



DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

PORTUGAL

RELATÓRIO DO INCIDENTE COM HELICÓPTERO

HUGHES 300C-269, CS – HAC

EM ERVIDEL, A 06-MARÇO-1976

RELATÓRIO Nº 12/ACCID/76

Visto. Considera-se que
pode ser homologado.
Graca Peis 22.7.76

Homologo.
5. AGO. 76
A. Morgado

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O HELICÓPTERO MONO-
MOTOR TERRESTRE DA MARCA HUGHES 300C-269C E
COM MATRÍCULA CS-HAO, OCORRIDO NO DIA 06/03/76
NO MONTE CHAMINÉ JUNTO À ESTRADA FERREIRA DO
ALENTEJO – ERVIDEL.



Lisboa, 18 de Junho de 1976

RELATÓRIO Nº. 12/RIPN

PROCESSO Nº. 32/ACM

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM O HELICÓPTERO MONOMOTOR
TERRESTRE DA MARCA HUGHES 300C-269C E COM MATRÍCULA
CS-HAO, OCORRIDO NO DIA 06/03/76 NO MONTE CHAMINÉ
JUNTO À ESTRADA FERREIRA DO ALENTEJO - ERVIDEL.

Tratava-se de um trabalho agrícola de monda de trigo, tendo o helicóptero descolado do Monte Chaminé às 11:00 GMT tencionando após a tarefa regressar a Beja.

A propriedade onde o referido trabalho de monda química decorreu possuía uma área de 20 hectares (cerca de 600 metros x 300 metros), sendo atravessada por duas fiadas de linha de alta tensão e uma linha telefónica.

O piloto decidiu efectuar as passagens no sentido do maior comprimento exigindo-lhe tal escolha, primeiro uma passagem, sob um dos conjuntos de transporte de alta tensão seguindo-se outra por cima dos cabos telefónicos e finalmente nova passagem por baixo do segundo conjunto de linhas de alta tensão, num total de cerca de trinta fiadas a executar nestas condições.

O piloto considerou tal trabalho excessivamente difícil e perigoso tendo hesitado na sua realização. Na fase final e após efectuar a volta de inversão para nova passagem o piloto segundo declarações prestadas perdeu de vista o balizador, o que poderia si-



2 – Formas de executar o trabalho

Este trabalho poderia executar-se ou no sentido do comprimento ou da largura revelando o primeiro vantagens em relação ao segundo de um menor número de passagens a efectuar, conseqüentemente redução sensível no tempo de operação o que equivaleria a maior rentabilidade na utilização da aeronave. Fornecia uma cobertura total da área de trabalho apresentando o grave inconveniente de se tornar cansativo e perigoso devido o realização consecutiva e repetitiva de passagens sob as linhas de transporte de energia e por cima dos cabos telefónicas. A segunda possibilidade não acarretaria o inconveniente da primeira, mas além das desvantagens já apontadas traria como consequência a existência de áreas a longo das linhas de alta tensão e telefónicas onde o produto não chegaria, bem como uma área junto a um faval confinante onde a realizar-se o lançamento da produto prejudicaria gravemente o referido faval. Estas áreas exigiriam posteriormente uma cobertura por meios manuais.

3 – Avaliação e acção do piloto

O piloto após hesitação derivada do risco que envolvia o trabalho decidiu-se a executá-lo o que lhe acarretou na fase final um descuido involuntário devido à dispersão da atenção, que provocou o embate nas linhas de alta tensão e conseqüente acidente.

CONCLUSÕES

Da análise anterior ressaltam os seguintes pontos.

1 – O trabalho, nos moldes em que foi executado pode considerar-se arriscado.



2 – O piloto revelou plena consciência do risco assumido resultando o acidente de erro cometido pelo mesmo.

A COMMISSÃO DE INQUÉRITO



José Manuel Pimentel Santos



António Dias Vitorino

INQUÉRITO AO ACIDENTE DA AERONAVE CS-HAO, OCORRIDO NO DIA 06/03/76, NO MONTE DA CHAMINÉ, JUNTO À ESTRADA DE FERREIRA DO ALENTEJO – ERVIDEL, PELAS 10:15 HORAS

DADOS DA AERONAVE

CLASSIFICAÇÃO	– HELICÓPTERO TERRESTRE MONOMOTOR
MARCA	– HUGHES
MODELO	– 300C – 269C
Nº DE FABRICO	– 230187
ANO DE FABRICO	– 1973
FABRICANTE	– HUGHES HELICOPTERS DIV. OF SUMMA CORP. FOMAL-SOC. DE FERTILIZAÇÕES E MONDAS
PROPRIETÁRIO	– AÉREAS LD ^a
CATEGORIA DO C.N.	– NORMAL
EMPREGO	– TRABALHO AÉREO
NÚMERO DO C.N.	– 502/1 DE 23/JUNHO/1973
NÚMERO DO C.M.	– 502/2 DE 19/AGOSTO/1975
VALIDADE DO C.N.	– ATÉ 09 AGOSTO 1976
DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO Nº 1	
CADERNETA DA AERONAVE Nº1	
HORAS TOTAIS	– 558:25 HORAS
HORAS DEPOIS DA R.G.	– N/A
HORAS NA ÚLTIMA INSP.	– 558:20
ÚLTIMA INSP. EFECTUADA	– 100 HORAS – SOFINARE EM 15/9/75 A 18/9/75
ÚLTIMA VISTORIA EFECTUADA	– EM 6 DE FEVEREIRO DE 1976

DADOS DO MOTOR

CLASSIFICAÇÃO	– 4 CILINDROS HORIZONTALMENTE OPOSTOS
MARCA	– LYCOMING
MODELO	– HIO-360-D1A
Nº DE FABRICO	– L-9251-51A
ANO DE FABRICO	– 1973
FABRICANTE	– AVCO LYCOMING DIVISION, WILLIAMSPORT PENNA
PROPRIETÁRIO	– FOMAL-SOC. DE FERTILIZAÇÕES E MONDAS AÉREAS LD ^a
CADERNETA Nº 1	

TEMPO DE TRABALHO TOTAL – 587:50
 ÚLTIMA INSPECÇÃO EFECTUADA – 100 HORAS NA SOFINARE
 HORAS DA ÚLTIMA INSP. – 556:25EM 18/9/75
 ÚLTIMA VISTORIA EFECTUADA – 6 DE FEVEREIRO DE 1976
 HORAS NA ULT. VISTORIA – 579:45

DADOS DO ROTOR

CLASSIFICAÇÃO – TRI-PÁ SEMI-RÍGIDO
 MARCA – HUGHES
 MODELO – 269 A 5305-13
 Nº DE CUBO – 120315
 MODELO DAS PÁS – 269 A 1160
 Nº DAS PÁS – 0846,0851,0840
 TEMPO TOTAL DE TRABALHO – 587:50
 ÚLTIMA INSPECÇÃO EFECTUADA – 100 HORAS NA SOFINARE
 HORAS DA ÚLTIMA INSP. – 556:25
 ÚLTIMA VISTORIA EFECTUADA – 6 DE FEVEREIRO
 HORAS NA ULT. VISTORIA – 579:45

RELATO DOS ESTRAGOS ENCONTRADOS

CÉLULA

TOTALMENTE DESTRUÍDA PELO ACIDENTE SEM POSSIBILIDADE DE RECUPERAÇÃO

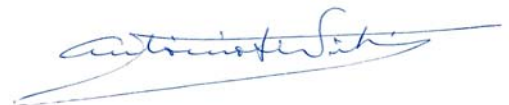
MOTOR

PELO EXAME SE OBSERVAÇÃO SUMARIO NO LOCAL DO ACIDENTE, É MEU PARECER QUE O MOTOR NÃO TERÁ POSSIBILIDADES DE RECUPERAÇÃO EM VIRTUDE DE ME PARECER QUE O PRATO FRONTAL DA CABBOTA ONDE FIXA O PRATO C/ CREMALHEIRA P/MOTOR DE ARRANQUE E TAMBÉM POR ONDE SE PROCESSA A TRANSMISSÃO PARA O ROTOR PRINCIPAL, ESTÁ EMPENADO.

NO ENTANTO SÓ DEPOIS DE UMA ANÁLISE MAIS DETALHADA É QUE SE PODERÁ DETERMINAR COM EXACTIDÃO, A POSSIBILIDADE OU NÃO DA SUA RECUPERAÇÃO.

Lisboa, 16 de Março de 1976

O TEC. DE MAN. DE MAT. AÉREO



António Dias Victorino