



NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE

- ✓ 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, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO: 07/INCID/2014			
Data/Hora (UTC): 19/mar/2014 - 18h15m		Local: Leito do rio Tejo junto à Pista de Alqueidão	
Aeronave	Tipo: <i>QUICK SILVER</i> MXL II SPORT	Matrícula: CS-UML	Nº de série: 861
Operador	PRIVADO		
Origem/Destino	Alqueidão / Alqueidão		
Pessoas a bordo	1		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	–	-	–
Graves		-	–
Ligeiras / Nenhumas	1	–	
Danos na aeronave: Poucos danos estruturais			

BREVE DESCRIÇÃO

No dia 19 de Março de 2014, pelas 18:15, a aeronave de asa fixa QUICK SILVER MXL II Sport, registo CS-UML, levando a bordo um piloto do sexo masculino, português, de 52 anos de idade, sofreu um acidente quando amarrava no leito do rio Tejo na região contígua à Pista do Alqueidão.

A aeronave encontrava-se em fase de testes com vista à certificação pela sua conversão em aeronave anfíbia, tendo este voo o objetivo primário e específico aferir a afinação prevista pelo fabricante no que respeita à incidência do estabilizador horizontal.

Relatou o piloto que o teste se revelou bem-sucedido, porquanto o resultado observado foi o previsto, encontrando-se a aeronave equilibrada no que respeita a estabilidade estática e dinâmica em pavimento rígido, após descolagem da pista do Alqueidão.



No local, o dia apresentava-se com céu parcialmente nublado, a visibilidade era superior a 10 km e o vento soprava sem grande intensidade.

No seguimento do teste o piloto no âmbito externo ao objetivo de verificar a estabilidade hidrostática e hidrodinâmica em água, estando reunidas as condições climatéricas excecionais e do plano de água calmo, decidi-o realizar uma amaragem.

Após ter manobrado a aeronave para dar início à aproximação ao leito do rio à velocidade recomendada para tocar na água, cumprindo os procedimentos de uma amaragem, verifica que ao tocar na água a aeronave sofre um abrandamento abrupto pela elevada resistência, alterando o comportamento hidrodinâmico esperado dos flutuadores, provocando no final da corrida de amaragem já com a energia praticamente dissipada, o capotamento da aeronave em torno do eixo transversal, imobilizando-se na posição invertida, em flutuação.

O piloto, não tendo possibilidade de contrariar esse movimento de giração, ficou preso pelo cinto em posição invertida totalmente submerso, tendo evacuado a aeronave após o colete de salvação ter insuflado automaticamente em contacto com a água, nadando para uma pequena ilha (mouchão) situada entre a aldeia de Lezeirão – Azambuja e a localidade de Valada – Cartaxo, no rio Tejo.



Ressalva-se que, o piloto reconheceu que o incidente aconteceu pelo facto de ter realizado a amaragem, com o trem de aterragem inadvertidamente selecionado na posição de estendido, provocando um atrito no intradorso dos flutuadores aumentado a carga de impacto na água e a resistência hidrodinâmica.

A aeronave sofreu danos no grupo motopropulsor pela água acumulada, não sendo evidentes danos estruturais relevantes nos restantes componentes. Todos os componentes se encontravam agrupados.

O piloto não sofreu quaisquer ferimentos e abandonou a aeronave pelos seus próprios meios sendo socorrido por uma embarcação dos Bombeiros Voluntários da Azambuja pelas 21h50 que o localizaram após buscas realizadas na zona.

NOTA: A Direção do GPIAA, deslocou-se à pista de Alqueidão para analisar a aeronave em apoio à esta investigação, bem como, utilizou dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa de um incidente aéreo público.

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do nº 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do nº 1 do art.º 11º do Dec. Lei Nº 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente.

Todas as horas referidas neste documento, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Nesta data, a hora local em Portugal continental era igual à hora UTC.

Lisboa, 27 de março de 2014