



NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE

- ✓ Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;
- ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;
- ✓ A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO: 01/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 13/jan/2014 - 16h15m		Local: Aeródromo de Santa Cruz (LPSC)	
Aeronave	Tipo: PIPER PA18 - 150	Matrícula: CS-DCY	Nº de série: 8479
Operador	AEROPLANO, Lda.		
Origem/Destino	LPSC/LPSC		
Pessoas a bordo	1		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	–	-	–
Graves		-	–
Ligeiras / Nenhumas	1	–	
Danos na aeronave: Destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

No dia 13 de Janeiro de 2014, pelas 16:15, a aeronave de asa fixa PIPER PA18-150, registo CS-DCY, levando a bordo um piloto do sexo masculino, português, de 25 anos de idade, sofreu um acidente quando aterrava na pista 35 do Aeródromo de Santa Cruz.

A aeronave regressava de uma missão de reboque de manga efetuada ao longo da costa atlântica na região de Torres Vedras.

No local, o dia apresentava-se com céu parcialmente nublado, a visibilidade era superior a 10 km e o vento soprava de noroeste com cerca de 14 Kts de intensidade e rajadas ocasionais.

O piloto relatou que após ter manobrado a aeronave para largar a manga iniciou a aproximação à “pista 35”, à velocidade de 85 Km/h, e que ao tocar na pista a aeronave saltou ligeiramente tendo ele reagido prontamente e mantido o controlo. Entretanto a aeronave percorreu cerca de 300 metros a



rolar na pista até ao momento em que, com a velocidade praticamente dissipada, entrou numa atitude descontrolada, presumivelmente por ação do vento, e foi arrastada para a berma direita da pista.



O piloto, na tentativa de contrariar esse movimento e descontinuar a aterragem, acelerou o motor para potência máxima, mantendo os *flaps* na posição *full down*. Esta ação do piloto não foi suficiente para manter o controlo da aeronave que, acabaria por sair da pista e transpor a vedação, sempre com o motor acelerado a potência máxima, antes de se imobilizar em posição invertida.

A aeronave sofreu danos no grupo motopropulsor, no habitáculo, na fuselagem, asas e cauda. Todos os componentes se encontravam agrupados.

O piloto sofreu ferimentos ligeiros e abandonou a aeronave pelos seus próprios meios sendo socorrido por elementos do INEM que compareceram prontamente no local.

NOTA: A Direção do GPIAA, viajou até ao local do acidente em apoio a esta investigação, bem como, utilizou dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa de um acidente aéreo público.

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do nº 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do nº 1 do art.º 11º do Dec. Lei Nº 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente.

Todas as horas referidas neste documento, são horas *UTC* (Tempo Universal Coordenado). Nesta data, a hora local em Portugal continental era igual à hora *UTC*.

Lisboa, 15 de janeiro de 2014