



NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE

- ✓ Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;
- ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando 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.

PROCESSO: 19/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 26/jul/2014 - 09h00m UTC		Local: Aeródromo Mogadouro	
Aeronave	Tipo: <i>ESQUAL - VM1</i>	Matrícula: EC-ZML	Nº de série: 4021
Operador	Privado		
Origem/Destino	LERM/LPMU		
Tipo de voo: Lazer	Fase do Voo / Operação: Aterragem		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	–	-	–
Graves		-	–
Ligeiras / Nenhumas	1	1	
Danos na aeronave: Parcialmente Destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

No dia 26 de julho de 2014, pelas 09:00, a aeronave de asa fixa Esqual modelo VM1, registo espanhol EC-ZML, propriedade privada, levando a bordo um piloto do sexo masculino, nacionalidade Espanhola, 63 anos de idade e um passageiro do sexo masculino, sofreu um acidente quando prosseguia o voo particular de lazer proveniente do aeródromo Robledillo de Mohernando (LERM) dirigindo-se para a pista do aeródromo de Mogadouro, onde se realizava um encontro de aeronaves ultraligeiras.

No local, o dia apresentava-se com céu parcialmente limpo, a visibilidade era superior a 10 km e o vento soprava de



nordeste com cerca de 05 Kts de intensidade com algumas rajadas ocasionais.

Dado ter-se concluído mediante imagens apresentadas, que o piloto não estaria muito familiarizado com o aeródromo, onde efetuou uma primeira aproximação à pista 03 tendo borregado para nova tentativa de procedimentos de aproximação. Na segunda tentativa, é visível que estabiliza a uma velocidade de aproximação ligeiramente acima do indicado, e uma ladeira ligeiramente abaixo da ladeira normal para aproximação. Constata-se que, prossegue a aproximação numa atitude instável, sendo forçado a corrigir a ladeira de descida para transpor a rede periférica do aeródromo, e já em cima da zona de toque da pista a aeronave teve uma afundamento repentino, e tocou o solo, com o trem principal e imediatamente com o trem de nariz, tendo efetuado um “*bouncing*” de cerca de 20 metros a uma altura não mais de 50cm. Sequencialmente, provavelmente derivado a uma rajada de vento a asa direita eleva-se, ficando a aeronave numa atitude de pranchamento de cerca 45 graus, roçando a asa esquerda no solo originando o desvio do eixo de pista, prosseguindo o trajeto em direção à vedação lateral do aeródromo. Prossegue nessa atitude de pranchamento elevado nos 40 metros do “strip” lateral da pista, numa orientação Noroeste embatendo na rede de vedação.



São visíveis o embate da ponta da asa na base de cimento da vedação, em que, dada a energia envolvida no embate a vedação não resistiu, cedendo, tendo a aeronave progredido com rotação no eixo vertical por mais cerca de 30 metros após a vedação, immobilizando-se orientada para Este.

A perna do trem de nariz não suportou a força do embate na pista, tendo fraturado e entrado pelo interior do habitáculo.

A aeronave sofreu danos no grupo motopropulsor, no habitáculo, na fuselagem, trem e cauda. Todos os componentes se encontravam agrupados.

Após a imobilização da aeronave no solo, as equipas de emergência presentes no aeródromo prontamente ocorreram ao local.

O piloto abandonou pelos próprios meios o habitáculo, tendo o passageiro sofrido ferimentos ligeiros sendo socorrido por elementos de socorro, devido a ferimento num membro inferior.

NOTA: A Direção do GPIAA, não viajou até ao local do acidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa de um acidente aéreo público.

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do nº 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do nº 1 do art.º 11º do Dec. Lei Nº 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente.

Todas as horas referidas neste documento, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Nesta data, a hora local em Portugal continental é mais uma à hora UTC.

Lisboa, 19 de Agosto de 2014