

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

Serviço de Investigação e Prevenção de
 Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: S-58T Matrícula: PT-HFU	Unidade ou Proprietário: LÍDER TÁXI AÉREO S/A Aeroporto da Pampulha - Belo Horizonte - MG
ACIDENTE	Data/hora: 28 MAI 74 às 10:30 Local: A 90 MIMA de SBSL Estado: Maranhão	Tipo: Aterragem forçada Classificação: G R A V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave decolou com destino a uma plataforma marítima, distante 90 MIMA do continente. Quando se aproximava para pouso, foi ouvido um forte ruído, semelhante ao de engrenagens quebradas, e a aeronave apresentou vibração a normal. O piloto, com dificuldade de controlá-la, inflou os flutuadores e tomou as providências para o pouso forçado. Após o pouso, foram cortadas as turbinas e os ocupantes abandonaram a aeronave, sendo resgatados por um barco e levados à plataforma.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência dos aspectos psicológicos e fisiológicos no acidente.

2.2 Fator Material

Ficou constatado que houve desacoplamento do conjunto coroa-pinhão do rotor de cauda. Esse desacoplamento deveu-se a uma fratura do alojamento intermediário do conjunto de transmissão, por esforço estático excessivo, cujo motivo não pôde ser determinado, mas que, provavelmente, teve origem no torque excessivo dado na montagem do alojamento, vibração cíclica do rotor de cauda com a fuselagem, ou mesmo um desbalanceamento do rotor de cauda.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

A origem da falha constatada, não esteve associada à deficiência de manutenção.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aeroclub de São Paulo em 1972, categoria Piloto Comercial.

2.3.3 Experiência de Voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

(Totais... (em helicópteros).....	1.100:00
(Como 1P ou IN.....	-----
(Nos últimos 30 dias.....	-----
HORAS DE VOO (Neste tipo.....	245:05
(Neste tipo como 1P.....	-----
(Neste tipo nos últimos 30 dias.....	41:50
(Nas últimas 24 horas.....	04:10

Continua

2.3.4 Meteorologia

Não influenciou.

2.3.5 Infra-estrutura

Não influenciou.

2.3.6 Navegação

Não influenciou.

2.3.7 Comunicações

Não influenciaram.

2.3.8 Peso e Balanceamento

Não influenciaram.

2.3.9 Normas Operacionais

Um dos tripulantes inflou um bote salva-vidas dentro da aeronave, e isto provocou a obstrução da saída. O bote foi furado para dar passagem aos ocupantes do compartimento de passageiros.

2.3.10 Legislação

Nada a relatar.

2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros

Inexistentes. O resgate da tripulação e do passageiro foi efetuado por um barco rebocador que se encontrava nas proximidades.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que em consequência do desacoplamento do conjunto coroa-pinhão, o piloto perdeu o controle do rotor de cauda, sendo obrigado a efetuar um pouso de emergência no mar. Os procedimentos foram adequados e a aeronave sofreu apenas avarias nas extremidades do rotor principal.

As avarias graves da aeronave aconteceram por ocasião do resgate, que foi efetuado sem técnica e equipamentos adequados.

Um tripulante e o passageiro abandonaram a aeronave em um bote salva-vidas. Os dois outros tripulantes permaneceram a bordo, aguardando a aproximação do rebocador para serem resgatados.

Um equipamento de sobrevivência ficou inutilizado para a operação de salvamento (bote), em decorrência de ter sido inflado ainda dentro da aeronave. A perda desse equipamento poderia ter sido bastante grave em outra situação, caso o helicóptero afundasse e o socorro fosse demorado.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

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

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Falha material (desacoplamento do conjunto coroa-pinhão, do rotor de cauda).

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

5. CONSEQUÊNCIAS

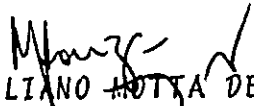
Pessoais - Não houve.
Materiais - A aeronave ficou irrecuperável.
A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

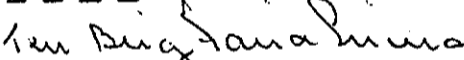
Os tripulantes devem estar familiarizados com a utilização dos equipamentos de sobrevivência, para que possam adotar técnicas adequadas, possibilitando melhores condições quando enfrentando situações adversas, principalmente no mar ou na selva.

A Empresa deverá cumprir os Boletins de Serviço da Sikorsky, emitidas a fim de corrigir as falhas que possam se repetir e provocar novos acidentes: 58B20-14, 58B15-14, 58B10-9 e a Diretriz de Aeronavegabilidade do F.A.A., 74-15-06.

EM, 12 / AGO / 75.


CARLOS AURELIANO HOTTÁ DE SOUZA - Maj Av
Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

A P R O V O:


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

JENC/NP.-