



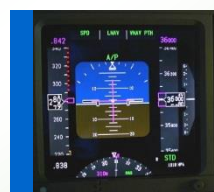
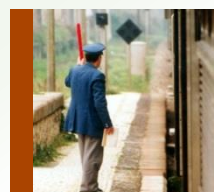
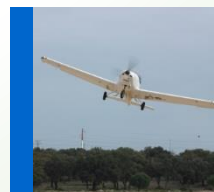
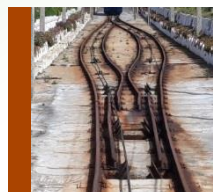
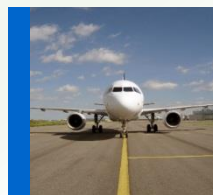
Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
*Office for the Prevention and Investigation of Accidents
in Civil Aviation and Rail (SIA/NIB PT)*

AVIAÇÃO CIVIL

Boletim de Divulgação Trimestral

CIVIL AVIATION

Quarterly Bulletin Publication



QB

02/2024

www.gpiaaf.gov.pt



REPÚBLICA
PORTUGUESA

INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

PUBLICADO POR



PUBLISHED BY

GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

GPIAAF – Office for the Prevention and Investigation of
Accidents in Civil Aviation and Rail

Endereço || Postal Address

Praça Duque de Saldanha, 31 – 4.º
1050-094 Lisboa
Portugal

Contactos || Contact

(+ 351) 21 273 92 30 / (+ 351) 915 192 963 [24/7]
occreport@gpiaaf.gov.pt
www.gpiaaf.gov.pt

Tipo de Documento Document title	Boletim de divulgação trimestral Quarterly bulletin publication
N.º do Documento Document ID	QB_02/2024
Data de publicação Publication date	2024-07-03

Registo de alterações no caso de o documento ter sido alterado após a sua publicação original
Track of changes if the document has been altered following its original publication

N.º da vers. Rev. ID	Data Date	Resumo das alterações Summary of changes
---	---	---

No interesse de aumentar o valor da informação contida nesta publicação, com a exceção de fins comerciais, é permitido imprimir, reproduzir e distribuir este material, mencionando o GPIAAF - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários como a fonte, o título, o ano de edição e a referência “Lisboa - Portugal”, e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

No entanto, direitos de autor sobre o material obtido a partir de outras agências, indivíduos ou organizações privadas, pertencem às entidades originárias. Onde for pretendido usar esse material o interessado deverá contactá-las diretamente.

In the interest of enhancing the value of the information contained in this publication, and with the exception of commercial uses, this material may be printed, reproduced and distributed acknowledging GPIAAF - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários as the source, along with the publication title, date and the reference “Lisbon - Portugal”, and provided that its use is made with accuracy and within the original context.

However, copyright of the material obtained from other agencies, private individuals or organisations, belongs to them. Where you wish to use their material, you will need to contact them directly.

NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento tem como objetivo a apresentação de informações relativamente aos eventos significativos reportados, que foram avaliados, investigados e publicados, contendo factos relevantes que foram determinados até ao momento da sua compilação. São ainda divulgadas as recomendações de segurança emitidas e aquelas que foram encerradas durante o respetivo período de referência, ações e atividades com participação ativa do GPIAAF.

É publicado em duas línguas, Português e Inglês. Em caso de discrepâncias entre as duas versões, o texto em português tem prevalência.

Este documento foi preparado, somente, para efeitos de prevenção de incidentes e acidentes. O seu uso para outro fim pode conduzir a conclusões erradas.

INTRODUCTORY NOTE

This document aims to present information of significant reported events that were evaluated, investigated and published, including relevant facts that were determined until the moment of its compilation. The document also lists the safety recommendations issued and closed during the quarter, as well as the actions and other activities with GPIAAF's active participation.

It is published in two languages, Portuguese and English. In the event of any discrepancy between these versions, the Portuguese text shall prevail.

The only aim of this document is to help to prevent future incidents and accidents. Its use for other purposes may lead to incorrect conclusions.

ÍNDICE || INDEX

1.	EVENTOS REGISTRADOS RECORD ONLY EVENTS.....	5
2.	PROCESSOS DE AVALIAÇÃO EVALUATION PROCESSES.....	17
2.1.	Processo: 2024/AVAL/01	18
3.	PROCESSOS DE INVESTIGAÇÃO INVESTIGATIONS PROCESSES	21
3.1.	Investigações Encerradas Closed Investigations	21
3.2.	Investigações Abertas Opened Investigations	21
3.2.1.	2024-ACCID-01 (Yakovlev YAK-52 EC-IAS & EC-NGZ).....	21
3.2.2.	2024-ACCID-02 (Cessna F-150H D-EAYV).....	24
4.	PROCESSOS DE COOPERAÇÃO COOPERATION PROCESSES.....	27
4.1.	2024-COOP-03 (Chipmunk VH-POR) YPJT, Jandakot Aerodrome, Australia	27
4.2.	2024-COOP-04 (Cessna 680 CS-LTN), EDDL - Dusseldorf, Germany	28
5.	RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA SAFETY RECOMMENDATIONS	29
5.1.	Recomendações de segurança emitidas Issued safety recommendations	29
5.2.	Seguimento de recomendações de segurança Safety recommendations follow-up.....	29
6.	DIVERSOS MISCELLANEOUS	30
6.1.	Alterações a relatórios Report amendment	30
6.2.	Documentação publicada Published documentation	30
6.3.	Participação em eventos Event participation	30
6.3.1.	Conferência “Bem Estar Social”, Lisboa, Portugal “Social Wellbeing” Conference, Lisbon, Portugal	30
6.3.2.	Simpósio “Segurança acima de tudo”, Lisboa, Portugal Symposium “Safety above all”, Lisbon, Portugal.....	31
6.3.3.	ICAO-EASA 3.º Forum “Aviação Civil”, Manila, Filipinas ICAO-EASA 3rd Forum “Civil Aviation”, Manila, Philippines	31
6.3.4.	EASA - CASIA (Autoridades de Investigação de Segurança da Aviação Civil) Reunião Anual de 2024, Colónia, Alemanha EASA - CASIA (Civil Aviation Safety Investigation Authorities) 2024 Annual Meeting, Cologne, Germany	32
6.3.5.	AeroUBI Encontro Nacional de Aeronáutica, Covilhã, Portugal AeroUBI National Aeronautics Meeting, Covilhã, Portugal	33
6.3.6.	ECAC ACC/60, Stavanger, Noruega ECAC ACC/60, Stavanger, Norway.....	33

1. EVENTOS REGISTRADOS || RECORD ONLY EVENTS

Neste primeiro capítulo, são apresentadas ocorrências reportadas ao GPIAAF que, não se configurando como eventos de investigação de segurança operacional ao abrigo da legislação em vigor, são divulgados à comunidade de forma sucinta, contribuindo para um esforço e objetivo comum de redução do número de acidentes e incidentes a fim de garantir a confiança dos cidadãos no transporte e/ou atividade aérea.

Estas ocorrências não foram sujeitas a um processo de investigação formal por não ser expectável retirar ensinamentos relevantes do evento, no entanto permitem identificar as principais áreas de risco da operação com base em informações agregadas e apoiar o trabalho realizado no âmbito do Programa de Segurança Operacional da Aviação do Estado Português (SSP).

Os dados apresentados, depois de devidamente desidentificados, são baseados em informações de reportes obrigatórios fornecidas pelas respetivas tripulações, representantes de organizações ou pelos denominados profissionais de aviação de primeira linha e, em alguns casos, complementados e relacionados com informações adicionais de outras fontes.

Os eventos listados não se enquadram na definição do Artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de agosto relativo à obrigatoriedade de realizar uma investigação a acidentes ou incidentes, tendo o evento, com base nos dados recolhidos, ocorrido sem consequências ou lesões para os intervenientes ou danos significativos nas aeronaves.

In this first chapter, occurrences reported to GPIAAF are presented which, not being considered as flight safety investigation events under the legislation in force, are disclosed to the community succinctly, contributing to a common effort and objective of reducing the number of accidents and incidents in order to ensure the confidence of citizens in aviation transport and/or activity.

These occurrences were not subject to a formal investigation process because it is not expected to draw relevant lessons from the event, however they allow to identify the main risk areas of the operation based on aggregated information and support the work carried out under the Portuguese State Safety Programme (SSP).

The data presented, once duly de-identified, are based on mandatory reporting information provided by the respective crews, representatives of organisations or so-called frontline aviation professionals and, in some cases, supplemented and related to additional information from other sources.

The events listed do not fall within the definition of Article 11 of Decree-Law No. 318/99 from August 11, concerning the obligation to carry out an investigation of accidents or incidents, as the event, based on the collected data, occurred without consequences or injuries to the involved parties or significant damage to the aircraft.

1.1 Notificação do Aeródromo || Airfield Notification

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 18-04-2024	Hora Time 02:20 UTC	Local Location LPLA	Tipo de evento Type of event OTHER (OTHR)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Airbus A319-112		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration HZ-A4
VOO FLIGHT			
Origem Origin LMML		Destino Destination CYHZ	
Tipo de voo Type of flight Transporte Aéreo Comercial - Passageiros Commercial Air Transport - Passenger		Tripulação Crew 0	Passageiros Passengers 0
Fase do voo Phase of flight Standing Standing		Condições de luminosidade Lighting conditions Noturno Nightlight	

Ocorrência reportada

No dia 17 de abril, uma aeronave Airbus A319-112 com registo HZ-A4, aterrou no aeroporto da Lajes para escala técnica e pernoita, tendo parqueado às 20:22 no stand E04.

Segundo declarações dos técnicos do operador de assistência em escala contratado, após imobilização da aeronave, foram colocados calços na roda esquerda do trem de nariz, um à frente e outro atrás e, após a paragem dos motores, foram colocados calços na roda esquerda do trem principal esquerdo (#1), um à frente e outro atrás.

A partida da aeronave estava prevista para as 15:00 do dia seguinte, com destino ao Aeroporto Internacional de Halifax (CYHZ/YHZ).

Pelas 02:30 do dia 18, a equipa de assistência em escala foi contactada telefonicamente pelo Centro de Operações Aéreas da Base Aérea N.º 4 das Lajes a reportar que a aeronave se tinha movimentado para a retaguarda, encontrando-se numa área relvada adjacente à plataforma Echo.

O incidente ocorreu quando a aeronave se encontrava sem qualquer pessoa a bordo, fechada, em estacionamento de pernoita em condição destravada conforme manual do operador aéreo. Os ventos registados no aeroporto não foram significativos, com rajadas máximas de até 12 nós.

Reported occurrence

On April 17th, an Airbus A319-112 aircraft with registration HZ-A4, landed at Lajes airport for a technical stopover and overnight stay, parking at 20:22 at stand E04.

According to statements by technicians from the contracted ground handling operator, after immobilizing the aircraft, chocks were placed on the left wheel of the nose gear, one at the front and one at the back, and, after stopping the engines, chocks were placed on the left wheel of the left main gear (#1), one in front and one behind.

The aircraft was scheduled to depart at 15:00 the following day, heading to Halifax International Airport (CYHZ/YHZ).

At 02:30 on the 18th, the ground handling team was contacted by telephone by the Air Operations Center of Lajes Air Base No. 4 to report that the aircraft had moved backwards, finding itself in a grassy area adjacent to Echo platform.

The incident occurred when the aircraft was without anyone on board, closed, in overnight parking in an unlocked condition according to the air operator's manual. The winds recorded at the airport were not significant with maximum gusts of up to 12 knots.

A inspeção realizada à aeronave pelos serviços de manutenção do operador não revelou qualquer dano.

Segundo investigação interna do prestador de serviços de assistência em escala, a presença de água sobre a tinta das pinturas de linha central de guiamento do stand pode ter contribuído para a falta de aderência do calço quando empurrado pelo pneu em movimento lento. Esta condição, aliada à colocação desfasada do calço, pode explicar que o calço tenha assim sido desviado pela roda, acabando em um ângulo quase de 90° com o calço colocado na frente do pneu.



Na sequência do evento, o prestador de serviços de assistência em escala emitiu uma Informação interna de Procedimentos Operacional referente à colocação de calços.

Nota: Não há evidência da colocação de calços no trem principal esquerdo. O fabricante da aeronave tem previsto nos seus manuais e outras publicações¹ de livre acesso, o procedimento de estacionamento que inclui a colocação de calços em todas as rodas do trem numa condição de pernoita (*nightstop*).

The inspection carried out on the aircraft by the operator's maintenance services did not reveal any damage.

According to an internal investigation by the ground handling service provider, the presence of water on the paint on the stand's centreline ground marking may have contributed to the lack of adhesion of the chock when pushed by the slow-moving tyre. This condition, combined with the uneven placement of the chock, may explain why the chock was deflected by the wheel, ending up at an angle of almost 90° with the chock placed in front of the tyre.

Following the event, the ground handling service provider issued an internal Operating Procedures Information regarding the placement of chocks.

Note: There is no evidence of chocking on the left main gear. The aircraft manufacturer has provided in its manuals and other freely accessible publications¹, the parking procedure that includes placing chocks on all wheels of the landing gear in a nightstop condition.

¹ <https://safetyfirst.airbus.com/safe-aircraft-parking/>

1.2 Notificação n.º: 24/2024 || Notification n.º: 24/2024

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 23-04-2024	Hora Time 14:29 UTC	Local Location LPSO	Tipo de evento Type of event RUNWAY EXCURSION (RE)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Piper PA28		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration OE-KPN
VOO FLIGHT			
Origem Origin LPSO		Destino Destination LPSO	
Tipo de voo Type of flight Aviação Geral – Treino / Instrução General Aviation - Training / Instructional		Tripulação Crew 1	Passageiros Passengers 0
Fase do voo Phase of flight Aterragem Landing		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 23 de abril, uma aeronave Piper PA28 com registo OE-KPN, descolou do aeródromo de Ponte de Sor (LPSO) para um voo de treino com um aluno piloto a solo. Ao regressar a LPSO, o aluno executou circuitos com dois toca e anda e aterragem final na pista 03.

Segundo o aluno, a primeira aterragem foi dura, a segunda foi considerada normal, tendo o aluno decidido realizar a aterragem final.

Após tocar na pista, ao travar, o aluno piloto perdeu o controlo da aeronave, tendo a mesma saído de pista pela esquerda em frente ao caminho de circulação "B" imobilizando-se no talude.

O aluno piloto desligou o motor e executou os procedimentos de segurança da aeronave e saiu ileso do evento. A aeronave teve danos no trem de nariz, berço do motor fraturado, hélice com deformação e antena de ADF danificada.

De acordo com a investigação interna do operador, o aluno piloto ao aplicar leme de direção com os pés nos pedais para alinhar a aeronave na pista (*de-crab*), terá inadvertidamente acionado o travão da roda do lado esquerdo, fazendo com que a aeronave virasse repentinamente para o mesmo lado, perdendo o seu controlo direcional. O vento reportado pelo AFIS foi de 030/06.

Reported occurrence

On April 23rd, a Piper PA28 aircraft registered OE-KPN, took off from Ponte de Sor airfield (LPSO) for a solo training flight. When returning to LPSO the student performed two touch and go and a full stop landing on runway 03.

As per the student's statements, the first landing was rough, the second was considered normal and the student pilot asked for a full stop landing.

After touching down on the runway, the student pilot, when braking, lost control of the aircraft and exited the runway, by the left in front of taxiway "B" and stopped on the embankment.

The student pilot switched off the engine and performed aircraft safety procedures and emerged from the event unharmed. The aircraft sustained damage on the nose gear, fractured the engine mount, bent propeller and damaged ADF antenna.

According to the operator's internal investigation, the student pilot, when applying rudder with his feet on the pedals to align the aircraft on the runway (*de-crab*), inadvertently activated the wheel brake on the left side, causing the aircraft to suddenly turn in the same direction, thereby losing directional control. The wind reported by AFIS was 030/06.



1.3 Notificação n.º: 29/2024 || Notification n.º: 29/2024

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 03-05-2024	Hora Time 15:47 UTC	Local Location LPCS	Tipo de evento Type of event SYSTEM/COMPONENT FAILURE OR MALFUNCTION (POWERPLANT) (SCF-PP)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type GRUMMAN COUGUAR GA-7		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration D-GZBK
VOO FLIGHT			
Origem Origin LPCS		Destino Destination LPCS	
Tipo de voo Type of flight Aviação Geral – Treino / Instrução General Aviation - Training / Instructional		Tripulação Crew 02	Passageiros Passengers 0
Fase do voo Phase of flight Em rota En-route		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 3 de maio uma aeronave GRUMMAN COUGUAR GA-7 com registo D-GZBK, equipada com dois motores Lycoming O320-D1D, descolou de aeródromo de Cascais (LPCS) para um voo VFR local de instrução com um aluno piloto e um instrutor.

Durante a fase de cruzeiro a cerca de 1000 pés, na zona do Cabo da Roca, foi sentido pela tripulação uma ligeira quebra de rotações no motor esquerdo seguida de outra quebra mais brusca.

Reported occurrence

On May 3rd, a GRUMMAN COUGUAR GA-7 aircraft, with registration D-GZBK, took off from LPCS (Cascais Aerodrome) for an instruction flight, with subsequent return to LPCS.

During the cruising phase at about 1000ft, in the Cabo da Roca area, the crew felt a slight reduction in RPM on the left engine followed by another more significant loss of power.

Foi notada uma queda na pressão do óleo, tendo a tripulação verificado uma grande quantidade de óleo na carenagem do motor.

Em sequência, o motor esquerdo foi desligado, a hélice embandeirada e consequente regresso ao aeródromo onde a aeronave aterrou em segurança.

Uma inspeção visual ao motor revelou uma falha catastrófica com rutura do cárter do motor na área dos cilindros #3 e #4.

Os livros técnicos de manutenção evidenciam que o motor esquerdo foi sujeito à última revisão geral em 1996, tendo sido observadas incongruências nos registos de manutenção.

Em dezembro de 2022, o motor direito da mesma aeronave sofreu uma falha catastrófica em voo durante a descolagem com consequente regresso ao aeródromo. Os danos catastróficos observados evidenciavam um modo de falha semelhante.

A loss of oil pressure was noticed and, visually, the crew noticed that there was a large amount of oil on the engine cowling.

The left engine was shutdown in flight and the propeller was feathered prior to returning to LPCS where the aircraft landed safely.

A visual inspection of the engine revealed a catastrophic failure with rupture of the engine crankcase in the area of cylinders #3 and #4.

The technical logbooks and records revealed that the LH engine was last overhauled in 1996 and discrepancies in the maintenance records were noted.

In December 2022, the right engine of the same aircraft experienced an in-flight shutdown during take-off, resulting in an air turnback. The damage to the engine was also catastrophic with similar failure mode.



1.4 Notificação do Operador (#8407) || Operator Notification (#8407)

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 18-05-2024	Hora Time 13:30 UTC	Local Location LFBD	Tipo de evento Type of event SYSTEM/COMPONENT FAILURE OR MALFUNCTION (POWERPLANT) (SCF-PP)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type AIRBUS A320-214		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration CS-TNQ
VOO FLIGHT			
Origem Origin EKCH		Destino Destination LPPT	
Tipo de voo Type of flight Transporte Aéreo Comercial - Passageiros Commercial Air Transport - Passenger		Tripulação Crew 2	Passageiros Passengers 153
Fase do voo Phase of flight Em rota En-route		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 18 de maio, uma aeronave Airbus A320 com registo CS-TNQ, descolou do aeroporto de Copenhaga (EKCH) com destino ao aeroporto de Lisboa (LPPT).

Durante a fase de cruzeiro a aeronave começou a rolar agressivamente para a esquerda, seguida de forte vibração (*buffet*). O ECAM apresentou FCTL SPOILER FAULT, com indicação do spoiler #2 LH completamente estendido. A tripulação realizou as ações ECAM tentando manter a aeronave sob controlo, apercebendo-se que o consumo de combustível estava a aumentar.

Atendendo às condições observadas, a tripulação decidiu divergir de imediato para o aeroporto mais próximo, no caso o aeroporto de Bordeaux-Mérignac (LFBD), onde aterraram em segurança na pista 23.

Os serviços de manutenção procederam à substituição do atuador do spoiler #2 LH e quando realizavam testes hidráulicos, deparam-se com ELEVATOR SERVO LH (BLUE) que levou à substituição do respetivo atuador.

No dia 22 de maio, nos preparativos do regresso a Lisboa (BOD - LIS), a aeronave apresentou falha de F/CTL ELEV SERVO FAULT, levando a nova intervenção de substituição do atuador do leme de profundidade RH amarelo.

No voo de posição BOD-LIS, já na fase de descida e aproximação a Lisboa, a tripulação reportou PAN-PAN

Reported occurrence

On May 18th, an Airbus A320 aircraft, registered CS-TNQ, took off from EKCH (Copenhagen Airport) with destination to LPPT (Lisbon Airport).

During cruise the aircraft started to roll aggressively to the left, followed by strong buffet.

The ECAM showed FCTL SPOILER FAULT, with indication of the LH spoiler #2 fully extended. While trying to maintain aircraft control, the crew followed the ECAM actions and realized that the fuel consumption was increasing.

Given the conditions, the crew decided to divert immediately to the nearest suitable aerodrome, which was LFBD (Bordeaux-Mérignac Airport) and landed safely on runway 23.

The maintenance services carried out the replacement of the #2 LH spoiler actuator and when performing the hydraulic tests, they encountered ELEVATOR SERVO LH (BLUE) which led to the replacement of the respective actuator.

On 22 May, in the preparations for the ferry flight to Lisbon (BOD - LIS), the aircraft experienced a failure of F/CTL ELEV SERVO FAULT, leading to a new intervention to replace the RH yellow elevator actuator.

During the BOD-LIS positioning flight, already in the descent and approach phase to Lisbon, the crew reported

por falha de comandos de voo, desta vez com indicação de Spoiler #3 LH e flutuações na pressão hidráulica no sistema azul.

Após intervenção significativa e substituição de componentes dos sistemas hidráulicos e de comandos de voo, a aeronave realizou, a 7 de junho com sucesso, um voo de ensaio tendo regressado à operação normal no dia seguinte.

Nota: A aeronave envolvida esteve em trabalhos de manutenção de base entre 9 de abril e 14 de maio, com intervenção significativa nos sistemas hidráulicos, tendo utilizado equipamentos de terra que, mais tarde, se demonstrou terem problemas de contaminação dos fluídos hidráulicos. O operador desenvolveu esforços no sentido de assegurar que outras aeronaves não fossem afetadas por tais equipamentos de terra.

PAN-PAN due to flight controls problem, with indication of Spoiler #3 LH and additionally with blue hydraulic system pressure fluctuations.

After substantial intervention and replacement of hydraulic and flight controls system components, on 7 June, the aircraft successfully performed a test flight and returned to normal operation on the following day.

Note: The event aircraft performed a thorough base maintenance check between April 9 and May 14, with significant disturbance in the hydraulic systems, having used ground equipment that was later found to have problems with hydraulic fluid contamination.

The operator made efforts to ensure that other aircraft were not affected by such ground equipment.

1.5 Notificação do Operador || Operator Notification

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 23-05-2024	Hora Time 17:53 UTC	Local Location Benavente	Tipo de evento Type of event SYSTEM/COMPONENT FAILURE OR MALFUNCTION (POWERPLANT) (SCF-PP)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Air Tractor AT-502		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration CS-EDG
VOO FLIGHT			
Origem Origin LP75 LEZÍRIAS		Destino Destination LP75 LEZÍRIAS	
Tipo de voo Type of flight Trabalho Aéreo – Serviços agrícolas Aerial Work - Agricultural		Tripulação Crew 1	Passageiros Passengers 0
Fase do voo Phase of flight Em rota En-route		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 23 de maio, uma aeronave Air Tractor AT-502 com registo CS-EDG, realizava um voo de trabalho agrícola no Monte da Saúde, Benavente com operação a partir da base no aeródromo das Lezírias.

Segundo as declarações do piloto, durante o voo de regresso à base com o motor às 2000RPM, 91%NG, 600°C de ITT, a voar a 125mph, ouviu-se um som agudo com frequência decrescente e notada uma falha total de potência do motor. A aeronave iniciou

Reported occurrence

On May 23rd, an Air Tractor AT-502 aircraft with registration CS-EDG, carried out an agricultural work flight at Monte da Saúde, Benavente, operating from the base at Lezírias aerodrome.

According to the pilot's statements, during the flight back to base with the engine at 2000RPM, 91%NG, 600°C ITT, flying at 125mph, a sharp sound was heard with decreasing frequency and a total loss of engine power was noticed. The aircraft began a sudden descent, leading the

uma descida brusca levando o piloto a embandeirar a hélice e realizar uma aterragem de emergência em terreno não preparado, sem registo de danos na aeronave ou ferimentos no tripulante.

A aeronave, inicialmente equipada com motor de combustão interna radial (PW R1340) foi convertida em janeiro de 2018 para o modelo AT-502 pela modificação SER.LTR.80A, com a instalação de um motor turbo-eixo PW&C PT6A-34AG.

Na inspeção efetuada após a aterragem, foi verificado que a hélice estava bloqueada com a indicação do detetor de metais do motor ativa.

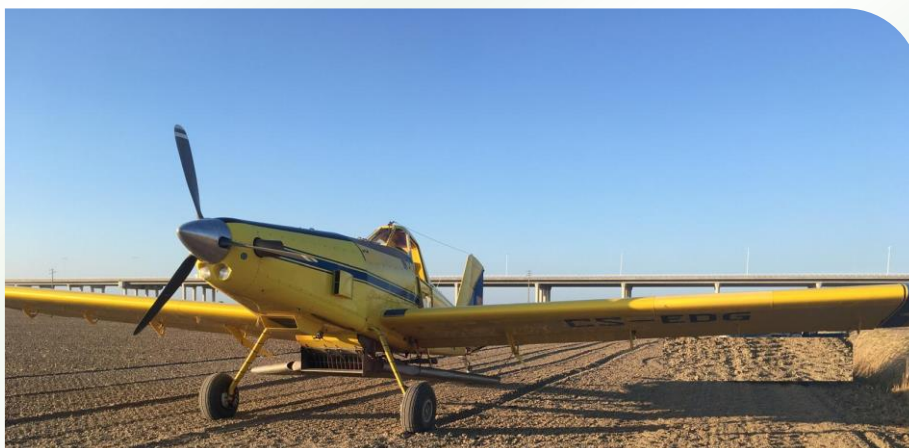
Os serviços de manutenção do operador removeram o motor junto ao local da aterragem, tendo sido enviado para um centro de serviços para avaliação e reparação.

pilot to feather the propeller and make an emergency landing on unprepared terrain, without any damage to the aircraft or injuries to the crew member.

The aircraft, initially equipped with a radial internal combustion engine (PW R1340), was converted in January 2018 to the AT-502 model by the SER.LTR.80A modification, with the installation of a PW&C PT6A-34AG turboshaft engine.

Upon inspection after landing, it was observed that the propeller was blocked with the engine's chip detector warning light illuminated.

Operator maintenance services removed the engine near the landing site and sent it to a service centre for evaluation and repair.



1.6 Notificação ATM2024-24 || ATM2024-24 Notification

OCORRÊNCIA OCCURRENCE				
Data Date 03-06-2024	Hora Time 08:20 UTC	Local Location LPPD	Tipo de evento Type of event ATM/CNS (ATM)	
AERONAVE AIRCRAFT				
Tipo Type A320 ; DH8D			Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration CS-TKQ ; CS-TRG
VOO FLIGHT				
Origem Origin LPPD ; LPMA			Destino Destination LPPR ; LPPD	
Tipo de voo Type of flight Transporte Aéreo Comercial - Passageiros Commercial Air Transport - Passenger			Tripulação Crew unk	Passageiros Passengers unk
Fase do voo Phase of flight Descolagem; Aterragem Take-off; Landing			Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 3 de junho, pelas 8:20 UTC, uma aeronave De Havilland Canada Dash 8-400 com registo CS-TRG, estava na final curta e autorizada a aterrar pelo controlador de tráfego aéreo (CTA) na pista 30 do aeroporto de Ponta Delgada (LPPD).

Decorrido pouco mais de um minuto, uma aeronave Airbus A320 com registo CS-TKQ estava pronta para sair da placa W, tendo sido instruída pelo mesmo CTA a rolar e alinhar na pista 12.

A tripulação da aeronave CS-TKQ apercebeu-se da presença de outra aeronave na final da pista 30, o CS-TRG, e avisou o CTA.

A aeronave CS-TKQ foi então instruída pelo CTA a aguardar na posição de espera do caminho de circulação C.

A aeronave CS-TRG aterrou e, em sequência, a aeronave CS-TKQ descolou com destino ao aeroporto do Porto (LPPR) sem outras ocorrências.

Segundo informações recolhidas, no momento da ocorrência, estaria um CTA na posição de torre (Aeródromo) com função de supervisor, um outro CTA na posição APP (Aproximação) e ainda um outro CTA no seu intervalo de descanso, sem se ausentar do edifício.

Nenhum dos operadores envolvidos no evento fez o reporte do evento.

Perante os factos e conclusões evidenciadas em relatórios de investigação anteriores e repetibilidade dos fatores envolvidos no presente evento, fica reforçada a importância da rápida e plena implementação das totalidade das Recomendações de Segurança emitidas no decorrer da investigação GPIAAF ref.^a 2021/SINCID/01 e consequente correção dos fatores envolvidos neste tipo de ocorrências, sob a monitorização e supervisão da Autoridade Nacional de Aviação Civil, ANAC, no exercício das suas competências e responsabilidades.

Reported occurrence

On June 3rd, at 8:20 UTC, a De Havilland Canada Dash 8-400 aircraft, with registration CS-TRG was on short final to runway 30 at Ponta Delgada Airport (LPPD) and had been authorised to land by the air traffic controller (ATCO).

About a minute later, an Airbus A320 aircraft with registration CS-TKQ was ready to depart from W apron, having been instructed by the same ATCO to taxi and line up on runway 12.

The crew of CS-TKQ realised that other traffic, CS-TRG, was about to land on runway 30 and notified the ATCO.

The ATCO then instructed CS-TKQ to hold at the holding position on taxiway C.

CS-TRG aircraft landed and, subsequently, CS-TKQ took off bound for Porto Airport (LPPR) without further occurrences.

According to information collected, at the time of the occurrence, there would have been an ATCO in the tower position (Aerodrome) in a supervisor role, another ATCO in the APP position (Approach) and a third ATCO in rest period, within the building.

Neither of the operators involved reported the event.

In view of the facts and conclusions highlighted in previous investigation reports and the repetitiveness of the factors involved in the present event, the importance of swift and comprehensive implementation of all the Safety Recommendations issued during GPIAAF investigation ref. 2021/SINCID/01 and resulting correction of the factors involved in this type of occurrences, under the monitoring and supervision of the National Civil Aviation Authority, (ANAC), in the exercise of its powers and responsibilities, is emphasized.

1.7 Notificação n.º: 38/2024 || Notification n.º: 38/2024

OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 28-06-2024	Hora Time 12:27 UTC	Local Location LPEV	Tipo de evento Type of event RUNWAY EXCURSION (RE)
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Tecnam P2002JF		Categoria Category Avião Airplane	Matrícula Registration CS-ECO
VOO FLIGHT			
Origem Origin LPEV		Destino Destination LPEV	
Tipo de voo Type of flight Aviação Geral – Treino / Instrução General Aviation - Training / Instructional		Tripulação Crew 01	Passageiros Passengers 00
Fase do voo Phase of flight Descolagem Take-off		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	

Ocorrência reportada

No dia 28 de junho, pelas 11:50, uma aeronave Tecnam P2002JF com registo CS-ECO, descolou do aeródromo de Évora (LPEV) para um voo de treino local com um aluno piloto e um instrutor a bordo. Após terem realizado 3 circuitos sem registo de ocorrências, o aluno iniciou a segunda fase do treino que consistia na realização de circuitos em voo solo.

Pelas 12:27 o aluno piloto alinhou na pista 01 e iniciou a corrida de descolagem para o que seria o seu segundo voo a solo do seu programa de treinos, tendo reportado que pelos 40 nós de velocidade indicada, perdeu a efetividade de controlo do leme de direção.

Sem retomar o controlo da aeronave, o aluno piloto permitiu que esta saísse de pista, imobilizando-se junto a uma barreira localizada a cerca de 70 metros da berma esquerda, voltada a Oeste.

O aluno piloto aplicou os procedimentos de segurança da aeronave, comunicou o incidente ao AFIS de Évora, às operações da ATO, tendo saído pelos próprios meios da aeronave sem qualquer ferimento.

No momento da descolagem, o vento estava variável da esquerda com 280/07.

Os serviços de manutenção do operador avaliaram a aeronave não tendo encontrado qualquer anomalia que justificasse ou contribuisse para o evento. Os danos registados no trem de nariz, hélice, berço do motor e capotagens resultaram da saída de pista.

Reported occurrence

On June 28th, at 11:50, a Tecnam P2002JF aircraft registered CS-ECO, took off from Évora aerodrome (LPEV) for a local training flight with a student pilot and an instructor on board. After having completed 3 uneventful circuits, the student began the second phase of the training, which consisted of performing local aerodrome solo circuits.

At about 12:27 the student pilot lined up on runway 01 and started the take-off roll for what would be the second solo flight of his training program, having reported that by 40 knots indicated speed, he lost effectiveness of rudder control.

Without regaining aircraft control, the student pilot allowed the aircraft to depart the runway, coming to rest close to a barrier located about 70 meters from the left edge of the runway facing West.

The student pilot applied the aircraft's shutdown safety procedures, reported the incident to Évora AFIS and to ATO operations and left the aircraft by his own means without any injury.

During the take-off roll, the wind was variable from the left with 280/07.

The operator's maintenance services examined the aircraft with no findings that would have justified or contributed to the event. Damage to the nose gear, propeller, engine mount and fairings resulted from the runway excursion.



O aluno piloto contava com 18:30 de voo em duplo comando e 30 m em voo solo.

Notas:

Em condições de vento cruzado da esquerda, ainda que fraco, a aeronave acentua a necessidade natural de aplicação de pé direito para contrariar o efeito de torque durante a fase de aceleração inicial.

Atendendo à pouca dissipação de energia na berma da pista, é pouco provável que tenha sido reduzida a potência do motor imediatamente após a perda de controlo direcional.

The student pilot had accumulated 18:30 of flight time in dual training and 30 minutes in solo.

Notes:

In left-hand crosswind conditions, even if weak, the aircraft exhibits a natural need for right rudder application to counteract the torque effect during the initial acceleration phase.

Given the low dissipation of energy after crossing the runway edge, it is unlikely that engine power was reduced immediately after loss of aircraft directional control.

2. PROCESSOS DE AVALIAÇÃO || EVALUATION PROCESSES

O GPIAAF foi notificado das respetivas ocorrências, tendo aberto processos de avaliação aos respetivos eventos no sentido de recolher informações adicionais, 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.

Relativamente aos processos de avaliação encerrados, pelos dados recolhidos e após uma análise dos factos no contexto das ocorrências, o GPIAAF decidiu não aprofundar a investigação de segurança para além das análises realizadas nos respetivos processos de avaliação das constatações imediatas.

Os eventos listados não se enquadram na definição do Artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de agosto relativo à obrigatoriedade de realizar uma investigação a acidentes ou incidentes, tendo o evento, com base nos dados recolhidos, ocorrido sem consequências ou lesões para os intervenientes.

Os processos de avaliação apresentados neste capítulo são referentes aos eventos reportados cujo processo foi aberto ou encerrado no respetivo trimestre a que a publicação se reporta.

Para os processos de avaliação listados e considerados encerrados, alerta-se toda a comunidade aeronáutica, em particular operadores para os quais sejam relevantes as constatações dos respetivos processos publicados, no sentido de, no âmbito das respetivas responsabilidades, tomarem as ações adequadas com vista a minimizar a possibilidade de causas similares resultarem em acidentes ou incidentes.

GPIAAF was notified of the respective occurrences, having opened evaluation processes to the respective events in order to collect additional information, in compliance with Decree-Law no. 318/99, Regulation (EU) no. 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Regarding the closed evaluation processes, based on the data collected and after an analysis of the facts in the context of the occurrences, GPIAAF decided not to deepen the safety investigation beyond the analyses carried out in the respective evaluation processes of the immediate findings.

The events listed do not fall within the definition of Article 11 of Decree-Law No. 318/99 from August 11, concerning the obligation to carry out an investigation of accidents or incidents, as the event, based on the collected data, occurred without consequences or injuries to the involved parties.

The evaluation processes presented in this chapter refer to the reported events whose process was opened or closed in the respective quarter to which the publication refers.

For the evaluation processes listed and considered closed, the entire aeronautical community, in particular operators for which the findings of the respective published processes are relevant, are alerted in order to, within the scope of their respective responsibilities, take appropriate actions to minimize the possibility of similar causes resulting in accidents or incidents.

2.1. Processo: 2024/AVAL/01

SINOPSE

SYNOPSIS

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 2024/AVAL/01		Classificação Classification Incidente Incident	
		Tipo de evento Type of event OTHER (OTHR)	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 28-04-2024	Hora Time 07:15 UTC	Local Location N38°19'27.1"; W 07°19'53.9" Mourão, Évora, Portugal	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Balóny Kubicek spol. s r.o. BB85Z		N.º de série Serial No. 1816	Matrícula Registration PH-GVL
Categoria Category Balão – Ar Quente Ballon – Hot Air			Operador Operator Windpassenger
VOO FLIGHT			
Origem Origin Monsaraz, Évora		Destino Destination Mourão, Évora	
Tipo de voo Type of flight Transporte Aéreo Comercial Commercial Air Transport		Tripulação Crew 01	Passageiros Passengers 13
Fase do voo Phase of flight Aterragem Landing		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Other
Fatais Fatal	0	1	0
Graves Serious	0	0	0
Ligeiras Minor	0	0	0
Nenhuma None	1	12	0
Total	1	13	0
Danos na aeronave Aircraft damage Nenhuns None		Outros danos Other damage Nenhuns None	

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

No dia 28 de abril de 2024, ao nascer do sol pelas 6:37 locais, um balão de ar quente descolou de um campo junto à vila de Monsaraz com um tripulante e 13 passageiros para um voo turístico comercial com uma duração prevista de uma hora.

Decorridos cerca de 1:40 de voo num rumo sudeste, após sobrevoarem a zona a Sul de Mourão, pelas 8:15 o piloto iniciou a manobra de aterragem junto à margem do rio (margem Norte).

Segundo declarações do piloto, o balão foi sendo arrastado por ação do vento para a água, decidindo ainda assim amarrar num baixio dado que, atendendo à reduzida quantidade de combustível a bordo, esta pareceu-lhe a melhor opção.

Em sequência, solicitou ajuda a alguns passageiros, referindo que saíssem do cesto para puxarem o mesmo para terra.

DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

On April 28th, 2024, at sunrise at 6:37 local time, a hot air balloon took off from a field near the village of Monsaraz with a crew member and 13 passengers for a commercial tourist flight with an estimated duration of one hour.

After approximately 1:40 of flight in a southeasterly direction, after flying over South Mourão area, at 8:15 the pilot began the landing manoeuvre next to the riverbank (North bank).

According to the pilot's statements, the balloon was being dragged into the water by the wind, and yet he decided to ditch in a shallow area since, given the reduced amount of fuel on board, this seemed like the best option.

He then asked some passengers for help, requesting them to get out of the basket to pull it ashore.

Segundo declarações recolhidas, enquanto o piloto tentava um voo estacionário sobre a água, três passageiros prepararam-se para ajudar, sendo que um deles, após ter saído do cesto tentou, sem sucesso, evitar o arrastamento do balão para águas mais profundas.

O piloto, ao aperceber-se que não havia forma de contrariar o movimento de arrastamento do balão por ação do vento, decidiu descolar novamente para tentar uma aterragem no outro lado da margem do rio (margem Sul).

O passageiro que saiu do balão, terá tentado chegar à margem, local inicialmente previsto para a aterragem.

Ainda com o balão em voo e após contacto telefónico, pelas 8:37 locais, uma equipa de terra do operador iniciou as ações de recolha do passageiro que saiu do balão, tendo este sido encontrado sem vida nas águas do rio numa posição próxima do local da tentativa de aterragem.

Após 34 minutos de voo adicionais de sobrevoo da zona do rio, o balão aterrou em segurança às 8:51 locais, junto à localidade de Vila dos Grous com o tripulante e 12 passageiros, sem reporte de problemas adicionais.

According to statements collected, while the pilot was attempting a hover flight over the water, three passengers prepared to help, one of whom, after leaving the basket, unsuccessfully tried to prevent the balloon from being dragged into deeper waters.

The pilot, realizing that there was no way to counteract the balloon's dragging movement due to the wind, decided to take-off again to attempt a landing on the other side of the riverbank (South bank).

The passenger who departed the balloon tried to reach the shore, the place initially planned for landing.

With the balloon still in flight and following telephone contact, at 8:37 local time, a ground team from the operator went to collect the passenger who had left the balloon, and found him deceased in the water at a location nearby where the balloon had attempted to land.

After an additional 34 minutes of flying over the river area, the balloon landed safely at 8:51 local time, near the town of Vila dos Grous with the crew member and 12 passengers, with no additional problems reported.



Figura 1 || Local previsto para a aterragem (margem Norte) e local da aterragem junto à Vila de Grous (margem Sul)

Figure 1 || Predicted landing site (North bank) and landing site near Vila de Grous (South bank)

Lesões e danos

O passageiro que tentou o auxílio durante a primeira manobra de aterragem do balão, foi encontrado sem vida.

Não há registo de danos no balão decorrentes do evento.

COMENTÁRIOS GPIAAF

O GPIAAF, no cumprimento das funções e competências atribuídas, está a reunir informação adicional sobre o evento com vista a decidir se há motivos que justifiquem a abertura de uma investigação formal.

A informação aqui apresentada é considerada de carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos tal como conhecidos à data da sua elaboração, podendo ser sujeita a alterações.

Importa salientar que quaisquer problemas de segurança urgentes que sejam detetados são imediatamente transmitidos às partes relevantes para que desde logo possam agir em conformidade, podendo também ser emitidas recomendações de segurança em qualquer momento do processo, se tal se justificar.

Injuries and damage

The passenger who attempted to give assistance during the balloon's first landing manoeuvre was found deceased.

There is no record of damage to the balloon resulting from the event.

GPIAAF COMMENTS

GPIAAF, in fulfilling its assigned functions and competences, is gathering additional information about the event aiming to decide whether there are grounds for opening a formal investigation.

The information presented herein is considered preliminary and contains only a summary of events as known at the time of its preparation and may be subject to change.

It is important to note that any urgent safety issues detected are immediately transmitted to the relevant parties to allow them to act accordingly. Safety recommendations can also be issued at any moment throughout the process, if justified.

3. PROCESSOS DE INVESTIGAÇÃO || INVESTIGATIONS PROCESSES

Esta secção fornece detalhes de eventos relacionados com aeronaves sujeitos a uma investigação formal com o processo de investigação aberto ou concluído, bem como a publicação do respetivo relatório.

This section provides details of aircraft-related events subject to a formal investigation with the investigation process opened or completed with the publication of the respective report.

3.1. Investigações Encerradas || Closed Investigations

Nada a referir.

Nothing of note.

3.2. Investigações Abertas || Opened Investigations

3.2.1. 2024-ACCID-01 (Yakovlev YAK-52 EC-IAS & EC-NGZ)

SINOPSE		SYNOPSIS	
PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 2024/ACCID/01		Classificação Classification Acidente Accident	
		Tipo de evento Type of event MIDAIR COLLISIONS (MAC)	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 02-JUN-2024	Hora Time 15:06 UTC	Local Location N38°03'50.0" W7°55'58.6" BA11, Beja, Portugal	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Yakovlev YAK-52		N.º de série Serial No. 833312 & 9611908	Matrícula Registration EC-IAS & EC-NGZ
Categoria Category Avião Airplane			Operador Operator Privado Private
VOO FLIGHT			
Origem Origin BA11, Beja		Destino Destination BA11, Beja	
Tipo de voo Type of flight Aviação Geral General Aviation		Tripulação Crew 01 ; 01	Passageiros Passengers 00 ; 00
Fase do voo Phase of flight Manobra Maneuvering		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Other
Fatais Fatal	1	0	0
Graves Serious	0	0	0
Ligeiras Minor	0	0	0
Nenhuma None	1	0	0
Total	2	0	0
Danos na aeronave Aircraft damage Destruídas Destroyed		Outros danos Other damage Nenhuns None	

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

História do voo

No dia 2 de junho de 2024 pelas 14:45, uma equipa de exibição acrobática composta por seis aeronaves históricas YAK-52, descolou da base aérea militar para

DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

History of the flight

On the 2nd of June, 2024, at about 14:45 an aerobatic display team flying six YAK-52 warbird aircraft, took off from the military air base for their display as part

o seu número de exibição integrado no festival aéreo *Beja Airshow* organizado pela Força Aérea Portuguesa na Base Aérea n.º 11 (BA11) nos dias 1 e 2 de junho.

Após terem realizado a sequência de manobras prevista para ambos os dias do festival, quando se preparavam para a sequência final caracterizada pela separação de uma das seis aeronaves para um voo de demonstração a solo, com as restantes cinco em afastamento, a aeronave que voava na posição 5, com registo EC-IAS iniciou a sua sequência final sem manter a separação do grupo, tendo colidido com a aeronave que voava na posição 3, EC-NGZ.

of the Beja Airshow, an event organised by the Portuguese Air Force at Air Base No.11 (BA11) on the 1st and 2nd of June.

After executing the same sequence of manoeuvres planned for both days of the festival, when they were preparing for the final sequence consisting of the separation of one of the six aircraft for a solo demonstration flight, while the remaining five distanced themselves, aircraft flying as number 5, with registration EC-IAS, began its final manoeuvre without maintaining separation from the formation of five aircraft. having collided with aircraft flying as number 3, EC-NGZ.

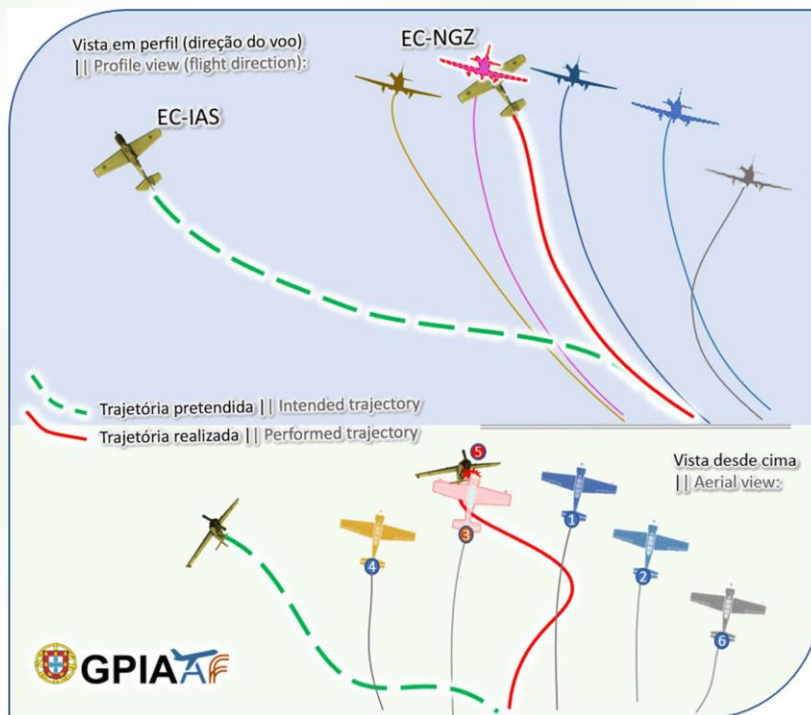


Figura 1 || **Figure 1**
Trajetória da formação || Formation flight path

A colisão entre as aeronaves provocou danos na fuselagem posterior da aeronave 5, inutilizando toda a secção da cauda tendo como consequência uma inevitável perda de controlo da aeronave.

A queda com um ângulo pronunciado e em posição invertida provocou uma violenta colisão no solo com subsequente explosão.

Lesões e danos

O piloto saiu da aeronave em voo e iniciou o processo de abertura do paraquedas. Dada a baixa altura ao solo

The collision between the aircraft caused damage to the aft fuselage of aircraft 5, rendering the entire tail section inoperative and resulting in an inevitable loss of control of the aircraft.

The aircraft plummeted at a pronounced angle and in an inverted position, causing a violent collision with the ground and a consequent explosion.

Injuries and damage

The pilot left the aircraft in flight, beginning the process of opening his parachute. Due to the low

a calote do paraquedas não abriu e por esse motivo não teve qualquer ação de desaceleração do piloto tendo como consequência a sua morte imediata.

A aeronave 3 perdeu a hélice, o trem de aterragem esquerdo e uma secção significativa do bordo de ataque da semiasa esquerda. Sentindo a falta de tração e com dificuldades de controlo lateral da aeronave, o piloto iniciou de imediato um voo picado em direção à pista e acabou por realizar uma aterragem a sensivelmente -90° com a soleira da pista 01L no sentido Oeste - Este.

Apesar da posição final invertida da aeronave como consequência da desaceleração brusca, ausência do trem esquerdo e fratura do trem de nariz, o piloto saiu da aeronave pelos próprios meios e sem ferimentos, tendo sido conduzido ao Hospital da Cidade de Beja por precaução.

Ao local acorreram os meios de socorro da Base Aérea a prestar apoio ao evento, que coordenaram o auxílio externo com as entidades locais.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF teve conhecimento por reporte de populares a assistirem ao evento e foi oficialmente notificado pela Força Aérea Portuguesa às 17:02, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local, iniciando os trabalhos de coordenação com a FAP pelas 19:40.

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.

Atendendo à envolvente e localização do acidente, a legislação nacional prevê que a investigação seja realizada por uma comissão mista composta pelo GPIAAF e pela Força Aérea. Considerando, o enquadramento em que as aeronaves históricas com registo civil estavam a operar, foi acordado entre ambas as entidades como mais adequado que a investigação seja liderada pela Comissão Central de Investigação de Acidentes da Força Aérea.

Entre outros aspetos, a investigação, que se conformará com os requisitos aplicáveis de âmbito civil, irá detalhar:

ground height, the parachute canopy did not open and for this reason there was no action to decelerate the pilot, resulting in his immediate death.

Aircraft 3 lost its propeller, left landing gear, and a significant portion of the left-wing leading edge. Feeling the lack of thrust and with difficulties to control of the aircraft over the longitudinal axis, the pilot immediately initiated a nosedive towards the runway and ended up making a landing at about -90° with the runway 01L threshold in an easterly direction.

Despite the final inverted position of the aircraft, as a consequence of the sudden deceleration, the absence of the left main landing gear and fracture of the nose gear, the pilot left the aircraft by himself and without injury, having been taken to the Beja city hospital as a precaution.

The rescue teams of the Air Base rushed to provide assistance, following the accident, in coordination with other local entities.

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF became aware of the event through reports from people attending the airshow and was officially notified by the Portuguese Air Force (FAP) at 17:02, having deployed a civil aviation investigation team to the site, starting the coordination work with the FAP at 19:40.

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.

Given the event boundaries and accident location, the national legislation provides for the investigation to be carried out by a joint commission composed of the GPIAAF and Portuguese Air Force. Considering the framework in which the historic aircraft with civil registration were operating, it was agreed between both entities that it was more appropriate for the investigation to be led by the Portuguese Air Force Accidents Investigation Central Commission.

Amongst other issues, the safety investigation which will comply with applicable civil requirements, will detail:

- os fatores organizacionais e procedimentos de treino da equipa de exibição,
 - a operacionalidade e funcionamento das aeronaves no pré-evento,
 - os fatores humanos referentes à tripulação e restante equipa em exibição.
- the organisational factors and training procedures of the display team,
 - the condition and operation of the aircraft in the pre-event,
 - the human factors related to the air display crew and the rest of the team.

3.2.2. 2024-ACCID-02 (Cessna F-150H D-EAYV)

SINOPSE			SYNOPSIS		
PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 2024/ACCID/02			Classificação Classification Acidente Accident		
			Tipo de evento Type of event LOSS OF CONTROL–INFLIGHT (LOC–I)		
OCORRÊNCIA OCCURRENCE					
Data Date 06-JUN-2024	Hora Time 18:06 UTC	Local Location N39°46'33.8" W8°49'13.0", Leiria, Portugal			
AERONAVE AIRCRAFT					
Tipo Type Cessna F-150H		N.º de série Serial No. 150-0301		Matrícula Registration D-EAYV	
Categoria Category Avião Airplane				Operador Operator Aero Club de Leiria	
VOO FLIGHT					
Origem Origin LPJF		Destino Destination LPJF			
Tipo de voo Type of flight General Aviation - Training / Instructional		Tripulação Crew 02		Passageiros Passengers 00	
Fase do voo Phase of flight Descolagem Take-off		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight			
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES					
Lesões Injuries		Tripulação Crew		Passageiros Passengers	
Fatais Fatal		0		0	
Graves Serious		1		0	
Ligeiras Minor		1		0	
Nenhuma None		0		0	
Total		2		0	
Danos na aeronave Aircraft damage Destruídas Destroyed		Outros danos Other damage Linha de baixa tensão Low voltage powerline			

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA	DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE
História do voo No dia 6 de junho de 2024, pelas 17:45, um piloto em aquisição de competências acompanhado por um piloto instrutor, iniciaram os preparativos para um voo local de circuitos de aeródromo. Cumpridos os procedimentos previstos para o aeródromo, às 17:59 a aeronave iniciou a decolagem da pista 02 tendo realizado um circuito esquerdo seguido de um toca e anda sem qualquer anomalia reportada (detalhe A da figura).	History of the flight On the 6 th of June 2024, at 17:45, a pilot in training and an instructor pilot, initiated preparations for the intended local flight to perform aerodrome circuits. Having complied with the procedures foreseen for the aerodrome, at 17:59 the aircraft took-off from runway 02, following a left circuit and subsequent touch and go without any reported anomaly (detail A of the figure).

Às 18:05 a aeronave iniciou um novo circuito, quando na linha de subida, a ~150 pés AGL (detalhe B da figura), a tripulação apercebeu-se que a performance da aeronave não era a esperada, com a velocidade indicada em valores decrescentes.

Sem conseguirem manter a linha de subida, o instrutor assumiu os comandos da aeronave, o piloto em instrução declarou emergência e foi iniciada uma volta de 180° para aterragem na pista 20.

Com vento de cauda, a aeronave sobrevoou a pista 20 sem tocar, tendo o piloto instrutor decidido borregar iniciando uma volta pela direita para tentar uma aterragem na pista 02, aplicou potência e a aeronave iniciou uma subida (detalhe C da figura).

At 18:05 the aircraft started a new circuit, when during the initial climb at about ~150ft AGL (detail B of the figure), the crew realized that the performance of the aircraft was not as expected with a decaying indicated airspeed.

Unable to maintain the climb, the instructor took control of the aircraft, the pilot in training declared an emergency and a 180° turn was initiated for landing on runway 20.

With a tailwind component, the aircraft flew over runway 20 without touching, and the instructor pilot decided to initiate a go-around with a right turn to attempt a landing on runway 02, applied power and the aircraft began a climb (detail C of the figure).

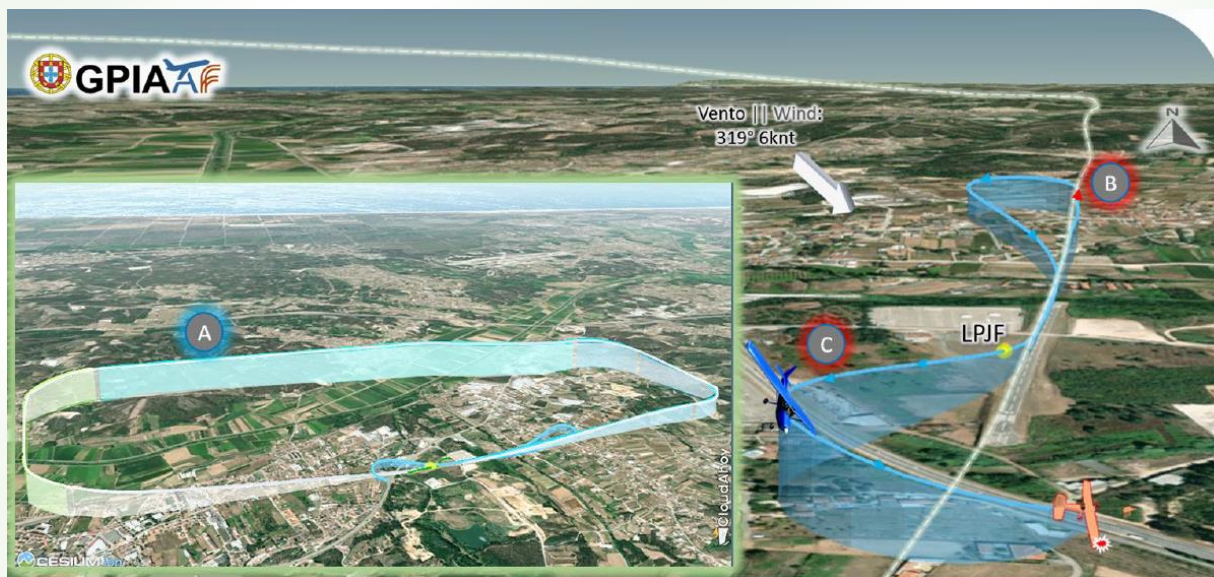


Figura 1 || Trajetória da aeronave registada num dispositivo portátil

Figure 1 || Aircraft flight path recorded on a mobile device

A falta de performance foi novamente sentida pela tripulação na linha de subida já em volta pela esquerda.

Numa condição de baixa energia mecânica, a aeronave, em volta apertada pela esquerda, entrou em perda aerodinâmica, tendo a ponta direita da asa colidido com um cabo de baixa tensão.

À dinâmica de colisão iniciada no referido cabo elétrico, seguiu-se uma colisão violenta sobre a secção dianteira da aeronave na estrada (N119) e consequente ressalto e projecção para um caminho de terra paralelo à estrada e imobilizando-se num silvado próximo.

The aircraft's poor performance was again felt by the crew during the climb while already in the turn to the left.

In a low mechanical energy condition, the aircraft, in a tight left-hand turn, entered an aerodynamic stall and the right-wing tip collided with a low voltage power cable.

The collision dynamics initiated in the aforementioned power cable were followed by a violent collision of the forward section of the aircraft on an adjacent road (N119) and consequent rebound and projection onto a parallel gavel road, becoming immobilized in a large bramble bush.

Ao local acorreram as forças de segurança e as corporações de bombeiros locais.

Lesões e danos

O piloto sentado à esquerda ficou com ferimentos ligeiros e saiu pelos próprios meios; o instrutor sentado à direita sofreu ferimentos graves e foi assistido ainda na aeronave.

A aeronave ficou destruída.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado às 18:18, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local. Esta iniciou os trabalhos no terreno na manhã do dia 7, 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 detalhar:

- o funcionamento da aeronave no pré-evento, incluindo a análise ao motor,
- a experiência de voo e os procedimentos efetuados pela tripulação,
- os procedimentos de treino em vigor na coletividade.

Local security forces and fire brigades rushed to the scene.

Injuries and damage

The left seated pilot had small bruises and left the aircraft by his own means; The instructor seated on the right suffered serious injuries and was assisted while still in the aircraft.

The aircraft was destroyed.

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was notified at 18:18, and a civil aviation investigation team travelled to the accident site. It began work on-site on the morning of the 7 of June, 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.

Among other aspects, the GPIAAF investigation will detail:

- the pre-event aircraft operation, including engine analysis,
- the flight experience and procedures carried out by the crew,
- the training procedures in force in the community.

4. PROCESSOS DE COOPERAÇÃO || COOPERATION PROCESSES

Este capítulo fornece detalhes sobre os processos de cooperação realizados por organismos de investigação e prevenção de acidentes homólogos com o apoio e participação do GPIAAF pela nomeação de um representante acreditado para a investigação.

This chapter provides details of cooperation processes carried out by accident investigation and prevention counterpart authorities with GPIAAF support and participation through the nominated accredited representative to the investigation.

4.1. 2024-COOP-03 (Chipmunk VH-POR) YPJT, Jandakot Aerodrome, Australia

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 2024/COOP/03		Classificação Classification Acidente Accident	
		Tipo de evento Type of event TBD	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 26-04-2024	Hora Time 05:19 UTC	Local Location Aerodromo de Jandakot, Australia Jandakot Aerodrome, Australia	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type DHC-1 MK 22 Chipmunk	N.º de série Serial No. OGMA #44	Matrícula Registration VH-POR	Categoria Category Avião Airplane
Operador Operator privado private			
VOO FLIGHT			
Origem Origin Jandakot Aerodrome [YPJT]		Destino Destination Jandakot Aerodrome [YPJT]	
Tipo de voo Type of flight Aviação Geral General Aviation		Tripulação Crew 01	Passageiros Passengers 00
Fase do voo Phase of flight Manobra Manoeuvring		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Other
Fatais Fatal	1	0	0
Graves Serious	0	0	0
Ligeiras Minor	0	0	0
Nenhuma None	0	0	0
Total	1	0	0
Danos na aeronave Aircraft damage Substancial Substantial		Outros danos Other damage Nenhum None	

No dia 26 de abril de 2024, uma aeronave de fabrico português DHC-1 MK 22 Chipmunk, com registo VH-POR, descolou do aeródromo de Jandakot para um voo local com um piloto a bordo.

Durante a fase descolagem, às 13h19 (horário padrão do oeste da Austrália), a aeronave colidiu com o terreno. O piloto sofreu ferimentos fatais e a aeronave danos substanciais.

O ATSB (Australian Transport Safety Bureau) abriu uma investigação para determinar as circunstâncias do evento.

On April 26th, 2024, a Portuguese manufactured DHC-1 MK 22 Chipmunk aircraft registered VH-POR, took off from Jandakot aerodrome for a local flight with one pilot onboard.

During take-off phase, at 13:19 (Australian Western Standard Time), the aircraft collided with terrain. The pilot was fatally injured and the aircraft sustained substantial damage.

The ATSB (Australian Transport Safety Bureau) opened an investigation into the circumstances of the event.

Enquanto representante do Estado de fabrico da aeronave, o GPIAAF disponibilizou o apoio necessário à investigação.

As the representative of the aircraft State of Manufacturer, GPIAAF is providing the necessary support to the investigation.

4.2. 2024-COOP-04 (Cessna 680 CS-LTN), EDDL - Dusseldorf, Germany

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 2024/COOP/04		Classificação Classification Incidente Grave Serious Incident	
		Tipo de evento Type of event SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 28-06-2024	Hora Time 11:00 UTC	Local Location Dusseldorf, Germany - EDDL (DUS)	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type Cessna 680A	N.º de série Serial No. 680A-0228	Matrícula Registration CS-LTN	Operador Operator NetJets Europe
VOO FLIGHT			
Origem Origin Wien/Schwechat [LOWW]		Destino Destination Blackpool - UK [EGNH]	
Tipo de voo Type of flight Transporte Aéreo Comercial Commercial Air Transport		Tripulação Crew 02	Passageiros Passengers TBD
Fase do voo Phase of flight Cruzeiro En route		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Other
Fatais Fatal	2		
Graves Serious			
Ligeiras Minor			
Nenhuma None			
Total	2		-
Danos na aeronave Aircraft damage Desconhecidos Unknown		Outros danos Other damage Nenhum None	

No dia 28 de junho de 2024, um Cessna 680A Citation Latitude descolou de Viena/Schwechat pelas 09h45 para um voo internacional não programado com destino a Blackpool no Reino Unido.

Durante o voo, a FL430, o sistema CAS apresentou uma mensagem 'HYD VOLUME LOW'. A tripulação, após desligar ambas as bombas hidráulicas com a consequente perda da pressão hidráulica normal, iniciou um desvio para EDDL, declarando emergência. Após consumo de combustível em espera, a aeronave aterrou sem outros problemas na pista 23L de EDDL.

O BFU (Departamento Federal Alemão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos) abriu uma investigação às circunstâncias do evento.

Enquanto representante do Estado de registo e do operador, o GPIAAF disponibilizou o apoio necessário à investigação.

On June 28th, 2024, a Cessna 680A Citation Latitude took off from Vienna/Schwechat at 09:45 for a non-scheduled international revenue flight to Blackpool, United Kingdom.

During flight at FL430, a yellow 'HYD VOLUME LOW' CAS message illuminated. The crew unloaded both hydraulic pumps which resulted in loss of normal hydraulic pressure and a diversion was initiated to EDDL. Emergency was declared, fuel was burned during the hold to lower the landing weight before a successful emergency landing at EDDL on runway 23L.

The BFU (German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation) opened an investigation into the circumstances of the event.

As the representative of the aircraft State of registry and operator, GPIAAF is providing the necessary support to the investigation.

5. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA || SAFETY RECOMMENDATIONS

Esta secção fornece detalhes sobre as recomendações de segurança emitidas no período de referência, dando ainda a conhecer eventuais desenvolvimentos ou encerramento de Recomendações de Segurança emitidas no passado pelo GPIAAF.

O conteúdo das recomendações de segurança, respetivas respostas e avaliação são tornadas públicas através do repositório central Europeu SRIS2:

This section provides details on new safety recommendations issued in the reference quarter, as well as any significant developments or closing actions from safety recommendations issued in the past by the GPIAAF.

Safety recommendations content, its responses and assessment are made public via the European central repository SRIS2:

<https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>

5.1. Recomendações de segurança emitidas || Issued safety recommendations

Nada a referir.

Nothing of note.

5.2. Seguimento de recomendações de segurança || Safety recommendations follow-up

Nada a referir.

Nothing of note.

6. DIVERSOS || MISCELLANEOUS

6.1. Alterações a relatórios || Report amendment

Esta secção contém adendas ou correções a relatórios publicados pelo GPIAAF.

This section contains additions or corrections to reports published by GPIAAF.

Nada a referir.

Nothing of note.

6.2. Documentação publicada || Published documentation

Esta secção contém documentos elaborados e publicados pelo GPIAAF, decorrentes de eventos reportados, com o intuito de fornecer dados devidamente analisados e expostos de uma forma que possibilite a fácil consulta dos mesmos.

This section contains documents prepared and published by GPIAAF, resulting from reported events, in order to provide data properly analysed and exposed in a way that allows easy consultation.

Nada a referir.

Nothing of note.

6.3. Participação em eventos || Event participation

Esta secção contém informações sobre a participação do GPIAAF em atividades com representação da Unidade de Aviação Civil (UAC).

This section contains information on the participation of GPIAAF in activities with representation of the Civil Aviation Unit (UAC).

6.3.1. Conferência “Bem Estar Social”, Lisboa, Portugal || “Social Wellbeing” Conference, Lisbon, Portugal

No dia 16 de abril de 2024, o GPIAAF participou numa conferência em Lisboa, organizada pela ATO, AWA Aeronautical Web Academy sobre o tema “Bem-estar Social - Bem-estar mental, o caso dos Pilotos de Linha Aérea”.

O evento contou com a presença dos oradores Dr.^a Maria Martins (Psicóloga) e o Cmdt. João Moutinho (Piloto de linha aérea), onde foram abordados temas relacionados com a parte psicológica e a parte social dos futuros pilotos em processo formativo.

A conferência encontra-se disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=XpNr585-UuA>

On April 16th, 2024, GPIAAF participated in a conference held in Lisbon, organized by the ATO, AWA Aeronautical Web Academy on the theme “Social Wellbeing - Mental wellbeing, the case of Airline Pilots”.

The event was attended by speakers Dr.^a Maria Martins (Psychologist) and Capt. João Moutinho (Airline Pilot), where they spoke about the psychological and social aspects that are part of the lives of future pilots in the training process.

The conference is available at:

6.3.2. Simpósio “Segurança acima de tudo”, Lisboa, Portugal || Symposium “Safety above all”, Lisbon, Portugal

No dia 18 de abril de 2024, o GPIAAF participou no II Simpósio “Segurança acima de tudo” organizado pela Força Aérea Portuguesa integrado na celebração do Dia Mundial para a Segurança e Saúde no Trabalho, com o objetivo da prevenção de acidentes e doenças profissionais.

O evento contou com a presença dos oradores Cmdt. Armindo Martins (Piloto de linha aérea) com uma palestra sobre Atitudes e Comportamentos, com a Eng.^a Vera Mateus (Engenheira de Gestão Industrial) com uma palestra sobre o tema Desafios da Segurança na Indústria Aeronáutica e com o Dr. Carlos Durão (Médico especialista em Ortopedia e Traumatologia/Medicina Legal) com uma palestra sobre o tema Medicina Legal.

O simpósio encontra-se disponível em:

<https://www.emfa.pt/noticia-4583-ii-simposio-8220seguranca-acima-de-tudo8221>

On April 18th, 2024, GPIAAF participated in the II Symposium “Safety above all” organised by the Portuguese Air Force as part of the celebration of the World Day for Safety and Health at Work, with the aim of preventing occupational accidents and illnesses.

The event was attended by speakers Capt. Armindo Martins (Airline Pilot) with a lecture on Attitudes and Behaviours, with Eng^a Vera Mateus (Industrial Management Engineer) with a lecture on the topic of Safety Challenges in the Aeronautical Industry and with Dr. Carlos Durão (specialist in Orthopaedics and Traumatology/Forensic Medicine) with a lecture on the topic of Forensic Medicine.

The symposium is available at:

6.3.3. ICAO-EASA 3.º Forum “Aviação Civil”, Manila, Filipinas || ICAO-EASA 3rd Forum “Civil Aviation”, Manila, Philippines

O GPIAAF participou no fórum de cooperação ICAO-EASA para o Sudeste Asiático², em Manila, Filipinas, nos dias 23, 24 e 25 de abril de 2024.

A terceira edição do evento promovida pela ICAO e EASA, teve a coorganização e suporte da CAAP, a Autoridade de Aviação Civil das Filipinas.

No evento estiveram presentes as 12 Autoridades de Aviação civil dos países signatários da Declaração de Pequim, documento de compromisso para a segurança da Aviação Civil, tendo ainda participado outras entidades como a FAA, Airbus e Boeing.

Foram debatidos temas de colaboração e cooperação entre os Estados, nomeadamente a conectividade e integração regional, sustentabilidade e discussão do nível de implementação dos princípios da referida declaração de Pequim.

O GPIAAF, a convite da EASA e em representação do grupo de trabalho 3 da ENCASIA (*European Network Civil Aviation Safety Investigation Authorities*), grupo responsável pelo desenvolvimento de um sistema de

GPIAAF participated in the ICAO-EASA cooperation forum for Southeast Asia², in Manila, Philippines, on April 23rd, 24th and 25th, 2024.

The third edition of the event promoted by ICAO and EASA, was co-organised and supported by CAAP, the Civil Aviation Authority of the Philippines.

The event was attended by 12 Civil Aviation Authorities from countries that signed the Beijing Declaration, a document of commitment to Civil Aviation safety, with other entities such as FAA, Airbus and Boeing, also taking part.

Topics of collaboration and cooperation between States were discussed, namely connectivity and regional integration, sustainability and discussion of the level of implementation of the principles of the aforementioned Beijing declaration.

GPIAAF, at the invitation of EASA and on behalf of working group 3 of ENCASIA (*European Network Civil Aviation Safety Investigation Authorities*), a group responsible for developing a system of cooperation and

² <https://www.icao.int/APAC/Meetings/Pages/2024-ICAO-EASA-Forum.aspx>

cooperação e suporte mútuo entre as Autoridades de Investigação de Segurança Operacional na Aviação Civil da União Europeia, apresentou o modelo de cooperação em desenvolvimento e em implementação entre os Estados da UE.

mutual support between Civil Aviation Operational Safety Investigation Authorities of the European Union, presented the model of cooperation in development and implementation between EU States.



6.3.4. EASA - CASIA (Autoridades de Investigação de Segurança da Aviação Civil) Reunião Anual de 2024, Colónia, Alemanha || EASA - CASIA (Civil Aviation Safety Investigation Authorities) 2024 Annual Meeting, Cologne, Germany

Nos dias 25 e 26 de abril de 2024, o GPIAAF participou na Reunião Anual de 2024 da EASA - CASIA (Autoridades de Investigação de Segurança da Aviação Civil) na Colónia, Alemanha, organizada pela EASA.

O objetivo da reunião anual de coordenação entre as Autoridades Europeias de Investigação de Segurança da Aviação Civil (CASIA) e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) é partilhar experiências provenientes das atividades diárias (investigações, Recomendações de Segurança (RS) e meios para mitigação das questões de segurança identificadas), bem como estimular caminhos a seguir nos processos de intercâmbio e análise de dados entre as Autoridades de Investigação de Segurança (SIAs) e a EASA.

On April 25th and 26th, 2024, GPIAAF participated in the EASA - CASIA (Civil Aviation Safety Investigation Authorities) 2024 Annual Meeting in Cologne, Germany, organized by EASA.

The objective of the annual coordination meeting between the European Civil Aviation Safety Investigation Authorities (CASIA) and the European Union Aviation Safety Agency (EASA) is to share experiences coming from the daily activities (investigations, Safety Recommendations (SRs), and means for mitigation of identified safety issues), as well as to stimulate ways forward in the data exchange and analysis processes between the Safety Investigation Authorities (SIAs) and EASA.

O GPIAAF participou ativamente nas discussões e fez uma apresentação sobre um evento recente relacionado com uma falha de motor em voo num B787, onde trabalhou em estreita colaboração com o fabricante dos motores, o operador da aeronave e a EASA para trazer melhorias de segurança num curto período de tempo, sem a necessidade de abrir uma investigação formal de segurança.

Mais informação disponível em:

GPIAAF engaged actively in the discussions and delivered a presentation about a recent event involving a B787 in-flight shutdown where it worked in close collaboration with the engine manufacturer, aircraft operator and EASA to bring about safety improvements within a short period of time without the need for opening a formal safety investigation.

More information is available at:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/events/easa-casia-civil-aviation-safety-investigation-authorities-2024-annual>

6.3.5. AeroUBI Encontro Nacional de Aeronáutica, Covilhã, Portugal | | AeroUBI National Aeronautics Meeting, Covilhã, Portugal

No dia 6 de maio de 2024, o GPIAAF participou no AeroUBI Encontro Nacional de Aeronáutica na Covilhã, Portugal, organizado pelo Núcleo de Engenharia Aeronáutica da Universidade da Beira Interior.

O GPIAAF foi convidado para a sessão de abertura do Encontro, com uma apresentação descrevendo os antecedentes das investigações de segurança, o seu objetivo e o processo em vigor em Portugal. A apresentação incluiu vários exemplos de investigações recentes realizadas pelo GPIAAF e foi seguida por uma sessão de perguntas e respostas.

Mais informação disponível em:

On May 6th, 2024, GPIAAF participated in the AeroUBI National Aeronautics Meeting in Covilhã, Portugal, organised by the Aeronautical Engineering Center of the University of Beira Interior.

GPIAAF was invited to the opening session of the Meeting and delivered a presentation describing the background of safety investigations, their purpose and the current process in Portugal. The presentation included several examples of recent investigations conducted by GPIAAF and was followed by a Q&A session.

More information is available at:

<https://www.ubi.pt/Evento/12334>

6.3.6. ECAC ACC/60, Stavanger, Noruega | | ECAC ACC/60, Stavanger, Norway

Nos dias 22 e 23 de maio de 2024, o GPIAAF participou na 60.^a reunião do Grupo de Peritos em Investigação de Acidentes e Incidentes Aéreos (ACC/60) em Stavanger, Noruega, organizada pela ECAC (Conferência Europeia da Aviação Civil).

O encontro reuniu mais de 70 investigadores e especialistas em segurança aérea dos Estados-Membro da CEAC e observadores do EUROCONTROL, Comissão Europeia (DG MOVE), EASA, Rede Europeia de Autoridades de Investigação de Segurança da Aviação Civil (ENCASIA), IATA, ICAO, ISASI/ESASI, Conselho Nacional de Segurança nos Transportes dos EUA (NTSB), Singapura e partes interessadas do setor.

On May 22nd and 23rd, 2024, GPIAAF participated in the 60th meeting of the Air Accident and Incident Investigation Group of Experts (ACC/60) in Stavanger, Norway, organized by ECAC (European Civil Aviation Conference).

The meeting brought together over 70 air safety investigators and experts from ECAC Member States and observers from EUROCONTROL, European Commission (DG MOVE), EASA, European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (ENCASIA), IATA, ICAO, ISASI/ESASI, US National Transportation Safety Board (NTSB), Singapore and industry stakeholders.

Foram abordados temas em torno de investigações de segurança recentes e em investigação, com ênfase em acidentes e incidentes com helicópteros.

Mais informação disponível em:

<https://www.ecac-ceac.org/news/1083-investigators-focus-on-helicopter-accidents-and-incidents>

The topics addressed revolved around recent and ongoing safety investigations, with an emphasis on helicopter accidents and incidents.

More information is available at: