

**NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE**  
**AIRCRAFT ACCIDENT INFORMATION NOTICE**

- ✓ Esta Nota informativa é emitida para efeitos de divulgação dos factos recolhidos da ocorrência e da sequência dada ao processo de investigação.
  - ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos tal como conhecidos à data da sua elaboração, podendo ser 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 ou incidentes.
- ✓ The Information Notice is issued with the purpose to disclosure relevant facts of the occurrence and to inform on the development given to the investigation.
  - ✓ The information revealed in this document has a provisional character and is only a summary of the events as known at the moment of drafting, being subject to changes during the investigation process.
  - ✓ *The aim of the safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents or incidents.*

<b>PROCESSO GPIAAF    GPIAAF PROCESS ID</b> <b>2024/ACCID/02</b>		<b>Classificação    Classification</b> Acidente    Accident	
		<b>Tipo de evento    Type of event</b> LOC-I	
<b>OCORRÊNCIA    OCCURRENCE</b>			
<b>Data    Date</b> 06JUN2024	<b>Hora    Time</b> 18:06 UTC	<b>Local    Location</b> N39°46'33.8" W8°49'13.0", Leiria, Portugal	
<b>AERONAVE    AIRCRAFT</b>			
<b>Tipo    Type</b> Cessna, F-150H,		<b>N.º de série    Serial No.</b> 150-0301	<b>Matrícula    Registration</b> D-EAYV
<b>Categoria    Category</b> Avião    Airplane			<b>Operador    Operator</b> Aero Club de Leiria
<b>VOO    FLIGHT</b>			
<b>Origem    Origin</b> LPJF		<b>Destino    Destination</b> LPJF	
<b>Tipo de voo    Type of flight</b> General Aviation - Training / Instructional (dual)		<b>Tripulação    Crew</b> 02	<b>Passageiros    Passengers</b> 00
<b>Fase do voo    Phase of flight</b> Descolagem    Take-off		<b>Condições de luminosidade    Lighting conditions</b> Diurno    Daylight	
<b>CONSEQUÊNCIAS    CONSEQUENCES</b>			
<b>Lesões    Injuries</b>	<b>Tripulação    Crew</b>	<b>Passageiros    Passengers</b>	<b>Outros    Other</b>
Fatais    Fatal	0	0	0
Graves    Serious	1	0	0
Ligeiras    Minor	1	0	0
Nenhuma    None	0	0	0
<b>Danos na aeronave    Aircraft damage</b> Destruída    Destroyed		<b>Outros danos    Other damage</b> Linha de baixa tensão    Low voltage powerline	

**BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**

No dia 6 de junho de 2024, pelas 17:45, um piloto em aquisição de competências acompanhado por um piloto instrutor, iniciaram os preparativos para um voo local de circuitos de aeródromo.

Cumpridos os procedimentos previstos para o aeródromo, às 17:59 a aeronave iniciou a decolagem da pista 02 tendo realizado um circuito esquerdo seguido de um toca e anda sem qualquer anomalia reportada (detalhe A da figura).

Às 18:05 a aeronave iniciou um novo circuito, quando na linha de subida, a ~150 pés AGL (detalhe B da figura), a tripulação apercebeu-se que a *performance* da aeronave não era a esperada, com a velocidade indicada em valores decrescentes.

Sem conseguirem manter a linha de subida, o instrutor assumiu os comandos da aeronave, o piloto em instrução declarou emergência e foi iniciada uma volta de 180° para aterragem na pista 20.

Com vento de cauda, a aeronave sobrevoou a pista 20 sem tocar, tendo o piloto instrutor decidido borregar iniciando uma volta pela direita para tentar uma aterragem na pista 02, aplicou potência e a aeronave iniciou uma subida (detalhe C da figura).

**BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE**

On the 6 of June 2024, at 17:45, a pilot in training and an instructor pilot, initiated preparations for the intended local flight to perform aerodrome circuits.

Having complied with the procedures foreseen for the aerodrome, at 17:59 the aircraft took-off from runway 02, following a left circuit and subsequent touch and go without any reported anomaly (detail A of the figure).

At 18:05 the aircraft started a new circuit, when during the initial climb at about ~150ft AGL (detail B of the figure), the crew realized that the performance of the aircraft was not as expected with a decaying indicated airspeed.

Unable to maintain the climb, the instructor took control of the aircraft, the pilot in training declared an emergency and a 180° turn was initiated for landing on runway 20.

With a tailwind component, the aircraft flew over runway 20 without touching, and the instructor pilot decided to initiate a go-around with a right turn to attempt a landing on runway 02, applied power and the aircraft began a climb (detail C of the figure).

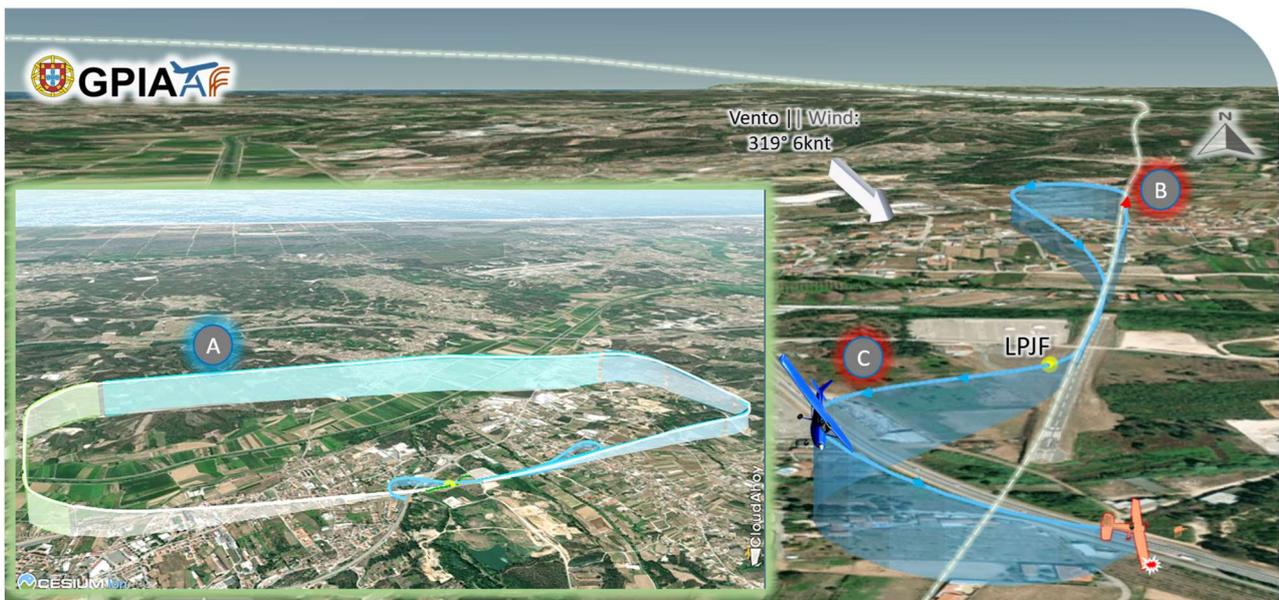


Figura 1 || Figure 1

Trajetória da aeronave registada num dispositivo portátil || Aircraft flight path recorded on a mobile device



A falta de *performance* foi novamente sentida pela tripulação na linha de subida já em volta pela esquerda.

Numa condição de baixa energia mecânica, a aeronave, em volta apertada pela esquerda, entrou em perda aerodinâmica, tendo a ponta direita da asa colidido com um cabo de baixa tensão.

À dinâmica de colisão iniciada no referido cabo elétrico, seguiu-se uma colisão violenta sobre a secção dianteira da aeronave na estrada (N119) e consequente ressalto e projeção para um caminho de terra paralelo à estrada e imobilizando-se num silvado próximo.

Ao local acorreram as forças de segurança e as corporações de bombeiros locais.

O piloto sentado à esquerda ficou com ferimentos ligeiros e saiu pelos próprios meios; o instrutor sentado à direita sofreu ferimentos graves e foi assistido ainda na aeronave.

The aircraft poor performance was again felt by the crew during the climb while already in the turn to the left.

In a low mechanical energy condition, the aircraft, in a tight left-hand turn, entered an aerodynamic stall and the right-wing tip collided with a low voltage power cable.

The collision dynamics initiated in the aforementioned power cable were followed by a violent collision of the forward section of the aircraft on an adjacent road (N119) and consequent rebound and projection onto a parallel gavel road, becoming immobilized in a large bramble bush.

Local security forces and fire brigades rushed to the scene.

The left seated pilot had small bruises and left the aircraft by his own means; The instructor seated on the right suffered serious injuries and was assisted while still in the aircraft.

## CONSTATAÇÕES RELEVANTES

A tripulação de voo estava devidamente autorizada e certificada para realizar o voo.

Segundo os registos técnicos disponibilizados, a aeronave estava autorizada a voar de acordo com os regulamentos em vigor.

A aeronave, embora com deformações e danos significativos na estrutura primária e motor, manteve o espaço de sobrevivência da cabine. Ambos os ocupantes usavam os cintos de segurança de 3 pontos.

A meteorologia local estava propícia à realização do voo descrito, o vento do quadrante Noroeste 319° com 6 nós e uma temperatura em torno dos 20°C.

## RELEVANT FINDINGS

The flight crew was duly authorized and certified to perform the flight.

According to the available technical records, the aircraft was authorized to fly in accordance with the regulations in force.

The aircraft, although with significant deformations and damage to the primary structure and engine, maintained the cabin survivability space. Both occupants were wearing 3-point seat belts.

The local weather conditions were favourable to the intended flight; the wind from the Northwest 319° at 6 knots and a temperature around 20°C.

## SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado às 18:18, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local. Esta iniciou os trabalhos no terreno na manhã do dia 7, prosseguindo com as entrevistas a testemunhas e recolha de informação documental.

O GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do acidente, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 318/99, do Regulamento (UE) n.º

## ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was notified at 18:18, and a civil aviation investigation team traveled to the accident site. It began work on-site on the morning of the 7 of June, followed by interviews with witnesses and gathering documentary information.

GPIAAF initiated a safety investigation process to identify the accident causes in accordance with Portuguese Decree-Law no. 318/99, EU Regulation

996/2010 e do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Entre outros aspetos, a investigação do GPIAAF irá debruçar-se sobre:

- o funcionamento da aeronave no pré-evento, incluindo a análise ao motor,
- a experiência de voo e os procedimentos efetuados pela tripulação,
- os procedimentos de treino em vigor na coletividade.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contributivos envolvidos nos acidentes ou incidentes, com vista à eventual emissão de recomendações para prevenção e melhoria da segurança da aviação civil.

**A investigação é independente e distinta de quaisquer processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.**

No âmbito definido nas disposições legais aplicáveis, poderão participar na investigação representantes da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, das Autoridades Nacionais de Aviação Civil dos Estados Membros em causa, do Estado de registo, do Estado do operador, do Estado de projeto e do Estado de fabrico da aeronave.

Após conclusão da investigação e do procedimento de audiência prévia às partes relevantes, o GPIAAF publicará o relatório final. Nos termos da legislação nacional e Europeia, se não for possível publicar o relatório final no prazo de 12 meses após o evento, será apresentado um relatório intercalar pelo menos em cada data de aniversário, descrevendo os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados.

Quaisquer problemas de segurança urgentes que sejam detetados numa investigação são imediatamente transmitidos às partes relevantes para que desde logo possam agir em conformidade, podendo também ser emitidas recomendações de segurança em qualquer momento da investigação, se tal se justificar.

*Lisboa, 9 de junho de 2024*

no. 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Amongst other issues, the safety investigation will examine:

- the operation of the aircraft in the pre-event, including engine analysis,
- the flight experience and procedures conducted by the crew;
- the training procedures in force at the aero club,

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order as to recommend, if relevant, any action that it considers necessary to be taken to enhance aviation safety.

**The investigation is independent and separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.**

Within the scope defined by the international legislation, the investigation may have the participation of representatives from EASA, from the national civil aviation authorities of the Member States concerned, and from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture.

After concluding the investigation and consultation to the relevant parties, GPIAAF will publish the final report. According to national and European legislation, if the final report cannot be made public within 12 months, an interim statement will be released at least at each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.

Any urgent safety issues detected in an investigation are immediately transmitted to relevant parties to allow them to act accordingly. Safety recommendations can also be issued at any time of the investigation, if justified.

*Lisbon, June 9<sup>th</sup>, 2024*