



ORIGINAL

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

INVESTIGAÇÃO SUMÁRIA DE INCIDENTE COM AERONAVE

Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, com a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e com o nº 3 do art.º 11º do Dec. - 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: 23 de Maio de 2008 @ 17:50 horas UTC	Proc. nº: 13 / SUM / 08	
Operador: LUZAIR, S. A.	Tipo de Incid.: TECN	
Id. da aeronave: Lockheed L-1011-500 Tristar, CS-TMP, S/N 1248, 1983		
Local: Aeroporto Internacional de Lisboa		
Tipo de voo: TANR	Fase do voo / Operação: Climb	
Ocupantes: 19 Tripulantes	0 Pax	Lesões: 0 / 0
Danos na Aeronave: NIL		

1. Informação factual

A aeronave foi despachada com a *pack #1 INOP*, condição permitida pelo M.E.L., para efectuar um voo de posição de ida a Manchester, regressando depois a Lisboa com passageiros.

A decolagem verificou-se cerca das 17:30 UTC e a bordo da aeronave seguiam apenas 19 tripulantes, dos quais três eram técnicos (dois pilotos e um técnico de voo).



Ao passar os 4 000 pés, a tripulação verificou que também a *pack #3* deixara de operar. O comandante manteve a subida enquanto se procedia ao *check list* apropriado, na expectativa da sua recuperação antes dos 10 000 pés. Não tendo sido possível recuperar a pressurização em condições satisfatórias de logística e operacionalidade (apenas com uma *pack*, FL250 seria o nível de voo máximo), o comandante decidiu regressar ao aeroporto de partida.

A notificação foi feita pelo SOA do Aeroporto de Lisboa.

2. Análise

Em tempo algum a aeronave ou a tripulação (o voo era posicionado, portanto, sem passageiros) esteve em situação de perigo que configurasse uma classificação de Incidente Grave: a inoperacionalidade da 2ª *pack* deu-se antes dos 10 000 pés, altitude em que a aeronave pode voar despressurizada. O comandante manteve a subida na expectativa de poder ser possível recuperar o sistema de pressurização e poder cumprir o nível do plano de voo. Impossibilitado de o fazer, regressou ao aeródromo de partida para resolução da avaria.

As avarias de ambas as *packs* ficaram resolvidas com a substituição das respectivas *flow control valve*, a #1 em 28 de Maio de 2008 e a #3, dois dias depois, em 30 de Maio.

3. Conclusões

O incidente deveu-se à insuficiência operacional do sistema de pressurização da aeronave que impossibilitou a pressurização acima de FL250 apenas com uma *pack*.

• Acrónimos

@	At / às
#	Nº
FL	Flight Level / Nível de Voo
INOP	Inoperativo
M.E.L.	Minimum Equipment List / Lista de Equipamento Mínimo
SOA	Supervisor de Operações Aeroportuárias
TANR	Transporte aéreo não regular
TECH	Technical / Técnico

O Investigador:

Data: 03 / 07 / 2008



Artur A. Pereira

