



NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE 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: 09/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 16/abr/2014 - 17h30m		Local: Parque natural serra de Montesinho (Bragança)	
Aeronave	Tipo: <i>PLANADOR ASW 20 L TOP</i>	Matrícula: D-KBHW	Nº de série: 20006
Operador	PRIVADO		
Origem/Destino	Aeródromo de Bragança		
Pessoas a bordo	1		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	–	-	–
Graves	-	-	–
Ligeiras / Nenhumas	1	–	-
Danos na aeronave: Parcialmente destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

O Planador efetuava um voo de treino e lazer, nas imediações do aeródromo de Bragança. Descolado por volta das 15:30 (locais) o piloto circulou para Este do aeródromo após a largada, aproveitando as excelentes condições térmicas com tetos de 1800m AGL tendo evoluído o voo para cerca de 20km em afastamento do aeródromo.





Por volta das 16:30 foi transmitido via frequência para os planadores a voarem na zona pelo pessoal do aeródromo, que as condições atmosféricas estavam a alterar-se rapidamente, com o aparecimento de cirros que começavam a fechar o aquecimento na zona do aeródromo, aconselhando-se o regresso das aeronaves ao ponto de partida. Cerca das 17:00 o penúltimo planador ainda no ar informa na frequência que já não haveria térmicas na zona do aeródromo, situação que, à distância a que se encontrava o planador BT, o impossibilitava de regressar.

O piloto, apercebendo-se que está a perder altitude muito rapidamente, informa que não conseguirá chegar ao aeródromo, preparando-se para uma aterragem fora do campo. Sobrevoando o cume da serra já a baixa altitude, escolhe um campo para a aterragem que lhe pareceu oferecer as melhores condições para executar a manobra de emergência. Com a trajetória estabilizada na

final do terreno escolhido, o piloto afirmou ter reunidas as condições para uma aterragem segura. Contudo, e face às condições no local, provoca o primeiro embate no solo a cerca de 135 metros do início do terreno, numa atitude de asa direita em baixo, embatendo no solo com o *wing tip* sendo o mesmo projetado a cerca de 20 metros do embate. Na tentativa de correção o piloto puxa o manche, provocando um salto (*bouce*) cerca de 200 metros, onde a orografia do terreno ajudou ao aumento da velocidade e altitude acima do solo, tendo embatido mais duas vezes no solo percorrendo mais 50 metros. Com pouca velocidade dissipada nesta fase, repentinamente e fora do controlo do piloto, o planador toca mais uma vez com a asa direita no solo, sofre o efeito de capotamento lateral (*spinning*) com rotação direita e é projetado a cerca de 35 metros immobilizando-se com a fuselagem em posição invertida.

O habitáculo, estrutura da fuselagem e restantes componentes encontravam-se agrupados, consideravelmente danificados.

O piloto sofreu ferimentos ligeiros e abandonou a aeronave com extrema dificuldade pelos seus próprios meios, sendo á posteriori socorrido por elementos do INEM que compareceram no local.

NOTA: A Direção do GPIAA, deslocou-se ao local do acidente 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.