



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: 23 de Junho de 2008 @ 06:05 horas UTC	Proc. nº: 19 / SUM / 08	
Operador: OMNI – AVIAÇÃO E TECNOLOGIA, LDA	Tipo de Incid.: TECN	
Id. da aeronave: LEARJET 45, CS-TLW, MSN 45-144, 2001, MTOM 9.299KG		
Local: Aeroporto Internacional de Lisboa		
Tipo de voo: TANR	Fase do voo / Operação: Descolagem	
Ocupantes: 2 Tripulantes	5 Pax	Lesões: 0 / 0
Danos na Aeronave: nenhuns		

1. Informação factual

No dia 23 de Junho de 2008, às 06:05 horas UTC, o Learjet 45 da OMNI, matrícula CS-TLW descolava do Aeroporto Internacional de Lisboa com 2 pilotos e 5 passageiros com destino ao Aeroporto de Houari Boumediene em Argel, na Argélia.



Fig. 1 – O CS-TLW fotografado por Sérgio Domingos e J. B. (da esquerda para a direita)

Na subida, quando cruzavam o nível de voo 90, os pilotos tiveram, no painel de instrumentos, indicação de haver sobreaquecimento do motor #2. Por medida de precaução, o Comandante decidiu regressar ao aeroporto de partida.

A aeronave foi entregue à Manutenção que detectou estar degradado o *thermal blanket* do reactor #2. O *thermal blanket* é uma “manta” termo isolante que envolve as condutas por onde passam gases de temperatura elevada provenientes do reactor.

Na proximidade dos reactores existem sensores de calor destinados a sentir temperaturas anormais do motor na sequência de uma anomalia no seu funcionamento.

A degradação do *thermal blanket* deixou passar o calor normal dos gases que passavam pela conduta que protegia e accionou o sensor que lhe estava próximo, produzindo o referido aviso de *overheat*.

Substituída esta “manta” de protecção, procedeu-se ao ensaio do motor em terra, não se repetindo o aviso, pelo que a aeronave foi dada como apta para o voo.

2. Análise

Não se verificou uma avaria real do reactor #2 mas sim um falso aviso de sobreaquecimento provocado pela degradação do *thermal blanket* que deixou de cumprir com a sua função isolante e fez accionar o sensor de sobreaquecimento do motor, transmitindo um falso aviso de *overheat*. A substituição dessa manta de protecção resolveu a situação.

3. Conclusões

O incidente deveu-se a um aviso falso de sobreaquecimento no reactor #2 provocado pela degradação do *Thermal blanket*.


4. Proposta de acção preventiva

Nenhuma.

• Acrónimos

@	At / às
INCID	Incidente
PAX	Passageiros
SUM	Sumário
TANR	Transporte Aéreo Não Regular
TECN	Técnico
UTC	<i>Universal Time Coordinate</i>

O Investigador:



Data: 30 / 09 / 2008 *Artur A. Pereira*

GPIAA
Homologo nos termos do n.º 3
do artº 26º, do D.L. 318/99, de
11/08

30 / SET / 2008

O Director-Adjunto
Em substituição do Director



Fernando Ferreira dos Reis