



## NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE 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: 15/INCID/2014			
Data/Hora (UTC): 29/JUN/2014 - 12h35m		Local: Aeródromo de Cascais - Tires	
Aeronave	Tipo: EXTRA 300L	Matrícula: G-WWLF	Nº de série: 020
Operador	PRIVADO		
Origem/Destino	LPCS / LPCS		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	-	-	-
Graves		-	-
Ligeiras / Nenhumas	1	-	1
Danos na aeronave: Poucos danos estruturais			

### BREVE DESCRIÇÃO

No dia 29 de junho de 2014, pelas 12:35, a aeronave de asa fixa Extra300 L, registo do Reino Unido G-WWLF, descolou da pista 35 do aeródromo de Tires, a bordo seguiam dois pilotos experientes que efetuavam uma missão de treino de acrobacia a baixa altitude, com o objetivo de se prepararem para participar num evento público de exibição acrobática.

Após os preparativos para a descolagem, a aeronave inicia a corrida de descolagem na pista 35, com o vento indicado de 350º com cerca de 15 nós de intensidade, tendo relatado o piloto (PF) que reconfirmou os procedimentos indicados no manual operacional da aeronave: magnetos



em “*both*” mistura rica, passo fino, seletor de combustível em depósitos das asas e “*boost pump on*”.

Afirma que inicia a descolagem com a aplicação de potência máxima, correspondente resposta do motor sem qualquer indicação de deficiência, tendo efetuado a rotação aos 80 kts de velocidade. Adianta que a cerca de 400 pés a subir, mais ou menos a “*beam*” do *Twy D* sentiu uma perda parcial de potência do motor (cerca de 80%) com o conseqüente afundamento por falta de potência, Apercebendo-se que não teria possibilidade de continuar a subida, decide descontinuar a descolagem dado ter disponível ainda cerca de 1/3 da pista para a manobra de recurso.

Explica que a sua decisão foi tomada em segundos, com as circunstâncias que tinha para gerir de cerca de 400 pés de altura e 120 nós de velocidade para dissipar, aplica a técnica



do “*crab*” e um ângulo acentuado de descida para rapidamente perder altitude e velocidade, tendo ainda conseguido efetuar o “*flair*” na parte final da pista 35. Na manobra e dado a técnica aplicada obrigou a um desvio do eixo, toca no solo sobre a perna esquerda do trem, aplicando uma carga excessiva sobre o mesmo, perdendo a roda esquerda com fratura do casco, imobilizando-se em cerca de 10 metros na lateral da pista.

Ressalva-se que os pilotos reconheceram que a perda de potência sentida, jamais permitiria que fosse efetuada uma manobra de recurso para um circuito normal de emergência, dado o motor praticamente não debitar qualquer energia.

A aeronave não sofreu danos de maior, tendo os pilotos abandonado a aeronave pelos próprios meios.

**NOTA:** A Direção do GPIAA, deslocou-se à pista de Tires – Cascais para analisar a aeronave em apoio à esta investigação, bem como, utilizou dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa de um incidente 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 hora à UTC.

Lisboa, 10 de junho de 2014