



**NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE ||  
NOTICE OF AIRCRAFT ACCIDENT**

- ✓ *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 apenas a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.*
- ✓ *This notice is issued for accident prevention effects only.*
- ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events, being subject to changes during the investigation process;*
- ✓ *The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.*

| PROCESSO    PROCESS 20/ACCID/2015                            |                    |                           |                                  |
|--|--------------------|---------------------------|----------------------------------|
| Data    Date   | Hora    Time (UTC) | Local    Location         |                                  |
| 30/08/2015   | 11:40              | Trafaria                  |                                  |
| Aeronave    Aircraft   | Tipo    Type       | Matrícula    Registration | Número de série    Serial Number |
|  | Cessna FR172H      | CS-AHQ                    | 318                              |
| Operador    Operator   | AERO VIP           |                           |                                  |
| Origem/Destino    Origin/Destination                         | LPCS / LPCS        |                           |                                  |
| Pessoas a bordo    People on board                           | 2                  |                           |                                  |
| Lesões    Injuries   | Tripulação    Crew | Passageiros    Passengers | Outros    Others                 |
| Fatais    Fatal  | -                  | -                         | -                                |
| Graves    Serious  | -                  | -                         | -                                |
| Ligeiras/Nenhumas    Minor/None                              | 2                  | -                         | -                                |
| Danos na aeronave    Aircraft damage: Destruída    Destroyed |                    |                           |                                  |

## BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

No dia 30 de agosto, pelas 11:05 UTC, um Cessna FR172H com o registo CS-AHQ (Figura 1) e indicativo RVP214B, com dois pilotos a bordo, descolou do aeródromo de Cascais (LPCS) para um voo de reboque de manga.

On the 30<sup>th</sup> of August, around 11:05 UTC, a Cessna FR172H with registration CS-AHQ (Figure 1) and callsign RVP214B, with two pilots on board, took-off from Cascais aerodrome (LPCS) for a banner towing flight.



Figura 1 || Figure 1

Com 35 minutos de tempo de voo, após abandonar Caxias e a cerca de 2 milhas náuticas da povoação da Cova do Vapor, a aeronave, a cerca de 600 pés de altitude, começou a dar indícios de uma anomalia associada à potência do motor.

With 35 minutes of flight time, after leaving Caxias and about 2 nautical miles from Cova de Vapor township, the aircraft, at circa 600 feet of altitude, began to give indications of an anomaly associated with engine power.

O piloto aos comandos efetuou várias tentativas de recuperação mas sem sucesso. Já sobre terra, tomou a decisão de voltar pela esquerda em direção a um terreno adjacente aos silos da Trafaria.

The pilot flying performed several recovery attempts but with no success. Already over land, he took the decision of turning left inbound a terrain adjacent to Trafaria silos.

A manga foi largada a cerca de 450 pés de altitude e, pouco depois, o motor parou por completo com um alto estrondo.

Dadas as circunstâncias, o piloto aos comandos decidiu aterrar no referido terreno. No entanto, já com *full flaps* (40°) e dada a libertação da manga e também a componente de vento de cauda a aeronave ganhou velocidade terreno.

A razão de aproximação aos silos (Figura 2) bem como a distância disponível para a aterragem tornaram-se críticos pelo que o piloto voltou pela esquerda com o intuito de tentar aterrar com o vento pela frente.

The banner was released at circa 450 feet of altitude and, shortly after, the engine completely stopped with a loud bang.

Given the circumstances, the pilot flying decided to land in the referred terrain. However, already with full flaps (40°) and given the banner being released and also the tailwind component the aircraft gained groundspeed.

The proximity rate to the silos (Figure 2) as well as the distance available for the landing became critical so the pilot turned by the left with the purpose of attempting to land with headwind.



Figura 2 || Figure 2

Durante a volta, a aeronave perdeu altitude até a um ponto de não ser mais possível alcançar o terreno tendo o piloto aos comandos tomado a decisão de amarrar.

During the turn, the aircraft lost altitude up to a point where it was no longer possible to reach the terrain so the pilot flying made the decision to ditch.

A amaragem foi efectuada junto à margem (Figura 3) com as asas niveladas e com cerca de 30 nós de velocidade indicada tendo o piloto aos comandos, de modo a suavizar o impacto na água, efectuado um ligeiro *flare*.

The ditch was performed next to the shore (Figure 3) with wings leveled and with about 30 knots of indicated speed having the pilot flying, in order to soften the impact on the water, executed a slight flare.



Figura 3 || Figure 3

Ambos os pilotos saíram da aeronave pelos seus próprios meios e foram, pouco depois, socorridos por pescadores nas proximidades.

Both pilots left the aircraft by their own means and were, shortly after, rescued by fishermen in the vicinity.

Este acidente realça a importância da presença de dispositivos de flutuação pessoal a bordo para este tipo de trabalho aéreo.

This accident highlights the importance of the presence of personal flotation devices on board for this type of aerial work.

**NOTAS:**

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente em cumprimento da legislação nacional (Investigação de Acidentes) Dec. Lei 318/99, Regulamento EU 996/2010 e Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- ✓ A equipa de investigação do GPIAA viajou até ao local do acidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta nota informativa.
- ✓ A Figura 1 foi obtida do sítio *aviacao.pt* e é propriedade de Rafael Vieira.

Lisboa, 3 de setembro de 2015

**NOTES:**

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the accident in accordance with the national legislation (Investigation of Accidents) Dec. Law 318/99, EU 996/2010 Regulation and Annex 13 of the International Civil Aviation Organization (ICAO).
- ✓ GPIAA's investigation team travelled to the accident scene, having used data provided by various sources to issue this notice.
- ✓ Figure 1 was obtained from *aviacao.pt* website and is Rafael Vieira property.

Lisbon, 3<sup>rd</sup> of September 2015