

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 33/INCID/2014			
Data 12/11/2014	Hora (locais): 16:15	Local: LPCS / CASCAIS	
Aeronave	Tipo: Cessna 152	Matrícula: CS-ASO	Nº de série: 15282784
Operador	AERO CLUB DE PORTUGAL		
Origem/Destino	LPCS - CASCAIS / LPCS - CASCAIS		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	0	0	0
Graves	0	0	0
Ligeiras / Nenhunas	0/2	0	0
Danos na aeronave: nenhuns			

BREVE DESCRIÇÃO

A aeronave efetuava um voo de instrução de pilotagem, a bordo seguiam o piloto instrutor e o aluno para um voo local de treino de circuitos. Na altura do evento, as condições meteorológicas eram de visibilidade igual ou superior a 10km com céu parcialmente coberto de 1 a 2 oitavos a 2000' pés, temperatura do ar de 18°C, a pressão atmosférica de 1013 hPa e o vento era de 190° /10 Kts de intensidade.



De acordo com o relato do Piloto instrutor, o incidente aconteceu durante uma sessão de treino de circuitos (tocar e andar) na pista 17, mais precisamente após a segunda descolagem que foi efetuada, normalmente no primeiro terço da pista e foram cumpridos os procedimentos standards: ar quente ao carburador, 10 graus de flaps, e velocidade de 70 Kts. Aos 600' pés o ar quente foi fechado e recolhidos os flaps. Até aqui a subida decorreu normalmente, estando o aluno piloto com o comando da aeronave.

Entre os 700' e os 800' pés, ainda no "take-off heading", o motor entrou em vibração muito forte e perdeu potência, embora não tenha parado. A velocidade caiu rapidamente para os 40 Kts e a buzina de perda começou a tocar. Neste momento o piloto instrutor assume o comando da aeronave, que de imediato baixou o nariz da aeronave para evitar a entrada em perda e reduziu ligeiramente a potência com o objetivo de diminuir a vibração mas não teve sucesso.

Neste momento o piloto instrutor teve consciência que tinha que efetuar uma aterragem de emergência, visto que não conseguia manter a aeronave em linha de voo e decidiu voltar 180°, isto é aterrar na pista 35. Estava neste momento, entre a soleira da pista 35 e a autoestrada A5.



Uma vez tomada a decisão de aterrar, que foi quase instantânea, visto que tudo se passou muito rapidamente, voltou pela esquerda, picou um pouco para ganhar mais velocidade e durante a volta tentou contactar a torre de controle para declarar emergência.

(Neste momento estava uma aeronave alinhada e autorizada para descolar na pista 17, mas devido à rápida intervenção do controlador de serviço, a aeronave abortou a descolagem e foi para o ponto de espera no taxiway Kilo).

Quando o piloto da aeronave do evento acabou a volta, viu que estava uma aeronave no taxiway Kilo, prestes a entrar na pista e considerou a possibilidade de aterrar na margem de segurança existente entre a pista e o taxiway que lhe fica paralelo, na eventualidade de aquela aeronave efetuar a corrida para a descolagem. Esta manobra não foi necessária, porque o controlador de serviço conseguiu manter a outra aeronave fora da pista. Nestas circunstâncias a aterragem decorreu normalmente.

O piloto instrutor fez questão de declarar que tem a perfeita consciência que tomou uma decisão contrária aos procedimentos que devem ser seguidos em caso de falha de motor após a descolagem, sem pista. Todavia, neste caso concreto, para evitar um mal maior, visto que não tinha nenhum espaço livre à sua frente, para aterrar a aeronave, porque é uma zona altamente habitacional, considerou que tinha altitude suficiente para inverter o rumo e aterrar com segurança na pista 35.

Não houve quaisquer danos materiais ou físicos resultantes deste incidente. Os serviços de socorro do aeródromo foram alertados e atuaram prontamente.

NOTA 1: A fotografia retirada do Google Earth descreve uma representação não fidedigna da trajetória do avião do evento não sendo um “Plot Radar”.

INFO: As aeronaves em circuito no aeródromo de Cascais não têm código de transponder atribuído inviabilizando qualquer gravação de posição do radar de Lisboa, (apesar da obrigatoriedade de depósito de plano de voo).

NOTA 2: O Investigador 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 Locais.

Lisboa, 19 de novembro de 2014