





CÓPIA Nº

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES  
(G.P.I.A.A.)

<b>Ocorrência:</b>	<b>TÉCNICA</b>	<b>Indicativo/Aeronave:</b>	<b>CS-HFU</b>
<b>RELATÓRIO SUMÁRIO</b>			
<b>Local:</b>	TMA LISBOA	<b>Aeronave:</b>	Helicóptero
<b>Data:</b>	27-06-2007	Tipo e Modelo:	Robinson R44
<b>Hora:</b>	17:30 UTC	Nº de Série:	11261
		Ano de fabrico:	2006
<b>Motores:</b>	(1) LYCOMING IO-540-AE1A5	S/N: Horas: Ciclos	N/D
<b>Tipo de voo:</b>	Aviação Geral - Lazer		
<b>Origem/destino:</b>	Moura / Odivelas / Cascais		
<b>Pessoas a bordo:</b>	N/D		
<b>Lesões corporais:</b>	Nil		
<b>Danos:</b>	Nil		
<b>Descrição da ocorrência:</b>	<p>O helicóptero voava de Moura para Odivelas e, quando passava Alcácer do Sal, solicitou autorização para seguir directo para Odivelas, em vez de acompanhar o "Túnel Leste", por se encontrar abaixo dos níveis normais de combustível.</p> <p>Três minutos depois de aterrado em Odivelas já se encontrava em voo e solicitava para prosseguir para Cascais (LPCS) a 1200'.</p>		
<b>Informação:</b>	<p>O CS-HFU descolara de Moura com destino a Odivelas, via "Túnel Leste".</p> <p>Quando se aproximava de Viana do Alentejo, acendeu a luz de aviso do filtro de combustível, ficando a piscar. O piloto decidiu regressar a Moura onde poderia aguardar a chegada de uma equipa técnica para resolução da anomalia.</p> <p>Depois de aterrado em Moura, a luz apagou e manteve-se apagada por um período de tempo razoável, pelo que o piloto decidiu prosseguir com o voo para o destino.</p> <p>Próximo de Alcácer do Sal, o piloto contactou o FIS pedindo para seguir directo para Odivelas, alegando problemas de combustível. Foi transferido para LIS APP, repetiu o pedido e a justificação e foi autorizado a seguir directo para Odivelas, por baixo nível de combustível.</p> <p>Quando passava ao lado do aeroporto de Lisboa, a luz do filtro de combustível voltou a acender, mas o piloto prosseguiu para Odivelas, onde aterrou.</p> <p>Porque a luz voltou a apagar, após a aterragem, e por verificar que o combustível era suficiente para prosseguir para o aeródromo de Cascais, três minutos depois de ter aterrado em Odivelas, a aeronave, com um piloto de substituição a bordo, entrou novamente em contacto com LIS APP, pedindo para voar a 1200' para Cascais (LPCS).</p> <p>Não foram apresentados registos da anomalia, de pesquisa ou de reparação.</p>		

<b>Análise:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A informação transmitida pelo piloto comandante, para o FIS, refere ter sido confrontado com uma avaria técnica, ter efectuado várias aterragens e descolagens para procurar esclarecer a dita avaria, pelo que se encontrava “escasso” de combustível.</li> <li>- Nestas condições seria mais lógico que o piloto seguisse directo para Cascais (LPCS) e não para Odivelas, o que não se verificou.</li> <li>- De estranhar que, tendo a mesma anomalia acontecido por duas vezes e sempre em alturas críticas do voo, não tenha sido efectuado nenhum registo no Diário de Navegação ou no Registo Técnico de Manutenção.</li> <li>- Parece, igualmente, pouco aconselhável prosseguir o voo de Odivelas para Cascais, sem primeiro ter procedido a uma pesquisa e reparação da anomalia.</li> <li>- Também não foi feita referência a nenhuma acção correctiva depois da aterragem na base (Cascais) e a aeronave continuou a operar, desta vez sem qualquer problema.</li> </ul>	
<b>Conclusões:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Não foi confirmada qualquer anomalia no funcionamento da aeronave e seus sistemas.</li> <li>- Não foram apresentados quaisquer registos de pesquisa ou correcção de anomalias, que possam suportar os acontecimentos relatados.</li> <li>- Esta situação parece configurar a fruição de regalias atribuíveis a aeronaves em situação de emergência, quando se trata de uma situação de conveniência pessoal, o que ultrapassa a competência e âmbito deste Relatório Técnico.</li> </ul>	
<b>Data e assinatura do investigador:</b>	28/09/2007 A. Alves	
<b>Despacho:</b>	Homologo. Enviar cópia ao INAC e NAV. EP 02/10/2007  <p style="text-align: right;"><b>O Director,</b></p> 	

**Junta-se:** Transcrição de Comunicações.