



DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
PORTUGAL

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O PLANADOR

BLANICK L13, CS-PAW

NO AERÓDROMO DE CERNACHE

EM 12-JANEIRO-1980

RELATÓRIO Nº 2/80/GPI



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO - GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

J. Azevedo
21
18.4.80.

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O PLANADOR
BLANICK L13, CS-PAW
NO AERÓDROMO DE CERNACHE
EM 12-JANEIRO-1980

RELATÓRIO Nº 2/80/GPI

SINOPSE

Um planador do Aeroclub de Coimbra, ao regressar ao Aeródromo de Cernache, devido à acção do vento e a ter preparado a sua aterragem directa (sem espera no enfiamento da pista), sofreu uma colisão com o solo numa encosta antes do Aeródromo.

A ocorrência verificou-se cerca das 16:20 horas do dia 12 de Janeiro de 1980.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 HISTÓRIA DO VOO

Em 12 de Janeiro de 1980, o planador BLANICK L13, com as marcas de nacionalidade e matrícula CS-PAW, propriedade do Aero clube de Coimbra, descolou do Aeródromo de Cernache rebocado por um avião, a fim de efectuar uma prospecção de existência de possível condição de ascendência ondulatória entre a serra da Lousã e o Aeródromo de Cernache, visto ter aparecido uma nuvem lenticular na zona.

Assim, o piloto largou o reboque quando sobrevoava a Vila da Ceira a cerca de 800 metros QFE.

Não tendo penetrado na ascendência ondulatória, foi virando para o Aeródromo, visto que já estava a perder altura.

Quando se encontrava a cerca de 200 metros QFE já sobrevoava a zona do hangar executando voltas para a direita.

Quando se encontrava a cerca de 100 metros preparou uma volta para a direita seguida de selecção de freios e *flaps* para aterrar, tendo conseguido, talvez devido ao vento, uma descendência que não lhe permitiu chegar ao Aeródromo.

Assim, o piloto tentou uma aterragem na barreira que antecede a pista, tendo colidido fortemente com o solo.

1.2 DANOS PESSOAIS

Não houve.

1.3 DANOS DA AERONAVE

O constante do Anexo A.

1.3 OUTROS DANOS

Não houve.

1.5 INFORMAÇÕES DA TRIPULAÇÃO

O piloto do planador CS-PAW era titular de uma licença válida de Piloto Particular de Planador Nº [REDACTED]/PPP/1.

1.6 INFORMAÇÕES DA AERONAVE

O constante do Anexo A.

1.7 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

Nuvens altas e vento Leste 10/15 nós.

1.8 AJUDAS À NAVEGAÇÃO

Não pertinente.

1.9 COMUNICAÇÕES

Não pertinente.

1.10 AERÓDROMO E FACILIDADES TERRESTRES

Ver Anexo B. (Relatório do piloto)

1.11 FOGO

Não pertinente.

2. ANÁLISE

Ao efectuar a aterragem o piloto não contou com o vento forte que soprava e com previsíveis descendências orográficas, perdendo violentamente altitude o que fez com que o planador não chegasse ao Aeródromo.

3. CONCLUSÕES

3.1 FACTOS

3.1.1 A aeronave estava certificada, equipada e mantida de acordo com a regulamentação implementada pela DGAC.

3.1.2 Nos vários componentes da aeronave não foram detectadas anomalias que possam ter contribuído para o acidente.

3.1.3 O tripulante estava certificado e qualificado para o voo que efectuou.

3.2 CAUSA PROVÁVEL

Devido a descendência o piloto não conseguiu chegar ao Aeródromo.

Lisboa, em 17 de Fevereiro de 1981

O INQUIRIDOR,


José Manuel da Graça Reis

A N E X O A



RELATÓRIO DO INQUÉRITO AO INCIDENTE COM O PLANADOR CS-PAW DO AERoclube DE COIMBRA, EM 13-1-80, NO AERÓDROMO DE CERNACHE - COIMBRA.

DADOS DA AERONAVE

Classificação - Planador Terrestre

Categoria do C.N. - Normal

Marca - Blanick

Fabricante - Stroyirny Pruns Petiletky

Modelo - L-13

Número de Fabrico - 173207

Data de Fabrico - 1965

Emprego Normal - Instrução e Treino

Proprietário - Aeroclube de Coimbra

Certificado de Matrícula - Nº 307/2 de 29/12/1978

Certificado de Navegabilidade - Nº 307/1 de 13/9/1965

Última Inspeção Realizada - Tipo Anual c/92:25 TT e 72:55 R.G.

Última Vistoria Realizada - Em 28/3/1979 c/92:25 TT E 72:55 R.G.

Período De Validade Do C.N. - 19/4/79 a 19/4/80.

Tempos De Trabalho	T.T. - 125:59
	R.G. - 166:29

Nº Total De Aterragens - 304



PARTES DANIFICADAS

FUSELAGEM

- a) Encontra-se torcida na zona de fixação das asas (Plano Central) em todo o seu perímetro.
- b) Vidro superior da fuselagem está partido.
- c) Cone de cauda esta partido pela zona de fixação à fuselagem.
- d) Vidro frontal está estalado.
- e) Nariz da fuselagem esta amolgado.

ASAS

- f) Asa direita esta partida na zona da 5º nervura a partir da ponta da asa e tem vários enfolamentos no revestimento, para o interior, até à raiz da asa.
- g) Asa esquerda, aparentemente esta em bom estado.

EMPENAGEM

- h) A empenagem encontra-se aparentemente em bom estado.

LISBOA, 6 de JANEIRO de 1981

ANTONIO DIAS VICTORINO
TÉCNICO ASSISTENTE PRINCIPAL

A N E X O B

= RELATÓRIO DE ACIDENTE =

LOCAL — ÁREA DE APROXIMAÇÃO À PISTA 36 DO AERODROMO DE COIMBRA

DATA — 12/JAN/80

HORA — CERCA DAS 16.20 HORAS LOCAIS

AERONAVE — PLANADOR BLANIK L13

MATRICULA — CS-PAW

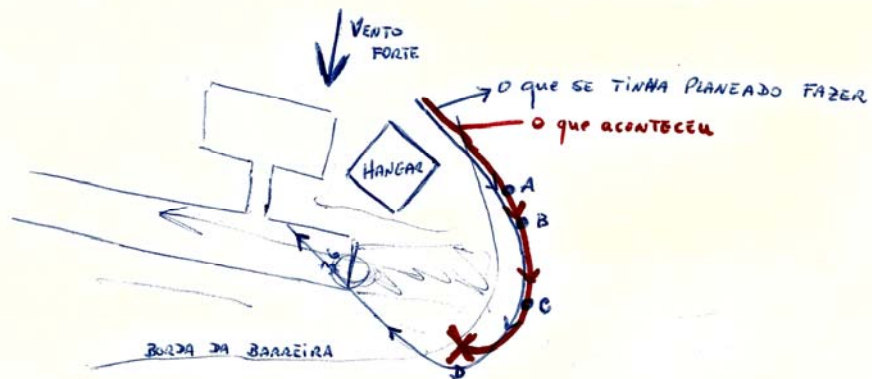
PILOTO COMANDANTE — [REDACTED]

LICENÇA [REDACTED]

VALIDADE 21/11/80

EXPERIÊNCIA NOS ÚLTIMOS 6 MESES — MAIS DE 20 HORAS COMO PILOTO COMANDANTE DE PLANADORES DE DIVERSOS TIPOS

CERCA DE 10 HORAS NO PLANADOR ACIDENTADO



Tendo desenvolvido para prospecção de existência de possível condições de ondulatória entre a Serra da Lousã e o aeródromo de Coimbra, visto existir uma lenticular na zona, larguei o rebóque numa zona à vertical da Vila de Ceira a cerca de 800 metros QFE.

Não tendo entrado na ocorrência de possível ondulatoria, fui lentamente regressando à zona do aeródromo de Coimbra.

Quando estava com cerca de 200 metros QFE sobrevoava a zona do hangar dando voltar para a direita, mantendo o hangar sempre por baixo do planador e planeiei uma aterragem conforme traçado a azul, isto é, com uma inclinação em relação ao eixo da pista de cerca de 30°, utilizando inicialmente a zona de terra e depois a pista e mais a zona de parque abastecido caso fosse necessário o que provei não ser necessário em face do vento forte que se fazia ventar e com rajadas.

A cerca de 100/120 metros sai da posição de de cima do hangar, mais ou menos na posição A, meti full flaps e full freios (ao sair de cima do hangar e ao entrar na volta tinha 100 km/h no velocímetro), mal acabei de meter o full flaps e freios, isto feito em volta, senti o planador a fundar-se estremosamente.

Assim 3/4 segundos depois do full flap e freios, recolhi simultaneamente os flaps e freios, continuei a voltar, olhei o velocímetro que me indicava 80 km/h, apercebi-me que continuava a aprofundar-me espectacularmente pelo que tentei e apertei ainda mais a volta para uma inclinação de cerca de 60°, pois ventia-me a fundar e ao mesmo tempo ver anátrax para fora da Sarreira.

Quando fiquei apontado à Sarreira, apontei o nariz do planador à borda da Sarreira.

Cerca de 30 ou 40 metros antes de atingir a borda da Sarreira, tive a nitida sensação que já lá não chegava, pois já estava praticamente no nível da pista. Piquei a um ponto abaixo da Sarreira, pois me pareceu que o planador já estava com pouca velocidade e precisava dela para fazer uma aterragem controlada a subir. Tive dificuldades em puxar o nariz para cima no momento do embate na Sarreira, pois penso não me obedecer como deveria por baixa velocidade, mas mesmo assim ainda consegui fazer um embate meio a subir, meio a "arrapar".

Libsa 15 / Janeiro / 80

Lie.

val. 21/11/80