

A

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA  
 INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA  
 S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de  
 Acidentes Aeronáuticos

## RELATÓRIO FINAL

<b>AERONAVE</b>	Tipo: <i>Helicóptero Fairchild Hiller</i> Matrícula: <i>PT-HCX</i>	Unidade ou Proprietário: <i>AERÓLEO TÁXI AÉREO</i> <i>Praça Pio X, 98 - Sala 707 - Rio de Janeiro - GB</i>
<b>ACIDENTE</b>	Data/hora: <i>19 Mar 74 às 08:30</i> Local: <i>Aracaju</i> Estado: <i>Sergipe</i>	Tipo: <i>Aterragem brusca</i> Classificação: <i>GRAVE</i>

### 1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

O piloto fazia aproximação para pouso, com helicóptero, no pátio de manobras do Aeroporto de Aracaju. A 50 metros de distância do local escolhido e voando a 2 metros de altura, sentiu um barulho na parte traseira do helicóptero. O piloto teve a impressão de que o helicóptero havia sido atingido por um corpo estranho. Prosseguindo para o pouso, o helicóptero iniciou um giro para a direita, sem controle de pedal. Foi cortada a turbina e na manobra de pouso o helicóptero sofreu danos graves.

### 2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

#### 2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não tendo sido pesquisada a influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

#### 2.2 Fator Material

Não pesquisado.

#### 2.3 Fator Operacional

##### 2.3.1 Manutenção

Não pesquisada.

##### 2.3.2 Instrução

O piloto é formado pela Fábrica Bell (U.S.A) em 1959, possuindo licença de Piloto de Helicóptero.

##### 2.3.3 Experiência de voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este tipo de voo.

	(Totais .....	5.000:00
	(Como 1P ou IN .....	5.000:00
	(Nos últimos 30 dias .....	42:00
HORAS DE VOO	(Neste tipo .....	2.000:00
	(Neste tipo como 1P .....	2.000:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias .....	42:00
	(Nas últimas 24 horas .....	04:55

##### 2.3.4 Meteorologia

Não influuiu.

2.3.5 *Infra-estrutura*

Apesar das declarações do piloto que teria sido atingido por um objeto (galho) que se encontrava na área de aproximação, nenhum corpo estranho foi encontrado no setor de aproximação ou proximidades, após o acidente.

2.3.6 *Navegação*

Não influenciou.

2.3.7 *Comunicações*

Não influenciaram.

2.3.8 *Peso e Balanceamento*

Não pesquisados.

2.3.9 *Normas Operacionais*

Serão comentadas na análise.

2.3.10 *Legislação*

O piloto não comunicou o acidente, apesar da ocorrência ter se verificado no pátio do Aeroporto de Aracaju, só o fazendo 4 dias depois.

2.3.11 *Contra-incêndio e primeiros socorros*

Inexistentes e desnecessários.

3. ANÁLISE

Analisando-se todos os dados e circunstâncias da presente investigação, verificamos que ao aproximar-se para pouso no pátio de manobras do Aeroporto de Aracaju, declara o piloto ter ouvido um ruído estranho na cauda. Que logo após, o helicóptero iniciou um giro para a direita tendo o piloto colocado-o de modo um tanto brusco no solo. Que parecia ao piloto, ter sido atingido no rotor de cauda por um corpo estranho. Entretanto, nada foi encontrado, tanto no setor de aproximação como nas imediações, que pudesse causar danos ao helicóptero.

Verificamos também, pela prática, que os danos causados na colisão do rotor de cauda em movimento com objetos são bastante consideráveis, o que não aconteceu no caso em questão. Os danos iniciais no rotor de cauda foram causados pelo toque das pontas das pás no solo, o que é evidenciado pelo amassamento destas pontas.

Permanece, porém, a dúvida, mais uma vez por falta de pesquisa. Se tivesse o Oficial Investigador mandado examinar o eixo diretor do rotor de cauda que quebrou, poderíamos saber com precisão se a ruptura foi ocasionada por fadiga ou por imposição de esforços excessivos.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO  
Não pesquisado.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA  
Não pesquisado.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA  
Não pesquisado.

5. CONSEQUÊNCIAS


Pessoais - Não houve.

Materialis - A aeronave sofreu avarias graves.  
A terceiros - Não houve.

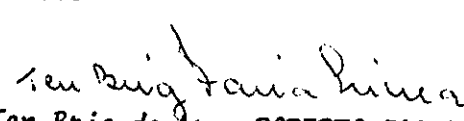
6. RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações em virtude da deficiência do Relatório de Investigação.

Em, 6 /Jun/74.

  
MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av  
Chefe do Centro de Investigação e  
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
JORGE LONGUINHO - Maj Av

APROVO:

  
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA  
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/WA