

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DO INCIDENTE COM A AERONAVE
BOEING 70F, D2-TOR
DA ANGOLA AIR CHARTER, LDª
OCORRIDO NO AEROPORTO DE LISBOA
EM 29-NOVEMBRO-1993

*Concordo e
homologo.*
[Signature]
31.1.94

*A consideração superior
p. homologação.*
[Signature]
31/1/94

*Concordo e proponho seja
homologado e comunicado às
entidades oficiais do País de
matrícula da aeronave.*

Lx 940131
[Signature]

RELATÓRIO Nº 35/INCID/GPI/93

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

1. FACTOS

1.1 HISTÓRIA DO VOO

No dia 29 de Novembro de 1993, a aeronave Boeing 70F, de matrícula D2-TOR, propriedade da Angola Air Charter Lda, operado pela TAAG - Linhas Aéreas de Angola, fazia o voo DTA 8060, Luanda/Lisboa, com aterragem prevista no Aeroporto de Lisboa às 12:11 H UTC daquele dia.

Às 12:06 H UTC, o piloto comandante, numa medida cautelar, receando faltar o combustível, solicita ao ATC de Lisboa para ser incorporado no tráfego de circuito para a aterragem. - *Procedido imediatamente de a aterragem.*

O avião aterrou normalmente e seguiu pelos seus próprios meios para o estacionamento.

Não chegou a ser declarada situação de emergência, mas foram adoptadas medidas de prevenção local.

1.2 DANOS PESSOAIS

Não houve.

1.3 DANOS NA AERONAVE

Não houve.

2. ANÁLISE

A avaliar pelo que diz o piloto comandante no seu relatório (ver anexo), na FIR de Casablanca é detectada avaria em dois dos indicadores de combustível dos tanques principais do avião, não permitindo uma leitura correcta nem a avaliação da quantidade de combustível remanescente à entrada da FIR de Lisboa, agravada por uma fuga de óleo hidráulico no sistema "utility". Acresce que, também segundo o piloto comandante, por razões de tráfego aéreo, em espaço aéreo africano, foi obrigado a utilizar níveis baixos de voo durante grande parte da viagem, o que, naturalmente, acarreta maior consumo de combustível por necessidade de maior riqueza na mistura ar-combustível.

Este tipo de incidente enquadra-se numa "Declaração de emergência derivada de mínimos de combustível", fazendo parte da lista de Incidentes Graves, de notificação obrigatória, nos termos da OACI. (Circular de Informação Aeronáutica Nº 01/93, de 20 de Janeiro)

Considera-se incidente grave porque o facto ocorreu em circunstâncias indiciadoras de que um acidente poderá ter estado próximo de acontecer.

3. CONCLUSÃO

Pela observação dos factos e do conteúdo da análise atrás feita, é razoável admitir-se como causa provável da ocorrência uma deficiente gestão de combustível em rota, constituindo, portanto, uma falha humana de julgamento operacional, não tendo ocorrido vítimas nem suspeitas de causas estruturais, o que justifica a investigação expedita deste incidente consubstanciada na elaboração sumária deste Relatório.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

4. RECOMENDAÇÕES OU MEDIDAS A ADOPTAR

Recomenda-se, e até porque o piloto comandante do avião envolvido no incidente objecto deste Relatório, é reincidente no não cumprimento das suas obrigações, e a fim de evitar situações futuras semelhantes que obstruam a celeridade da investigação, que seja dado ênfase ao cumprimento do ponto 7.4 da C.I.A. Nº 01/93, de 20 de janeiro, que diz:

"7.4 Os tripulantes de um avião acidentado ou envolvido num incidente grave devem produzir um depoimento /relatório obrigatório e escrito, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionados com o acidente/incidente, conforme o seu conhecimento e parecer..."

Isto é, e conforme já foi transmitido, na sequência do presente incidente, à companhia proprietária da aeronave, deverá fazer-se relembrar que, quando da ocorrência de incidentes graves, ou acidentes, em aeroportos portugueses, nos termos da OACI, o comandante da aeronave envolvida deve depositar imediatamente, e após o incidente/acidente, nas Operações Aeroportuárias, um relatório circunstanciado da ocorrência.

Lisboa, 24 de Janeiro de 1994

O INVESTIGADOR,


José Maria de Freitas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
DIRECÇÃO GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

ANEXOS

- NOTIFICAÇÃO
- RELATÓRIO DO PILOTO COMANDANTE



PÁGINA FRONTAL
Front Page
TRANSMISSÃO DE FACSIMILE
Facsimile Transmission

1 NÚMERO DE PÁGINAS INCLUÍDO A PÁGINA FRONTAL 2
Number of pages (including the front page) DATA 93/11/29
Date

2 PARA: DIRECÇÃO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL
To:

A ATENÇÃO DE: G. P. I.
Attn:

CÓPIAS PARA:
Copies to:

3 REMETENTE: DIRECTOR DO AEROPORTO DE LISBOA
From:

Fax N° 80 18 37
Fax N°
Telephone N°
TELEX N° 17 197 ALSTEX P
Telex N°

4 ASSUNTO: PREVENÇÃO LOCAL C/DTA 8060
Subject:

5 OBS.:
Obs.:

Cópia de trabalho original na entrada

8135 4207 08M 3123 REPROGRAFIA CENTRAL

DIRECCÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL GPI NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE/INCIDENTE	
PORTUGAL TELEFONE: 848 81 51 TELEX: 12120 AERCIV P FAX: 351(1)8473585 AFTN: LPPTYLYX	Rua B - Edif. 6 - Aeroporto de Lisboa 1 700 LISBOA - PORTUGAL

01- NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE INCIDENTE	<input type="checkbox"/> SUSPEITA DE COMBUSTIVEL <input checked="" type="checkbox"/> INSUFICIENTE À ATERRAGEM.
--	---

02- AERONAVE

FABRICANTE: BOEING	MODELO: B 70F	MARCAS DE NACIONALIDADE E MATRICULA: D 2 TOR
---------------------------	----------------------	---

PROPRIETÁRIO: TAAG TAAG - PORTUGAL AEREA DE ANGOLA	OPERADOR: TAAG DTA 8060
--	----------------------------

03- NOME DO PILOTO COMANDANTE:

04- DATA E HORA: 93/11/29 1206	05- DESCOLAGEM DE: ATERRAGEM PREVISTA EM: LIS ARR 1211 UTC
---------------------------------------	--

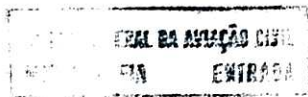
06- LOCAL: AEROPORTO DE LISBOA COORDENADAS: LAT LONG	07- TOTAL DE PESSOAS ABORDO: 4 Nº MORTOS: <input type="checkbox"/> Nº FERIDOS: <input type="checkbox"/> Nº ILESOS: <input checked="" type="checkbox"/> OUTROS: <input type="checkbox"/>
---	---

08- CARACTERISTICAS FISICAS DO LOCAL:	
- AERÓDROMO <input checked="" type="checkbox"/>	- PANTANO <input type="checkbox"/>
- ZONA HABITACIONAL <input type="checkbox"/>	- PRAIA <input type="checkbox"/>
- MONTANHA <input type="checkbox"/>	- LAGO/RIO <input type="checkbox"/>
- PLANICE <input type="checkbox"/>	- MAR <input type="checkbox"/>

09- MEDIDAS ADOPTADAS: PREVENÇÃO LOCAL	10- AUTOR DA NOTIFICAÇÃO: DIRECTOR DO AEROPORTO
---	--

- Ao Gob. português
- Ao Sr. DGE/182
Para os devidos efeitos.

À Direcção - Geral da Aviação Civil



Lisboa

1500 4050324

Relativamente ao incidente ocorrido no dia 29 de Novembro de 1993 com o avião de matrícula D2TOR no Aeroporto de Lisboa sou a informar o seguinte:

O avião foi despatchado para Lisboa com o combustível que o plano de voo computarizado recomendava. Durante o percurso e por razões de tráfego aéreo em territórios Africanos fui obrigado a utilizar níveis baixos durante grande parte da viagem. Os níveis óptimos foram conseguidos já no Norte de África e junto ao mediterrâneo. Quando em contacto com Casa Blanca já, verificou-se que 2 dos indicadores dos tanques principais avariaram o que não permitia uma leitura correcta nem a avaliação da quantidade de combustível remanescente a entrada da ilha de Portugal, agravada por uma fuga de óleo hidráulico no sistema utility.

Como medida acautelatória pedi ao Controlador de Lisboa que dentro das possibilidades me incorporasse no tráfego de Circuito para evitar a perda total do Sistema Hidráulico que o Engenheiro de voo controla religiosamente. Ele ainda me perguntou se queria declarar emergência ao que respondi que não pois a situação não era extrema tanto foi assim que aterrei e fui para o estacionamento usando os meus próprios de Aeronave. Agradeço a colaboração e tudo o que me cumpre informar.

Luanda, 29 de Dezembro de 1993