

Na aproximação para a aterragem final, os *flaps* foram acionados e o trem de aterragem não foi comandado para a posição para aterragem.

De acordo com a declaração do piloto instrutor e do aluno piloto, a buzina de aviso de configuração não foi ouvida e o trem de aterragem não foi configurado por esquecimento.

A aeronave tocou com a barriga a 178 m da soleira da pista 35, percorrendo mais 105 m e desviando-se para a esquerda até se imobilizar no lado esquerdo da pista.

Os meios de socorro chegaram imediatamente ao local e não houve evidência de fogo.

Os pilotos saíram da aeronave pelos seus próprios meios, não tendo sofrido ferimentos.

NOTA: Todas as horas indicadas são horas locais (UTC).

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado pouco depois da ocorrência, tendo uma equipa de investigação de aviação civil se deslocado para o local do incidente com vista à recolha de evidências.

When returning to the destination aerodrome area LPCS, and as planned, a simulated approach with one inoperative engine was performed. After the approach procedure, at a certain altitude the crew executed a go-around and entered into the traffic circuit again for another approach for a full stop landing.

In the approach for the final landing, the flaps were selected and the landing gear was not commanded to the landing position.

According to the instructor and student pilot statements, the configuration-warning buzzer was not heard and the landing gear was not commanded to down position by mistake.

The aircraft touched with the belly 178 m from the threshold of runway 35, travelling 105 m more and turning to the left until it stopped on the left side of the runway.

The firefighters arrived immediately and there was no evidence of fire.

The pilots egressed the aircraft by their own means, not having sustained any injuries.

NOTE: The times mentioned are all local time (UTC).

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF's was notified shortly after the occurrence and an investigation team travelled to the incident scene for the purpose of gathering evidence at the site.

UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

O GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do incidente, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 318/99, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 e do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Entre outros aspectos, a investigação do GPIAAF analisará o funcionamento da aeronave, as condições do voo, as ações e formação da tripulação, os protocolos e regras aplicáveis, e os factores humanos envolvidos.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contribuintes envolvidos nos acidentes ou incidentes, com vista à eventual emissão de recomendações para prevenção e melhoria da segurança da aviação civil. **É independente e distinta de quaisquer processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.**

Após conclusão da investigação e do procedimento de audiência prévia às partes relevantes, o GPIAAF publicará o relatório final. Nos termos da legislação nacional e Europeia, se não for possível publicar o relatório final no prazo de 12 meses após o acidente, será apresentado um relatório intercalar pelo menos em cada data de aniversário, descrevendo os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados; quaisquer problemas de segurança urgentes que sejam detetados numa investigação são imediatamente transmitidos às partes relevantes para que desde logo possam agir em conformidade.

Lisboa, 10 de Julho de 2018

GPIAAF started a safety investigation process to identify the causes of the incident in accordance with Portuguese Decree-Law no. 318/99, EU Regulation nr. 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Amongst other issues, the safety investigation will look into the functioning of the aircraft, the flight conditions, the actions and training of the crew, the applicable procedures and the human factors involved.

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order as to recommend, if relevant, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety. **The investigation is independent and separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.**

After concluding the investigation and consultation with relevant parties, GPIAAF will publish the final report. According to national and European legislation, if the final report cannot be made public within 12 months, an interim statement will be released at least at each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised; any urgent safety issues detected in an investigation are immediately transmitted to relevant parties to allow them to act accordingly.

Lisbon, 10th July 2018