



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

## RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

*Este relatório foi preparado, somente, para efeitos de prevenção de acidentes. A investigação técnica é um processo conduzido com o propósito da prevenção de acidentes o qual inclui a recolha e análise da informação, a determinação das causas e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança. Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Chicago 1944, com a Directiva da C.E. nº 94/56/CE, de 21/11/94, e com o nº 3 do art.º 11º do Decreto Lei Nº 318/99, de 11 de Agosto, a investigação técnica não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.*

<b>Data/hora:</b> 2009 / 02 / 27 @ 20:10 UTC	<b>Proc. nº:</b> 06 / SUM / 2009
<b>Operador:</b> TAY (para TNT)	<b>Tipo de Incid.:</b> ATM
<b>Id. da aeronave:</b> BAe 146/200, matrícula Belga OO-TAU	
<b>Local:</b> Aeroporto de Lisboa	
<b>Tipo de voo:</b> Carga (TAY-747X)	<b>Fase do voo / Operação:</b> Descolagem
<b>Ocupantes:</b> 2 Tripulantes + Nil Pax	<b>Lesões:</b> Nil
<b>Danos na Aeronave:</b> Nil	
<b>Outros Danos:</b> Nil	

### 1. Informação factual

A aeronave Bae 146/200, OO-TAU, efectuava um voo de transporte de carga de Lisboa (LPPT) para Toulouse Blagnac (LFBO), com o indicativo TAY-747X e havia sido autorizado a alinhar na pista 03 do aeroporto de Lisboa, após a descolagem do SNG-9921, um Boeing 767, tendo entretanto confirmado a sua prontidão para uma descolagem imediata.

O SNG-9921 recebeu autorização para descolar às 20:07:25 e descolou de imediato.

O TAY-747X foi autorizado a descolar às 20:08:55, com o tráfego anterior a passar 1300ft de altitude.

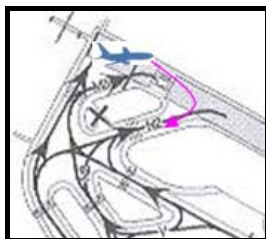


Figura Nº 1

Às 20:09:25 a torre informou o TP-843, na final, para continuar a aproximação porque o tráfego estava a iniciar a descolagem, ao que o TAY-747X respondeu que necessitava de mais um minuto para iniciar a descolagem, devido à turbulência de rasto da aeronave anterior.

A torre instruiu o TAY-747X para abandonar a pista pelo taxiway "N2", o que este não conseguiu efectuar em tempo oportuno e obrigou a borregar o TP-843.

Quando regressou à base, na Bélgica, o TAY-747X entregou um reporte de incidente ATM junto das autoridades Belgas, as quais questionaram o INAC, que reenviou o processo para o GPIAA.

A audição das comunicações permitiu esta reconstituição dos factos, que foram transmitidos às autoridades Belgas.

## **2. Análise**

De acordo com a regulamentação em vigor e as boas práticas recomendadas pela ICAO, nomeadamente no Doc. 4444 – ATM/501 PANS ATM, § 5.8.3.1, a separação mínima entre a descolagem de uma aeronave ligeira ou média e a descolagem de uma aeronave pesada, quando é usada a mesma pista, é de **dois minutos**.

No caso em concreto, para além do piloto ter informado que estava pronto a descolar e não ter solicitado um período alargado de separação, a autorização de descolagem foi dada 90 segundos depois e o piloto informou necessitar de mais um minuto, dois minutos depois da descolagem anterior. Três minutos de separação só seriam de considerar se a segunda aeronave descolasse de uma intercepção da mesma pista (§ 5.8.3.2), o que não era o caso.

## **3. Conclusões**

Da análise dos factos parece claro não se justificar a demora na descolagem do TAY-747X, o que originou o borrego de outra aeronave.

