



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.

PROCESSO GPIAAF // GPIAAF PROCESS ID 2024/ACCID/04		<i>Classificação // Classification</i> Acidente // Accident	
		<i>Tipo de evento // Type of event</i> LALT	
OCORRÊNCIA // OCCURRENCE			
<i>Data // Date</i> 30-AGO-2024	<i>Hora // Time</i> 11:32 UTC	<i>Local // Location</i> 41°09'37.7"N 07°48'25.0"W Cambres – Lamego - Portugal	
AERONAVE // AIRCRAFT			
<i>Tipo // Type</i> Airbus Helicopters AS350 B3+ (Ariel 2B1 engine)		<i>N.º de série // Serial No.</i> 4781	<i>Matrícula // Registration</i> EC-LBV
<i>Categoria // Category</i> Helicóptero // Helicopter			<i>Operador // Operator</i> HTA Helicópteros
VOO // FLIGHT			
<i>Origem // Origin</i> Armamar, Lamego		<i>Destino // Destination</i> Armamar, Lamego	
<i>Tipo de voo // Type of flight</i> Trabalho Aéreo (Combate aos incêndios) // Aerial Work (Firefighting)		<i>Tripulação // Crew</i> 01	<i>Passageiros // Passengers</i> 05
<i>Fase do voo // Phase of flight</i> Em rota // Enroute		<i>Condições de luminosidade // Lighting conditions</i> Diurno // Daylight	
CONSEQUÊNCIAS // CONSEQUENCES			
<i>Lesões // Injuries</i>	<i>Tripulação // Crew</i>	<i>Passageiros // Passengers</i>	<i>Outros // Other</i>
Fatais // Fatal	00	05	-
Graves // Serious	01	-	-
Ligeiras // Minor	00	-	-
Nenhuma // None	00	-	-
<i>Danos na aeronave // Aircraft damage</i> Destruída // Destroyed		<i>Outros danos // Other damage</i> Derrame de fluidos no rio // Fluid spillage in the river	

BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

No dia 30 de agosto de 2024, às 11:13¹, o centro de meios aéreos de Armamar recebeu ordem de missão para combate a um incêndio na zona de Baião, distrito do Porto. Às 11:20, o piloto e uma equipa de cinco elementos da Unidade de Emergência de Proteção e Socorro (UEPS) da GNR, descolaram a bordo de um helicóptero AS350B3+ com registo EC-LBV.

Ao sobrevoarem a localidade de Fojo, Baião, após avaliação do cenário pelo chefe de equipa da UEPS a bordo, às 11:30 foi decidido o regresso da aeronave à sua base por não se justificar o emprego dos meios num incêndio com o perímetro já circunscrito.

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

On August 30, 2024, at 11:13¹, the Armamar aerial resources centre received a mission order to fight a fire in the Baião area, district of Porto. At 11:20 am, the pilot and a team of five members of the Emergency Protection and Rescue Unit (UEPS) of the GNR, took off aboard an AS350B3+ helicopter with registration EC-LBV.

When flying over the Fojo - Baião area, the UEPS team leader on board after evaluating the scenario, at 11:30 decided to return the aircraft to its base because the use of aerial means at a fire with the perimeter already contained was not warranted.

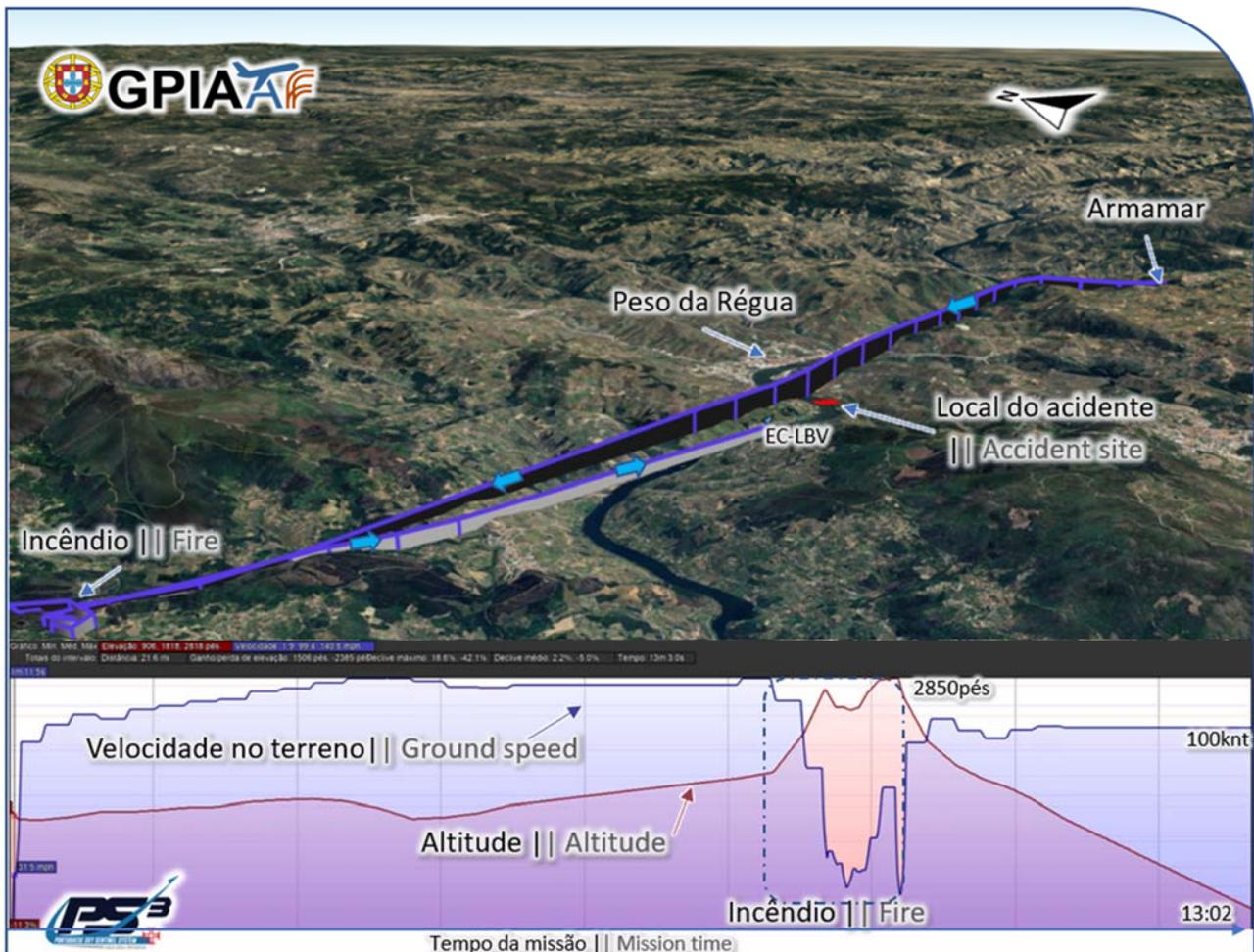


Figura 1 || **Figure 1**
 Trajetória da aeronave || Aircraft flight path

Fonte || Source: FAP Sky Sentinel System (PS3)

¹ Horas em UTC || UTC time



No voo de regresso à base de Armamar a aeronave iniciou uma descida constante, onde sobrevoou a margem esquerda (sul) do Rio Douro em direção à cidade de Peso da Régua.

No decurso dessa descida, segundo as declarações do piloto, este terá observado uma ave de médio porte à mesma altitude e na trajetória do helicóptero, que o obrigou a executar um desvio à direita, retomando a rota logo de seguida.

Dos dados recolhidos até ao momento não foi possível determinar de forma independente o ponto de execução dessa manobra.

Em sequência, pelas 11:32, mantendo a descida em direção ao rio em volta à esquerda, a aeronave colidiu com a superfície da água com uma velocidade em torno dos 100 nós (185 km/h) por motivos a determinar.

No processo de dissipação de energia ocorrido durante a colisão, o piloto, sentado à direita, e o ocupante da cadeira esquerda do *cockpit* foram projetados para fora da aeronave.

Da violenta colisão com a água, o helicóptero sofreu uma deformação da cabine incompatível com a sobrevivência dos seus ocupantes. A integridade estrutural ficou comprometida, libertando parte dos elementos de revestimento em material compósito. Estes componentes de baixa densidade ficaram à superfície enquanto os restantes destroços assentaram no leito do Rio entre 4 e 6 metros de profundidade numa área de aproximadamente 3600 metros quadrados.

Da colisão resultaram ferimentos fatais para os 5 elementos da UEPS e ferimentos graves do piloto, que conseguiu vir à superfície e ser resgatado por pessoas no local.

Ao local acorreram as corporações de bombeiros locais e forças de segurança para prestar auxílio aos ocupantes da aeronave.

On the return flight to Armamar base, the aircraft began a steady descent, where it flew over the left bank (south) of the Douro River towards the city of Peso da Régua.

During the descent, according to the pilot's statements, he saw a medium-sized bird at the same altitude and on the helicopter's trajectory, which forced him to change course to the right, resuming the route thereafter.

From the data collected so far, it has not yet been possible to independently determine the point where the manoeuvre was executed.

Afterwards, at 11:32 while descending towards the river in a left-hand turn, the helicopter collided with the surface of the water at a speed of around 100 knots (185 km/h) for reasons to be determined.

In the energy dissipation process, which occurred during the collision, the pilot, seated on the right, and the occupant, seated on the left in the cockpit, were ejected from the aircraft.

From the violent collision with the water, the helicopter suffered a deformation of the cabin incompatible with the survivability of its occupants. Structural integrity was compromised, releasing parts of composite material elements. These low-density components remained on the water surface while the remaining wreckage settled on the riverbed at a depth of between 4 and 6 meters, in an area of approximately 3600 square meters.

The collision resulted in fatal injuries to the 5 members of the UEPS and serious injuries to the pilot, who managed to surface and was rescued by bystanders.

Local fire brigades and security forces rushed to the scene to assist the occupants of the helicopter.

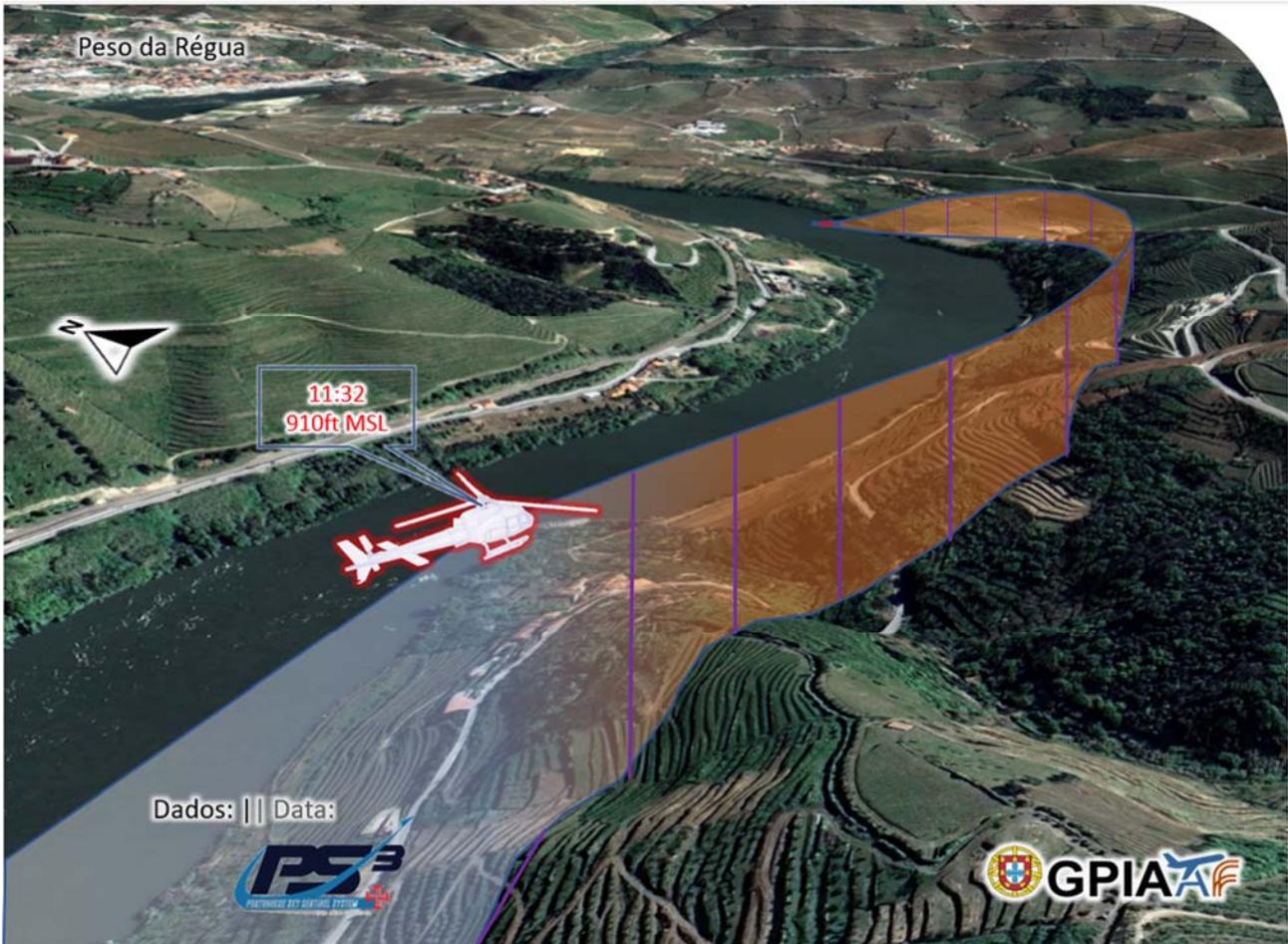


Figura 2

Fase final da trajetória da aeronave (estimada)

À data da publicação da nota informativa, estão ainda por recolher do rio componentes do painel de instrumentos da aeronave, por dificuldades na sua localização.

Figure 2

Final stage of the aircraft's estimated flight path

At the time of publication of the information notice, components of the aircraft's instrument panel are yet to be recovered from the riverbed, due to difficulties in locating them.

CONSTATAÇÕES RELEVANTES

O piloto estava devidamente autorizado e certificado para realizar o voo.

A aeronave estava autorizada a voar de acordo com os regulamentos em vigor.

As evidências sugerem que o motor da aeronave estava a produzir potência no momento da colisão.

A meteorologia para a área estava propícia à realização do voo descrito, apresentando céu com algumas nuvens, o vento de Norte com fraca intensidade e uma temperatura em torno dos 26 °C.

RELEVANT FINDINGS

The pilot was duly authorised and certified to conduct the flight.

The aircraft was permitted to fly in accordance with the regulations in force.

Evidence suggests that the engine was producing power when the collision occurred.

The weather for the area was conducive to the intended flight, few clouds in the sky, calm wind from the North and an estimated air temperature of around 26 °C.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi oficialmente notificado às 12:45, tendo deslocado uma equipa de investigação de aviação civil para o local, iniciando os trabalhos no terreno pelas 16:45, 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 996/2010 e do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

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

- O planeamento e procedimentos operacionais do voo do evento e respetiva missão de combate a incêndios rurais,
- Análise dos componentes críticos da aeronave,
- O projeto, limitações e funcionamento da aeronave e dos seus sistemas,
- O treino, preparação e experiência do piloto para realizar a missão, bem como os fatores humanos envolvidos,
- A dinâmica do voo para avaliar as condições da colisão,
- Os aspetos de sobrevivência.

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, as quais foram notificadas do acidente no próprio dia.

ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was officially notified at 12:45 and a civil aviation investigation team was deployed to the scene, starting work at 16:45, proceeding with interviews with witnesses and collection of documental information.

GPIAAF initiated a safety investigation process to identify the accident causes in accordance with Portuguese Decree-Law no. 318/99, EU Regulation no. 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Amongst other issues, the safety investigation will examine:

- The planning and operational procedures of the event flight and its mission to fight rural fires,
- Analysis of the critical components of the aircraft,
- The design, limitations and operation of the aircraft and its systems,
- The pilot's training, preparation and experience to carry out the mission, as well as the human factors involved,
- The dynamic of the flight to assess the impact conditions,
- Survivability aspects.

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order 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.

Under the scope of the applicable legal provisions, 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, all of which were notified on the same day.



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 envolvidas 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, 3 de setembro de 2024

After concluding the investigation and consultation with 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 interested parties to allow them to act accordingly. Safety recommendations can also be issued at any time of the investigation, if justified.

Lisbon, 3rd of September, 2024