

NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE
AIRCRAFT ACCIDENT INFORMATION NOTICE

- ✓ Esta Nota informativa é emitida para efeitos de divulgação dos factos recolhidos da ocorrência e da sequência dada ao processo de investigação.
- ✓ 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.
- ✓ The Information Notice is issued with the purpose to disclosure relevant facts of the occurrence and to inform on the development given to the investigation.
- ✓ The information revealed in this document has a provisional character and is only a summary of the events as known 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 2022/ACCID/03		<i>Classificação Classification</i> Acidente Accident	
		<i>Tipo de evento Type of event</i> LOC-I	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
<i>Data Date</i> 15-JUL-2022	<i>Hora Time</i> 18:55 UTC	<i>Local Location</i> N41°03'42.1", W007°04'00.1" Vila Nova de Foz Côa, Guarda, Portugal	
AERONAVE AIRCRAFT			
<i>Tipo Type</i> Air Tractor, AT-802F		<i>N.º de série Serial No.</i> 802A-0733	<i>Matrícula Registration</i> CS-EDY
<i>Categoria Category</i> Avião Airplane			<i>Operador Operator</i> AgroMontiar
VOO FLIGHT			
<i>Origem Origin</i> LPVZ - Viseu		<i>Destino Destination</i> LPVZ - Viseu	
<i>Tipo de voo Type of flight</i> Combate aos incêndios Fire fighting		<i>Tripulação Crew</i> 01	<i>Passageiros Passengers</i> 00
<i>Fase do voo Phase of flight</i> Manobra Manoeuvring		<i>Condições de luminosidade Lighting conditions</i> Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
<i>Lesões Injuries</i>	<i>Tripulação Crew</i>	<i>Passageiros Passengers</i>	<i>Outros Other</i>
Fatais Fatal	01	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras Minor	-	-	-
Nenhuma None	-	-	-
<i>Danos na aeronave Aircraft damage</i> Destruída Destroyed		<i>Outros danos Other damage</i> Pequeno incêndio em vinha Small vineyard fire	

**BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**

No dia 15 de julho 2022, pelas 17:20 UTC¹, foi ativada pelo serviço de proteção Civil a parilha de aeronaves de combate aos incêndios baseados no aeródromo de Viseu. As duas aeronaves de marca Air Tractor, modelo AT-802F Fire Boss com indicativos A01 e A09, descolaram em direção ao incêndio a Noroeste da localidade de Urros -Torre de Moncorvo.

Ao chegarem ao local, após reconhecimento da área de trabalho e em coordenação com as equipas de combate ao incêndio no terreno (COPAR), a parilha liderada pelo A01 realizou a primeira amaragem para recolha/carga de água no rio Douro no sentido jusante-montante, junto à foz do Rio Côa, seguida de subida, volta pela esquerda e respetiva descarga no incêndio. A segunda carga e seguintes foram realizadas de forma semelhante, embora num ponto de recolha mais a montante, com subida e volta de 270º pela direita em direção ao incêndio. A operação terá decorrido com normalidade, com a realização de vários circuitos de recolha e largada de água com trajetórias semelhantes.

Pelas 18:45, após informação às equipas no terreno de que realizariam a última descarga do dia, o A01 seguido do A09 fizeram uma última aproximação para carga de água, seguindo o mesmo trajeto das anteriores.

Segundo testemunhas, após realizar a carga no rio, o A01, na linha de subida em volta pela direita, já após ter livrado o monte da margem esquerda do rio Douro, com uma cota de cerca de 330 metros (1080 pés), iniciou um movimento abrupto com nariz e asa direita em baixo. Tal movimento foi imediatamente seguido pela ação do piloto com a abertura em emergência da carga de água transportada.

Decorrente da perda de controlo e sem recuperar a atitude, a aeronave colidiu inicialmente com a semi-asa direita num primeiro socalco, continuando com uma dinâmica de dissipação de energia pelos

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

On July 15th, 2022, at 17:20 UTC¹, the civil protection service activated a pair of firefighting aircraft based at Viseu airfield. The two Air Tractor aircraft, model AT-802F Fire Boss with call-signs A01 and A09, took off towards the fire northwest of the town of Urros - Torre de Moncorvo.

Upon arriving at the site, and after reconnaissance of the work area and in coordination with the firefighting teams on the ground (COPAR), the pair led by A01 performed the first water landing for water scooping in the Douro River in the direction downstream-upstream, near the mouth of the Côa River, followed by a climb-out, left-hand turn and discharge of the water load at the fire site. The second and following loads were carried out in a similar way, although at a collection point further up-stream, and with a climb-out and a 270º turn executed to the right before heading towards the fire. The operation will have taken place normally, with the realization of several circuits of collection and drop of water with similar trajectories.

By 18:45, after informing the teams on the ground that they would perform the last discharge of the day, A01 followed by A09 made a last approach for water scooping, following the same trajectory as before.

According to witnesses, after loading the water in the river, A01 climbed-out in a right-hand turn, and having already cleared the top of the hill on the left bank of the Douro River, with a height of about 330 meters (1080 feet), began an abrupt nose and right wing down movement. This movement was immediately followed by the pilot's action with the emergency release of the water load being carried.

Due to the loss of control and without regaining attitude, the aircraft initially collided with the right wing on a first terrace, continuing with an energy dissipation dynamic along the following terraces

¹ UTC - Tempo Universal Coordenado || Coordinated Universal Time
M40021 R002 / GPIAAF : 2017-09-15 NOTA INFORMATIVA

patamares seguintes imobilizando-se a 45 metros do ponto de contacto inicial.

Após a imobilização, a aeronave incendiou-se tendo sido consumida pelas chamas.

A tripulação de uma aeronave Canadair no mesmo teatro de operações e a seguir trajetória semelhante sobre o rio, visualizou a queda e conseqüente incêndio do A01, precipitou-se para o local onde realizou uma largada de água sobre os destroços da aeronave, seguido do A09 que, entretanto, se posicionou e procedeu de forma semelhante.

before coming to rest 45 meters from the initial contact point.

After coming to rest, a fire ensued and the aircraft was consumed by the flames.

The crew of a Canadair aircraft in the same theater of operations and following a similar trajectory over the river, saw the fall and consequent fire of A01, and rushed overhead where they released water on the wreckage of the aircraft, followed by A09, which, in the meantime, positioned itself and proceeded in a similar way.

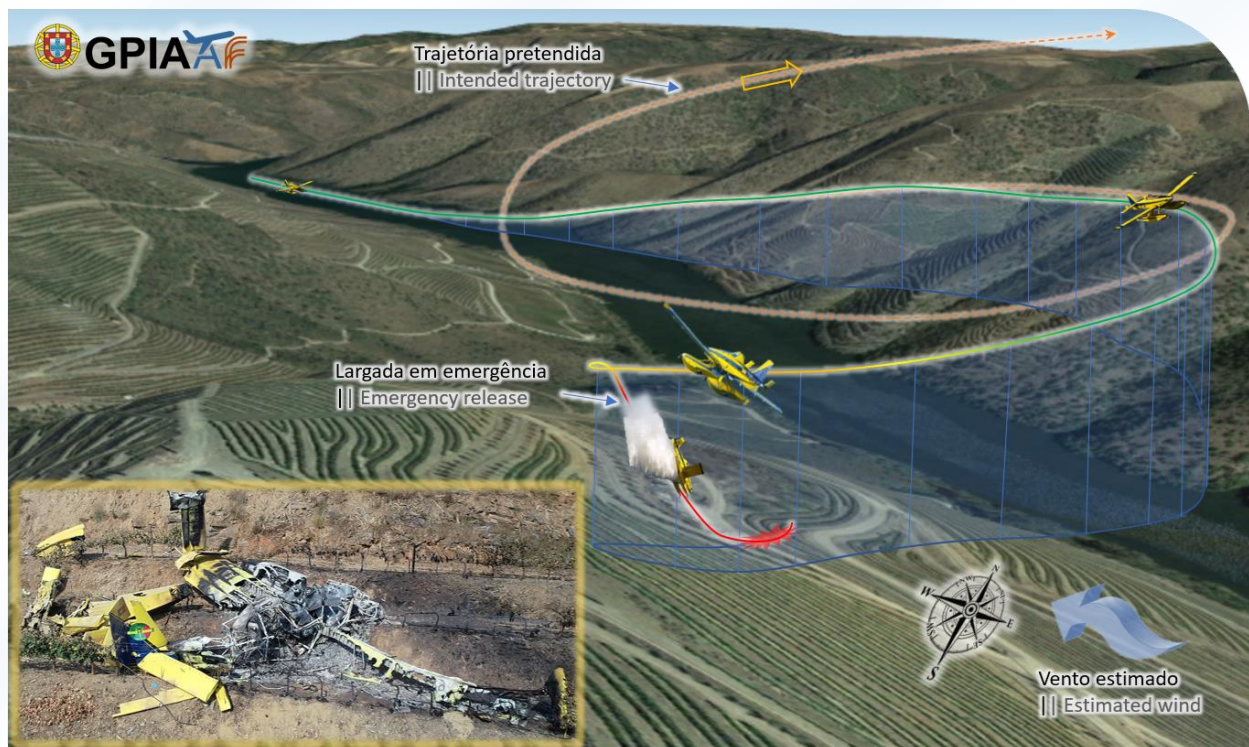


Figura 1 || Figure 1
Trajetória estimada da aeronave || Aircraft estimated flight path

Nota: a estimativa da trajetória da aeronave nos últimos minutos do voo acima apresentada tem por base depoimentos de testemunhas. A aeronave tinha instalado um sistema de seguimento operacional de baixa precisão e o piloto usava um dispositivo móvel que ficou severamente danificado, que ainda assim, a investigação realizará, por todos os meios ao seu alcance, esforços no sentido de extrair informação para determinar a trajetória e parâmetros de voo relevantes com o objetivo de detalhar e confirmar as informações disponíveis até ao momento.

Note: The above image with the estimated aircraft trajectory during the last minutes of flight is based on witness statements. The aircraft had installed a low-precision operational tracking system and the pilot had onboard a mobile device that was severely damaged during the crash, yet the investigation will make every effort to extract information to determine the relevant trajectory and flight parameters in order to detail and confirm the information available so far.

Ao local acorreram as forças de segurança e as corporações de bombeiros locais, dominando rapidamente o pequeno incêndio.

O piloto do A01 sofreu ferimentos fatais.

Local security forces and local fire brigades rushed to the scene, quickly extinguishing the fire.

The A01 pilot was fatally injured.

CONSTATAÇÕES RELEVANTES

O piloto estava devidamente autorizado e certificado para a condução do voo.

A aeronave estava autorizada a voar de acordo com os regulamentos em vigor.

O piloto da aeronave acidentada manteve as comunicações bilaterais com o COPAR e com o A09, sendo que durante todo o voo nada foi reportado pelo piloto sobre algum problema ou limitação da tripulação ou aeronave. As evidências sugerem que o motor estava a debitar potencia no momento do impacto com o solo.

A meteorologia local estava propícia à realização do voo descrito, apresentando céu limpo, o vento do quadrante Sudeste (100 a 120) com intensidade entre os 8 e os 10 nós e uma temperatura estimada nos 30 °C.

RELEVANT FINDINGS

The pilot was duly authorized and certified to conduct the flight.

The aircraft was allowed to fly in accordance with the regulations in force.

The pilot of the crashed aircraft maintained bilateral communications with COPAR and the A09, and throughout the flight nothing was reported by the pilot about any problem or limitation of the crew or aircraft. Evidences suggests that the engine was producing power at the moment of impact with the ground.

The local weather conditions were favourable to the intended flight, with clear skies, Southeast quadrant wind (100 to 120) with 8 to 10 knots and an estimated air temperature around 30 °C.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado às 19:04, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local. Esta iniciou os trabalhos no terreno na manhã do dia 16, prosseguindo com as entrevistas a testemunhas e recolha de informação documental.

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 irá debruçar-se sobre:

- os fatores organizacionais e procedimentos envolvidos na operação de combate aos incêndios,
- o envelope de voo e condicionantes locais,
- os fatores humanos referentes ao tripulante da aeronave acidentada,

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was notified at 19:04, and a civil aviation investigation team traveled to the accident site. It began work on site on the morning of the 16th, followed by interviews with witnesses and gathering documentary information.

GPIAAF initiated a safety investigation process to identify the accident causes 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 examine:

- organizational factors and procedures involved in the firefighting operation,
- the flight envelope and the local constrains,
- the human factors from the accidented pilot,

- o funcionamento da aeronave no pré-evento, incluindo a análise ao motor.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contributivos envolvidos nos acidentes ou incidentes, com vista à eventual emissão de recomendações para prevenção e melhoria da segurança da aviação civil.

A investigação é independente e distinta de quaisquer processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

No âmbito definido nas disposições legais aplicáveis, poderão participar na investigação representantes da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, das Autoridades Nacionais de Aviação Civil dos Estados Membros em causa, do Estado de registo, do Estado do operador, do Estado de projeto e do Estado de fabrico da aeronave.

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 evento, 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 envolvidas para que desde logo possam agir em conformidade, podendo também ser emitidas recomendações de segurança em qualquer momento da investigação, se tal se justificar.

Lisboa, 18 de julho de 2022

- the aircraft operation in the pre-event, including analysis of the engine.

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.

Under the scope of the applicable legal provisions, the investigation may have the participation of representatives from EASA, from the national civil aviation authorities of the Member States concerned, and from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture.

After concluding the investigation and consultation with 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 interested parties to allow them to act accordingly. Safety recommendations can also be issued at any time of the investigation, if justified.

Lisbon, July 18th, 2022