



NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE ||
NOTICE OF AIRCRAFT ACCIDENT

- ✓ *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 18/ACCID/2015			
Data Date 08/08/2015	Hora Time (UTC) 13:05	Local Location Lugar de Coto (Cendufe) Coto Place (Cendufe)	
Aeronave Aircraft	Tipo Type Ecureuil AS 350 B3	Matrícula Registration CS-HIA	Número de série Serial Number 3699
Operador Operator	EVERJETS		
Origem/Destino Origin/Destination	Arcos de Valdevez Arcos de Valdevez		
Pessoas a bordo People on board	6		
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Others
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras/Nenhumas Minor/None	1	5	-
Danos na aeronave Aircraft damage: Destruída Destroyed			

BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 08 de agosto, pelas 13:05 UTC, um helicóptero *Ecureuil* AS 350 B3 com o registo CS-HIA (Figura 1) e indicativo H26, com um piloto e cinco membros do Grupo de Intervenção de Prevenção e Socorro (GIPS) a bordo, regressava ao heliporto de Arco de Valdevez após uma missão de combate a incêndio.

On the 8th of August, around 13:05 UTC, an *Ecureuil* AS 350 B3 helicopter with registration CS-HIA (Figure 1) and callsign H26, with a pilot and five members of the Rescue and Protection Intervention Group (known as GIPS), was returning to Arcos de Valdevez heliport after a fire-fighting mission.



Figura 1 || Figure 1

A cerca de 3 quilómetros do heliporto de destino o piloto, bem como os membros do GIPS, avistaram um fogo nascente e de imediato prosseguiram para o local. Ao chegar, o H26 efetuou algumas voltas pela direita para reconhecimento visual da área.

About 3 kilometers from the destination heliport the pilot, as well as the GIPS members, spotted a rising fire and immediately proceeded to the site. When arriving, H26 made a few turns by the right for visual recognition of the area.

Uma vez escolhido o local de aterragem (Figura 2), num terreno adjacente a uma estrada local e com uma superfície irregular maioritariamente composta por silvas compactas, o piloto iniciou a aproximação em condições de vento muito forte. Segundo o relato do piloto, a descida foi um pouco mais abrupta do que o habitual.

Once the landing site was chosen (Figure 2), in a land adjacent to a local road and with an uneven surface mainly composed of compact brambles, the pilot started the approach in very strong wind conditions. According to the pilot's report, the descent was slightly sharper than usual.

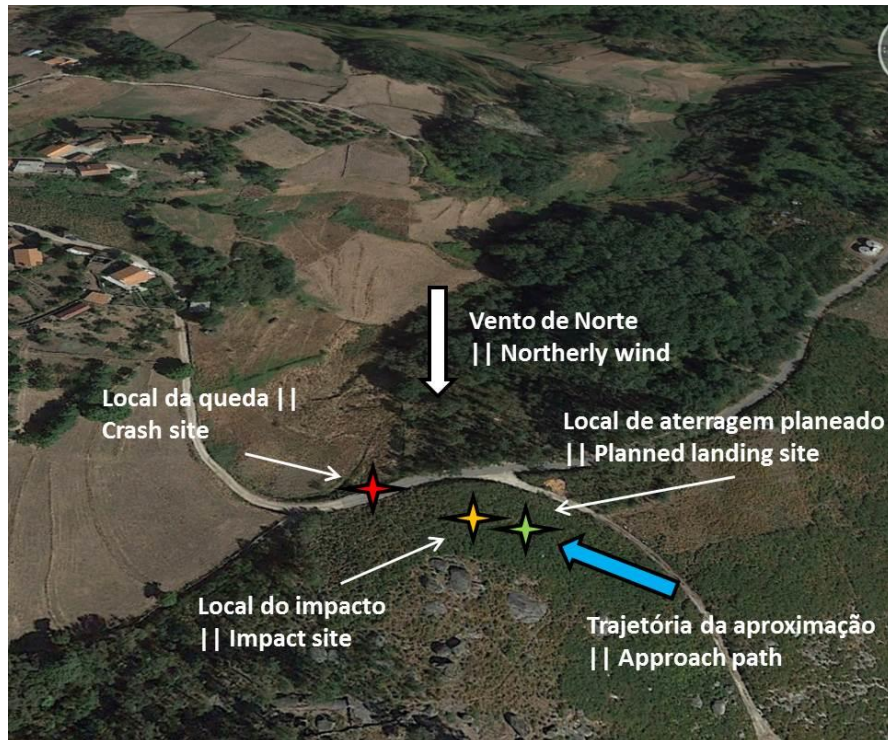


Figura 2 || Figure 2

Com pouca velocidade, pesado e já próximo do solo (entre 10 a 15 metros) o piloto apercebe-se que o helicóptero estava com um défice de sustentação (perda suave). O piloto efetuou uma manobra de “fly away” numa tentativa de evasão para a frente mas tal não foi suficiente para evitar o impacto do patim esquerdo no solo, com uma atitude de cerca de 10 graus de nariz em baixo em relação ao horizonte nesse instante.

Na sequência do impacto, o piloto sentiu o helicóptero a ser projetado para o ar e o rotor de cauda a soltar-se da estrutura.

With low speed, heavy and already close to the ground (between 10 to 15 meters) the pilot realized that the helicopter was with a deficit of lift (smooth stall). The pilot performed a “fly away” maneuver in an attempt of a straight forward evasion but it was not enough to avoid the impact of the left skid on the ground, with an attitude of about 10 degrees nose down relatively to the horizon in that instant.

Following the impact, the pilot felt the helicopter being projected into the air and the tail rotor to slack from the structure.

O helicóptero iniciou uma rotação descontrolada no sentido contrário aos ponteiros do relógio e acabou imobilizado sobre o seu lado esquerdo a cerca de 33 metros do impacto inicial, numa estrada local (Figura 3).

The helicopter started a counterclockwise uncontrollable rotation and ended up immobilized over its left side about 33 meters from the initial impact, on a local road (Figure 3).



Figura 3 || Figure 3

O piloto cortou o combustível antes de abandonar o helicóptero pelos seus próprios meios, juntamente com os membros do GIPS.

The pilot cut-off the fuel before leaving the helicopter by himself, along with the GIPS members.

Estiveram presentes no local do acidente os bombeiros voluntários de Ponte de Lima e Arcos de Valdevez, a Guarda Nacional Republicana (GNR) de Ponte de Lima, o Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), entre outras entidades.

Were present in the crash site the volunteer firefighters from Ponte de Lima and Arcos de Valdevez, the Republican National Guard (known as GNR) from Ponte de Lima, the Medical Emergency National Institute (known as INEM), among others entities.

O piloto e o chefe de equipa do GIPS apresentavam alguns ferimentos decorrentes do acidente pelo que foram transportados a uma unidade de saúde local como medida de precaução.

The pilot and the GIPS team leader had some injuries resulting from the accident so they were transported to a local health unit as a precautionary measure.

Aquando do evento, e de acordo com a informação meteorológica disponível para a região, o céu apresentava-se limpo, a visibilidade era superior a 10Km, uma temperatura do ar de 29°C, o vento soprava moderado de Norte com rajadas até 15 nós e a pressão atmosférica era de 1015hPa.

By the time of the event, and according with the available meteorological information for the region, the sky was clear, visibility was greater than 10km, an air temperature of 29°C, the wind was blowing moderate from North with gusts up to 15 knots and the atmospheric pressure was 1015hPa.

NOTAS:

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente 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 acidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta nota informativa.
- ✓ A Figura 1 foi obtida do sítio *allaircraft.net* e é propriedade de Mário Fontes.

Lisboa, 12 de agosto de 2015

NOTES:

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the accident 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 accident scene, having used data provided by various sources to issue this notice.
- ✓ Figure 1 was obtained from *allaircraft.net* website and is Mário Fontes property.

Lisbon, 12th of August 2015