

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 GPIAA Nº 32/INCID/2014			
Data 03/11/2014	Hora (locais): 10:53	Local: Aeródromo de Cascais (LPCS)	
Aeronave	Tipo: GROB G115A	Matrícula: D-EGXI	Nº de série: 8029
Operador	AWA - Aeronautical Web Academy		
Origem/Destino	LPCS/LPCS (Cascais)		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais			
Graves			
Ligeiras / Nenhumas	0/2		
Danos na aeronave: trem de nariz, hélice e motor			

BREVE DESCRIÇÃO

No passado dia 3 de Novembro pelas 10:20, o avião de fabrico alemão GROB, modelo G115A, registo D-EGXI, operado pela escola de aviação AWA - *Aeronautical Web Academy*, punha em marcha no Aeródromo de Cascais para um voo de instrução de 1 hora.

A bordo seguiam o piloto instrutor e o aluno para um voo local de treino de circuitos, no âmbito da preparação para o primeiro voo a solo do aluno. Na altura do evento, as condições meteorológicas eram de visibilidade igual ou superior a 10km com céu parcialmente coberto de 1 a 2 oitavas a 1800 pés, temperatura do ar de 18°C para um ponto de orvalho de 14°C e a pressão atmosférica era de 1015 hPa.



Desde 13 de Outubro deste ano que o Aeródromo de Cascais se encontra limitado nas operações VFR. Estas restrições, temporárias, estão publicadas no NOTAM A3363/14 com as seguintes características:

AERODROME TEMPORARY RESTRICTIONS

VFR TRAFFIC LIMITED TO:

- WIND MAXIMUM INTENSITY OF 10KT WITH NORTH WINDS OR
- WIND MAXIMUM INTENSITY OF 15KT WITH OTHER WIND DIRECTIONS.

FROM: 13 OCT 2014 20:00 TO: 31 DEC 2014 23:59 EST

Pelas 10:46, o aluno do *Grob* reporta no vento de cauda esquerdo da pista 35 com a intenção de efetuar um toque e anda. O controlador de serviço, guiado pelas restrições do referido Notam, informa que o vento aumentou com rajadas entre os 16 e os 20Kts, e, que, por esse motivo, não pode autorizar a manobra de toque e anda, sugerindo a opção de prosseguirem para uma área de trabalho ou esperarem que a



intensidade do vento diminua. O instrutor a bordo intervém pedindo para efetuar um *borrego* que é autorizado pelo ATS (vento reportado nessa altura de direção 260°M e intensidade de 16 com máxima de 20kts). A seguir ao *borrego*, o instrutor, sentindo alguma turbulência sobre o monte de Manique e constatando que o vento está fora dos limites para que o aluno com pouca experiência continue a voar, assume o controlo e as comunicações do avião.

Devido ao vento forte cruzado, o instrutor opta por uma configuração *limpa* (sem *flaps*) para a aterragem final. Após uma aproximação estabilizada e com uma velocidade indicada de 80kts (cerca de 10kts acima da recomendada), o avião é autorizado a aterrar na pista 35. Apesar de a aterragem ser feita com um vento de 240° M e intensidade 13 a 18kts (componentes de vento cruzado de 12 a 17kts e de cauda de cerca de 4 a 6kts), o avião aterra no centro da pista e nos primeiros 300 metros. O *flare* decorre normalmente com o avião na atitude de toque de pista com o trem principal, primeiro com a roda do lado esquerdo (do lado do vento) logo seguida da roda do lado direito.

De seguida, o instrutor mantendo a atitude de nariz em cima a fim de *proteger* o trem de nariz até o avião dissipar a velocidade e sensivelmente abaixo dos 20kts *abeam da interseção J*, aliviou o *manche* de forma a poder travar para livrar a pista. Nessa altura o piloto comandante sente vibrações no avião, e passados poucos segundos apercebe-se que o trem da frente colapsou fazendo com que o avião guinasse para a esquerda ao deslizar pela pista.



A roda de nariz continuou a sua trajetória parando a cerca de 30 metros do avião já imobilizado. O instrutor efetuou, de seguida os procedimentos de corte de motor, enquanto o ATC acionou os serviços de alerta.

O aluno e o instrutor saíram ambos ilesos do evento.

NOTAS:

- *A equipa de investigação 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 incidente aéreo público.*
- *A fotografia utilizada no topo desta nota informativa é da autoria de Paulo Santos.*

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do n° 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) N° 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do n° 1 do art.º 11º do Dec. Lei N° 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do incidente.

Todas as horas referidas neste documento são horas Locais.

Lisboa, 6 de novembro de 2014