

**NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE
AIRCRAFT ACCIDENT NOTICE**

- ✓ Esta nota informativa é emitida apenas para efeitos de divulgação dos factos imediatos da ocorrência e da abertura e âmbito da investigação de segurança.
- ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos tal como conhecidos à data da sua elaboração, podendo ser 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 ou incidentes.
- ✓ *This notice is issued only for information on the initial facts of the occurrence and on the opening and scope of the safety investigation.*
- ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events as known at the moment of drafting, being liable to changes during the investigation process.*
- ✓ *The aim of the safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents or incidents.*

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 03/ACCID/2018		Classificação <i>Classification</i> Acidente <i>Accident</i>	
		Tipo de evento <i>Type of event</i> SCF-PP/IFSD/LOC-G	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data <i>Date</i> 27-Mai-2018	Hora <i>Time</i> 10:17 UTC	Local <i>Location</i> LPSO, Ponte de Sor, Portalegre, Portugal	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo <i>Type</i> SBAC Monomotor de acrobacia <i>Acrobatic single engine</i>		N.º de série <i>Serial Nr.</i> 006	Matrícula <i>Registration</i> D-EIXA
Categoria <i>Category</i> XtremeAir XA 42		Operador <i>Operator</i> Privado <i>Private</i>	
VOO FLIGHT			
Origem <i>Origin</i> Ponte de Sor - LPSO		Destino <i>Destination</i> Ponte de Sor - LPSO	
Tipo de voo <i>Type of flight</i> Trabalho aéreo <i>Air work</i>		Tripulação <i>Crew</i> 01	Passageiros <i>Passengers</i> 01
Fase do voo <i>Phase of flight</i> Cruzeiro/aterragem <i>Cruise/landing</i>		Condições de luminosidade <i>Lighting conditions</i> Dia <i>Daylight</i>	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões <i>Injuries</i>	Tripulação <i>Crew</i>	Passageiros <i>Passengers</i>	Outros <i>Other</i>
Fatais <i>Fatal</i>	-	-	-
Graves <i>Serious</i>	-	-	-
Ligeiras / Nenhuma <i>Minor / None</i>	01	01	-
Danos na aeronave <i>Aircraft damage</i> Substanciais <i>Substantial</i>		Outros danos <i>Other damage</i> Nenhum <i>None</i>	

BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Em 27 de maio de 2018, cerca de 10:17 UTC, um XtremeAir GMBH XA42, matrícula D-EIXA, foi substancialmente danificado durante uma aterragem de emergência a 2,5 NM a Sudoeste do Aeroporto de Ponte de Sor (LPSO), Portalegre, Portugal.

Prevaleciam condições meteorológicas visuais, quando o piloto demonstrava capacidades acrobáticas da aeronave para convidados durante um evento aeronáutico em LPSO. O piloto, com licença de linha aérea, e o passageiro não ficaram feridos.

De acordo com o piloto, o voo do acidente começou durante o cruzeiro entre 2,500/3,500ft sobre da Barragem de Montargil, tendo o motor repentinamente tido uma indicação de temperatura alta. O piloto tentou manter o motor em funcionamento, contudo a temperatura do óleo continuou a subir.

Após o IFSD (paragem do motor em voo), o piloto optou por aterrar o avião num campo agrícola, informou o passageiro do procedimento de aterragem de emergência e comunicou com LPSO declarando emergência (*MAYDAY*), uma palavra do procedimento de emergência usada como um sinal de socorro nas comunicações de rádio.

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

On May 27th, 2018, about 10:17 UTC, an XtremeAir GMBH XA42, D-EIXA, was substantially damaged during a forced landing, 2,5 NM southwest from Ponte de Sor Airport (LPSO), Portalegre, Portugal.

Visual meteorological conditions prevailed, when the pilot was demonstrating aircraft aerobatic manoeuvres for guests during an LPSO aeronautical event. The airline licenced pilot and the passenger didn't suffer injuries.

According to the pilot, the accident flight started during cruise at 2500/3500ft over the Montargil Dam, when the engine suddenly showed a high temperature indication. The pilot attempted to maintain the engine running, but the temperature continued rising.

After the IFSD (inflight shutdown) the pilot decided to land the airplane in a farm field, informed the passenger about the emergency landing procedure and called *MAYDAY* distress signal, an emergency procedure word internationally used as a distress signal in voice-procedure radio communications.



A aproximação ao terreno escolhido foi feita a planar, onde durante o pouso, o avião aterrou em terreno macio (que estava a ser preparado para uma plantação) e derrapou cerca de 70 pés antes de parar na posição invertida.

O piloto saiu pelos seus próprios meios e o passageiro saiu do avião com a ajuda de um trator agrícola que levantou a asa direita para que pudesse sair do avião.

De acordo com registos da Agência Federal Alemã de Aviação (Luftfahrt-Bundesamt-LBA), o avião de asa baixa de dois lugares de trem convencional foi fabricado em 2009. Estava

A gliding approach to the elected field was performed and during the landing, the airplane touched down on soft terrain (that was being prepared for a plantation), skidding about 70 feet before resting in the upside-down position.

The pilot exited by his own means; the passenger got off the aeroplane with the help of a farm tractor, which raised the right wing enabling him to leave.

According to the German Federal Aviation Office (Luftfahrt-Bundesamt-LBA) records, the two-place, conventional gear, low-wing air-

UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

equipado com um motor Lycoming AEIO-580-B1A, de seis cilindros horizontalmente opostos, com injeção direta de combustível e refrigerado a ar. De acordo com os registos de voo, a última inspeção do motor data de 25 Março 2018 e com um tempo de voo de 120:00 horas.

Uma primeira inspeção pelo GPIAAF revelou danos no trem de aterragem, *canopy*, empenagem vertical, capotagens do motor, três pás da hélice partidas devido ao impacto com o solo, bem como o dano no extradorso da asa direita. Estes danos pós impacto na aeronave são coerentes com a descrição do piloto.

NOTA: Todas as horas indicadas são horas UTC.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado pouco depois da ocorrência, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local do acidente com vista à recolha de evidências.

O GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do acidente, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 318/99, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 e do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Entre outros aspetos, a investigação do GPIAAF analisará o funcionamento da aereo-

plane was manufactured in 2009. It was powered by a Lycoming AEIO-580-B1A series, a direct drive, six-cylinder, fuel injected, horizontally opposed, air-cooled engine. According to the flight logs, the last inspection of the engine dated 2018, March 25th, and logged 120:00 hours since.

An initial examination of the aircraft by the Portuguese SIA, revealed damages on the landing gear, canopy, vertical tale plane, engine cowlings, all three-propeller blades were broken due the ground impact. The RH wing upper surface was also damaged. These post-crash damages are in line with the pilot statement.

NOTE: The times mentioned are all UTC .

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was notified shortly after the occurrence and an investigation team travelled to the accident scene with the purpose of gathering evidence at the site.

GPIAAF started a safety investigation process to identify the causes of the accident in accordance with Portuguese Decree-Law n.º 318/99, EU Regulation 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Amongst other issues, the safety investigation will look into the functioning of the aircraft, the flight conditions, the actions and training

UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

nave, as condições do voo, as ações e formação da tripulação, os protocolos e regras aplicáveis, e os fatores humanos envolvidos.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contributivos envolvidos nos acidentes ou incidentes, com vista à eventual emissão de recomendações para prevenção e melhoria da segurança da aviação civil. **É independente e distinta de quaisquer processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.**

Após conclusão da investigação e do procedimento de audiência prévia às partes relevantes, o GPIAAF publicará o relatório final. Nos termos da legislação nacional e Europeia, se não for possível publicar o relatório final no prazo de 12 meses após o acidente, será apresentado um relatório intercalar pelo menos em cada data de aniversário, descrevendo os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados; quaisquer problemas de segurança urgentes que sejam detetados numa investigação são imediatamente transmitidos às partes relevantes para que desde logo possam agir em conformidade.

Lisboa, 01 de Junho de 2018

of the crew, the applicable procedures and the human factors involved.

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order to recommend, if relevant, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety. **The investigation is independent and separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.**

After concluding the investigation and consulting with the relevant parties, GPIAAF will publish the final report.

According to national and European legislation, if the final report cannot be made public within 12 months, an interim statement will be released at least at each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised; any urgent safety issues detected in an investigation are immediately transmitted to relevant parties to allow them to act accordingly.

Lisbon, 01st June 2018