



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: 13/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 10/jun/2014 - 14h20m		Local: Pista da Herdade da Lameira - Alter do Chão	
Aeronave	Tipo: <i>TECNAM P2008</i>	Matrícula: CS-UTE	Nº de série: 072
Operador	Privado		
Origem/Destino	Lameira/Cerval		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	-	-	-
Graves		-	-
Ligeiras / Nenhumas	1	1	-
Danos na aeronave: Destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

No dia 10 de Junho de 2014, pelas 14:20, a aeronave de asa fixa TECNAM P2008 registo CS-UTE, levando a bordo um piloto e um passageiro ambos do sexo masculino, sofreu um acidente quando descolava na pista 15 da Herdade da Lameira próximo do Crato.

A aeronave tinha plano de voo submetido para regressar à pista do Cerval em Vila Meã, onde se preparava para descolar após uma escala técnica do voo inicial de Portimão.



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 5 Kts de intensidade, com uma temperatura do ar a rondar os 28 graus centígrados.

O piloto relatou que, após ter efetuado todos os procedimentos normais que antecedem a preparação para descolagem, considerou o fator vento nulo onde tomou a decisão de descolar da pista 15, considerando o declive mais apropriado para a corrida e conseqüente descolagem. Afirma, que a aeronave reunia as condições de aeronavegabilidade que lhe permitia operar com o nível de proficiência e dentro dos limites operacionais previstos no manual do fabricante.

Relata que, a aeronave iniciou rolagem tendo percorrido praticamente a pista toda, onde já no final da pista puxa tendo obtido alguma sustentação mas entra em perda de seguida, embatendo com o trem principal na vedação de arame e o bordo de ataque da asa direita num dos pilares da vedação existente no final da pista. Sem qualquer hipótese de transpor o obstáculo, embate no solo com a estrutura do motor, derrapando cerca de 30 metros imobilizando-se já com parte da fuselagem a ser consumida pelo fogo.

O piloto, ao não descontinuar a aterragem considerando que o declive da pista e, elevando o ângulo de ataque aumentaria a velocidade, e conseqüente voo com menor tração, permitiria vencer o obstáculo no final da pista. Esta ação do piloto não foi suficiente para manter o controlo da aeronave, considerando que, a superfície da pista não reunia as condições operacionais, erva muito alta e piso irregular, bem como, a pouca tração do hélice instalado pelo fabricante, a aeronave não teve capacidade para ultrapassar os obstáculos que se deparavam pela frente.



A aeronave foi totalmente consumida pelo fogo, não sendo possível recolher qualquer indício de carácter técnico para posterior investigação.

Do acidente não resultaram lesões ou danos a terceiros.

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 mais uma à hora UTC.

Lisboa, 24 de junho de 2014