

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 3/2016
GPIAA NEWS

NESTA EDIÇÃO APRESENTAMOS

- ✦ EDITORIAL (Nota do Diretor)
- ✦ CAIXA DE OPINIÕES (Rubrica de opinião)
- ✦ ACONTECEU (Resumo dos Acidentes e Incidentes ocorridos em abril e maio)
- ✦ ELABORÁMOS, DIVULGÁMOS E PARTICIPÁMOS (Relatórios finais, Recomendações e participações em eventos)

EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SECTOR AERONÁUTICO

“O ATIVAR - A MÁCULA DO SERVIÇO PÚBLICO ...”

Não podemos continuar a tapar o sol com uma peneira, há de facto um patrão! Um patrão que não gosta dos seus colaboradores ou, se gosta, desconfia que tratá-los mal é a melhor forma de garantir o aumento da produtividade. A tese de que o serviço público, na sua essência, apenas pelo facto de vir rotulado de destino à comunidade, no caso paradigmático da Autoridade de Prevenção e Investigação de Acidentes Aéreos, o minúsculo GPIAA que se concentra na comunidade aeronáutica nacional e internacional, caso ocorra um evento grave, não precisa de ser testado quanto à sua validade, utilidade ou funcionamento, porque até nem caíem aviões! É algo que nos está no sangue e que faz parte da nossa cultura...

Por isso, sou um do que se mostram inconformados com esta conceptualização, no entanto, é preciso continuar a ter coragem e questionar, enquadrando de forma diferente o serviço público, defendendo que, por ser prestado em prol da comunidade, não significa que pode ser feito de qualquer maneira. Sabemos todos que contra estes funcionários há muito que existe uma campanha para que sejam vistos como “malandros” que vivem dos impostos de todos e como tal, sejam tratados com desprezo.

Também é verdade que há na função pública quem não mereça o emprego que tem, mas também os há no sector privado. Em nenhum dos sectores a generalização é boa política. É triste e fica-se cansado de ver serem tratados com os pés os portugueses de quem todos precisamos para que o País funcione. Ora, convinha que se parasse um bocadinho para pensar no que se anda a fazer. Queremos uma função pública desmotivada? Queremos funcionários públicos que vivam com o estigma de serem trabalhadores de segunda?

Não tardará o dia em que só quererá ser funcionário público quem não tiver competência para trabalhar no privado. E o GPIAA já sofre deste estigma há já algum tempo, falo claro está, na capacidade de segurar quadros altamente qualificados como os Investigadores Técnicos, devidamente reconhecidos com salários equiparados ao privado e motivados para o desempenho da função. Na mira de cortar a despesa pública, os funcionários públicos foram apontados como principal problema. A eles cabe-lhes pagar por “todos os pecados” do País. Afinal, a grande diferença está no patrão que cada um tem.

Como é do conhecimento de quem está atento à informação veiculada por esta direcção, está a fazer um ano que anunciei a interrupção do processo de vínculo de contrato de comissão de serviço com um dos candidatos selecionados através do difícil concurso Público para admissão de Investigadores para o GPIAA. Estando na posse de toda a informação para o desvinculo da referida pessoa tomei a decisão que entendi mais adequada

para a salvaguarda dos interesses da Organização que dirijo, bem como dos interesses do próprio Estado, devendo, por isso, cada um prosseguir a sua vida em plena normalidade sem importunar quem quer trabalhar.

No entanto, nada disso se passou, um ano com imensas perdas de tempo para fazer face às ações interpostas por tal indivíduo, contra a minha pessoa, Ministério da Economia, Organização GPIAA, e mais houvesse, sim pois, têm patrocínio do Estado com apoio Judiciário, tudo na tentativa de assumir o que muitos pensam em relação ao Estado, a teoria do Prevaricador - Ganhador.

Meus caros, um dos sentimentos mais fortes que se pode ter em relação ao outro não é o amor, nem o ódio, nem a paixão, nem o desejo, nem a raiva, nem sequer a indiferença. É um sentimento que não sei como é que se chama, que é passageiro, mas que vou tentar explicar, explicar por palavras, como se costuma dizer. É, em relação a uma pessoa concreta a determinadas pessoas, num em determinados momentos, não encontrar nada que permita reconhecê-la como semelhante. Dito ao contrário, são aquelas pessoas que, por uma coisa grave ou não, o nosso cérebro põe à distância, repele para trás de barreiras tão fortes que as desumanizam por momentos. Acontece-me isso com parvalhões, imbecis, enjoados e ainda numa outra situação, mais grave, aqueles que tentam fazer dos outros parvos, os chamados “chicos espertos”.

Digo enjoados, não agoniados no sentido médico/físico. Enjoados porque sim, com voz e atitude enjoadas, falsas e carregadas de hipocrisia. No caso do parvalhão ou imbecil, percebo o que atraí, em tese, uma mostra de rapidez no pensamento, um traço alfa que por vezes convence mais os outros do que repele a falta de inteligência emocional que demonstra quem, no meio de uma reunião, acabe por dizer somente bacoradas. Já quanto a enjoados, não consigo perceber o interesse de uma perspetiva de teoria evolutiva, mas deve ser falta de estudo.

Isto vinha a propósito do tal mau sentimento, o sentimento sem nome, que se sente quando não se sente o outro como igual e a explicação não está a ajudar. E foi com o humor que me apercebi dele, que há cabeças tão diferentes da minha, um fosso. E como tal, já perdi demasiado tempo em entender determinados comportamentos. Continuemos assim, a trabalhar na rota traçada para o GPIAA, esse tipo de gente não merece tempo de antena nem o desgaste das nossas energias. Nas instâncias devidas e com humor, tenacidade e paciência, a lição chegará.

Considerando que por tudo isto, há um ano, dei-vos conta da necessidade de “arregaçar as mangas” para criar valor, captar a confiança dos operadores aéreos, crescer em volume de relatórios finais produzidos, melhorar a qualidade dos mesmos, afirmar as competências que nos distinguem (qualidade de ser-

viço e dinâmica operacional) não interferindo mas, atento às discussões sobre o modelo ou outros aspetos que a Tutela tenha previsto para este Organismo. Assim, tomei a decisão de contratar o Investigador Técnico Hugo Alves para ajudar a equipa a prosseguir tais parâmetros. Como vos disse na primeira vez, precisamente há um ano, “mãos à obra” que o GPIAA é essencial para todos nós, essencialmente para a comunidade aeronáutica, digo-vos exatamente o mesmo hoje com a saída por sua iniciativa, por motivos pessoais iniciando outros voos, do Investigador Hugo Alves, as dificuldades combatem-se com persistência. Não é fácil em dois anos por motivos diferentes continuar à procura de quadros qualificados, o projeto inicialmente por mim previsto fica comprometido, mais que não seja, pela incapacidade de segurar esse profissional após dispêndio de recursos do erário publico, só porque o patrão que não gosta dos seus colaboradores ou, se gosta, desconfia que tratá-los mal com um salário menos digno é a melhor forma de garantir o aumento da produtividade. Obviamente que o privado não pensa assim, e como tal, sempre que pode alicia e, para o Estado mais uma vez sobram os problemas.

Aproveito para expressar ao Hugo Alves o meu reconhecimento pelo contributo, dedicação e espírito de equipa, neste ano ao serviço do GPIAA, em que ajudou a cumprir a missão, tal como se comprometeu há um ano atrás. Desejo-lhe o melhor na sua nova tarefa e que consiga um crescimento profissional ainda maior, a realização de projetos e desafios com muito sucesso.

De volta ao tema inicial, desde que assumi a Direção do GPIAA que me debato pelo reconhecimento da Tutela da importância de um Organismo com estas características, questionando as sucessivas Tutelas da importância da alteração da Lei Orgânica, quanto à forma de relacionamento com a Comunidade aeronáutica, aceitando o desafio de implementar métodos e processos com vista à evolução tecnológica nas investigações e consequente comunicação, contribuindo de forma positiva para o advento de uma nova era na responsabilidade e convivência do Estado com toda a comunidade aeronáutica em geral. Mas não é apenas suficiente a aderência a estas novas vontades, tais como, as novas tecnologias, é necessário também que quem as adota crie e desenvolva condições objetivas para o seu funcionamento, sob pena de, em vez de estarmos perante uma evolução, acabamos como por criar verdadeiros pesadelos que não só inviabilizam os objetivos pretendidos, mas também acabam por colocar em situação muito embaraçosa quem tem que cumprir obrigações.

Digo por isso, que começo a sentir a referida situação embaraçosa, espero mesmo que a Tutela não enverede pelas opções tomadas pelo anterior Governo no que a ações de fundo sobre o organismo digam respeito.

Esta Direção, não só com este Governo, mas também com o executivo anterior, tem vindo permanentemente a alertar para a necessidade de plena funcionalidade daqueles meios e, não raras as vezes, se tem confrontado com uma injustificada insensibilidade por parte dos governantes e gestores do sistema publico. No contexto em que as situações se têm desenvolvido, é claramente possível tirar ilações menos abonatórias sobre as razões das falhas de capacidade operacional pela falta de Recursos Humanos qualificados e equipamentos adequados para o desempenho cabal da missão.

A sensação, talvez realista, que se tem perante estas conjunturas, é que esta Autoridade de Investigação só existe porque a UE assim o determina, caso contrário...

Após muito tempo de alheamento das Tutelas, esta questão parece agora ter despertado, finalmente, o interesse de algumas sensibilidades na Secretaria de Estado das Infraestruturas, esperando que a base natural de apoio necessário para o documento apresentado sob uma proposta de Lei Orgânica como resolução para a autonomia do GPIAA, seja conseguida o mais rapidamente possível pela Tutela e restantes grupos parlamentares.

Embora a mencionada proposta de Lei Orgânica de resolução contenha os predicados para tirar a Autoridade de Investigação e Prevenção do sufoco da asfixia em que se encontra, mesmo assim, com o interesse demonstrado pela Tutela, desconheço inclusive a votação que irá merecer por parte dos restantes grupos parlamentares. A verdade é que considero que o problema parece ter deixado de ser exclusivo da Equipa do GPIAA e passou a ganhar uma inequívoca dimensão de interesse da comunidade aeronáutica nacional.

Reitero, embora não se sabendo qual o destino que irá ser traçado pela classe política para a proposta de resolução apresentada por esta Direção, a verdade é que as questões colocadas aos responsáveis decisores, quanto à funcionalidade operacional do Organismo como Autoridade de Investigação de Acidentes e Prevenção Nacional, foram determinantes para o despertar da importância da nossa missão. Espero, mesmo, que não finde o cenário de otimismo e que seja afastado de vez o cenário da crise sem dúvidas e com imensas certezas, mantendo a fé num futuro promissor

Saudações Aeronáuticas
Álvaro Neves

CAIXA DE OPINIÕES

INFORMAÇÃO À COMUNIDADE ULM

Caros pilotos da aviação geral e ultraligeira

Realizou-se a 07 de Maio de 2016 no Deposito Geral de Material da Força Aérea em Alverca, o Fórum de Segurança APAU 2016, sob um tema de extrema relevância para a comunidade em questão, FACTORES HUMANOS. Para este evento, foram recepcionadas mais de uma centena de inscrições, talvez atraídos pelo excelente programa previsto de palestrantes em que a participação especial da Força Aérea Portuguesa e da ANAC entre outras entidades, procuraram introduzir uma positiva consciencialização para os vários factores inerentes ao voo, que certa-

mente mereceram a melhor atenção dos participantes induzindo assim um melhor nível de Segurança Aérea. No entanto, também realço que independentemente dos números, o Fórum de Segurança em Alverca constituiu mais uma manifestação da capacidade de realização dos Corpos Diretivos da APAU, e da sua aceitação junto das instituições presentes e da própria comunidade aeronáutica ULM presentes. A esta evidência junta-se ainda, o facto de ter sido um momento privilegiado para discutir com profundidade um dos temas mais prementes e atuais dos nossos dias no conceito da aviação civil - FACTORES HUMANOS.

Aproveito assim, e considerando ser um dever enaltecer a ocasião para agradecer aos responsáveis da APAU o honroso convite

para como responsável da Autoridade de Investigação Nacional - GPIAA, participar como palestrante no FORUM de SEGURANÇA com a preparação do tema de acordo com o programa principal, FACTORES HUMANOS. Respeitando, como desde sempre, todos os intervenientes e todos os pilotos da comunidade, apresento aqui as minhas mais sinceras desculpas pelo facto de não ter tido tempo para com todos vós apresentar o tema de acordo com a preparação prévia, mas sem estigmas, sei que gerir um programa onde os tempos são demarcado, em tempos, onde a informação gravita sem certezas, onde um dos atores convidados entende que esta informação é uma arquitetura abrangente e dinâmica unicamente de sua responsabilidade, é bem mais profundo e complexo do que imagináramos. Uma análise mais cuidada mostra-nos como o tema apresentado pelo ator principal do Regulador tem grande amplitude e interligação com factos não apenas considerados do nosso dia-a-dia como proprietários e pilotos de Ultraleves, mas também, particularmente das vontades dos restantes países da C. E. onde Portugal é apenas 1/28 com pouca expressão. Daquilo que ouvi, simplesmente nada de novo, a discussão continua e o referido Anexo I poucas ou nenhuma alterações irá sofrer em relação ao antigo Anexo II, portanto adianto, sem qualquer preconceito que, a *Montanha Pariu um Rato*. Apraz-me no entanto, ter ouvido que o Regulador irá, no decurso ainda deste ano, concluir os vários processos pendentes nomeadamente dos ULM, tais como, a integração da classe dos autogiros no diploma legal. É uma medida há muito necessária, os acidentes aconteceram e não existe suporte legal para a atividade, é tempo de Portugal de uma vez por todas ir ao encontro dos seus pares Europeus.

Mesmo assim, considerando as dúvidas existentes na plateia e, tendo presente, um ator principal do Regulador á frente, é mais do que óbvio que as perguntas florescessem e que a atenção da plateia fosse enorme, pois esperava-se que Portugal representado pelo Regulador tivesse apresentado propostas que fossem ao encontro das expectativas e dos interesses de todos incluídos no anexo II, tudo isso é entendível, razão porque abdiquei do meu tempo para que o representante do Regulador continuasse a sua ação declarativa. Já deixa de ser entendível, mas não deixa de ser interessante verificar que o destaque assumido pelo representante do Regulador neste Fórum, tenha uma mensagem que nos leve a pensar que em momentos difíceis como os que atravessa a aviação civil nacional, existirá sempre uma tendência para simplificar aquilo que à partida até poderá ser um pouco complexo, fazendo com isso, reduzir a discussão a esse único ator. Considerei esta atitude pouco amistosa e carregada de uma forte componente de falta de respeito, sobrançeria, minimizando a importância dos restantes intervenientes do programa, levando-me a questionar, então e o resto dos palestrantes, qual o seu papel nesta novela?

Meus Caros, entendendo que, sendo responsável por um Organismo Público que detém também a responsabilidade de disseminar informação que considere importante para a comunidade aeronáutica, nomeadamente se focaliza prevenção e segurança operacional, sublinho ser meu dever partilhar o pensamento sobre estes temas.

Assim sendo, na sequência do tema supra referenciado, intitulado “alteração ao Regulamento EASA-ANEXO I”, aproveito este esclarecimento para vos deixar a opinião dos trabalhos decorridos na C.E. sobre as reações dos vários países envolvidos. Se avaliarmos a proposta dos conteúdos em discussão no documento, concluímos que, o **principal objectivo da proposta é manter os níveis atuais elevados de segurança europeus e permitir que o sector da aviação da C.E. continue a crescer no futuro.** Para este efeito, a proposta introduz uma abordagem baseada no risco e desempenho para a regulamentação da segurança. Além disso, dropõe fechar lacunas de segurança (safety) exis-

tentes, melhorando a capacidade de ter em conta as interdependências entre a segurança da aviação (*safety*) e outras áreas técnico de regulação, tais como a segurança da aviação ou de proteção ambiental.

Podemos também, retirar algumas ilações positivas dos comentários que foram proferidos sobre algumas questões específicas, nomeadamente, em particular, no que respeita ao âmbito de aplicação do regulamento, em que, a proposta da Comissão inclui que todos os aeródromos que utilizem operações de aproximação por instrumentos ou com procedimentos por instrumentos para descolagens. É interessante o texto de compromisso da Presidência onde restringe a aplicação do regulamento especificamente para os aeródromos que têm pistas de instrumentos, onde os procedimentos de instrumentos por precisão (baseados em GPS) podem ser usados. Esta solução foi escolhida por razões de proporcionalidade em relação pequenos aeródromos da aviação geral, bem como do alinhamento com as disposições do anexo 14 da Convenção de Chicago e com o Regulamento (CE) n.º 139/2014. Esperemos que esta solução seja aprovada no seu todo, trará algumas possibilidades interessantes a alguns aeródromos com dificuldades em oferecer um serviço de aproximação por instrumentos baseados unicamente em ILS. Quem sabe que não seja o abrir da possibilidade do sinal GPS ser certificado para outro tipo de operações em aeródromos, que não sejam somente pistas de instrumentos convencionais.

Como sabemos o famigerado ANEXO I no âmbito do referido regulamento, continua sujeito a debate. Este anexo contém as categorias de aeronaves a que o regulamento não se aplica e que, portanto, estão sob as regras nacionais. A proposta da Comissão deixa o Anexo I praticamente inalterado, exceto a adição de aeronaves leves a energia elétrica, de balões de ar quente com um único ocupante e do ajustamento dos limites de peso para aviões planadores. Todas as delegações concordaram com o objectivo da Comissão de desenvolver regras proporcionais para a concepção e fabricação de aeronaves Ultraleves, mas as opiniões variam muito sobre o que seria a melhor maneira de chegar lá. Portanto, dada a elevada complexidade técnica dos critérios contidos no presente anexo e as graves consequências que qualquer modificação traria à aviação ligeira Europeia, a Presidência organizou uma reunião ao nível de peritos onde a indústria foi convidada a fornecer informação antes de a Presidência propor um novo texto de compromisso. Durante a reunião de peritos todos os participantes concordaram com o objectivo a longo prazo de um sistema europeu único proporcionado e flexível para a aviação geral constantes do Anexo I. No entanto, parte da indústria não acredita que este sistema europeu proporcional seja homologado em breve e acredita que os atuais sistemas nacionais sejam mais adequados para apoiar o desenvolvimento e a inovação. Com base neste argumento, alguns Estados-Membros imploram por um aumento dos limites de peso de certas categorias de aeronave excluídas do sistema europeu e integradas no Anexo I.

Considerando que, as aeronaves desenvolvidas nos últimos 15 anos são muito mais sofisticadas do que aquelas disponíveis quando este anexo foi proposto com o primeiro Regulamento de Base EASA em 2002. Além disso, como todos sabemos, muitos pilotos com aeronaves Ultraleves, muitas vezes voam 'ilegalmente', ou seja, numa configuração acima do peso, contra os princípios da cultura de segurança que um piloto no início da sua carreira deve aprender a aplicar sem hesitação essa cultura. Outros Estados-Membros alertam contra as possíveis consequências de um aumento de peso nos regulamentos nacionais, em que as autoridades nacionais de aviação não teriam a capacidade no tempo para fazer alterações na legislação nacional. Como se repara a confusão está instalada, todos pretendem levar a água ao seu moinho...e ninguém se entende.

Como uma solução de compromisso, o texto da Presidência mantém os limites de peso do atual anexo, mas aumenta no cumprimento dos requisitos essenciais em matéria de aeronavegabilidade - as possibilidades de criar um sistema europeu mais proporcionado e flexível, baseado em declarações em vez de procedimentos de certificação mais complexos e dispendiosos.

Como se depreende a discussão continuará por mais algum tempo, nada fácil quando se tem vários Estados com dimensões e capacidades organizativas muito diferentes, com o objectivo de se aprovar um texto que vá ao encontro das suas realidades.

Fica aqui o ponto de partida quanto ao Anexo I (anexo II) para a próxima reunião agendada, nada mais do que dados para a mesa, onde se espera que todos os representantes presentes entendam a filosofia do tipo de aviação que está em discussão, tendo sempre presente a cultura de segurança implícita nas decisões que venham a tomar:

ANNEX I

Aircraft referred to in Article 2(3)(d)

Categories of aircraft to which the Regulation does not apply:

(a) historic aircraft meeting the following criteria:

(i) simple aircraft whose:

- initial design was established before 1 January 1955, and
- production has been stopped before 1 January 1975;

Or

(ii) aircraft having a clear historical relevance, related to:

- a participation in a noteworthy historical event,
- a major step in the development of aviation, or
- a major role played into the armed forces of a Member State;

- (b) aircraft specifically designed or modified for research, experimental or scientific purposes, and likely to be produced in very limited numbers;
- (c) manned aircraft at least 51 % of which is built by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective;
- (d) **manned** aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency;
- (e) manned aeroplanes having the stall speed or the minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS) **manned helicopters, manned gyroplanes, manned sailplanes, manned powered sailplanes** and powered parachutes, having no more than two seats, and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:
 - (f) manned single and two-seater gyroplanes with a MTOM not exceeding 560 kg;
 - (g) manned sailplanes and powered sailplanes with a MTOM, of no more than 250 kg when single-seater or 400 kg when two-seater, including those which are foot launched;
 - (h) replicas of aircraft meeting the criteria of points (a) or (d), for which the structural design is similar to the original aircraft;
 - (i) manned **hot-air** balloons having a single occupancy and a maximum design volume of, in the case of hot air balloons not more than 1200 m³, **volume of** and in the case of gas balloons not more than 9400 m³;
 - (j) any other manned aircraft which has a maximum empty mass, including fuel, of no more than 70 kg..

	Landplane/ helicopter/ powered parachute	Gyroplanes	Sailplanes/ powered sailplanes (including foot launched)	Amphibian or floatplane/ helicopter	Electric propulsion system	Airframe mounted total recovery parachute
Single-seater	300 kg MTOM		250 kg MTOM	Additional 30 kg MTOM	Additional 50 kg MTOM	Additional 15 kg MTOM
Two-seater	450 kg MTOM	560 kg MTOM	400 kg MTOM	Additional 45 kg MTOM	Additional 70 kg MTOM	Additional 22,5 25 kg MTOM
When amphibian or floatplane/helicopter is operating both as a floatplane/helicopter and as a land plane/helicopter, it must fall below the applicable MTOM limit						

Em jeito de conclusão, permitam-me citar o que assertivamente Clara Alves referiu num dos Eixo do Mal, a verdade é que se estão mais ou menos nas tintas para o que se está a passar na Europa do Sul. Ora bem, na verdade se transportarmos esta afirmação para o plano transversal, quase que a poderíamos aplicar à própria convivência entre organismos internamente, fará se alargarmos esta discussão aos países que são peixe graúdo em relação aos peixes miúdo, o resultado já sabemos. Aliás, manifestam preocupação, mas apenas numa perspectiva de não serem incomodados tão cedo, refiro-me a alguns comportamentos de instâncias da nossa praça, que continuam a apresentar desprezo e indiferença ao trabalho daqueles que são mais pequenos. Qual solidariedade, qual quê. É o salve-se quem o puder, é cada um por si. O GPIAA começa a entrar nesse registo, não é fácil coabitar num sistema feroz e corporativista em demasia. Basta analisarmos alguns comportamentos que este Organismo continua a ser alvo, é só muito estranho tal comportamento pouco cordial nos poderia causar alguma confusão, mas não, a única preocupação tem sido o distanciamento ao máximo

e quando muito até ajudar no desmembramento / definhamento do Organismo GPIAA, esperando assim que os outros não olhem para eles.

E assim anda a coabitação entre entidades no seio da aviação civil nacional, por isso nada de estranhar que, entre 28 países os consensos sejam difíceis para não dizer impossíveis. Importa lembrar que os protocolos e/ou uniões não se veem nos bons momentos, mas sim nos maus. E esta tão evidente ausência de solidariedade / cooperação entre os diferentes “players” da comunidade, mesmo reconhecendo que cada um tem as suas especificidades e independência do sistema, não implica esta incapacidade de pensar, sentir e agir como um todo em prol de uma indústria que se pretende coesa. É apenas um sinal que o sistema da Aviação civil precisa de ser repensado e porque não reformado profundamente.

Saudações Aeronáuticas
Álvaro Neves

ACONTECEU

Durante estes últimos dois meses (abril e maio), apenas verificámos a existência de duas ocorrências passíveis de abrir processo de investigação:

03/INCID/2016 - Incidente em área de trabalho na zona de Braga com um Heli *KAMOV*, registo CS-HMP, ocorrido no dia 05 de abril.



04/INCID/2016 - Incidente no Aeródromo Municipal de Cascais com o *Dornier*, registo CS-DVU, ocorrido no dia 14 de abril



05/INCID/2016 - Incidente no Aeroporto de Lisboa com o *Airbus A320*, registo CS-TNP, ocorrido no dia 21 de maio

ELABORÁMOS, DIVULGÁMOS E PARTICIPÁMOS

Durante estes últimos dois meses (abril e maio), elaborámos e disponibilizamos na nossa página eletrónica:

NOTAS INFORMATIVAS

03/INCID/2016 - Incidente em área de trabalho na zona de Braga com um Heli *KAMOV*, registo CS-HMP, ocorrido no dia 05 de abril.

04/INCID/2016 - Incidente no Aeródromo Municipal de Cascais com o *Dornier*, registo CS-DVU, ocorrido no dia 14 de abril

RELATÓRIOS FINAIS

07/ACCID/2012 - Acidente ocorrido no dia 03 de abril de 2012, com o *TL 2000 Sting*, registo CS-UQL, no Campo de Voo de Benavente, que causou duas vítimas mortais

12/ACCID/2010 - Acidente ocorrido no dia 06 de agosto de 2010, com o *Rans S-14*, registo EC-YUK, no Aeródromo de Mirandela, que causou um ferido grave

16/INCID/2014 - Incidente ocorrido no dia 08 de junho de 2014, com o *Airbus A320*, registo CS-TOJ, no Aeroporto de Belém, Brasil

18/INCID/2014 - Incidente ocorrido no dia 12 de julho de 2014, com o *Airbus A320*, registo CS-TOO, no Aeroporto de Lisboa

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Uma vez a sistematização das Recomendações de Segurança é de relevante importância no sentido de facilitar a sua pesquisa, disponibilizamos na nossa página eletrónica as recomendações de segurança formuladas nos relatórios finais homologados em 2016, endereçados a diversas entidades:

No Relatório Final do processo 12/ACCID/2010, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 01/2016);

No Relatório Final do processo 07/ACCID/2012, foram formuladas duas recomendações de segurança (RS 02/2016 e RS 03/2016);

No Relatório Final do processo 18/INCID/2014, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 04/2016);

No Relatório Final do processo 16/INCID/2014, foram formuladas sete recomendações de segurança (RS 06/2016 à RS 12/2016)

PARTICIPAÇÕES

Realizou-se a 07 de Maio de 2016 no Deposito Geral de Material da Força Aérea em Alverca, o Fórum de Segurança APAU 2016, cujo tema, de extrema relevância para a comunidade, versou os FACTORES HUMANOS.

PORQUE

O GPIAA tem por missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas, com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição, e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica ...

NOTIFIQUE-NOS

707 284 637
+351 915 192 963
investigacao@gpaa.gov.pt

CONTACTE-NOS

geral@gpaa.gov.pt
+351 212 739 230 (telefone)
+351 212 739 260 (fax)

VISITE-NOS

www.gpaa.gov.pt
Praça Duque Saldanha 31 - 4º
1050-094 Lisboa