



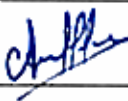
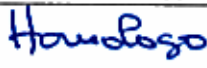

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
(G.P.I.A.A.)

RELATÓRIO FINAL ABREVIADO

Referência:	15 / INCID / 2007	
Data/Hora (UTC):	2007/ 07/ 17, 18:30	
Local:	Aeródromo Municipal de Cascais (LPCS)	
Aeronave e Registo:	Cessna 152, MSN 15282355, Matrícula CS-AJU	
Tipo de Voo:	Aviação Geral - Lazer	
Pessoas a Bordo:	<i>Tripulantes</i> 1	<i>Passageiros</i> 1
Feridos/Fatalidades:	Nil	
Danos na Aeronave:	Nil (danos ligeiros nos equipamentos)	
Piloto:	- O piloto, de 35 anos, sexo masculino, nacionalidade portuguesa, era titular de uma licença de PPL(A), válida para operar como piloto de aeronaves SEP. Foi submetido a exames médicos aeronáuticos em 13-09-06, aprovado em Classe 1 sem limitações.	
Experiência de Voo:	- Na data da ocorrência, tinha acumulado um total de 137:40, das quais 08:30 como PIC e 129:10 RI.	
Ocorrência:	<i>Invasão da pista de aterragem e risco de colisão com aeronave.</i>	
Resumo:	A aeronave aterrou na pista 35 do aeródromo, sem comunicações, voando por cima de outra aeronave que se encontrava na posição de descolagem. O piloto abandonou a aeronave no fim da pista, afastando-se juntamente com o passageiro.	
Investigação:	<p>Depois de obter o testemunho do piloto e dos responsáveis do Aero Clube de Portugal, foi possível apurar o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none">1º – A aeronave encontrava-se a voar a 1000' de altitude, sobre a baía de Cascais, quando se declarou um fogo de origem eléctrica e começaram a sair fumos do painel de rádios;2º – O piloto desligou todos os sistemas eléctricos, incluindo a bateria, abriu as janelas para evacuação de fumos e regressou ao aeródromo, para aterrar;3º – Não dispondo de comunicações rádio, o piloto seguiu directo para a final da pista 35 e aterrou, sem ter qualquer sinal de luzes da torre de controlo;4º – Preocupado com a situação, o piloto parou a aeronave na “<i>raqueta</i>”, no fim da pista e saiu, juntamente com o passageiro, afastando-se da mesma;5º – Os bombeiros acorreram ao local mas não foi necessário utilizar qualquer meio extintor, pois o fogo já se encontrava extinto;6º – Os serviços de manutenção detectaram o regulador de voltagem queimado, o que terá dado a origem a um pico de tensão que provocou um curto-circuito e deu origem ao incêndio que acabou por levar ao incidente;7º - Foi efectuada uma inspecção ao sistema de rádios, substituído o regulador e as unidades afectadas. Testado o isolamento eléctrico e o funcionamento dos equipamentos, a aeronave foi declarada apta para voo.	

RELATÓRIO FINAL Nº 15/INCID/2007

Análise:	<p>1º - Perante a situação de fogo a bordo, o piloto reagiu de forma correcta, executando os procedimentos de emergência recomendados para procurar extinguir o fogo e para evacuação de fumos da cabina.</p> <p>2º - Foi, também, correcta a decisão de prosseguir para a aterragem no aeródromo mais próximo, pois não dispunha de energia eléctrica a bordo e, conseqüentemente, perdera indicações de alguns instrumentos e operatividade de alguns sistemas.</p> <p>3º - O piloto não cumpriu com os procedimentos de voo, com falha de comunicações rádio, nas proximidades de um aeródromo controlado, pondo em perigo a segurança de voo, ao interferir com o restante tráfego na área de manobra do aeródromo.</p>
Recomendações:	<p>- Considerando que se trata de um aeródromo com níveis de tráfego muito elevado, sendo uma grande percentagem de instrução de pilotagem, é de admitir a ocorrência de falhas de comunicações. Consultados os órgãos de controlo do tráfego aéreo, os serviços aeroportuários e as operadoras, verificou-se não existir publicado um procedimento local para actuação em caso de perda de comunicações rádio entre as aeronaves e a Torre de Controlo, de acordo com o previsto no cap. 4. do Apêndice 1 do Anexo 2 à Convenção da ICAO.</p> <p>- Nesse sentido, recomenda-se:</p> <p><u>À NAV Portugal, E.P.E. e</u></p> <p><u>À Administração do Aeródromo Municipal de Cascais</u></p> <p><i>“Que sejam estudados, elaborados e implementados procedimentos locais para actuação em caso de perda de comunicações rádio entre uma aeronave e a Torre de Controlo, dentro da zona de tráfego e na área de manobra do aeródromo, à luz do estabelecido no cap.º 4. do Apêndice 1 do Anexo 2 à Convenção sobre a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO).”</i></p> <p>(RS Nº 10/2007)</p>

Data e Assinatura do Invest. Responsável:	Lisboa, 08 de Outubro de 2007 António A. Alves	
Despacho:		17 OUT 2007 O Director, 

Junta-se: