



NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE || NOTICE OF AIRCRAFT INCIDENT

- ✓ *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 apenas a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.*
- ✓ *This notice is issued for accident prevention effects only.*
- ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events, being subject to changes during the investigation process;*
- ✓ *The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.*

PROCESSO PROCESS 17/INCID/2015			
Data Date	Hora Time (UTC)	Local Location	
02/08/2015	08:40	Aeródromo de Cascais - Pista 35 (LPCS) Cascais aerodrome - Runway 35 (LPCS)	
Aeronave Aircraft	Tipo Type	Matrícula Registration	Número de série Serial Number
	PIPER PA-18-135	CS-AIA	18-1295
Operador Operator	LOW LEVEL		
Origem/Destino Origin/Destination	Aeródromo de Cascais (LPCS) Aeródromo de Cascais (LPCS)		
Pessoas a bordo People on board	2		
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Others
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras/Nenhumas Minor/None	1	1	-
Danos na aeronave Aircraft damage: Substanciais Substantial			

BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 02 de agosto, pelas 08:40UTC, uma aeronave PIPER SUPER CUB de registo CS-AIA, operado pela Companhia LOW LEVEL, efetuava um voo local particular.

Durante a manobra de aterragem na pista 35 no aeródromo de Cascais, segundo o reporte do piloto, a aterragem foi estabilizada com um ponto de *flaps* e uma velocidade de 60 mph. O contacto com a pista deu-se na zona de tocar e praticamente em simultâneo nos 3 pontos do trem. Já com as três rodas no chão e cerca de 15 metros rolados na pista, a aeronave guinou para a esquerda. O piloto aplicou de imediato “*rudder*” direito e de seguida travão direito mas a aeronave não reagiu continuando a fugir para a esquerda. Apercebendo-se da pouca eficácia dos mesmos e com o PA-18 já com cerca de 70° de desfasamento com o eixo da pista, o piloto aplica ambos os travões, desliga os magnetos e entretanto dá por si com a aeronave imobilizada no *strip* da pista.

De acordo com as marcas na pista, o trem de aterragem do lado direito colapsou ainda dentro da zona asfaltada, provocando o embate da asa direita no solo e também do estabilizador horizontal do lado direito. A aeronave ficou imobilizada no *strip* a cerca de 4 metros da zona asfaltada da pista e com 180° de desfasamento em relação à direção de aterragem (Figura 1).

On the 2nd of August, at 08:40 UTC, a PIPER SUPER CUB aircraft with registration CS-AIA, operated by Company LOW LEVEL, was performing a local private flight.

During the landing maneuver on the runway 35 in Cascais Aerodrome the pilot, according to his report, the landing was stabilized with a point of flaps and 60 mph of speed. The contact with the runway occurred in the touchdown zone and practically simultaneously in the three points of the landing gear. Already with three wheels on the ground and about 15 meters rolled on the runway, the aircraft yawed to the left. The pilot applied right “rudder” and then right brake but the aircraft did not react by continuing to run to the left. Realizing the ineffectiveness and with the PA-18 already with about 70° displacement with the runway centerline, the pilot applies both brakes, turn off the magnets and yet finds himself with the aircraft immobilized in the strip of the runway.

According to the marks on the runway, the landing gear on the right side collapsed in the paved zone, causing the crash of the right wing on the ground and also the right side horizontal stabilizer. The aircraft was immobilized in the strip about 4 meters from the paved area of the track and with 180 degrees of displacement relative to the direction of landing (Figure 1).



Figura 1 || Figure 1

Aquando do evento, e de acordo com a informação meteorológica disponível para o aeródromo de Cascais (LPCS), o céu apresentava-se com algumas nuvens, a visibilidade era superior a 10Km, uma temperatura do ar de 22°C para um ponto de orvalho de 15°C, o vento de 020° com 10 Nós de intensidade e a pressão atmosférica era de 1014hPa.

O piloto e o passageiro não sofreram ferimentos no seguimento do incidente tendo sido assistidos prontamente pelos Serviços de Combate a Incêndio (SCI).

By the time of the event, and according with the available meteorological information for Cascais aerodrome (LPCS), the sky had some clouds, visibility was greater than 10km, an air temperature of 22°C for a dew point of 15°C, the wind 020° with 10 Kts of intensity and atmospheric pressure was 1014hPa.

The pilot and passenger sustained no injuries following the incident and were promptly assisted by fire fighting services (SCI).

NOTAS:

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do incidente em cumprimento da legislação nacional (Investigação de Acidentes) Dec. Lei 318/99, Regulamento EU 996/2010 e Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- ✓ A equipa de investigação do GPIAA viajou até ao local do incidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa.

Lisboa, 07 de agosto de 2015

NOTES:

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the incident in accordance with the national legislation (Investigation of Accidents) Dec. Law 318/99, EU 996/2010 Regulation and Annex 13 of the International Civil Aviation Organization (ICAO).
- ✓ GPIAA's investigation team travelled to the incident scene, having used data provided by various sources to issue this notice.

Lisbon, 7th of August 2015