

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: 12/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 15/mai/2014 - 14h30m UTC		Local: Norte da Comporta	
Aeronave	Tipo: CESSNA - C150	Matrícula: CS-AYJ	Nº de série: 0916
Operador	AERO VIP		
Origem/Destino	LPPM/LPCS		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	–	-	–
Graves		-	–
Ligeiras / Nenhumas	1	1	
Danos na aeronave: Parcialmente Destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

No dia 15 de Maio de 2014, pelas 14:30, a aeronave de asa fixa CESSNA 150, registo CS-AYJ, propriedade da Leávia – Escola de Aviação Civil, S.A., operada pela Aero Vip, levando a bordo um piloto do sexo masculino, português, 32 anos de idade e um passageiro do sexo feminino, sofreu um acidente quando prosseguia o voo particular de treino / lazer ao longo da costa atlântica, no percurso Portimão aeródromo de Tires.



No local, o dia apresentava-se com céu parcialmente limpo, a visibilidade era superior a 10 km e o vento soprava de noroeste com cerca de 15 Kts de intensidade com algumas rajadas ocasionais.

O piloto relatou que após ter descolado de Portimão a aeronave não apresentava qualquer anomalia, tendo iniciado a subida até aos 2500 pés, no rumo norte linha de costa de acordo com o plano voo. No decurso do voo perto da Zambujeira do Mar, por volta das 14:20 começa a sentir alguma vibração no motor, com perdas de potência momentâneas. Decidiu continuar o voo na tentativa que as vibrações não se agravassem, mas na passagem por Brejos da Carregueira, as vibrações aumentaram com a perda de potência a passar a definitiva. Sentindo que não teria possibilidade de continuar o voo naquelas condições, informa o “Lisbon APP” de “engine failure” e que iria tentar uma aterragem na pista da Comporta, tirando partido da altitude que conseguiu manter, cerca de 2000 pés AGL.



Já sem qualquer potência disponível no motor, o piloto, na tentativa de contrariar o facto de ter chegado alto à vertical do campo da Comporta, inicia uma espiral à vertical do campo no esforço de intercepar novamente a final, mas, considera no entanto, não estarem reunidas as condições ideais para prosseguir com a aproximação. Decide não realizar nova espiral para perder altitude, pois receia que na volta apertada perca o controlo da aeronave, passando assim, à vertical da pista

decidindo realizar a aterragem de emergência nos terrenos a norte da pista da Comporta.

Com o fator vento a interferir na capacidade de controlo da aeronave, é forçado a apontar para um terreno agrícola com piso muito irregular, a uma velocidade de cerca de 90MPH, em que tentou dissipar ao máximo a energia antes de tocar no solo, no entanto, quando a roda de nariz toca enterra-se nas valas do terreno, tendo ainda energia suficiente para provocar o capotamento vertical, immobilizando-se a aeronave em posição invertida apontada a sul.

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

O piloto e passageiro sofreram ferimentos ligeiros e abandonaram a aeronave pelos seus próprios meios sendo socorridos por elementos do INEM que compareceram prontamente no local.

NOTA: A Direção do GPIAA, não viajou até ao local do acidente, tendo utilizado 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 é mais uma à hora UTC.

Lisboa, 05 de maio de 2014