



**OCORRÊNCIA 2018130201045  
ACIDENTE AÉREO VALONGO/PORTO**

**RELATÓRIO**

**16 de dezembro de 2018**

## **1. Sumário Executivo**

Na sequência do acidente aéreo com o Helicóptero de Emergência Médica do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), ocorrido no passado dia 15 de dezembro, no Concelho de Valongo, que consubstanciou uma ocorrência de proteção civil complexa e que causou 4 vítimas mortais, para além de danos materiais, importa escarpelizar e sistematizar toda a informação associada ao mesmo, permitindo desenvolver, de forma consistente e sistemática, uma visão integrada e comum de cariz operacional e institucional, considerando as diferentes variáveis que, a cada momento, condicionaram a operação em causa.

Tratando-se de uma ocorrência absolutamente excepcional e que levou a uma resposta, também ela, de exceção, importa apresentar todos os dados associados aos diferentes momentos da mesma, incluindo o alerta inicial, passando pelos diferentes momentos de acionamento e reforço de meios.

Pretende-se com o presente documento coadjuvar na perceção da complexidade do evento, dos contornos da resposta e dos constrangimentos identificados.

## **2. Objetivo**

Este relatório visa cumprir a orientação do Sr. Presidente da Autoridade Nacional de Proteção Civil que determina a sua elaboração de forma detalhada, sobre a ocorrência 2018130201045 referente ao distrito do Porto, concelho de Valongo, Serra de Pias, com início em 152024DEZ18.

Procura-se dar destaque neste relatório à caracterização da área afetada, aos fatores meteorológicos registados, à marcha geral das operações e ao empenhamento de meios relativamente à tipologia, tempos de mobilização e desempenho.

## **3. Caracterização da área**

A zona onde se deu o acidente, inicialmente apenas identificada como sendo a sul de Valongo, durante as operações de busca foi restringida à zona envolvente à aldeia de Couce, mais especificamente junto à Igreja de Sta. Justa (fig. 1).

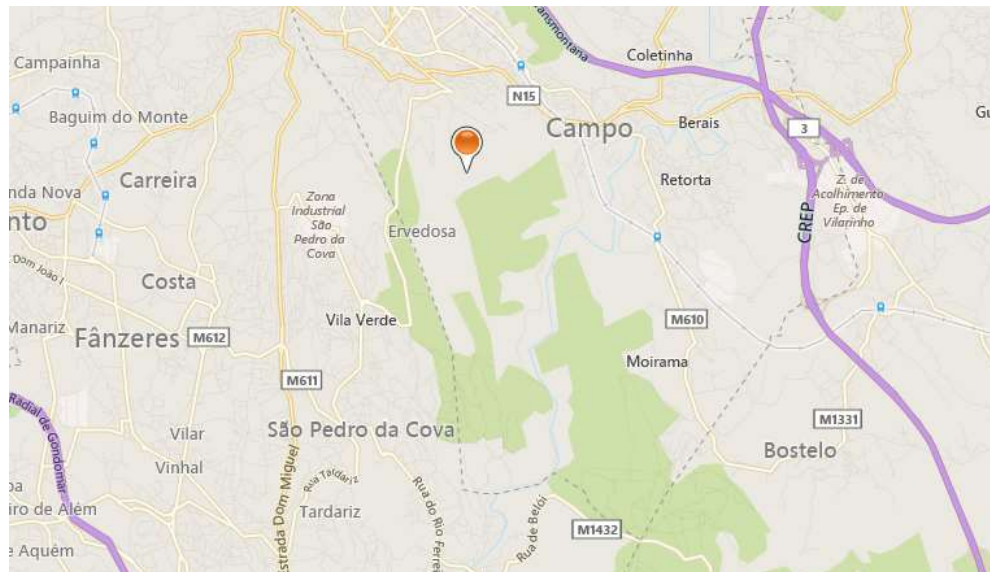


Fig. 1 – Localização da ocorrência no SADO

A área onde ocorreu o acidente caracteriza-se por uma orografia muito sinuosa (fig. 2), com desníveis cobertos por povoamentos florestais cerrados. Os destroços da aeronave foram encontrados a uma cota entre os 250 e os 350 m.



Fig.2 – Perfil do território em questão

No que diz respeito às condições meteorológicas presentes na área da ocorrência, segundo a informação disponibilizada pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), entre as 18 e as 24h, pode

constatar-se que a precipitação atingiu os 5mm em 12h, com vento de quadrante sudoeste até 20 km/h com rajadas que atingiram os 40 Km/h. Para além destes dois fatores, a visibilidade no local era reduzida.

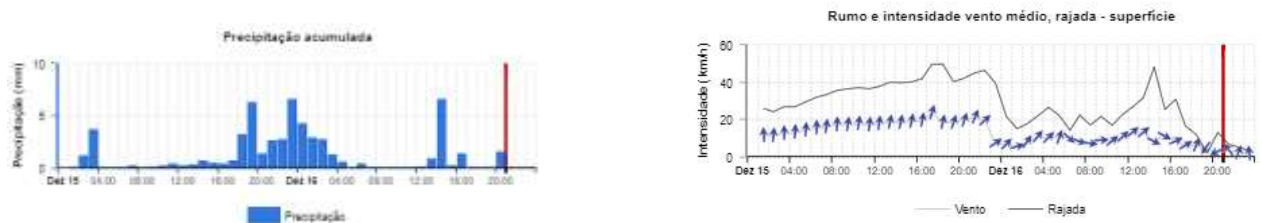


Fig. 3 – Condições meteorológicas

#### 4. Situação inicial

Segundo a informação fornecida pelo INEM, o Helicóptero de Emergência Médica baseado em Macedo de Cavaleiros, foi empenhado numa missão de transporte intra-hospitalar, entre o Hospital daquela localidade e o Hospital de S. João, no Porto. Após a referida missão iria deslocar-se novamente para a sua base, estando planeada uma paragem técnica, para reabastecimento, no Centro de Meios Aéreos (CMA) de Baltar. À hora do acidente, apenas transportaria a sua tripulação habitual, composta por 1 piloto, 1 copiloto, 1 médico e 1 enfermeiro. Pelas entidades competentes, foi identificado que a aeronave deixou de aparecer no sistema de radar, tendo-se desenvolvido, a partir desse momento, as ações necessárias.

#### 5. Desenvolvimento das operações

De seguida apresenta-se uma síntese dos registos de várias fontes de informação operacional, nomeadamente:

- Registos efetuados nas fitas do tempo do Sistema de Apoio à Decisão Operacional (SADO) – ocorrências número 201800000262 e 2018130201045;
- Registos da aplicação I12;
- Nota de Imprensa da NAV Portugal;

- Descrição das ações da PSP enumeradas em e-mail da Direção Nacional da PSP;
- Registo do fluxo de chamadas efetuadas para o Comando de Operações Distritais (CDOS) do Porto;

<b>GDH</b>	<b>Descrição</b>	<b>Fonte</b>
<b>151855DEZI8</b>	Perda de sinal radar	Nota de Imprensa da NAV Portugal
<b>151857DEZI8</b>	Alerta 112 através de rede telemóvel com a seguinte descrição: <i>“Origem informa que ouviu um helicóptero ou aeronave na zona da Serra de Santa Justa e Serra da Pia. Entretanto ouviu um estrondo, uma explosão, não sabe dar mais dados.”</i>	Aplicação 112
<b>151857DEZI8</b>	Informação transmitida à Polícia de Segurança Pública (PSP)	Aplicação 112
<b>151914DEZI8</b>	Indefinição acerca da área de atuação – PSP ou GNR Informação transmitida à GNR	Aplicação 112
<b>151916DEZI8</b>	Despacho de meios da GNR	Aplicação 112
<b>151921DEZI8</b>	Início das tentativas de contacto com a aeronave pela NAV: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeródromo de Baltar;</li> <li>• Telemóveis da tripulação;</li> <li>• Aeródromo de destino – Macedo de Cavaleiros</li> <li>• Heliporto de Massarelos através de contacto com a PSP;</li> <li>• Bombeiros de Valongo</li> <li>• PSP de Valongo</li> </ul> Tentativa de contacto com CDOS do Porto, Braga e Vila Real.	Nota de Imprensa da NAV Portugal

<b>I51921DEZI8</b>	Despacho de meios da PSP	Descrição das ações da PSP
<b>I51932DEZI8</b>	Registo de informação que “CP percorreu área da jurisdição da PSP nada de anormal foi detetado”	Aplicação I12
<b>I51940DEZI8</b>	NAV contacta com RCC	Nota de Imprensa da NAV Portugal
<b>I51857DEZI8</b>	Segundo despacho de meios da PSP	Aplicação I12
<b>I51957DEZI8</b>	Rescue Coordination Center (RCC) Lisboa contacta CNOS a solicitar informação sobre aeronave HELISUL 203 (INEM) com rota de Massarelos para Baltar, que não reporta desde as 18h30.  CNOS informa que aeronave não pertence à ANPC.	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I52000DEZI8</b>	Contactado o CDOS Porto, CNOS interroga se a aeronave aterrou em Baltar ou Massarelos.	SADO – OC n.º 2018000000262 e OC n.º 2018130201045 (entrada das 20:29)
<b>I52005DEZI8</b>	Confirmação do CDOS do Porto que o helicóptero não se encontra nos CMA de Baltar ou Massarelos e que o CB de Valongo não possui informação do acontecimento.	SADO – OC n.º 2018000000262 e OC n.º 2018130201045 (entrada das 20:44)
<b>I52005DEZI8</b>	CODU informa I12 que não tem informação da aeronave desde as 18:00	Aplicação I12

<b>I52012DEZI8</b>	CNOS contacta com CODU para obter mais informação. CODU informa que a aeronave se encontrava a fazer uma evacuação de Macedo para Baltar, desconhecendo o seu paradeiro.	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52012DEZI8</b>	Com base na informação do RCC é aberto no SADO a ficha de ocorrência n.º 201800000262.	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52012DEZI8</b>	CNOS informa CAS que contacta com o CODIS do Porto para avaliar a situação.	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52014DEZI8</b>	Novo Alerta para I12, indicando que a localização da oc se encontraria entre Serra de Pias e Santa Justa, na entrada junto ao Hospital de S. Martinho de Campo, próximo da Aldeia de Couces.	Aplicação I12
<b>I52015DEZI8</b>	Torre Controlo do Aeroporto Sá Carneiro informa que o helicóptero Heli Sul 203 saiu de Massarelos às 18:37, sendo avistado no radar por volta das 18:50 a Sul de Valongo. Desde aquela altura que não foi possível estabelecer quaisquer contactos (via rádio e/ou telemóvel)	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52019DEZI8</b>	CODU Porto informa CNOS de contacto de cidadão que afirma ter visto a aeronave e posteriormente ouvido um estrondo, perto do Hospital de São Martinho (Valongo), junto a Aldeia de Couce, entre a Serra de Pias e a Serra de Santa Justa.	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52021DEZI8</b>	CNOS, através do OFOPE contacta Of. Ligação do INEM para reporte de POSIT. Este desconhecia a ocorrência.	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52024DEZI8</b>	CDOS contacta CONOR (I12) a fim de verificar se existia alerta para queda de aeronave.	SADO – OC n.º 2018130201045



CONOR confirma alerta e informa que irá migrar informação para o SADO.

Com a migração da informação do CONOR é aberto automaticamente no SADO a ficha de ocorrência n.º 2018130201045.

A descrição inicial da ocorrência contém a seguinte informação:

“REDE MOVEL: 1341102808273306

– Consequências –

—— Ocorrências Não Tipificadas / Não Caracterizadas

– Agências a envolver –

—— AMN

—— GNR

—— PSP

– Agências de atendimento especializado –

– Respostas –

Breve descrição da ocorrência: ORIGEM INFORMA QUE OUVIU UM HELICOPTERO OU AERONAVE NA ZONA DA SERRA DE SANTA JUSTA E SERRA DA PIA. ENTRETANTO OUVIU UM ESTRONDO, UMA EXPLOSAO, NAO SABE DAR MAIS DADOS

Notas: CARECE DE CONFIRMAÇÃO, UM EVENTUAL ACIDENTE AEREO

ORIGEM DA CHAMDA ESTÁ A TRABALHAR NA RUA DE FERVENCA EM CAMPO - VALONGO

NA EMPRESA JOAQUIM MARQUES E FILHO, LDA NA PRESENCA DE MAIS DOIS COLEGAS DE TRABALHO QUE CONFIRMAM O BARULHO

ÁREA GNR

FEITA CÓPIA PARA GNR ATENDENDO A ZONA DA SERRA DA PIA SER DA SUA COMPETENCIA

CP PERCORREU ÁREA DA JURISDIÇÃO DA PSP NADA DE ANORMAL FOI DETECTADO

INFO CODU: HELI DO CODU ENCONTRA-SE DESAPARECIDO DESDE AS 18:00 - IRIA ABASTECER EM BALTAR



	ENTRE SERRA DE PIAS E SANTA JUSTA ENTRADA JUNTO AO HOSPITAL DE S MARTINHO DE CAMPO” ALDEIA DE COUCES	
<b>I52025DEZI8</b>	CDOS Porto informou CNOS de ter sido informado o Corpo de Bombeiros de Valongo e solicitado para eles iniciarem as operações de busca.  CDOS contactou Aeroporto Sá Carneiro para solicitar coordenadas do último contacto de radar.	SADO – OC n.º 201800000262  e OC n.º 2018130201045
<b>I52028DEZI8</b>	Registo do acionamento do CB de Valongo	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52030DEZI8</b>	Informação das coordenadas do último contacto de radar, por parte do Aeroporto de Sá Carneiro	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52033DEZI8</b>	Novo contacto de cidadão para identificação de possível acidente com aeronave, zona de Campo/Valongo.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52039DEZI8</b>	Notificação SMS à Tutela, Presidência, Estrutura Operacional e Divisão de Comunicação e Sensibilização	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52046DEZI8</b>	Tentativa de contacto com o piloto através de telemóvel.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52110DEZI8</b>	Informação que EH101 da FAP vai ser ativado para o local	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52110DEZI8</b>	CNOS solicita Altice para iniciar tentativas de geolocalização dos telemóveis da tripulação	SADO – OC n.º 201800000262
<b>I52111DEZI8</b>	CNOS notifica Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF) da ocorrência.  GPIAFF informa que vai fazer deslocar equipa para o Porto.	SADO – OC n.º 201800000262

<b>I52140DEZI8</b>	GNR informa CDOS que foi feita tentativa de geolocalização do telemóvel do piloto que o localiza no Hospital S. Francisco Xavier, em Lisboa.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52148DEZI8</b>	A pedido da Altice, o CNOS contacta com a Polícia Judiciária para providenciar autorização para a geolocalização dos telemóveis da tripulação.	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I52215DEZI8</b>	Informação da hora estimada de chegada do EH101 ao TO – 22:50	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52222DEZI8</b>	Informação do local de montagem do Posto de Comando – Campo de Futebol da Azenha	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52225DEZI8</b>	CDOS solicita ao CODU o número ISI do rádio SIRESP a bordo da aeronave para georreferenciação.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52258DEZI8</b>	CNOS envia da informação da georreferenciação dos telemóveis para: CODIS e RCC	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I52258DEZI8</b>	Setorização do TO	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I52344DEZI8</b>	CODIS do Porto chega ao TO	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60008DEZI8</b>	CODIS do Porto assume COS	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60014DEZI8</b>	RCC informa que EH101 não consegue operar por falta de condições meteorológicas.  Permanece no Porto até melhoria das condições.  Previsão de melhoria à 01:00	SADO – OC n.º 2018000000262

<b>I6002I DEZI8</b>	CDOS Contacta com REN para avaliação de avarias na rede de distribuição da zona.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60032DEZI8</b>	Reporte via SIRESP de que foram encontrados destroços da aeronave	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I60129DEZI8</b>	Encontrada a aeronave e os corpos sem vida da tripulação	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60145DEZI8</b>	RCC contactado pelo CNOS para informação de que a aeronave já tinha sido encontrada	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I60153DEZI8</b>	CNOS informa Altice e PJ CNOS para informação de que a aeronave já tinha sido encontrada	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I60155DEZI8</b>	Informação do RCC que o EH101 regressará ao Montijo assim que as condições meteorológicas o permitam.	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60159DEZI8</b>	CNOS informa GPIAAF da localização do helicóptero e confirmação de 4 cadáveres	SADO – OC n.º 2018000000262
<b>I60507DEZI8</b>	Transferência de responsabilidade da GNR para a PSP e Desmobilizados meios da GNR	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60639DEZI8</b>	CNOS informa MNE da identidade do médico espanhol que seguia na aeronave	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I60718DEZI8</b>	Mudança da localização do posto de Comando para junto da Igreja de Santa Justa	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I6082I DEZI8</b>	Chegada do GPIAAF ao TO	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61028DEZI8</b>	Retirada de 2 corpos	SADO – OC n.º 2018130201045

<b>I61044DEZI8</b>	Retirada de I corpo	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61122DEZI8</b>	Retirada do último corpo	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61248DEZI8</b>	Corpos transportados para o Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses do Porto	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61447DEZI8</b>	Posto de Comando desmobilizado	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61838DEZI8</b>	Desmobilização de todos os meios do TO	SADO – OC n.º 2018130201045
<b>I61947DEZI8</b>	Ocorrência encerrada	SADO – OC n.º 2018130201045

## 6. Empenhamento de Meios

Na totalidade da operação foram empenhados 219 operacionais e 79 veículos, oriundos dos seguintes

Agentes de Proteção Civil:

- ANPC;
- CBV Amarante;
- CBV Areosa-Rio Tinto;
- CBV Baltar;
- CBV Cête;
- CBV Ermesinde;
- CBV Gondomar;
- CBV Paço de Sousa;
- CBV Paços de Ferreira;
- CBV Santa Marinha do Zêzere;

- CBV São Pedro da Cova;
- CBV Valbom,
- CBV Valongo;
- CM Gondomar;
- CM Valongo;
- FAP -BA6 Montijo;
- GNR;
- INEM;
- PSP.

## **7. Coordenação política e institucional**

O Governo, através do Ministério da Administração Interna, acompanhou em permanência o desenvolvimento das operações.

Foi registada a presença de vários membros do Governo no Posto de Comando Operacional, em particular de Sua Excelência a Ministra da Saúde, de Sua Excelência o Secretário de Estado da Administração Interna e do Exmo. Presidente da Câmara Municipal de Valongo. Para além destas Altas Entidades estiveram presentes no posto de Comando, o Presidente do INEM e o Presidente da Comissão Distrital de Protecção Civil.

Estiveram em permanência nos Postos de Comando Operacionais, oficiais de ligação das forças de segurança, do INEM e outras entidades, assim empenhadas no processo de apoio à decisão operacional.

A partir do Comando Nacional de Operações de Socorro, foi dada assistência à operação pelo Comandante de Assistência (CAS), ADON Alexandre Penha, estando também presentes o Exmo. Presidente da ANPC, o Diretor Nacional de Bombeiros e o Comandante Operacional Nacional.

## **8. Considerações finais**

Com base na sequência de eventos acima reportados é possível apresentar os seguintes considerandos:

- As condições meteorológicas sentidas na tarde/noite do acidente e a orografia do terreno foram fatores condicionantes para o desenvolvimento das buscas desde a chegada dos primeiros meios ao TO;
- Conforme descrito em 5., a NAV Portugal desenvolveu, entre 151920DEZ18 e as 151940DEZ18, as suas próprias diligências, em detrimento do cumprimento do estipulado na Diretiva Operacional Nacional n.º 4 - Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves;
- O CDOS do Porto, segundo os registos de chamadas fornecidos pela RNSI, foi alvo de 6 tentativas de contacto telefónico, sendo que apenas uma delas foi abandonada antes do atendimento;
- Após o contacto de cidadãos, o CONOR (112) não alertou o CDOS do Porto, dando preferência ao despacho de meios das forças de segurança e não encetou diligências junto da ANPC para restringir a área de busca;
- O contacto com o *Rescue Coordination Center* (RCC), da Força Aérea Portuguesa, para a identificação de um possível acidente com uma aeronave, tanto por parte da NAV Portugal como do CONOR (112), não foi efetuado com a necessária tempestividade, podendo ter comprometido o tempo de resposta dos meios de busca e salvamento.

## **Anexo I – Fita de Tempo Conjunta**