

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

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;</i></li> <li>✓ <i>A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;</i></li> <li>✓ <i>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.</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>This notice is issued for accident prevention effects only.</i></li> <li>✓ <i>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;</i></li> <li>✓ <i>The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.</i></li> </ul> |
|---|---|

<b>PROCESSO    PROCESS 29/INCID/2015</b>			
<b>Data    Date</b> 29/12/2015	<b>Hora    Time (UTC)</b> 12:58	<b>Local    Location</b> Aeródromo de Cascais - Pista 17 (LPCS)    Cascais Aerodrome - Runway 17 (LPCS)	
<b>Aeronave    Aircraft</b>	<b>Tipo    Type</b> Cessna C172RG	<b>Matrícula    Registration</b> G-CHZI	<b>Número de série    Serial Number</b> 172RG-0549
<b>Operador    Operator</b>	Omni Aviation Training Center		
<b>Origem / Destino    Origin / Destination</b>	LPCS (Cascais) / LPFR (Faro) / LPCS (Cascais)		
<b>Pessoas a bordo    People on board</b>	2		
<b>Lesões    Injuries</b>	<b>Tripulação    Crew</b>	<b>Passageiros    Passengers</b>	<b>Outros    Others</b>
<b>Fatais    Fatal</b>	-	-	-
<b>Graves    Serious</b>	-	-	-
<b>Ligeiras/Nenhumas    Minor/None</b>	2	-	-
<b>Danos na aeronave    Aircraft damage: Ligeiros    Light</b>			

## BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 29 de dezembro, pelas 09:45 UTC, uma aeronave Cessna C172RG de registo G-CHZI, operada pelo Omni Aviation Training Center, descolou de LPCS para um voo de instrução (navegação por instrumentos, aproximações por instrumentos em LPFR e retorno a Cascais) com um Aluno Piloto (AP) e um Piloto Instrutor (PI) a bordo.

O voo evoluiu dentro da normalidade até LPFR. Aquando da primeira aproximação à pista 10 com a aeronave devidamente configurada e subsequente passagem baixa (prática habitual das escolas de voo neste aeroporto), o trem de aterragem foi recolhido com a respectiva indicação (luz âmbar) no cockpit mas durante o curso da operação do mesmo ambos os pilotos escutaram um barulho mecânico atípico.

Face ao aparente comportamento e performance normal da aeronave o voo prosseguiu e em seguida foi efectuada uma aproximação à pista 28. A aproximação à pista 28 foi efectuada sem a extensão do trem de aterragem devido à solicitação do ATC para que o respectivo procedimento fosse expedito visto o mesmo ser oposto a pista em uso e havia tráfego prestes a chegar. A aeronave concluiu a aproximação com a execução de um *go-around* e solicitou outra aproximação agora à pista 10.

On the 29<sup>th</sup> of December, at 09:45 UTC, a Cessna C172RG aircraft with registration G-CHZI, operated by Omni Aviation Training Center, took-off from LPCS for an instruction flight (instrument navigation, instrument approaches at LPFR and return to Cascais) with a Student Pilot and an Instructor Pilot onboard.

The flight evolved within normality until LPFR. At the first approach to runway 10 with the aircraft properly configured and subsequent low pass (regular practice of flight schools at this airport), the landing gear was retracted with the respective indication (amber light) in the cockpit but during its course of operation both pilots heard an atypical mechanical noise.

Given the apparently normal behavior and performance of the aircraft the flight progressed and then an approach to runway 28 was performed. The approach to runway 28 was made without the extension of the landing gear due to an ATC request to expedite the respective procedure as it was opposite to the runway in use and there was traffic about to arrive. The aircraft completed the approach by executing a *go-around* and requested another approach now to runway 10.

Aquando da configuração da aeronave para a aproximação à pista 10, o trem de aterragem foi estendido. A respectiva indicação de trem em baixo e bloqueado (luz verde) não surgiu no cockpit e foi visualmente confirmado pelo Piloto Instrutor, sentado à direita, que a roda direita do trem de aterragem principal não estava na posição esperada.

O Piloto Instrutor decidiu pela continuidade da aproximação e recolha do trem de aterragem pois não era necessário para a passagem baixa. Entretanto, a TWR de LPFR reparou na posição anómala (solta) da roda direita do trem de aterragem principal e reportou esse facto ao G-CHZI.

Posteriormente, e com todos os parâmetros normais, o G-CHZI prosseguiu para LPCS.

Ao configurar atempadamente a aeronave para a aterragem final foi efetuado o *checklist* para a extensão manual do trem de aterragem com recurso à *Emergency Hand Pump*. Uma vez concluída a operação manual, a indicação de trem em baixo e bloqueado voltou a não surgir e a roda direita do trem de aterragem principal também não se encontrava na posição normal.

During aircraft configuration for the approach to runway 10, the landing gear was extended. The respective indication of gear down and locked (green light) did not appear in the cockpit and was visually confirmed by the Instructor Pilot, at the right seat, that the right wheel of the main landing gear was not in the expected position.

The Instructor Pilot decided for the continuity of the approach and landing gear retraction as it was not necessary for the low pass. In the meantime, LPFR TWR noticed the anomalous position (slack) of the right wheel of the main landing gear and reported that fact to G-CHZI.

Subsequently, with all parameters normal, G-CHZI proceeded to LPCS.

By timely configuring the aircraft for the final landing the manual extension of the landing gear checklist was carried out using the Emergency Hand Pump. Once the manual operation was concluded, the gear down and locked indication again did not appear and the right wheel of the main landing gear was not also in the normal position.

O G-CHZI efetuou uma passagem baixa na pista 35 de Cascais para confirmação, por parte da TWR de LPCS, da posição exata do trem de aterragem tendo sido reportado pela mesma que a roda direita do trem de aterragem principal estava ligeiramente “pendurada”.

Antes de voltar para a final da pista 17, o G-CHZI voou até ao ponto de reporte Delta para efetuar algumas manobras com o intuito de tentar bloquear em baixo a roda direita do trem principal pelo efeito da gravidade.

Goradas as tentativas, o G-CHZI prosseguiu para aterragem na pista 17, tendo intencionalmente tocado ligeiramente à esquerda do eixo da mesma. Inicialmente tocou com a roda esquerda e depois com a roda de nariz. Com a dissipação da energia, a aeronave começou a inclinar-se para o seu lado direito em direção à relva acabando por ficar imobilizada a cerca de 80° com o eixo da pista.

G-CHZI performed a low pass on Cascais runway 35 for confirmation, by LPCS TWR, of the exact position of the landing gear having been reported by the same that the right wheel of the main landing gear was slightly “hanging”.

Before turning to runway 17 final, G-CHZI flew to reporting point Delta to perform some maneuvers with the purpose of attempting to down lock the right wheel of the main landing gear by gravity effect.

Since the attempts were unsuccessful, G-CHZI proceeded for landing on runway 17 having intentionally touched down slightly to the left of its axis. Initially touched with the left wheel and then with the nose wheel. With the energy dissipation, the aircraft began to incline to its right side toward the grass ending up immobilized about 80° with the runway axis.



Figura 1 || Figure 1

Ambos os pilotos saíram ilesos e pelos seus próprios meios da aeronave.

**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 janeiro de 2016

Both pilots left the aircraft unhurt and by their own means.

**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, 07<sup>th</sup> of January 2016