



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e o nº 3 do art.º 11º do Decreto Lei Nº 318/99, de 11 de Agosto, este relatório não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, destinando-se, apenas, a retirar ensinamentos susceptíveis de prevenir futuros acidentes.

Data/hora: 2008 / 07 / 16 @ 19:37 UTC	Proc. nº: 23 / SUM / 2008
Operador: Helibravo Aviação	Tipo de Incid.: Operação
Id. da aeronave: Eurocopter, AS350B2, s/n 1825, reg. D-HAUP	
Local: 1NM Sul de Ribeira de Pena (41.30.25N 007.48.15W)	
Tipo de voo: Trabalho Aéreo (Fogo)	Fase do voo / Operação: Descolagem
Ocupantes: 1 Tripulante + 5 Pax	Lesões: Nil
Danos na Aeronave: Danos ligeiros no pára-brisas e numa pá do rotor principal	
Outros Danos: Nil	

1. Informação factual

1.1 História do Voo

Na tarde do dia 16 de Julho de 2008 deflagrou um incêndio florestal nas proximidades de Salvador, Ribeira de Pena.

O helicóptero, Eurocopter AS350B2, D-HAUP, encontrava-se baseado em Ribeira de Pena e descolou às 18:29, levando a bordo uma equipa de cinco elementos do grupo especial de combate a fogos florestais.

Depois de ter largado os homens no terreno e ter procedido a um reconhecimento da área, o piloto efectuou sete descargas de água sobre o fogo, até que o mesmo foi dado por extinto e se procedeu à recolha do grupo especial, a partir do ponto assinalado (figura 1).

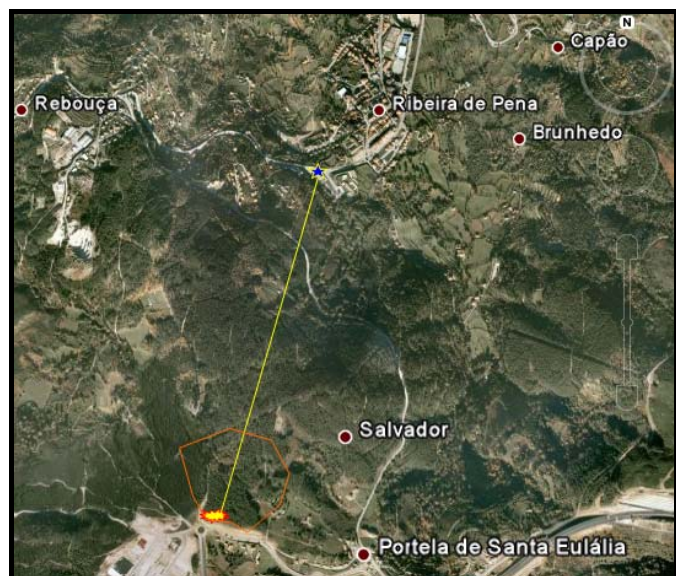


Figura Nº 1

Na sequência da decolagem o helicóptero foi embater com uma linha de transporte de energia, tendo sido alvo de uma descarga eléctrica.

A referida descarga atingiu e danificou uma das pás do rotor principal, o pára-brisas do lado direito, uma antena de comunicações e o lado esquerdo da fuselagem (*figura 2*).



Figura Nº 2

Não tendo sido afectadas, seriamente, as características de voo da aeronave, o piloto prosseguiu para a base, a cerca de 3km, onde aterrou sem problemas às 19:40.

1.2 Pessoas a Bordo

A aeronave transportava seis pessoas a bordo, sendo cinco elementos do grupo especial de combate a incêndios (GIPS) e um piloto, do sexo masculino, 51 anos de idade, nacionalidade brasileira, com as seguintes referências:

Referências		Experiência de Voo	
Tipo de Licença:	PCH	Total:	± 2 000H00
Validade:	29-11-2008	Últimos 30 dias:	04H24
Último Exame Médico:	29-05-2008	Última Semana:	03H05
Restrições/Limitações:	VDL	Últimas 24 horas:	01H11

Tratando-se de uma aeronave de registo Alemão, o piloto tinha obtido uma validação da sua Licença de Voo, pelas Autoridades Alemãs (LBA), o que lhe permitia operar esta e outras aeronaves com registo Alemão, ao serviço da Helibravo.

2. Análise

O piloto encontrava-se destacado em Ribeira de Pena, integrado no dispositivo de meios aéreos para combate aos incêndios florestais. Já tinha operado noutras missões, na mesma área, tendo um conhecimento relativo dos obstáculos que poderia encontrar. Naquele dia tinha efectuado algumas descargas de água naquela zona e, conseqüentemente, estava avisado da presença dos cabos eléctricos.

Na fase de decolagem e entrada em rota, o piloto manobrou de modo a ficar com o sol de frente, o que, por ser próximo da hora do crepúsculo vespertino e o sol se encontrar baixo no horizonte, limitou a sua capacidade de visão dos referidos cabos. Quando se apercebeu

da presença da linha de transporte de energia, já não conseguiu evitar a colisão e a descarga eléctrica que se seguiu.

Por se tratar de uma linha de média tensão e a secção dos cabos ser reduzida, os danos na aeronave foram limitados e permitiram a conclusão do voo até à base, sem problemas.

O piloto tinha respeitado as limitações de tempos de voo e repouso, não sendo de considerar uma situação de fadiga ou stress acumulado a contribuir para a falta de concentração.

3. Conclusões

Após regresso à base, em Ribeira de Pena, a aeronave foi submetida a uma inspecção, nos termos do nº 05.53.00.609, do Manual de Manutenção da Aeronave, emitido pelo fabricante.

As partes danificadas foram substituídas e a aeronave regressou ao serviço de voo.

Lisboa, 25 de Março de 2009

O Investigador Responsável,



António A. Alves

ESTÁ CONFORME O ORIGINAL

GPIAA
Homologo nos termos do nº
3 do artº 26º do D.L. 31899,
de 11/03/1999
2009-03-26
O Director-Adjunto,
Em substituição do Director

Fernando Ferreira dos Reis