



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM A AERONAVE
MATRÍCULA CS-DBG
OCORRIDO NO AERÓDROMO DE PORTIMÃO
EM 15/MAIO/1999

RELATÓRIO N° 07/ACCID/GPS/99



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

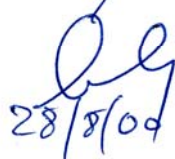
GABINETE DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA AERONÁUTICA

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM A AERONAVE
MATRÍCULA CS-DBG
OCORRIDO NO AERÓDROMO DE PORTIMÃO
EM 15/MAIO/1999

Homologado

*6-46/99
28/08/2000*

RELATÓRIO N° 07/ACCID/GPS/99

A entidade referida

28/8/09



NOTA

O presente relatório exprime as conclusões técnicas apuradas pela Comissão de Inquérito às circunstâncias e às causas deste acidente.

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e a Directiva da C.E. N° 94/56, de 21 de Novembro de 1994, a análise dos acontecimentos, as conclusões e as recomendações não foram formuladas de forma a determinar faltas ou atribuir responsabilidades individuais ou colectivas.

O único objectivo foi o de retirar deste acidente os ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.



SINOPSE

No dia 15 de Maio de 1999, pelas 12:15 horas UTC, na sequência de uma aproximação para aterragem e durante uma manobra de treino de falha de motor, a aeronave ultrapassou o eixo de aproximação final à pista 29, entrando em perda.

O piloto vendo que não era possível volta ao eixo da pista, endireitou as asas e deixou seguir o avião até embater numa vedação de arbustos.

A aeronave largou as asas e imobilizou-se alguns metros á frente em posição invertida.

Do acidente resultaram danos consideráveis na aeronave, tendo o piloto saído ileso, assim como os outros dois ocupantes.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 HISTÓRIA DO VOO

O avião descolou do Aeródromo de Portimão para um voo local, transportando duas pessoas além do piloto.

Quando se encontrava na posição de vento de cauda para tocar-e-andar, o piloto decidiu fazer uma demonstração de falha de motor, reduzindo a potência e continuando no circuito em voo planado. Na volta para a final ultrapassou o eixo de aproximação final, não conseguindo corrigir a atitude do avião. O piloto ainda meteu motor, tentando o borge, mas o avião não ganhou altitude nem velocidade, indo embater numa sebe de marmeleiros.

Do acidente resultaram danos avultados no avião, tendo os ocupantes saído praticamente ilesos.

1.2 DANOS PESSOAIS

DANOS	TRIPULAÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS	TOTAL
FATAIS	—	—	—	—
LIGEIOS	1	—	—	1
ILESOS	—	2	—	2

1.3 DANOS NA AERONAVE

A aeronave ficou bastante danificada especialmente as asas que foram arrancadas pela raiz.

O hélice estava destruído.

O corpo da aeronave apresentava danos consideráveis resultado da acção de capotar.

1.4 OUTROS DANOS

A aeronave destruiu arbustos e culturas no campo onde caiu

1.5 INFORMAÇÃO SOBRE A TRIPULAÇÃO

PILOTO

Idade:	52 anos
Sexo:	Masculino
Licença:	PPA e PLAA válida até 01/09/99 do CAA
Qualificações:	Holandês
Ultimo exame médico:	RTI e VPI. Multimotores terrestres. B757
Experiência no Tipo:	642 horas
Experiência Total:	3545 horas

1.6 INFORMAÇÃO SOBRE A AERONAVE

1.6.1 INFORMAÇÃO GERAL

Fabricante:	Piper
Modelo:	PA-28, Cherokee 140
Número de série:	28-7325436
Ano de Fabrico:	1973
Certificado de Matrícula:	N° 2035-1 emitido em 06/08/98
Certificado de Navegabilidade	N° 2035-1 válido até 15/06/99
Motores:	1 Lycoming O-320-E3D
Tempo total de voo:	1621:25 horas
Peso estimado na altura do acidente:	1600 kgs

1.7 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

Das declarações do piloto e da Informação do Aeródromo obteve-se o seguinte: Céu limpo, visibilidade superior a dez quilómetros, QNH de Faro 1015Hpa, vento de 330



graus com intensidade entre 14 a 16 nós e alguma turbulência.

1.8 AJUDAS À NAVEGAÇÃO

Não aplicável.

1.9 COMUNICAÇÕES

A aeronave mantinha comunicações com o serviço de informação de aeródromo na frequência apropriada.

1.10 INFORMAÇÃO SOBRE A PISTA

A pista de Portimão está aberta para o tráfego geral e consta do MPC.

1.11 REGISTADORES DE VOO

A aeronave não possui registadores nem este equipamento é requisito de certificação

1.12 EXAME DOS DESTROÇOS

A aeronave estava inteira no corpo, virada de barriga para o ar e junto a uma sebe de marmeleiro e romãzeira.

As asas ficaram destacadas do corpo do avião e junto das primeiras sebes onde o avião embateu.

1.13 INFORMAÇÃO MÉDICA E PATOLÓGICA

Foi efectuado exame toxicológico ao piloto, sendo o resultado negativo.

1.14 INCÊNDIO

Não houve incêndio.

1.15 SOBREVIVÊNCIA

Os cintos de segurança suportaram as cargas geradas e os passageiros saíram por seus próprios meios.

1.16 ENSAIOS E PESQUISAS

Não foram feitos ensaios laboratoriais por não ser necessário.

1.16.1 MOTOR

O motor é da marca Lycoming, modelo O – 320 – E3D, N° de fabrico L – 33994 – 27A. Tempo total desde o fabrico 3123,55 horas. Tempo total de trabalho desde a última revisão geral; 1621,25 horas.

1.17 ORGANIZAÇÃO E GESTÃO

Não pertinente.

2. ANÁLISE

O piloto pretendeu demonstrar aos passageiros que o avião mesmo sem motor poderia aterrar sem problemas a partir daquela posição no vento de cauda. Para tal reduziu a potência para “idle”, quando tinha uma velocidade de aproximadamente 80 nós e uma altitude de 650 pés. Ao voltar para a perna base, e com o vento a soprar forte numa direcção que coincidia com o través do avião este fez o “overshoot” do eixo de aproximação final.

Na impossibilidade de corrigir a aproximação por falta de potência e de altitude, o piloto de imediato perdeu a oportunidade de consumir a aproximação.

O piloto aplicou toda a potência disponível para executar um borrego “ daquela posição.

O avião já muito baixo e a perder altitude voou direito ás sebes de marmeleiros sendo travado por estas rapidamente.

A energia cinética que o avião traz foi em grande parte absorvida pela acção do arrancar das asas.

O avião ao passar pelas sebes deixou as asas. O estabilizador horizontal bateu num ramo, de baixo para cima, provocando um momento de rotação do corpo do avião que o levou a percorrer os últimos metros em posição invertida e immobilizando-se assim junto de uma segunda sebe mais à frente.

Os dois passageiros saíram do avião sem danos corporais e o piloto também mas com ligeiras escoriações.

O piloto actuou de forma inconsciente ao pretender efectuar uma manobra de emergência com passageiros a bordo.

3. CAUSAS

O acidente ficou a dever-se a uma operação perigosa do avião pelo piloto que pretendeu executar um simulacro de aterragem forçada com passageiros a bordo, o que não é permitido de acordo com o Anexo 2 da OACI.

Lisboa, 24 de Maio de 2000

O INVESTIGADOR,

António M. Dornelas Marinho Falcão

Ass.



ASPECTO FINAL DA POSIÇÃO DO AVIÃO