

NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE

- ✓ 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, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO: 14/ACCID/2014			
Data/Hora (UTC): 22/jun/2014 - 10h00m		Local: Pista privada em Ruvina - Sabugal	
Aeronave	Tipo: <i>Autogiro Magni Modelo M22</i>	Matrícula: MK 16 (Francesa)	Nº de série:
Operador	PRIVADO		
Origem/Destino	Ruvina / Ruvina		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais		-	-
Graves		-	-
Ligeiras / Nenhumas	1	1	
Danos na aeronave: Destruída			

BREVE DESCRIÇÃO

No final da manhã do dia 22 de junho de 2014, pelas 10:00, a aeronave ultraligeira de asa rotativa, autogiro Magni M22 com motor ROTAX 914i, registo Francês MK16, propriedade privada, levando a bordo um piloto de nacionalidade Portuguesa mas com Licença de Voo Francesa e um passageiro ambos do sexo masculino, descolou da pista 11 em Ruvina - Sabugal para um voo local de lazer.



As condições atmosféricas locais eram propícias à prática da atividade aérea. O céu apresentava-se pouco encoberto, com a base das nuvens a cerca de 4000', e o vento soprava fraco.

O piloto relatou que previamente ao voo realizou a inspeção antes de voo, conforme o consignado no manual de voo do fabricante, não tendo encontrado qualquer deficiência impeditiva de voo. Relata que alinhou utilizando cerca de 2/3 da pista disponível, e

que realizou os procedimentos normais para a descolagem, potência máxima ao motor o qual correspondeu até às 5000RPM, tendo lançado o pré- lançador do rotor até atingir os cerca de 2/3 das rotações necessárias para o voo, iniciando em seguida a corrida de descolagem. Considerou que as rotações obtidas no motor eram suficientes para colocar o autogiro no ar, tendo puxado o manche iniciando a subida até cerca de 50 pés. Constatou que a autorrotação do rotor não eram as suficientes para manter a sustentação, prosseguindo cerca de 500 metros numa atitude descecente, embatendo com a quilha no solo tendo uma das pás batido na terra provocando o efeito charneira immobilizando-se em seguida na posição lateral, incendiando-se de imediato.

O primeiro embate com o solo deu-se sobre o trem de nariz, e grupo da quilha e a ponta de um dos rotores, segundo relato do piloto a um ângulo normal de aterragem e a uma velocidade considerada baixa na direção do enfiamento da pista.

Após o embate, a maior massa da aeronave dissipa a energia momentaneamente immobilizando-se praticamente no local do embate, provocando o incendio e consequente destruição de todo o autogiro pelo fogo, não sendo possível recolher qualquer indício de carácter técnico para posterior investigação.



Mesmo com a violência do embate da aeronave com o solo, permitiu a sobrevivência dos seus dois ocupantes que acabaram por sair pelos seus próprios meios, sem lesões de maior.

A aeronave ficou completamente destruída.

NOTA: A Direção do GPIAA, viajou até ao local do acidente em apoio a esta investigação, bem como, utilizou dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa de um acidente aéreo público.

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do nº 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do nº 1 do art.º 11º do Dec. Lei Nº 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente.

Todas as horas referidas neste documento, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Nesta data, a hora local em Portugal continental é mais uma hora à UTC.

Lisboa, 02 de julho de 2014