



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

RELATÓRIO FINAL DE INCIDENTE

Planador

Rolladen-Schneider LS-7wl

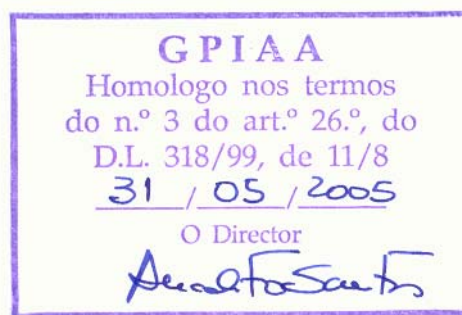
D-8178

Ocorrido em

Évora

em

30 DE ABRIL DE 2005



NOTA

O presente relatório exprime as conclusões técnicas apuradas pela Comissão de Investigação às circunstâncias e às causas desta ocorrência.

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com a Directiva do C.E. n.º 94/56/CE, de 21 de Novembro de 1994 e com o n.º 3 do art.º 11º do Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de Agosto, a investigação, análise e conclusões deste relatório não têm por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a determinação de causas e a formulação de recomendações que evitem a sua repetição.

O único objectivo deste relatório técnico é retirar ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.

SINOPSE

No dia 30 de Abril de 2005, o planador de marca Rolladen – Schneider LS-7wl, matrícula alemã D-8178, descolou em reboque do Aeródromo de Évora, com um ocupante, cerca das 11:15 horas UTC.

Cerca de 30 minutos depois, por desaparecimento da actividade térmica, o piloto optou por retornar ao aeródromo.

No voo de regresso encontrou descendentes prolongadas que inviabilizaram a intenção de alcançar o aeródromo e o piloto decidiu aterrar preventivamente a aeronave num campo cerealífero.

A aterragem fez-se suavemente mas a aeronave sofreu danos ligeiros no trem de aterragem e asa direita provocados por algumas pedras escondidas pela densa seara.

O GPIAA foi alertado de imediato, por telefone, pelo próprio piloto que saiu ileso.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 História do voo

No dia 30 de Abril de 2005, o planador de marca Rolladen – Schneider LS-7wl, matrícula alemã D-8178, descolou em reboque do Aeródromo de Évora, com um ocupante, cerca das 11:15 horas UTC.

A aeronave foi largada a cerca de 1300 pés AGL. O piloto ganhou alguma altitude com o apoio em convecção térmica, de intensidade fraca, seguindo no rumo Nordeste a altitudes entre os 2000 e os 3000 pés.

Cerca de 30 minutos, depois o piloto notou o desaparecimento da actividade térmica por adensamento de nebulosidade e optou por retornar ao aeródromo.

No voo de regresso encontrou descendentes prolongadas de 300 a 400 pés/minuto, que colocaram a aeronave abaixo da altitude mínima de segurança, e que inviabilizaram a sua intenção de alcançar o aeródromo.

O piloto decidiu, então, aterrar preventivamente a aeronave numa seara que, pela sua aparência plana, ausência de obstáculos, facilidade de aproximação, *slope* e orientação ao vento, configurava o campo ideal para a aterragem preventiva (Fig. 1).



Fig. 1

A aterragem fez-se normalmente, cerca das 12:00 horas, sob controle total, a dois pontos, e próxima da velocidade de perda.

O toque no solo foi suave mas a aeronave embateu com a parte inferior da fuselagem em pedras de dimensões entre os 20 e os 30 cm de diâmetro (Fig. 2).



Fig. 2

1.2 Danos Pessoais

DANOS	TRIPULAÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS	TOTAL
FATAIS	-	-	-	-
GRAVES	-	-	-	-
LIGEIOS	-	-	-	-
ILESOS	1	-	-	1

1.3 Danos na aeronave

A aeronave sofreu danos ligeiros no trem de aterragem e asa direita (Fig. 3).



Fig. 3

1.4 Outros danos

Não houve outros danos.

1.5 Informação sobre o piloto

O piloto, de nacionalidade portuguesa, do sexo masculino, de 39 anos de idade, tinha uma experiência total de 780:00 horas, das quais 265:00 foram realizadas no mesmo modelo da aeronave em questão.

Estava qualificado com licença de Piloto de Planador desde 10AGO1999, válida até 08OUT2009, e tinha o certificado médico válido até 07OUT2006.

1.6 Informação sobre a aeronave

O Rolladen-Schneider, matrícula D-8178, de 1990, era um planador monolugar, de origem alemã, com o nº de série 7085 e tinha a documentação válida, registando 2.107 horas de serviço na altura do incidente.

1.7 Informação sobre a meteorologia

Segundo informação do piloto, as condições meteorológicas, para o dia do voo, previam um aumento gradual da actividade térmica, de intensidade média, até altitudes entre os 6.000 e os 6.500 pés AGL, a par de uma redução da cobertura das nuvens altas (Cirros).

1.8 Ajudas à navegação

Não aplicável.

1.9 Comunicações

Não aplicável.

1.10 Informação sobre o aeródromo

Não aplicável.

1.11 Registadores de voo

Não aplicável.

1.12 Informação sobre o impacto e os destroços

Não aplicável.

1.13 Informação médica e patológica

Não aplicável.

1.14 Incêndio

Não aplicável.

1.15 Sobrevivência

Não aplicável.

1.16 Ensaios e pesquisas

Não aplicável.

1.17 Organização e gestão

Não aplicável.

1.18 Informação adicional

Não aplicável.

1.19 Técnicas de investigação

Não aplicável.

2. ANÁLISE

Desenvolvimento do Voo

A aeronave Rolladen-Schneider, com a matrícula D-8178, realizava um voo de recreio, tendo descolado do aeródromo de Évora, em reboque.

Aos 1.300 pés a aeronave foi libertada do reboque e o piloto conseguiu fazer subir a aeronave até cerca dos 3.000 pés com apoio em convecção térmica.

O voo processou-se normalmente num dia de boa visibilidade, prevendo-se um aumento gradual da actividade térmica, favorável à actividade de planeio, a par de uma redução da cobertura das nuvens altas (Cirros).

Uma inversão nos valores meteorológicos levaram o piloto a decidir-se por retornar ao aeródromo, intenção não concretizada por influência de descendentes encontradas em rota que conduziram o piloto a uma situação de excepção, levando-o a escolher um campo cultivado para efectuar uma aterragem preventiva.

A aterragem processou-se correctamente, tendo o piloto avaliado correctamente o local escolhido para o poiso, tendo levado em conta a orientação do vento, a inexistência de obstáculos, regularidade da superfície, tamanho e declive do terreno.

Algumas pedras com dimensões entre os 20 e os 30 cm de diâmetro existentes no terreno, escondidas pela densa seara, danificaram ligeiramente o trem de aterragem e a asa direita, quando esta poisou no solo no fim da aterragem.

3. CONCLUSÕES

3.1 Factos apurados

A Comissão de Investigação (C. I.) apurou que:

- a. O piloto e a aeronave tinham a documentação válida;
- b. As condições meteorológicas eram adequadas para a realização do voo;
- c. A aterragem preventiva foi correctamente conseguida;
- d. A situação apresentada, e que levou ao recurso da aterragem preventiva, é normal e expectável na actividade deste tipo de aeronaves.

3.2 Causa do incidente

Perante os factos apurados e a análise efectuada, a Comissão de Investigação concluiu que o incidente se deveu a **deficiente planeamento do piloto**, por a aterragem preventiva se ter verificado a 4 km de distância do Aeródromo de Évora e considerou ter sido causa contributiva a **alteração imprevista das condições atmosféricas**.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Nenhuma

O Investigador responsável



Artur A. Pereira

Lisboa, 10 de Maio de 2005.

ÍNDICE

	Pág.
NOTA	2
SINOPSE	3
1. INFORMAÇÃO FACTUAL	4
1.1 História do voo	4
1.2 Danos pessoais	5
1.3 Danos na aeronave	5
1.4 Outros danos	6
1.5 Informação sobre o piloto	6
1.6 Informação sobre a aeronave	6
1.7 Informação meteorológica	6
1.8 Ajudas à navegação	6
1.9 Comunicações	6
1.10 Informação sobre o aeródromo	6
1.11 Registadores de voo	7
1.12 Informação sobre o impacto e os destroços	7
1.13 Informação médica e patológica	7
1.14 Incêndio	7
1.15 Sobrevivência	7
1.16 Ensaios e pesquisas	7
1.17 Organização e gestão	7
1.18 Informação adicional	7
1.19 Técnicas de investigação	7
2. ANÁLISE	8
3. CONCLUSÕES	9
3.1 Factos apurados	9
3.2 Causas do incidente	9
4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	10
ÍNDICE	11
ABREVIATURAS	12



ABREVIATURAS

AGL	<i>Above Ground Level</i>
GPIAA	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
UTC	<i>Universal Time Coordinated</i>