

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O
CESSNA F 150-L, G-PAGE
NA PRAIA DE S. JACINTO
EM 9-SETEMBRO-1986

Homolog. *[Signature]*
3/3/87

A consideração superior
p. homologação.

[Signature]
13/3/87.

RELATÓRIO N.º. 12/86/GPI

SINOPSE

Um avião da Empresa ERIC SHIPLEY, descolou do Porto com destino a Faro, com plano de voo VFR e em formação com outros dois aviões do mesmo tipo (G-BDBU e G-BKIJ - Leader).

Tendo entrado em condições IMC, para as quais não estava preparado, efectuou uma aterragem de emergência na praia, perto da Base Aérea de S. Jacinto.

A ocorrência verificou-se cerca das 17:00 horas UTC do dia 9 de Setembro de 1986.

Devido à aterragem de emergência, a aeronave sofreu os danos constantes do Relatório em Anexo.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1. 1 HISTÓRIA DO VOO

Em 9 de Setembro de 1986, o avião monomotor terrestre REIMS CESSNA F 150 L, com as marcas de nacionalidade e matrícula G-PAGE, propriedade de [REDACTED], descolou do Porto com destino a Faro.

A tripulação era constituída por um único piloto, [REDACTED]

Seguindo como asa do avião G-BKIJ, entrou em condições IMC, perdeu o contacto com o leader e, não estando capacitado para voar IFR, efectuou uma aterragem de emergência.

O avião G-BDBU, [REDACTED], que também descolou do Porto para Faro, como asa do G-BKIJ, perde o contacto com o leader e faz uma aterragem de emergência na Base Aérea de S. Jacinto, sem consequências.

1. 2 DANOS PESSOAIS

O tripulante não sofreu quaisquer danos reportados.

1. 3 DANOS NA AERONAVE

O constante do Anexo A.

1. 4 OUTROS DANOS

Não se conhece que a aeronave tenha provocado danos a terceiros.

1.5 INFORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

Não se conhecem elementos do Certificado do tripulante, uma vez ter abandonado o local do acidente e se ter ausentado para Inglaterra, conforme informação recolhida da ANGLO ALGARVE AVIATION. Junta-se relatório do piloto. (Anexo B)

1. 6 INFORMAÇÃO DA AERONAVE

O constante do Anexo A.

1. 7 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

Ver Anexo C.

1. 8 AJUDAS À NAVEGAÇÃO

Não pertinente.

1.9 REGISTADORES DE VOO (FLIGHT RECORDERS)

Não pertinente.

1.10 INFORMAÇÕES MÉDICAS

Não foram efectuados exames médicos.

1.10 FOGO

Não pertinente.

1.12 TESTES

Não foram efectuados testes.

2. ANÁLISE E CONCLUSÕES

2.1 GENERALIDADES

A aeronave estava certificada, equipada e mantida de acordo com a pertinente regulamentação do Civil Aviation Authority (CAA).

2.2 ANÁLISE

Em consequência das informações obtidas e da investigação realizada, verificou-se que o piloto do G-PAGE perdeu o contacto com o avião leader da formação em que seguia, entrando em condições IMC.

Tentando regressar ao Porto e devido ao agravamento da visibilidade, tenta seguir a linha de costa e efectua uma aterragem de emergência na praia perto da Base Aérea de S. Jacinto.

A visibilidade poderá ser o factor causal do acidente aliado ao facto de o piloto não estar preparado para voar nas condições de visibilidade que encontrou.

A aeronave encontrava-se em perfeitas condições de navegabilidade na altura do acidente.

Junta-se o relatório efectuado pelo piloto do G-PAGE bem assim como o do G-BDBU.

3 . CONCLUSÕES

3.1 FACTOS

1. *A aeronave estava certificada, equipada e mantida de acordo com a regulamentação do CAA.*
2. *Nos vários sistemas ou componentes da aeronave não foram detectadas anomalias que possam ter contribuído para o acidente.*

3.2 CAUSA PROVÁVEL

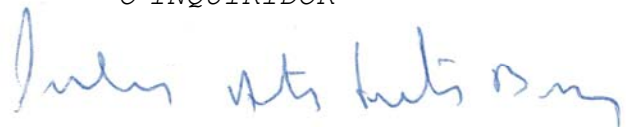
Parece ser evidente que o facto do piloto do G-PAGE ter entrado a voar em condições para as quais não estava preparado, convencido que conseguiria manter o contacto visual com o avião leader, tenha contribuído para o acidente.

4. RECOMENDAÇÕES

Que os pilotos façam uma avaliação correcta das condições meteorológicas que vão encontrar em rota, não entrando em condições de voo para as quais não estejam preparados.

Lisboa, em 12 de Março de 1987

O INQUIRIDOR



*Carlos Artur de Freitas Branco
Técnico Assistente Principal*

MINISTÉRIO DA HABITAÇÃO, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES
DIRECÇÃO - GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Pág.
Ref.^a
N.º
Data

A N E X O A

*RELATÓRIO DA PERITAGEM TÉCNICA EFECTUADA
À AERONAVE G-PAGE APÓS ACIDENTE OCORRIDO
EM 9.9.86 NAS DUNAS DE S.JACINTO (AVEIRO)*

3. POSIÇÃO DOS COMANDOS

3.1- *Posição dos comandos do motor:*

- *Full throttle*
- *Mistura cortada*
- *Magnetos on*

3.2 - *Posição dos comandos de voo:*

- *Flaps - recolhidos*

4.0 INTRUMENTOS

Velocímetro - 85 MPH
Altímetro - 0.80 ft.

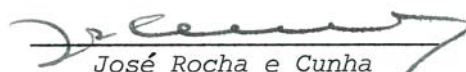
5.0 EQUIPAMENTOS DE RÁDIO-FREQUÊNCIAS

COM - 129.9
VOR - 114.10
ADF - 327

6.0 ANÁLISE

- 6.1 - *A aeronave tinha sido submetida a uma inspecção anual em 2.9.86, cerca de sete dias antes do acidente.*
- 6.2 - *Não foram detectadas anomalias no funcionamento da aeronave.*
- 6.3 - *Face ao anteriormente exposto, é de concluir que a aeronave se encontrava em perfeitas condições de navegabilidade no momento do acidente.*

Lisboa, 10 de Fevereiro de 1987



José Rocha e Cunha
Técnico de Aviação Civil Principal



VISTA LATERAL



VISTA DE FRENTE



PÁ DO HÉLICE



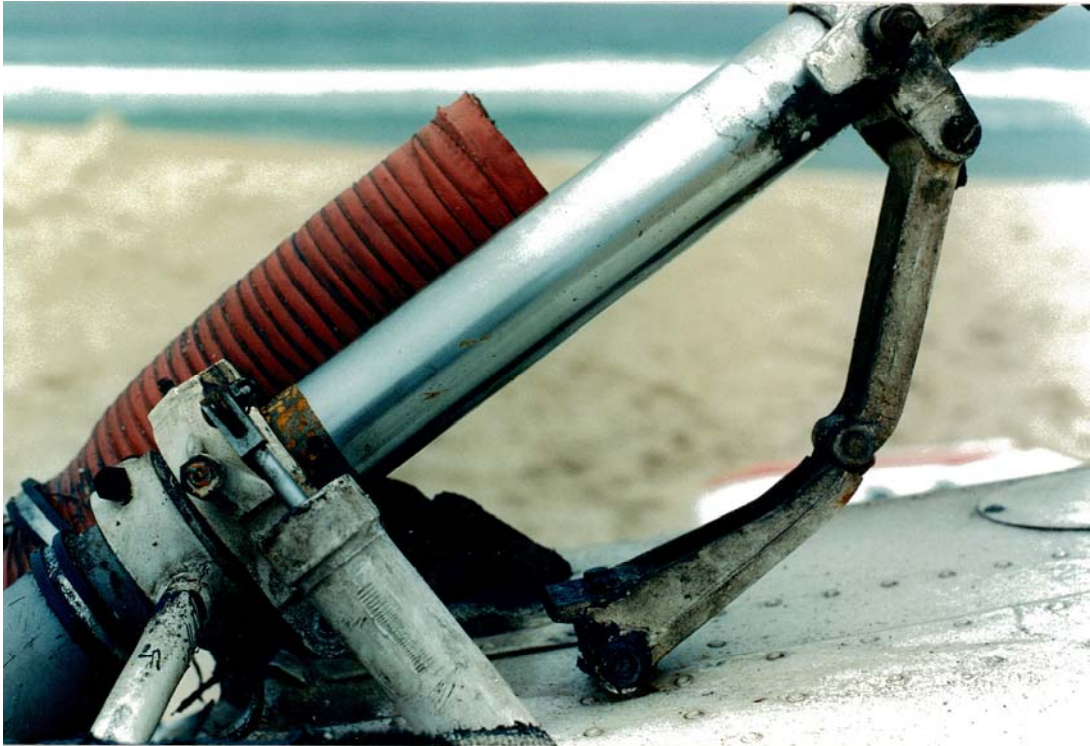
EMPENAGEM



INTRADORSO DA ASA DIREITA



INTRADORSO DA ASA DIREITA



TREM DE PROA