



ORIGINAL

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

INVESTIGAÇÃO SUMÁRIA DE INCIDENTE COM AERONAVE

Data/hora: 26 de Setembro de 2010 @ 18:00 Horas UTC	Proc. nº: 17 / SUM / 10	
Operador: Privado.	Tipo de Incid.: AIRM	
Id. da aeronave: Westland Gazelle HT.Mk2, G-TIZZ, MSN 1045, ANO 1974, MTOM 1 900Kg		
Local: Heliporto Miguel Barros, Loulé		
Tipo de voo: LA	Fase do voo / Operação: Decolagem	
Ocupantes: 1 Tripulante	0 Pax	Lesões: Não houve lesões
Danos a terceiros: nenhuns		

1. Informação factual

No dia 26 de Setembro de 2010, o piloto do helicóptero Westland Gazelle HT.Mk2, abasteceu a aeronave para efectuar um voo segundo as regras do voo visual, com origem em Loulé e destino em Almancil.

O respectivo plano de voo foi submetido e, às 18:00 horas UTC, o piloto do G-TIZZ iniciou a decolagem do Heliporto Miguel Barros. A aeronave elevou-se alguns metros e, enquanto o piloto fazia *hovering* para depois tomar o rumo para Almancil, o motor teve falha completa súbita e o helicóptero desceu rapidamente e atingiu o solo em situação de *severe landing*.

Na inspecção que realizou para avaliar os danos sofridos pela aeronave, para além daqueles que o trem de aterragem evidenciava, notou-se a ausência do bujão que tapava o bocal do depósito de combustível. A entrada de combustível localizava-se numa área situada um pouco à frente e por baixo da entrada de ar da turbina do motor.

Não se registaram danos a terceiros

O piloto saiu indemne do incidente e não também houve lesões a terceiros.

O GPIAA foi notificado pelo AAIB (UK) dois dias depois, via e-mail, por o piloto ter, por lapso, notificado aquela Autoridade de Investigação em lugar de o fazer directamente ao GPIAA.

Informação sobre o piloto

Referências	Piloto	
Identificação:		
Sexo:	Masculino	
Idade:	58 anos	
Nacionalidade:	Britânica	
Licenças:		
Designação/Nº:	JAA UK/PP/288103J/H	
Emitida por/em:	UK CAA / 21-12-2005	
Validade:	20-12-2010	
Radiotelefonia (só VHF) em/por:	19-12-2002 / UK CAA	
Qualificações:		
Classe:	Helicópteros com turbina	
Tipo:	SA341G	
Experiência de Voo:	Geral	No tipo
Total:	644:00 horas	N/D
Nos últimos 90 dias:	32:00 horas	32:00 horas
Nos últimos 30 dias:	3:00 horas	3:00 horas
Nos últimos 7 dias:	2:00 horas	2:00 horas
Nas últimas 24 horas:	1:30 horas	1:30 horas
Exame Médico Aeronáutico:		
Data:	07 SETEMBRO 2010	
Restrições e/ou limitações:	NIL	

Informação sobre a aeronave



REFERÊNCIA	CÉLULA		MOTOR	
Fabricante	Westland Helicopters, Ltd		Turbomeca	
Modelo	Gazelle HT2		Astazou IIN2	
Nº de Série	1045		324112	
Ano de fabrico	1974		1974	
TSN	7 514.1 horas		7 514.1 horas	
TSO	31.2 horas		31.2 horas	
Próxima Inspeção	25-11-2010		25-11-2010	
MTOM	1 900kg			
Max. POB	1+ 3			
Licenças e Certificados	Nº	Entidade Emissora	Data	Validade
Certificado de Matrícula	G-TIZZ/RI	UK/CAA	15-09-2009	
Certificado de Navegabilidade	PR054046/003		24-06-2010	23-06-2011
Licença de Estação-rádio	29183		26-10-2010	31-10-2010
Certificado de Seguro	P104279/173	Haywards Aviation	20-07-2010	06-08-2011

A aeronave sofreu vários danos com alguma importância verificados na estrutura do trem de aterragem:



Informação sobre o heliporto

O heliporto Miguel Barros é uma estrutura privada localizada em Loulé, nas coordenadas 37° 07' 53,01"N 008° 01' 59,61W, propriedade de uma sociedade que se dedica a voos sobre as zonas tradicionais de turismo do Algarve.



2. Análise

O piloto tinha abastecido pessoalmente a aeronave mas ter-se-á esquecido (1) de tampar o bocal de enchimento do depósito de combustível ou, se o fez, (2) terá apertado deficientemente o bujão. Esta hipótese se bem que não impossível, parece-nos menos provável já que o rotor principal não sofreu qualquer impacto de objecto estranho.

Assim, na altura de aplicação de potência para *takeoff*, a força de sucção desenvolvida à entrada de ar para a turbina, sugou e ingeriu o combustível derramado através da emboadura da tubagem de acesso ao respectivo depósito, provocando *stall* e a consequente paragem do motor.


Sem hipótese de sustentação e controlo, a aeronave abordou o solo em situação de aterragem dura.

3. Conclusões


A causa do incidente deveu-se à ingestão de *fuel*, derramado pela embocadura da tubagem de acesso ao depósito de combustível, pela entrada de ar da turbina do motor.

4. Proposta de acção preventiva

Nenhuma

O Investigador:

Artur A. Pereira
Data: 09 / 11 / 2010

GPIAA
Homologo nos termos do n.º 3 do
art.º 26º do D.L. 318/99, de 11.08

09 / 11 / 2010
O Director

Fernando Ferreira dos Reis



Acrónimos

@	<i>At / Às</i>
AAIB	<i>Air Accident Investigation Branch / Departamento de Investigação de Acidentes Aéreos</i>
AIRM	<i>Airmanship / Factor Humano</i>
GPIAA	<i>Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves</i>
H	<i>Helicopter / Helicóptero</i>
Id	<i>Identificação</i>
INCID	<i>Incident / Incidente</i>
Kg	<i>Kilogram / Quilograma</i>
LA	<i>Lazer</i>
Ltd	<i>Limited / Limitada</i>
MTOM	<i>Maximum Take Off Mass/ Massa Máxima à Descolagem</i>
MSN	<i>Manufacturer Serial Number / Número de Série do Fabricante</i>
Nº	<i>Número</i>
N/D	<i>Não Disponível</i>
POB	<i>People On Board / Pessoas A Bordo</i>
PP	<i>Private Pilot / Piloto Privado</i>
Proc.º	<i>Processo</i>
SUM	<i>Sumário</i>
UK	<i>United Kingdom / Reino Unido</i>
UTC	<i>Universal Time Coordinated / Tempo Universal Coordenado</i>