



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

Data/ hora: 2008 / 04 / 30 @ 16:15 UTC	Proc. nº: 07/SUM/2008
Operador: Particular	Tipo de Incid.: Aterragem de precaução em pista encerrada
Id. da aeronave: Tecnam P92 Echo, matrícula CS-UIJ	
Local: Pista Agrícola da Quinta da Comporta	
Tipo de voo: Lazer	Origem / Destino: Azambuja (CVA) – Lagos (LPLG)
Ocupantes: Tripulante 1	1 Pax Lesões: Nil
Danos na Aeronave: Nil	
1. Informação factual	
1.1 Descrição da Ocorrência	
<ul style="list-style-type: none">- A aeronave voava de Azambuja (CVA) para Lagos, tendo perdido as comunicações logo a seguir a Setúbal.- Não conseguindo contacto com o ATC e verificando a existência de outros sinais indicativos de falha de corrente eléctrica a bordo da aeronave, o piloto, encontrando-se próximo da pista da Comporta, decidiu aterrar e verificar o estado da bateria de bordo e o funcionamento do sistema eléctrico.- Após uma breve inspecção verificou que a bateria se encontrava descarregada, mas as ligações estavam correctas. Verificou ainda um aspecto anormal do regulador de voltagem, apresentando-se com uma temperatura acima do normal.	
	
<p>Figura Nº 1</p>	
<ul style="list-style-type: none">- Uma vez que tinha apresentado um plano de voo, o piloto entrou em contacto telefónico com o ARO (Air traffic services Reporting Office) para informar que tinha aterrado na Comporta, sem problemas, que tinha uma avaria no sistema eléctrico, o que não lhe permitia garantir as comunicações rádio, pelo que cancelava o seu plano de voo inicial e iria prosseguir para o destino, sem comunicações.	

- Uma vez aterrado em Lagos, informou da sua aterragem e contactou com os serviços de assistência para resolução da avaria, a qual foi solucionada provisoriamente.
- Integrado no grupo da Volta APAU 2008, cumpriu com as escalas subsequentes sem que a avaria tivesse recidido.
- No seu regresso ao aeródromo habitual de estacionamento seria substituído o regulador de voltagem por nova unidade.
- Em ocasião alguma o piloto notificou o GPIAA, ou o INAC, da ocorrência.

1.2 Tripulação

- Por se tratar de um voo de posicionamento para reunião ao grupo que iria participar na volta aérea da Associação de Pilotos de Aeronaves Ultraleves (APAU), o piloto fazia-se acompanhar por outra pessoa, também ela titular de uma licença de piloto de ultraleve motorizado, a qual viajava na qualidade de passageiro.
- Da consulta à documentação do piloto, sexo masculino, 58 anos de idade, nacionalidade portuguesa, foi extraída a seguinte informação:

Referências Pessoais		Experiência Voo	
Licença de Voo:	394/UL/01	Total:	607:30
Validade:	20-06-2008	Nos últimos 90 dias:	05.45
Qualificações:	ULM 3 eixos	Nos últimos 28 dias:	02:50
Último Exame Médico:	09-07-2007	Na última semana:	00:35
Restrições / Limitações:	VDL	Nas últimas 24 horas:	00:35

1.3 Aeronave

- Tratava-se de um avião ultraleve motorizado (ULM), monoplano de asa alta, trem triciclo não escamoteável, com uma Massa Máxima à Descolagem (MTOM) de 358kgs, capacidade para transportar duas pessoas e as seguintes referências:

REFERÊNCIA	CÉLULA	MOTOR	HÉLICE
Fabricante:	Tecnam	Rotax	N/D*
Modelo:	P-92 Echo	912	N/D*
Nº de Série:	268	N/D*	N/D*
Ano de fabrico:	1998	N/D*	N/D*
Horas de Voo:	359:05	N/D*	N/D*
Aterragens / TSO:	316	N/D*	N/D*
Última Inspeção:	N/D*	N/D*	N/D*

* - Da documentação apresentada pelo piloto, não constava a Caderneta do Motor e o mesmo não podia confirmar as ações de manutenção da célula e do motor, bem como o seu tempo de trabalho, pois estes registos estavam a cargo do Campo de Voo da Azambuja (CVA), local onde a aeronave era regularmente estacionada e sujeita a todas as ações de manutenção. Contactado o proprietário do CVA, não foi possível obter os elementos desejados, tendo o mesmo recusado todos os contactos futuros (telemóvel e correio registado) e não disponibilizando os contactos através de fax e correio electrónico.

2. Análise

2.1 Comportamento do Piloto

- Perante a falha de comunicações, o piloto aterrou na pista da Quinta da Comporta, para averiguar da avaria, tendo depois contactado telefonicamente com o ATC e cancelado o Plano de Voo inicial, prosseguindo para Lagos, sem comunicações.
- De acordo com as recomendações da ICAO (Anexo 2, cap. 3, nº 3.6.5.2), a falha de comunicações não obriga o piloto a aterrar de imediato, podendo prosseguir o voo até ao seu destino, como aliás acabou por fazer.
- Mesmo que seguisse o procedimento indicado na alínea a) do nº 3.6.5.2.1, não deveria ter aterrado naquela pista, pois que a mesma se encontrava encerrada a todo o tráfego aéreo e, como tal, não podia ser considerada como “pista adequada”.
- O procedimento adoptado, especialmente se considerarmos a possibilidade da existência de obstáculos e irregularidades na pista, poderia ter causado maiores danos do que a continuação do voo até ao destino programado.

2.2 Aeródromo

- A pista agrícola da Quinta da Comporta, não consta da lista de pistas autorizadas, trata-se de uma pista particular e, naquela ocasião, era referida como pista encerrada para todo o tráfego aéreo, por se encontrar dentro de uma reserva ecológica nacional (*figura nº 2*).
- De acordo com a mesma fonte (Pelicano) a pista nunca foi certificada, foi utilizada anteriormente para suporte a trabalhos agrícolas e só era aceitável a sua utilização em caso de emergência.
- Segundo as declarações do piloto, nunca foi declarada emergência, pelo que a aterragem na mesma deveria ser considerada como uma aterragem de precaução.
- Esta situação não se encontrava contemplada pela excepção levantada à operação nesta pista.

QFU	Comp.	Larg.	Piso	T.Aeron	Declive
01/19	1000m	20m	Terra	Ligeiros	0%

NOTAS
Pista agrícola particular na Quinta da Comporta

Utilizar somente em caso de emergência
Encerrada por se encontrar na reserva ecológica do estuário do Sado
Normalmente só é visível os trilhos de pneus (2) estando o resto encoberto por erva alta

INFORMAÇÕES
Pista certificada - Não
Localização - Comporta (Troia)
Distância a Comporta - 1km
Horário - Diurno

Figura Nº 2

3. Conclusões

- Piloto e aeronave encontravam-se devidamente qualificados e certificados para o voo e tinha sido apresentado um plano de voo junto dos Serviços de Gestão do Tráfego Aéreo (ATM).
- No momento em que foi detectada a falha de comunicações, a aeronave encontrava-se na área de cobertura do FIS de Lisboa.
- O piloto optou por uma aterragem de precaução na pista agrícola da Quinta da Comporta, a qual se encontrava encerrada ao tráfego aéreo, com excepção para os casos de emergência.
- Uma vez aterrado, tendo sido detectada a razão da falha de comunicações, o piloto informou o ATM de Lisboa da situação, através do ARO, prosseguindo o voo para o destino.
- A solução adoptada, apesar de se encontrar contemplada na legislação (*alínea a) do nº 3.6.5.2.1, do Anexo 2 da ICAO*), não respeitou a proibição de aterragem em aeródromo encerrado ao tráfego aéreo.
- Apesar de estar abrangido pela necessidade de notificação obrigatória, nos termos do nº 4 da listagem referida na página RAC 5.5 do Manual do Piloto Civil (MPC), o piloto não contactou com este Gabinete, nem com o INAC.

4. Propostas de Acção Preventiva

Perante a ausência de notificação a este Gabinete, desta ocorrência e outras semelhantes, as quais se encontram referidas na lista de ocorrências de notificação obrigatória, editada pelo INAC e referida no MPC, é formulada a seguinte Proposta de Acção Preventiva:

A todos os pilotos e directores de aeródromo/pista/campo de voo:

“Sempre que sejam actores ou espectadores de ocorrências com aeronaves, que possam ser classificadas de acordo com a listagem apresentada no cap. RAC do MPC, ou no anexo ao Regulamento Nº 20/2003, do INAC, devem fazer a respectiva notificação, conforme CIA 12/06, utilizando os impressos disponíveis nos sites www.inac.pt, www.gpiaa.gov.pt ou contactando com o telefone de notificação permanente (24 horas) [707284637](tel:707284637) (707 AVIÕES), no mais curto de espaço de tempo possível”.

(PAP Nº 05/2008)

O Investigador:



Data: 03 / Outubro / 2008

A. Alves

ESTÁ CONFORME O ORIGINAL

GPIAA

Homologo nos termos do nº
3 do artº 26º do D.L. 31899,
de 11/08/1999

2008-10-06

**O Director-Adjunto,
Em substituição do Director**



Fernando Ferreira dos Reis