



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

RELATÓRIO FINAL DE INCIDENTE

Ultraleve

RANS S-6XL

CS-ULP

Ocorrido no

Aeródromo de Óbidos

na

1^a quinzena de Fevereiro de 2005

ENCERRADO

POR FACTUAL

DEFICIENTE

RELATÓRIO Nº 11/INCID/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

Na 1ª quinzena de Fevereiro de 2005, em dia e hora indeterminada, um ultraleve de marca RANS, modelo S-6XL, matrícula CS-ULP, com o piloto e um passageiro a bordo, embateu no solo antes da pista quando se preparava para aterrar na pista particular de Óbidos.

Segundo informações veiculadas ao GPIAA, o piloto e o passageiro sofreram ferimentos ligeiros e a aeronave terá registado danos no trem de aterragem e hélice.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 História do voo

Na 1ª quinzena de Fevereiro de 2005, em dia e hora indeterminada, um ultraleve de marca RANS, modelo S-6XL, matrícula CS-ULP, com o piloto de um passageiro a bordo, embateu no solo antes da pista quando se preparava para aterrar na pista particular de Óbidos.

A incidente (acidente) foi participada ao GPIAA, via telefónica, por testemunha que não precisou o dia e a hora.

1.2 Danos Pessoais

LESÕES	TRIPULA ÇÃO	PASSAGEIROS	OUTROS
FATAIS	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LIGEIRAS/NENHUMAS	1	1	

1.3 Danos na aeronave

A aeronave sofreu danos no trem e no hélice, com destruição de uma das pás.

1.4 Outros danos

Ignoram-se eventuais danos para além dos registados na aeronave.

1.5 Informação sobre o piloto

O piloto, do sexo masculino e de nacionalidade portuguesa, era o proprietário da aeronave. Era possuidor de uma licença de pilotagem de aeronaves ultra-ligeiras, válida, desde 2003.

1.6 Informação sobre a aeronave

A aeronave era um ultra-ligeiro, modelo S-6XL com o nº de série 0495790, fabricado em 2002 pela RANS, equipado com um motor ROTAX 582.

1.7 Informação meteorológica

Não disponível.

1.8 Ajudas à navegação

Não aplicável.

1.9 Comunicações

Não aplicável.

1.10 Informação sobre o aeródromo

O aeródromo de Óbidos tem uma pista certificada com as seguintes características:

QFU	Comprimento	Largura	Piso	Tipo de aeronaves	Declive
18/36	700m	20m	Saibro	ULM	0%



1.11 Registadores de voo

Não aplicável.

1.12 Informação sobre o local do impacto

Não disponível.

1.13 Informação médica e patológica

Não aplicável.

1.14 Incêndio

Não houve incêndio.

1.15 Sobrevivência

Não disponível.

1.16 Ensaios e pesquisas

Não foi possível fazer qualquer pesquisa por indisponibilidade do proprietário/piloto.

1.17 Organização e gestão

Não aplicável.

1.18 Informação adicional

Segundo informação recolhida, a aeronave terá entrado em perda na volta para a final, embatendo no solo antes da pista.

O piloto, e proprietário da aeronave, foi contactado pelo Investigador Responsável e pelo Director do GPIAA. Foram-lhe enviados os documentos necessários à notificação da incidente (acidente) mas o piloto nunca os remeteu a este Gabinete.

1.19 Técnicas de investigação

Não aplicável.

2. ANÁLISE

Não foi possível, com os poucos dados factuais disponíveis e com a falta de colaboração do piloto/proprietário, proceder a uma análise concreta do incidente (acidente).

3. CONCLUSÕES

3.1 Factos apurados

A – A Comissão de Investigação apurou que:

- a. O piloto e a aeronave tinham a documentação válida;
- b. A aeronave CS – ULP teve um acidente com destruição do trem e hélice, danos admitidos pelo piloto e proprietário do avião;

B – A Comissão de Investigação não conseguiu apurar mais nenhum facto para além dos dois mencionados em a. e b.

C – A Comissão de Investigação viu-se impedida de cumprir os seguintes artigos do Dec. - Lei 318/99 de 11 de Agosto:

- i. Art.º 5º a), por omissão do proprietário;
- ii. Art.º 11º, §§ 1 e 2;
- iii. Art.º 14º, § 1 d), e), o) e §2,
- iv. Art.º 15º a) e e),
- v. o art.º 19 §§ 1- e 5-,

por omissão do piloto/proprietário que retirou a aeronave do local sem autorização do GPIAA e sonegou informações, adoptando uma atitude não colaborante.

D – Não foi ainda cumprido pelo Director do Aeródromo, o art.º 19 § 2- do mesmo diploma.

3.2 Causas do incidente

Perante a falta de dados factuais concretos não foi possível a esta C. I. chegar a uma conclusão concreta sobre este incidente (acidente).

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Nenhuma.

O Investigador responsável



Artur A. Pereira

Lisboa, 13 de Setembro de 2005.

ÍNDICE

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

ABREVIATURAS

C. I. Comissão de Investigação
INAC Instituto Nacional da Aviação Civil