



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA				
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº
21JUL2019 - 19:30 (UTC)		SERIPA IV		A-109/CENIPA/2019
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)		SUBTIPO(S)	
ACIDENTE	SCF-NP] FALHA OU MAL FUNCIONAMENTO DE SISTEMA COMPONENTE [LOC- I] PERDA DE CONTROLE EM VOO		NIL	
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS	
FAZENDA VALE ELTORADO - DR JOSÉ DE AGUIAR LEME (SDVH)	BRAGANÇA PAULISTA	SP	23°00'19"S	046°38'13"W

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PU-TKK	TRIKE ICAROS IND. AERONAUTICA LTDA.	ADVENTURE
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
PARTICULAR	PET	OUTROS

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	1	-	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	1	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do aeródromo Fazenda Vale Eldorado - Dr. José de Aguiar Leme (SDVH), Bragança Paulista, SP, por volta de 19h30min (UTC), para realizar um voo local aerodesportivo, com um piloto a bordo.

Logo após a decolagem, houve separação estrutural entre a hélice e o restante do grupo motopropulsor. O piloto perdeu o controle da aeronave e colidiu contra o solo.



Figura 1 - Vista do PU-TKK após o acidente.

O tripulante sofreu lesões graves e a aeronave teve danos substanciais.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo aerodesportivo, com um tripulante a bordo.

O piloto possuía o Certificado de Piloto Recreio (CPR) e estava com as habilitações de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) e de Aeronave Desportiva Pendular Terrestre (AAPT) válidas.

De acordo com os registros coletados no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o piloto possuía cerca de 190 horas e 25 minutos totais de voo, sendo 154 horas e 25 minutos no modelo acidentado. Ele estava qualificado e possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 4ª Classe, CPR, estava válido.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo.

A aeronave, de número de série (N/S) ADV-20133, foi fabricada pela Trike Icaros Indústria Aeronáutica Ltda., em 2005, estava inscrita na Categoria de Registro Privada - Experimental (PET) e operava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido.

Não foi possível verificar se a aeronave se encontrava com as escriturações e cadernetas atualizadas, pois não houve possibilidade de contato com o operador após o acidente.

De acordo com as informações colhidas, após a decolagem, houve separação estrutural da hélice com o restante do grupo motopropulsor. Essa falha comprometeu a controlabilidade da aeronave, ocasionando a sua colisão contra o solo em atitude "picada", próximo ao limite lateral da pista.

Isso posto, por se tratar de uma aeronave experimental, a qual não é submetida a requisitos de aeronavegabilidade, não se pôde determinar os fatores contribuintes que teriam ocasionado a separação da hélice do restante do grupo motopropulsor.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 4ª Classe válido;
- b) o piloto estava com as habilitações de Ultraleve Avançado Terrestre (UATE) e de Aeronave Desportiva Pendular Terrestre (AAPT) válidas;
- c) o piloto estava qualificado e possuía experiência no tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido;
- e) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- f) após a decolagem, houve a separação estrutural entre a hélice e o restante do grupo motopropulsor da aeronave;
- g) houve perda de controle da aeronave e colisão contra o solo;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) o piloto sofreu lesões graves.

3.2 Fatores Contribuintes

- Indeterminados.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de dezembro de 2021.