



**DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**PORTUGAL**

RELATÓRIO DO INCIDENTE COM AVIÃO  
BEECH E – 90, CS – TFA  
DA TAP AIR PORTUGAL  
NO AEROPORTO DE FARO  
EM 26-JULHO-1985

**RELATÓRIO Nº 10/INCID/85**

RELATÓRIO DO INCIDENTE COM AVIÃO  
BEECH E - 90, CS - TFA  
DA TAP AIR PORTUGAL  
NO AEROPORTO DE FARO  
EM 26-JULHO-1985

*Homolog.*  
*[Signature]*  
*30/12/87*

*Comiss. de Inq. e Custódia*  
*Leitura.*  
*LA*  
*7. XI. 85*

**RELATÓRIO Nº 10/INCID/85**

SINOPSE

No início e durante a rolagem do voo TP9615 foi o CS-TFA chocar com as luzes de sinalização da pista 29 no Aeroporto de Faro.

Não houve danos pessoais.

O incidente verificou-se de noite, pelas 21H15M (GMT).

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 HISTORIA DO VOO

Em 26 de Julho de 1985, o avião BEECH E-90, com as marcas de nacionalidade e matrícula CS-TFA, foi preparado para efectuar o voo TP9615 de Faro (LPFR) para Lisboa (LPPT).

Durante a rolagem para a pista 29 e por o piloto ter confundido as luzes centrais com as laterais, observou-se uma colisão da aeronave com uma das luzes laterais.

As pás do hélice do motor esquerdo sofreram danos nas suas pontas, pelo que a missão de voo foi interrompida para a necessária reparação.

O incidente verificou-se de noite em condições meteorológicas consideradas boas.

1.2 DANOS PESSOAIS

Não houve.

1.3 DANOS NA AERONAVE

Verificaram-se danos nas pontas do hélice do motor esquerdo.

1.4 OUTROS DANOS

Uma das luzes da fiada lateral foi danificada necessitando da respectiva reparação.

1.5 INFORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

O piloto [REDACTED], estava certificado para o voo. É titular da licença Nº [REDACTED], em condições de validade.

1.6 INFORMAÇÕES DA AERONAVE

A aeronave BEECH E-90, CS-TFA, estava certificada, equipada e mantida de acordo com os Manuais e informações técnicas dos fabricantes e a regulamentação implementada pela DGAC.

Para mais informações consultar o ANEXO A (Registo Histórico da Aeronave).

1.7 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

As condições meteorológicas no momento do incidente eram consideradas de “boas”.

1.8 AJUDAS A NAVEGAÇÃO

Não aplicável.

1.9 COMUNICAÇÕES

As comunicações verificadas desde a saída dos calços da aeronave até ao momento do incidente não tiveram qualquer relação com o sucedido.

1.10 INFORMAÇÃO DO AEROPORTO

O Aeroporto de Faro possui uma única pista com as direcções 11-29; no que diz respeito a iluminação aquela pista possui luzes indicativas de “threshold”, fim de pista, “centre line”, e luzes laterais. Igualmente o “taxiway” é possuidor de luzes laterais. Todas estas luzes são reguláveis na sua intensidade.

Todo o sistema de iluminação é considerado em condições aceitáveis para efeitos operacionais daquele Aeroporto.

1.11 REGISTADORES DE VOO (FLIGHT RECORDERS)

Não aplicável.

1.12 DESTROÇOS

Não aplicável.

1.12 INFORMAÇÕES MÉDICAS E PATOLÓGICAS

Não aplicável.

1.14 FOGO

Não aplicável.

1.15 ASPECTOS DE SOBREVIVÊNCIA

Não aplicável.

1.16 TESTES E PESQUISAS

Não aplicável.

1.17 INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Não aplicável.

1.17 INVESTIGAÇÕES ÚTEIS OU EFECTIVAS

Não aplicável.

2. ANÁLISE

Não se pode considerar que o incidente se tenha verificado por deficiente ou má orientação das luzes indicativas da posição de “taxiway” e a respectiva entrada na zona de pista.

O piloto queixa-se da pouca luminosidade do farol de “taxi”, pelo que utiliza o próprio farol de aterragem para melhorar as condições de rolagem.

Razões de cansaço e outros condicionalismos relacionados com a operação do voo a realizar, teriam levado o piloto a uma menor atenção susceptível de confundir as luzes laterais com a “centre line”.

A permanência inesperada no Aeroporto durante um período de 4 horas, inexistentes ou possíveis condições deficientes de repouso, inadequa do período de descanso anterior, frequência simultânea dum curso geral de pilotos com 7 horas diárias de aulas, tudo são factores conducentes ao incidente verificado ou a situações ainda mais graves de segurança de voo.

3. CONCLUSÕES

Após a análise a todos os factores intervenientes no incidente conclui-se como causa provável do mesmo, uma menor atenção derivada a condições de cansaço e a inadequada preparação prévia para a realização do voo.

4. RECOMENDAÇÕES

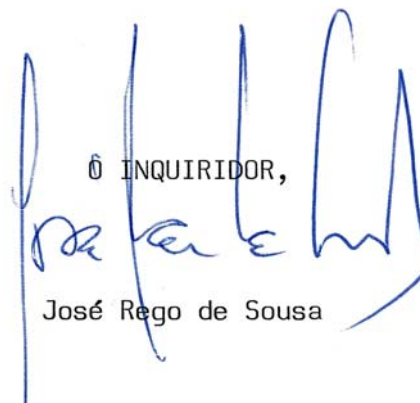
Perante os factos constatados recomenda-se a maior atenção no critério de escolha da tripulação a nomear para a realização de voos desta natureza.

5. APÊNDICES

A – Registo Histórico da Aeronave

B – Relatório de Acidentes ou Incidentes (TAP) “Captain’s Report”.

Lisboa, em 6 de Novembro de 1985

Ø INQUIRIDOR,  
  
José Rego de Sousa

RELATÓRIO DE PERITAGEM TÉCNICA  
EFECTUADA A AERONAVE CS-TFA  
APÓS ACIDENTE OCORRIDO  
NO AEROPORTO DE FARO  
EM 26.JUL.85



MINISTÉRIO DA HABITAÇÃO, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES  
DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS  
REPARTIÇÃO DOS SERVIÇOS DOS AERÓDROMOS E MATERIAL DE VOO

## 1.0 - REGISTO HISTÓRICO DA AERONAVE

CÉLULA											
FABRICANTE: BEECH AIRCRAFT CORPORATION			MODELO: BEECH E-90		Nº DE SÉRIE LW-102		ANO CONSTRUÇÃO: 1974		MARCAS DE NACIONALIDADE E MATRICULA: CS-TFA		
PROPRIETÁRIO: TAP – TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES E.P.				EMPREGO: TRANSPORTE PÚBLICO				CERTIFICADO DE MATRICULA: Nº 539/1 DATA 16 / 01 / 76			
CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE: Nº 539/2 DATA EMISSÃO 13 / 05 / 74			DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO: Nº 34 ÚLTIMO SERVIÇO: 64				VALIDADE DO C N : 05 / 11 / 83		ÚLTIMA VISTORIA D.G.A.C. : 11 / 04 / 85 T.T. OU <del>T-SO</del> 4580:43		
TEMPO TOTAL DE SERVIÇO: 4.612:07			T. APÓS ÚLTIMA R.G. 1.709:25		Nº DE ATERRAGENS: 8.640		ÚLTIMA INSPECÇÃO: T.T. ou <del>T-SO</del> 4580:43 DATA 03 / 04 / 85 TIPO A-4 OFICINA TAP				
SIYUAÇÃO DA AERONAVE FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS:								C. AERONAVE : Nº 2			
OBSERVAÇÕES:											
MOTORES											
	MARCA	MODELO	Nº DE SÉRIE	ANO CONST.	TEMPO TOTAL	TEMPO APÓS ULT. REG.	ÚLTIMA INSPECÇÃO				SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS
							DATA	TIPO	OFICINA	TT ou TSO	
1	PRATT & WHITNEY	PT6A-28	PC-E50545	1974	4.492:88	1.585:36	3.4.85	A-4	TAP		
2	PRATT & WHITNEY	PT6A-28	PC-E50545	1974	4.424:23	1.716:21	3.4.85	A-4	TAP		
CADERNETAS: MOTOR 1: 2 MOTOR 2: 2			OBSERVAÇÕES:								
HÉLICES/ROTORES											
	MARCA	MODELO	Nº DE SÉRIE	ANO CONST.	TEMPO TOTAL	TEMPO APÓS ULT. REG.	ÚLTIMA INSPECÇÃO				SITUAÇÃO FACE ÀS OTE'S APLICÁVEIS
							DATA	TIPO	OFICINA	TT ou TSO	
1	HARTZELL	HC-B3TN-3B	BU 4412	1974	3.373:32	108:12	3.4.85	A-4	TAP		
2	HARTZELL	HC-B3TN-3B	BU 4412	1974	3.506:53	28:75	7.2.85	R.G.	AEROHÉLICE	3.378:85	
CADERNETAS: MOTOR 1: 2 MOTOR 2: 2			OBSERVAÇÕES:								

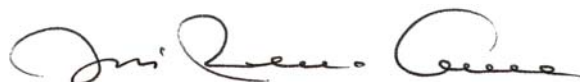
2.0 DANOS MATERIAIS

Hélice de posição # 1 com as pontas das três pás danificadas, tendo uma delas danos mais extensos que as restantes (Anexo 1).

3.0 INVESTIGAÇÕES TÉCNICAS

Os danos foram provocados pela colisão do hélice com as bailarinas da pista.

Lisboa, em 24 de Outubro de 1985



JOSÉ ROCHA E CUNHA

Técnico de Aviação Civil Principal

APÊNDICE A



EXTRADORSO DA PÁ



INTRADORSO DA PÁ

APÊNDICE B

NNNNZCZC LJA003 0754

GG LPPTYL

270750 LPFRYD

29-07-85

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL  
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

12

PARA CONHECIMENTO ACCID A/C CSTFA BE-90 TAP VOO IP9615 LPFR/LPFI  
262115 COMANDANTE [REDACTED] AO ROLAR PISTA 29 PARA DESCOLAR  
REPORTOU ASPAS DEVIDO FRACA LUMINOSIDADE FIADA CENTRAL LUZES  
CONFUNDIU ESTAS COM FIADA LATERAL TENDO DANIFICADO UMA DAS LUZES  
E LIGEIRAMENTE 2 PONTAS HELICE ESQUERDO ASPAS NAO HOUE OUTRAS  
CONSEQUENCIAS A/C REGRESSOU PLATAFORMA ENCONTRANDO-SE ESTACIONADO  
PARA REPARACAO PT LUZ DANIFICADA JA REPARADA PT  
CUMPTS DIRECTOR AEROPORTO FARO

*Ata Res. de Sum.  
LA 29.1.85*

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL	
G. P. I.	
ENTRADA N.º	162
DATA	29/7/85
ARQUIVO	30/6PT



DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL	
G. P. J.	
ENTRADA N.º	183
DATA	20/8/85
ARQUIVO	30/6PT

GABINETE DE SEGURANÇA DE VOO

## RELATÓRIO DE ACIDENTES OU INCIDENTES

1. TIPO DE AVIÃO SE-50 MATRÍCULA DO AVIÃO CSTFA
2. DATA 26 JUL 85 HORA 21:15 (GMT) LOCAL FARO
3. DIA  NOITE  IMC  VMC
4. CONDIÇÕES METEO Boas
5. FASE DE VOO
- ESTACIONAMENTO  ROLAGEM  INICIO DE SUBIDA  SUBIDA
- CRUZEIRO  DESCIDA  ESPERA  APROXIMAÇÃO  ATERRAGEM
- BORREGO  POSIÇÃO DE FLAPS  ALTITUDE/NÍVEL

6. DESCRIÇÃO DO ACIDENTE/INCIDENTE

VER RELATÓRIO ANEXO

---



---



---



---



---



---




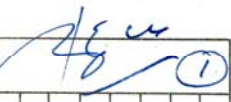
---



---

-----  
 ESPAÇO RESERVADO AO GABINETE DE SEGURANÇA DE VOO



 AIR PORTUGAL	FORMAÇÃO PROFISSIONAL	
<u>INCIDENTE com o avião SE-90, CSTAA, no dia 26. JULHO 1985, TP 9616 Terminal TAO-LIS.</u>		
<p>No dia 26 de Julho de 1985, pelas 22:15 horas locais ao iniciar o voo TP 9616 (TAO-LIS) e durante o rolagem na pista 29 (intercepta com o "taxiway") há um apertar de indicadores luminosos de fixador central de pista tendo confundido este com a fixador lateral esquerda levando o hélice esquerda a tocar uma das "barilanas", tendo fixador com duas pás ligeiramente amolgadas nas pontas, conforme se verificou após reparos e placar de estacionamento.</p>		
<p>Consultado a MAN. para se pronunciarem sobre a possibilidade de tomar de imediato uma acção correctiva, e à luz da pronuncia pelo respectivo dado há dizer nem de material nem de pessoal adequados. A unidade a MAN. LIS, ficou atenta que no mínimo os LIS-TAO de 2ª categoria pessoal e material para reparar o avião.</p>		
<p>Assim se fez, tendo o avião fixado pronto pelas 17:00 horas do dia 27, executando-se de seguida o voo TP 9616Q (TAO-LIS) que decorreu normalmente.</p>		
<p>Relativamente ao sucedido acrescenta-se que a rolagem desde a saída do placar até à pista 29 foi feita bastante devagar e com todas as luzes acesas pois o farol de taxi, só por si, não fornece iluminação suficiente.</p>		
MOD. 107-DSFP		

Igualmente no início foi um fardo de alinhar o avião nos horizontes qualque factor foi um traseiro feito de virar a atenção de manobras ou estava a efectuar

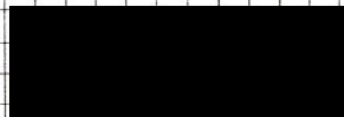
O meu total de horas em voos nocturnos é de aproximadamente 650 horas, sendo a minha experiência recente reportada a março de 1985 em T-Otter. O último voo em B5-90 foi em 1984, reportado a Abril de 1984.

Acumulei igualmente, que estou a frequentar um curso geral de vôto, com 7 horas de aulas de aulas, com início às 7:00 horas. Fui convocado para o voo TP9615 na condição de in a fase e reparem a lista de imediatos e não ficar retido 4 horas no chão (para trazer de novo os homens fêmeiros) conforme se veio a verificar e apenas tendo sido informado desta a grande da apresentação ao GAT.

Foi eleito capitão de reserva de sucessor, bem como Incidente de reserva em caso.

Lista, 6 de Agosto de 1985

O Comandante de Reserva,



72615637