

# GABINETE DE PREVENÇÃO INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 6/2016  
GPIAA NEWS

## NESTA EDIÇÃO APRESENTAMOS

- ✦ EDITORIAL (Nota do Diretor)
- ✦ CAIXA DE OPINIÕES (Rubrica de opinião)
- ✦ ACONTECEU (Resumo dos Acidentes e Incidentes ocorridos em outubro e novembro)
- ✦ ELABORÁMOS E DIVULGÁMOS (As Notas Informativas dos eventos notificados ao GPIAA que originaram abertura de processos técnicos de segurança e Relatórios Finais)

## EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SECTOR AERONÁUTICO

### O HOMEM QUER, DEUS AJUDA ... A CATAPULTAR O GPIAA DE MERAMENTE INEXISTENTE PARA REALMENTE GRANDE!

“A *segurança não é um acidente*”, diz o ditado, e mesmo que seja um jogo de palavras, é uma afirmação verdadeira. A *segurança significa trabalho árduo*.

Parte do trabalho árduo da segurança da aviação é a investigação de acidentes. Esta atividade forense é toda sobre a história - **quem, o quê, quando, onde, porquê e como aconteceu**. É um empreendimento nobre, e tem conduzido a avanços dramáticos na segurança da aviação. E, como todas as facetas da aviação, está em mudança contínua.

Continuo por isso, a não conseguir compreender por que razão, as Tutelas continuam a não prestigiar nem a dignificar a Investigação em Portugal. Deveria existir um relacionamento de proximidade entre a Tutela e o GPIAA, pois este depende diretamente da Secretaria de Estado das Infraestruturas na estrutura do atual Governo. Como, não sei! Sei que, não seria necessário agendar reuniões mensais no Ministério, mas talvez, permitir que o relacionamento institucional fosse cordial e objetivo, permitindo que fosse possível manter a autonomia técnica e tática no cumprimento da sua missão. Considerando que, somos nós que temos o *know-how* e a preparação para sabermos quando e como atuarmos numa operação de acidente, simplesmente se requer que a Tutela não objete essa missão, dotando o GPIAA de recursos humanos e financeiros, simplificando a operação com a exigência de responsabilidades ao Dirigente, fixando as suas competências na nova Lei Orgânica que já há muito deveria vigorar.

Desde o início, a investigação de acidentes aéreos forenses levou a muitas das nossas iniciativas de segurança de voo mais eficazes em prática nos dias de hoje. Alguns usam o termo “corrigir e voar” para descrever esta função. Basicamente, a frase significa que voamos até que um problema tenha surgido, geralmente descoberto na investigação de um acidente e/ou incidente, e corrigido esse problema. Em seguida, de volta ao voo, procurando uma próxima área de um novo problema, aguardando o próximo acidente. Parece fatalista, mas nos primórdios da aviação, foi exatamente assim que mudanças foram feitas.

À medida que avançávamos, codificávamos as “correções”, coisas como requisitos de projeto, técnicas de voo e procedimentos de tráfego aéreo em regras, regulamentos, ordens e matérias de consultoria. A segurança pode ser vista de muitas perspetivas. A segurança torna o transporte aéreo atraente para os clientes e reduz os custos. A segurança faz sentido do ponto de vista comercial. Os custos de um acidente ou incidente grave são enormes. Não só existe o custo direto da perda da aeronave e os passivos de primeira linha para os sobreviventes e outros afetados, a perda de receitas de aeronaves e tripulações que não estão mais ao serviço, a perda de confiança do cliente, produtividade e moral dos funcionários pode facilmente exceder as perdas monetárias diretas.

Sabemos todos que, acidentes custam vidas, destroem equipamentos valiosos, e podem significar a diferença entre o sucesso e o fracasso de uma companhia de aviação comercial.

O investimento em segurança é um investimento no futuro. Mas há uma razão mais importante para a segurança - é a coisa moral. Voar é uma das poucas atividades em que as pessoas rotineiramente colocam as suas vidas nas mãos de outras pessoas que não conhecem, num ambiente que pouco compreendem. Enquanto estão sob o nosso cuidado, devemos a estes passageiros e às suas famílias a nossa melhor proteção contra os perigos do voo.

Quem está no meio aeronáutico já ouviu falar de algo chamado, cultura de segurança. É um termo que é usado na aviação, mas às vezes não é muito bem compreendido pelas partes. Um dos aspetos fundamentais de uma **cultura de segurança** é a **investigação vigorosa de acidentes e incidentes**. A partir dessa investigação, perigos previamente desconhecidos podem ser revelados, os riscos podem ser compreendidos, e as atenuações concebidas. **A investigação está no cerne da segurança**.

Ora bem, é aqui que pretendo continuar a bater-me por mais algum tempo, isto é, continuar a manter o fascínio de transmitir informações a todos, de continuar a difundir opiniões. Comunicar. Promover literacia sem barreiras. Propagar ideias. Levar pensamentos a debate público. Mas este fascínio vem logo acompanhado da noção da responsabilidade que incumbe sobre quem veicula informações e da necessidade de rigor e verdade que deve atravessar o que é transmitido. Por isso, reitero mais uma vez a toda a comunidade, esta minha luta para fazer chegar a mensagem aos responsáveis da Tutela, não é porque simplesmente me apetece, mas sim, porque sinto a necessidade de precaver o que por aí possa vir, como mero cidadão e responsável de um Organismo com a missão do GPIAA. Talvez reconheça que, provavelmente o peso da importância da Prevenção e Investigação de acidentes ser responsabilidade do GPIAA, não vá de encontro a muitos interesses instalados, razão da manutenção da sua insignificância como Autoridade deixando-a definir.

Manifesto por isso, de forma frontal, a discordância com as declarações do Sr. Ministro da Tutela em que perentoriamente afirma não concordar com a atribuição de uma pequena quantia, designemos como taxa e/ou subvenção para o garante da autonomia financeira do GPIAA a contribuir por todos os passageiros embarcados nos nossos aeroportos nacionais, pois sabemos, que quando afirma que o GPIAA têm garantido do orçamento de Estado as verbas necessárias, não corresponde à verdade, as regras do próprio orçamento de Estado tratam de trazer ao de cima essa dificuldade que se transforma em pesadelo. Por isso, jamais essa posição merece a minha concordância. Tenho, aliás uma posição bastante radical. Não compreendo a razão de ser dessa posição do Sr. Ministro, dado pelo seu conhecimento da atividade, sabe com toda a certeza, que a solução apresentada é a única que colocaria o GPIAA no seu devido patamar de importância *versus* responsabilidade. Ainda a perceberia se fosse assumida esta posição pois daí resultaria diretamente um imenso benefício para o Estado, como por exemplo, desoneraria o erário público desse encargo, mas não é o caso. Aconteceria se aprovada a solução apresentada, pois apesar de haver coisas com as quais concordo, dada a situação débil das finanças portuguesas, esta posição jamais a entendo pois o efeito é contrário à lógica.

Sei, dado nestes últimos três anos de missão quase de negociação política, que a atividade da Autoridade de Investigação tem sido protagonista de uma evolução sem paralelo na indústria da aviação civil portuguesa. A velocidade estonteante imprimida a quase tudo que nos rodeia, transforma, inclusive, o *status* em que nos habituamos a viver, acaba por exigir de todos nós uma capacidade de adaptação permanente. Essa evolução não é circunstancial, mas antes o despertar para uma enorme realidade com que convivíamos diariamente, sem que, no entanto, dela tivéssemos total consciência. Razão porque, ainda, mantenho a desejada perseverança e paciência para continuar a negociar e a informar por aquilo que acredito ser a necessidade premente de uma Autoridade de Investigação capaz, de fazer jus à importância que a indústria da aviação civil tem no país.

Neste trajeto de três anos, com uma equipa pequena mas audaz do GPIAA, temos sido obreiros da destruição dos medos e receios que o futuro nos aporta, sempre na expectativa que valeram a pena esses sacrifícios e dissabores em prol de um Organismo forte e respeitado. Mas ter a coragem de desafiar e ousar criar algo de inovador exige capacidade de mobilização e a assunção de nova atitude, mas nem sempre o tempo cura tudo, e o desânimo poderá abater-se pelo desespero de tanto esperar levando ao baixar dos braços. Quem perderá, com toda a certeza, a indústria aeronáutica e todos os utilizadores desse meio de transporte, pois é mais do que certo, a **Investigação é o Cerne da Segurança Operacional**.

Tiro a ilação que, as Autoridades de Investigação de Acidentes Aéreos na Europa, com o reforço da responsabilidade emanada no Reg. 996/2010 da UE, e com a constituição da *ENCASIA*, fez com que a responsabilidade desses organismos crescesse de forma estruturada e, não renegando o seu passado, decidiram claramente romper com as amarras que ainda pudessem existir relativamente à sua integração nas Autoridades Reguladoras, reforçando a sua independência. No entanto, infelizmente, nem todos os Estados gerem o tema da Investigação de Acidentes do mesmo modo, não mostrando interesse em cumprir com o consignado na legislação europeia.

Alguns apelos, roçando o patético, são prova inequívoca de que existem pessoas que se arvoram em grandes pensadores do tema, mas dele, nada entendem. Mais grave ainda é estarem convencidos que, veiculam o pensamento dos interessados que a Investigação de Acidentes com Aeronaves em nada beneficia a segurança operacional, quando de facto nem a si próprios se representam, pois sobre o tema muito pouco sabem para tentar influenciar. Infelizmente por cá, também temos, alguns patos bravos deste calibre.

Uma Entidade com o conhecimento, importância e dimensão no âmbito da indústria aeronáutica, não pode basear a sua existência distanciando-se de uma perspetiva sustentada de futuro, razão pela qual, os responsáveis da Tutela terão que ter a mesma visão de ambicionarem uma Organização com capacidade de evoluir acompanhando as novas tecnologias nesta indústria de tecnologia de ponta.

Recentemente, alguém comentou comigo que tinha um enorme temor das coisas perfeitas, e que eu iria perceber mais cedo do que pensava que esta minha luta seria inglória, pois jamais os responsáveis da Tutela pretendem que o GPIAA seja perfeito. Pois bem, sendo de homens, são, por natureza imperfeitas. Contudo, se houver determinação, rigor na execução e um claro objetivo a atingir, poderemos dia a dia com a nossa dedicação, teimosia e capacidade criativa, melhorar até à perfeição.

Sei que a caminhada continuará a ser difícil e sinuosa. O percurso bem atribulado. As dificuldades continuarão a acentuar-se, mas não tenho dúvidas que com a vontade de todos, atingiremos a meta.

Tenho consciência que é difícil agradar a todos, a crítica sobre os traços de personalidade, e provavelmente sobre o meu estilo de liderança, existem nos variados quadrantes de fora e dentro da indústria da aviação civil. Faz parte de quem é forçado a expor o que considera ser a ambição, integridade e honestidade como operacional no presente, com uma estratégia visionária para o futuro de como Portugal deve integrar a linha da frente com uma Autoridade de Prevenção e Investigação capaz de apoiar a indústria da aviação civil a manter um nível de segurança operacional elevado.

Um país que queira ser parte integrante da UE tem de obedecer, e bem, a uma série de critérios de respeito pelos regulamentos em vigor, e como

tal, considero já ter passado tempo mais do que suficiente, para implementar na totalidade o convencionado no Reg. 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Espero não vir a amargar com os modelos em prática nas sociedades ditas democráticas, em que se continua a colocar pessoas em determinadas posições de destaque, que carecem da semente de algum dia tornarem-se líderes íntegros com vontade de emergir a sua organização, e essa é uma das principais razões pelo que tão poucas organizações fazem uma mudança sustentável e credível do Razoável para o Bom. É com mais este esclarecimento que tento informar à Comunidade a tomada de decisão de dar mais uma oportunidade à Tutela, de continuar a aguardar por mais algum tempo o esclarecer dos factos. Reitero, esclarecer, pois no caso recente dos gravadores de voo, tomei conhecimento que o Ministério da Tutela aprovava o pedido extraordinário de despesa para enviar os equipamentos para o laboratório da congénere em Paris, através da comunicação social. E até hoje, ainda desconheço qual o despacho que foi proferido, e os termos dessa aprovação para o seu envio. Sabemos todos que a comunicação é parte essencial da experiência humana. Sem ela, salvo raras exceções não poderíamos produzir nada, contudo nos dias de hoje, continuamos com constates falhas e ruídos, que dificultam imenso o normal desempenho das Organizações por incapacidade de se alcançar uma comunicação fluida e sem rodeios.

Houve experimentalismo intencional em degradar ainda mais a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes Aéreos em Portugal, com a introdução da alteração legislativa, como quase sempre, pouco refletida, quando em 2012 o Governo de então resolveu aprovar o Dec. Lei 80/2012. Sou de opinião que a medida tomada mais relevante deste diploma, foi assegurar que os direitos e garantias do GPIAA jamais fossem concretizáveis a ser uma Autoridade na sua verdadeira essência, impossibilitando de vez essa matriz. Critico por isso, a Tutela, por ter passado de fiel da balança, a uma oposição atroz à entidade GPIAA, e já lá vão alguns anos e, a oposição continua. Porque será?

A confiança dos cidadãos na ação da Autoridade de Investigação Nacional (GPIAA) não pode ser beliscada, em nome da defesa dos interesses de quem utiliza o meio aéreo, pelo que, senti um imperativo ético em apresentar uma declaração de expectativas para o ano de 2017, assim a Tutela o entenda, e/ou estejam reunidas as condições de confiança quanto à minha continuidade como Dirigente por parte do Ministério da Tutela, considerando-o como base de discussão para o futuro do Organismo.

Com o diagnóstico e as soluções traçadas, fica a promessa que continuarei mais algum tempo a batalhar em benefício da comunidade aeronáutica, a apostar numa Autoridade de Investigação autónoma financeiramente e independente, onde se debatem matérias com os quais lidamos no dia-a-dia, ciente de que, somente com perseverança em acreditar que através de uma troca de ideias permanente e construtiva alcançaremos uma Autoridade de Investigação digna desse nome.

Como diz o nosso povo, “o Homem quer, Deus ajuda” e eu quero porque apesar de tudo, acredito que a perversidade não chegou a esse ponto.

#### **As expectativas são que ao GPIAA seja permitido em 2017:**

- ✚ Desempenhar as suas funções de forma a apoiar a política de segurança dos transportes do Governo, dando à segurança uma maior prioridade;
- ✚ Continuar a dar prioridade às investigações de segurança do transporte aéreo que tenham o potencial de proporcionar os melhores resultados de segurança para o público viajante;
- ✚ Manter a independência operacional no desempenho das suas funções, continuar a ser um participante ativo e eficaz na política e quadro regulamentar dos transportes aéreos, trabalhando eficazmente com o Departamento de Infraestruturas do GSEI, outras agências governamentais, incluindo a Autoridade de Segurança da Aviação Civil;
- ✚ Continuar a ser um líder nacional em investigação de acidentes aéreos, investigação e análise em matéria de segurança operacional do transporte aéreo, bem como, promover a sensibilização do público para a segurança dos transportes;

- Implementar de forma eficaz e atempada as partes da resposta à ANAC do Relatório de Revisão do Plano de Segurança Nacional da Aviação, relevantes para o GPIAA;
- Preparar um plano de força de trabalho para entrar em análise a partir de 1 de janeiro de 2017, a ser atualizado anualmente, que delineará a abordagem do GPIAA para atender e manter as suas necessidades futuras de mão-de-obra nos próximos quatro anos para garantir o acesso às capacidades e competências necessárias para funcionar como uma Autoridade de Investigação moderna de segurança operacional do transporte aéreo;
- Implementar políticas, programas e outras iniciativas para melhorar a segurança operacional (*safety*) do transporte aéreo, incluindo:
  - a) Sob reserva dos recursos disponíveis, prestar assistência às investigações de acidentes noutros países, nomeadamente nos PALOPS, de acordo com os protocolos internacionais a estabelecer;
  - b) Continuar a empreender uma agenda de investigação de âmbito adequado informada pela análise dos seus próprios dados de segurança operacional e descobertas de investigação;
- Continuar a rever as políticas e práticas atuais de investigação para assegurar que o GPIAA mantém a sua reputação como Autoridade de Investigação de Segurança pela utilização das melhores práticas e aumentar a sua influência na agenda de segurança nacional e internacional;

- Trabalhar em estreita colaboração com a ANAC para assegurar que os acordos continuados estejam em vigor, consistentes com a atual Declaração de Política de Informações de Segurança operacional e troca de informação por princípios de "cultura justa", para a apropriada partilha e uso de informações de segurança pelo GPIAA e ANAC;
- Prestar assistência oportuna e precisa, informações e conselhos sobre questões de segurança operacional aos governos, à indústria e à comunidade;
- Fornecer aconselhamento oportuno ao Governo sempre que os custos das atividades de investigação necessárias sejam suscetíveis de exceder os níveis orçamentais estabelecidos do GPIAA, de modo a que o Governo possa considerar apropriadamente a necessidade de reforço orçamental;

Finalmente, mas não menos importante,

- Manter altos padrões de profissionalismo, serviço, honorabilidade, relatórios finais, prestação de contas e transparência, de acordo com as disposições da Lei de Gestão Pública, Desempenho e Responsabilidade e aderir aos valores e código de conduta do Serviço Público.

Aguardemos pelo ano de 2017 e pelo que ele nos vai trazer!

Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves

## CAIXA DE OPINIÕES

### Fogo a bordo...!

Fogo no ar é uma das situações mais perigosas que uma tripulação de voo pode ter de enfrentar. Sem uma intervenção agressiva da tripulação, um incêndio a bordo de uma aeronave pode levar à perda catastrófica da aeronave num curto espaço de tempo. Uma vez propagado e estabelecido o incêndio, é improvável que a tripulação tenha capacidade de o extinguir.

O tempo é crítico. Vários peritos na matéria suportam a visão, geralmente sustentada por estudos, de que, a partir da primeira indicação de que há um incêndio a bordo da aeronave, a tripulação tem, em média, aproximadamente 17 minutos para colocar a aeronave no solo.

Aproveito a oportunidade para partilhar convosco um texto de autoria do Comandante Marcus Prata.

A pior das emergências!

Estávamos nivelados no *FL 390* e o voo já tinha entrado naquela fase em que a carga de trabalho diminui sensivelmente e temos tempo de admirar o visual do nosso "escritório".

Era final de tarde, quase noite, aquela hora em que normalmente somos brindados com aquelas mudanças de cores nos céus que só quem "voa" é testemunha. Tínhamos descolado de *RJAA Narita*, sigla pela qual aquele aeroporto japonês é designado pela *ICAO*, de regresso à nossa base, no aeroporto Internacional de *Incheon* em *Seoul*.

Nessa altura eu era o PF, *pilot flying*, pois o copiloto tinha-me pedido para fazer o primeiro sector, *RKSI-RJAA*, o que achei intrigante, uma vez que o *TAF* de *Narita* previa ventos de través de 15 *kts* e algumas rajadas, nada muito desafiador, mas o suficiente para um comandante local não oferecer ou permitir a operação pelos copilotos.

Apesar de tudo, no final, a aterragem foi tranquila e bem realizada, pelo que não pude deixar de acrescentar um *good job* ao copiloto.

O primeiro sinal de que alguma coisa estava errada veio através da chamada interna da cabine de passageiros.

"*Ding dong*" soou a campainha em simultâneo com o aviso de *cabin call* no ecrã do *EICAS* (*Engine Indication and Crew Alerting System*).

O copiloto atendeu a chamada em coreano, mas pude sentir que algo não estava bem pela mudança de semblante, quase instantânea, que o acometeu.

*What is it, Mr Kim?-Captain we have fire on board!*

Ato contínuo transfiro a pilotagem, *you have control and ATC*, e pego o interfone para me inteirar da situação. Sempre achei que fumo na cabine de passageiros fosse a pior das emergências que uma tripulação poderia enfrentar.

O fator tempo é primordial nessas situações e, normalmente, temos menos de 10 a 15 minutos para aterrar o avião, antes que uma situação catastrófica possa ocasionar falha estrutural, perda de controlo e, conseqüentemente, uma grande tragédia. Em segundos, recorro vários acidentes do passado - *Swissair 111*, *Air Canada 797*, e até do *B707* da *Varig* que aterrou antes da pista, em Paris, em 1974, e tento raciocinar e lembrar-me dos ensinamentos daqueles acidentes. Aviação é assim, aprendemos muito através das experiências vividas por outros colegas.

A voz do outro lado era nervosa e angustiante, fazendo com que, a princípio, eu não compreendesse completamente o que estava a ser dito.

Engraçado que essa era uma das minhas preocupações interiores quando fui voar para a Ásia. Como seria o trabalho da tripulação numa emergência que necessitasse uma troca contínua de comunicação e interação entre o *cockpit* e a cabine de passageiros, já que os asiáticos tinham alguma deficiência na língua inglesa.

*-Miss Park, please calm down and speak slowly so I can understand you...*

*-Listen, I want to know the location, intensity and what kind of fire is it...*

*-Oh Captain...we have big fire on lavatory L4...*

*-Ok, I want you to move the passengers away from the fire, start your fire drills and report back to me on how's the fire is progressing...*

*-Oh!...yes captain...*

Toda esta conversa não durou mais que uns poucos segundos e agora não temos mais tempo a perder. Instantaneamente aparece a mensagem de *SMOKE LAVATORY* no ecrã do *EICAS*, o que significa a presença de fumo no lavabo. Os pensamentos começam a acelerar na minha cabeça e luto internamente para manter a calma e focar nos procedimentos. Amplio a imagem na minha tela do *ND (navigation display)* e noto que o aeroporto de *Nagoya* está na nossa posição 9 horas a cerca de 90 milhas. Instruo o copiloto para aproar o aeroporto rapidamente e iniciar a descida imediatamente, enquanto eu declaro emergência. Ele hesita um pouco, esperando talvez uma liberação por parte do controle *Tokyo* e eu tenho que ser mais incisivo; “*Do it now Mr Kim!*”

Enquanto ele inicia a curva e a descida eu transmito;

*Tokyo control, May Day, May Day, May Day, this is flight 702, we have fire on board and we're turning left direct to Nagoya airport descending to,...* espera aí!!! Esqueci-me de verificar a *MORA (minimum off-route altitude)* do sector...calma aí!!!.uma coisa de cada vez...aqui está...deixa-me ver...a carta diz *GRID MORA de 10000 ft...*e completo a mensagem...*descending to 10000 ft.* *Tokyo* demora um pouco a responder e imagino a surpresa deles também, mas apesar da demora o *read back* vem de forma muito profissional e precisa.

*Flight 702, Tokyo center roger, clear direct to Nagoya airport heading 240° descend and maintain 5000 ft, altimeter 29.87, and let me get the weather conditions and runway in use for you. When you have the time please report souls on board, fuel remaining and if you're carrying any restricted cargo.*

Respondo apenas: “*flight 702 willco*” e noto que o copiloto inicia a descida na velocidade normal de *Mach .83/310 Kts* e eu tenho que intervir mais uma vez; “*Go to maximum forward speed Mr Kim! Up to the barber pole!*” Mas imediatamente lembro-me que o *B777*, assim como os aviões mais modernos, não possuem o velho *barber pole* encontrado no velocímetro dos *B727* e *B737* que voei tempos atrás. Engraçado como certos termos ficam presos na nossa memória. Retifico e digo “*go to the red line*”, que marca o início da restrição de velocidade. Tento selecionar o *check list* eletrónico de *Smoke, Fire or Fumes*, mas atrapalho-me momentaneamente na correta seleção, uma vez que esse *check list* é um *unannounced checklist*, o que requer algumas ações extras para a seleção. Problema rapidamente resolvido. Início então a leitura, que é longa, complexa e requer uma série de pausas durante a leitura, de modo a verificarmos se a desativação de alguns componentes e de mudanças de alimentações elétricas possam causar a diminuição do fogo. Numa dessas pausas, volto a fazer contacto com a chefe de cabine para saber como anda o combate ao fogo, mas ela responde-me que o fogo continua e que agora grande quantidade de fumo começa a invadir a cabine.

Alerto para que continuem com o combate e aviso que deveremos estar a aterrar dentro de 10 minutos e ela que prepare a cabine para uma evacuação de emergência após a aterragem. Em função do aumento do fumo *check list* original de *Smoke, Fire or Fumes*, remete-nos para outro *check list*, o de *Smoke or Fumes Removal*, o que aumenta, ainda mais, a complexidade das ações, visto que agora teremos a leitura simultânea de dois *check lists* diferentes e em estrita coordenação com a equipa de comissários na cabine de passageiros. Torço também para que o fumo não atinja o *cockpit*, o que nos obrigaria ao uso das mascaras de oxigénio e dificultaria, ainda mais, a operação.

O controlo de *Tokyo* informa-nos que o aeroporto de *Nagoya* apresenta teto de *6000 ft* e visibilidade acima de 10 km, com o *ILS* para a pista 36 em uso e vento de *340 com 10kts*, solicitando, mais uma vez, as informações requeridas anteriormente que eu fiquei de fornecer. Começo a ficar o que os entendidos chamam de *task saturated*, com um grande número de ações a serem executadas ao mesmo tempo. Respiro fundo e procuro diminuir o ritmo das ações de modo a me manter no *loop* do que está a acontecer. Respondo então para o controle; *-Tokyo standby, I'll get back to you as soon as I can...* Estamos já a cruzar o nível 100 e o copiloto inicia a redução para *250 kts* e acho que ele ainda não

compreendeu, totalmente, a nossa real necessidade de chegar ao aeroporto o mais rápido possível, sem pensar em regulamentos, *SOPs* ou qualquer outra coisa que não seja, impreterivelmente, aterrar. Instruo-o então; “*Do not reduce the speed, keep high speed until we're close to the airport...* “

Chamo mais uma vez a chefe de equipa que reporta que a situação está na mesma. Informo para prosseguir com o combate ao fogo e que deveremos aterrar dentro de 5 minutos. Como não tenho mais tempo de fazer um *speech* aos passageiros solicito que informe sobre a nossa aterragem dentro de 5 minutos e sobre a necessidade da evacuação de emergência após paragem, sob comando da tripulação.

Completo os últimos itens do *checklist* e noto que o fumo começa a penetrar no *cockpit*. Não há volta a dar, vamos mesmo de ter que usar as máscaras;

- ✓ *Oxygen mask on,*
- ✓ *crew communications established .*
- ✓ *CM1, Check!*
- ✓ *CM2,*
- ✓ *Check!*

O uso das máscaras torna as comunicações mais difíceis, e o *goggle* restringe um pouco a visibilidade, mas não há outra solução, pois o fumo já começava a incomodar. Atingimos *5000 ft*, a umas 15 milhas do aeroporto com *330kts* e *Tokyo* volta a contactar;

*Flight 702 no need to switch to Nagoya Control, you're 15 miles from the airport, turn left heading 180, vectors to the ILS Rwy 36 and please confirm how many souls on board...*

Eu já tenho o aeroporto à vista e da nossa posição vejo que a aterragem na cabeceira oposta seria mais rápida, apesar do vento de cauda. Reasumo os comandos e aviso o copiloto para informar que vamos pousar na pista 18 em aproximação direta.

*-I have control Mr Kim...*

*-Tell them that we're going to land visual on rwy 18 and report the number of souls on board please...*

“Mas comandante o vento está de *10 kts* de cauda!” Agora realmente tenho certeza que ele não entendeu realmente a gravidade da situação;

*Mr Kim, I'm aware of the tail wind, but we have to land asap!*

Ele olha-me com estranheza, mas transmite;

*-Tokyo we have the airport in sight and we're landing on rwy 18 and we have 257 souls on board...*

*-Flight702 you're clear to land in any runway, wind 340 with 10 kts and we have the fire equipment standing by...*

Agora é comigo e não posso perder a aproximação, mas estamos com muita altitude e velocidade. Paro de descer e aplico *full speedbrake*, espero a velocidade drenar um pouco mais e comando *gear down*. Vou solicitando os *flaps* e reduzindo a velocidade para a de aterragem e quando chego próximo da velocidade pretendida, reinício a descida e noto que continuo um pouco alto. Mantenho o *speedbrake* ainda aplicado, contrariando os *SOPs*, mas plenamente justificável na condição presente, e vou-me encaixando na rampa correta.

A cerca de *500 ft* estou estabilizado e recolho os *speed brakes*, avisando o copiloto para deixar preparado o *Evacuation Checklist*. Faço o último aviso para a cabine...

*- Cabin crew landing in 30 seconds ...* e concentro-me em fazer uma boa aterragem apesar do vento de cauda.

Tocamos a pista com mais velocidade do que eu gostaria mas deixo para pensar nisso depois e procuro parar o avião o mais rápido possível com *full brakes full reverse*. Paro o avião, respiro profundamente e coloco o *parking brake*, avisando a tripulação via PA.

*Attention crew at station!*

*Evacuation Check list, Mr Kim!*

No final do *checklist* coloco meu assento totalmente para trás e preparo-me para sair e ajudar os comissários na evacuação, tentando lembrar-me dos itens que são de minha responsabilidade, lanterna e machadinha, quando sinto uma mão no meu ombro me forçando levemente a ficar sentado e escuto...

"Good job Gentlemen!"...Let's go for the debriefing"

E assim terminou mais uma sessão de treino *LOFT* no simulador. O realismo foi tal que a minha camisa estava encharcada de suor.

Texto adaptado de uma sessão de simulador *LOFT* ((*Line Oriented Flight Training*))

Luiz Bassani

Investigador Técnico

## ACONTECEU

Durante os meses de outubro e novembro, verificámos a existência de quatro ocorrências passíveis de abrir processo de investigação:

### 13/INCID/2016

Dia 28 de setembro, aterragem sem trem, no Aeródromo Municipal de Portimão, sem causar lesões no piloto e nos quatro passageiros a bordo, apenas danos substanciais na aeronave *Piper PA31*, registo N155-RT.



### 14/INCID/2016

Dia 01 de outubro, incidente envolvendo o *Boeing 777-300*, registo D2-TEI, que efetuava o voo DT-655 do Porto (LPPR) para Luanda (FNLU), aterrou de emergência em Lisboa porque um Operador de Rampa ficou inanimado, retido no porão de carga.

### 15/ACCID/2016

Dia 22 de outubro, acidente com o *ATR AT72-600*, de registo CS-DJF, no aeroporto de Lisboa, tendo a aeronave efetuado uma aterragem dura, saltou, e tocou duro novamente incidindo com carga excessiva no trem de nariz causando que ambas as rodas se separassem do eixo.



### 16/INCID/2016

Dia 26 de outubro, incidente no Aeródromo Municipal de Cascais com o *Piper PA 34-200T Seneca II*, registo G- GOAC - aterragem sem trem durante voo de treino.



## ELABORÁMOS E DIVULGAMOS

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

### NOTAS INFORMATIVAS

**13/INCID/2016** - Incidente com o *Piper PA31*, N155-RT, ocorrido no dia 28 de setembro no Aeródromo Municipal de Portimão

**14/INCID/2016** - Incidente com o com o *Boeing 777-300*, registo D2-TEI, ocorrido dia 01 de outubro no Aeroporto de Lisboa

**15/ACCID/2016** - Acidente com o *ATR AT72-600*, registo CS-DJF, ocorrido no dia 22 de outubro, no Aeroporto de Lisboa

### RELATÓRIO FINAIS

**04/ACCID/2015** - Acidente com o *Polaris FK14*, registo CS-URO, ocorrido no dia 06 de fevereiro, no Campo de Voo de Alqueidão

**16/INCID/2016** - Incidente com o *Piper PA 34 200T Seneca II*, registo G-GOAC, 26 de outubro, Aeródromo Municipal de Cascais

## 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