

## NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE AIRCRAFT ACCIDENT NOTICE

- ✓ 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.

- ✓ *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.*

<b>PROCESSO GPIAAF    GPIAAF PROCESS ID</b>  <b>07/ACCID/2018</b>		<i>Classificação    Classification</i> <b>Acidente    Accident</b>	
		<i>Tipo de evento    Type of event</i> <b>RE - Runway excursion</b>	
<b>OCORRÊNCIA    OCCURRENCE</b>			
<i>Data    Date</i> 03-OUT-2018	<i>Hora    Time</i> 09:27 UTC	<i>Local    Location</i> Aeródromo Municipal de Torres Vedras, Santa Cruz, Portugal	
<b>AERONAVE    AIRCRAFT</b>			
<i>Tipo    Type</i> Cessna 152		<i>N.º de série    Serial Nr.</i> 152-84658	<i>Matrícula    Registration</i> G-SAYX
<i>Categoria    Category</i> Avião de treino    Training aircraft			<i>Operador    Operator</i> Aeroclube de Portugal
<b>VOO    FLIGHT</b>			
<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> 01	<i>Passageiros    Passengers</i> 01
<i>Fase do voo    Phase of flight</i> Aterragem    Landing		<i>Condições de luminosidade    Lighting conditions</i> Diurno    Daylight	
<b>CONSEQUÊNCIAS    CONSEQUENCES</b>			
<i>Lesões    Injuries</i>	<i>Tripulação    Crew</i>	<i>Passageiros    Passengers</i>	<i>Outros    Other</i>
Fatais    Fatal	-	-	-
Graves    Serious	-	-	-
Ligeiras    Minor	-	-	-
Nenhuma    None	01	01	-
<i>Danos na aeronave    Aircraft damage</i> Substanciais    Substantial		<i>Outros danos    Other damage</i> Não aplicável    Not applicable	

**BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**

Uma aeronave Cessna 152, com dois tripulantes a bordo, descolou do aeródromo de Cascais (LPCS) com destino ao aeródromo de Santa Cruz (LPSC) num voo de treino de toque e anda e retorno para Cascais.

O piloto sentado à esquerda era o piloto aos comandos (PIC), à direita voava um outro piloto a monitorizar (PM), pois tinha mais experiência e horas de voo no tipo de aeronave.

Depois de um voo em rota tranquilo, a aeronave efetuou uma aproximação ao campo com duas passagens sobre a pista para verificação das condições locais e eventuais obstáculos, mantendo os pilotos a frequência de rádio local e reportando às cegas. Foi ainda verificada a indicação da manga de vento que se apresentava caída, sem indicação de velocidade do vento.

No primeiro circuito para tocar e andar, o piloto aos comandos (PIC) notou que o avião estava mais alto que o normal na aproximação à pista 35. Foi então acordado entre os pilotos o uso de flaps na configuração de extensão máxima e prosseguindo com uma aproximação não estabilizada. O piloto (PIC) referiu que o arredondamento da aterragem foi mais longo que o habitual, sentindo o avião a flutuar e dificuldades em colocar a aeronave no chão.

A aeronave tocou no último quarto da pista e logo depois o piloto a monitorizar (PM) assumiu o controlo da aeronave, decidindo travar a fundo em detrimento de iniciar um borrego.

O piloto (PIC) também aplicou travões e ambos perderam o controlo direcional da aeronave.

**BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE**

A Cessna 152 aircraft, with two private pilots on board, took off from the Cascais airport (LPCS) to Santa Cruz airfield (LPSC) to perform several touch-and-go training and return to Cascais.

The pilot seated on the left was the pilot in command (PIC) and on the right side was the pilot acting as pilot monitoring (PM) due to his experience and high-hours on type.

After an uneventful en-route flight, the aircraft performed the airfield approach and two fly-by over the runway to check local conditions and possible obstacles, monitoring and reporting in blind for the local radio frequency. The windsock was checked and confirmed falling, without indication of wind speed.

On the first touch-and-go landing attempt, the pilot in command (PIC) noticed the airplane higher than normal while approaching the runway 35. A full flaps configuration was agreed and proceeded with the unstabilized approach. The PIC state that the flare was longer than usual and that the airplane floated down the runway and he had difficulty to land.

The aircraft touched down on the last fourth quarter of the runway and the PM assumed the controls of the aircraft and decided to brake heavy rather than start a go-around procedure.

The PIC also applied brakes and both pilots lost directional control of the aircraft.

O avião saiu de pista, colapsando o trem de nariz, permitindo que o hélice atingisse o solo.

A meteorologia era favorável com céu limpo, vento de 110° com 11 nós de intensidade e rajadas de 15 e uma temperatura de 22°C de acordo com dados do Instituto Português de Mar e Atmosfera (IPMA).

Ambos os ocupantes saíram ilesos da aeronave.

The aircraft experienced a runway excursion, the nose gear collapsed and the propeller touched the ground.

The weather as clear sky, wind 110°/11kt gust to 15kt, temperature 22°C according IPMA (Instituto Português de Mar e Atmosfera).

Both occupants egress the aircraft uninjured.



Posição final da aeronave | Aircraft final position – GPIAAF

*NOTA: Todas as horas indicadas são horas UTC.*

*NOTE: The times mentioned are all UTC.*

## **SOBRE A INVESTIGAÇÃO**

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

O GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do acidente, 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 aspetos, 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 fatores 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, 09 de Outubro de 2018

## **ABOUT THE INVESTIGATION**

GPIAAF's was notified shortly after the occurrence and an investigation team travelled to the accident scene for gathering evidence.

GPIAAF started a safety investigation process to identify the causes of the accident in accordance with Portuguese Decree-Law no. 318/99, EU Regulation no. 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 action that it considers necessary to be taken 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 to the 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, 09<sup>th</sup> October 2018