



# **DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

## **PORTUGAL**

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM AVIÃO  
BOEING 737/300, PH-HVK  
DA TRANSAVIA HOLLAND  
EM 31 – MARÇO – 1989

**RELATÓRIO Nº 09/ACCID/GPI/89**



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES EXTERIORES E DAS COMUNICAÇÕES  
**DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
Gabinete de Prevenção e Investigação  
de Acidentes

RELATÓRIO DO ACIDENTE COM AVIÃO

BOEING 737/300, PH-HVK

DA TRANSAVIA HOLLAND

EM 31 – MARÇO – 1989

*Arnoldy.*

*Walters*  
26/10/89

*Parecer:*

*A DNA concorda com a recomendação. Deverá, ou deverão, ser criadas áreas adequadas no Aeroporto de Lisboa para experiência de motores após manutenção.*

*Qth*

RELATÓRIO Nº 09/ACCID/GPI/89

## DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### S I N O P S E

No dia 31 de Março de 1989, no Aeroporto de Lisboa, o avião B737/300, PH-HVK, da TRANSAVIA HOLLAND, realizou uma experiência do motor direito no caminho de circulação L 03, autorizado pelos Serviços do mesmo Aeroporto.

No decorrer da experiência desagregou-se o asfalto do caminho com projecção de bocados de asfalto que provocaram danos no avião.

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes foi notificado telefonicamente à noite, deslocando-se o Investigador ao local no dia seguinte pelas 10:00 horas.

## DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### 1. FACTOS

- 1.1 - Avião: BOEING 737-300 da TRANSAVIA HOLLAND, de matrícula PH - HVK.
- 1.2 - Piloto Comandante: Sexo masculino; nacionalidade Holandesa. Titular da Licença de Piloto de Linha Aérea.
- 1.3 - Mortos e feridos: Zero.
- 1.4 Danos Materiais:
- Buracos e amolgadelas no estabilizador horizontal e leme de profundidade.
  - Amolgadelas no leme de direcção.
  - Amolgadelas no lado direito da fuselagem.

### 2. Análise

- 2.1 O avião acidentado havia substituído o motor direito em Lisboa e foi autorizado pelos Serviços do Aeroporto de Lisboa a efectuar a experiência do motor recém-instalado. O local indicado foi o caminho de circulação L 03.
- 2.2 Durante o decurso da experiência o asfalto desagregou-se numa larga área atrás do motor direito, tendo o impulso do motor projectado a cerca de 100 metros grandes bocados de asfalto.
- O avião sofreu os danos indicados em 1.4.

DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL

3. CONCLUSÃO

O acidente verificou-se em virtude da inadequação do local para a experiência de motores.

4. RECOMENDAÇÃO

O Aeroporto de Lisboa deverá ser dotado de local apropriado para a experiência de motores.

Lisboa, 31 de Maio de 1989

O INVESTIGADOR,  
  
José Camilo Pastor

DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL



- 3. ABR 1989

NNNNZCZC LJAQ20 2120

LD LPPIYLYX LPPIYVYA

312130 LPPIYDYA

DE ACORDO COM A C.I.A. NR 1/88 INFORMAMOS:

4.1.-ACIDENTE NA EXPERIENCIA DE MOTORES

4.2.-LPPT TWY L03 8903311810

4.3.-B737/300-PH-HVK

4.4.-N.R.

4.5.-TRANSAVIA HOLLAND

4.6.-DESAGREGACAO DO ASFALTO DO TWY L3 COM DANOS NA FUZELAGEM

7.-SUPERVISOR AEROPORTO.

DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL



DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL





DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL



DIRECÇÃO – GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL





FOR OFFICE USE:
NR:

### CAPTAIN REPORT FORM

(For Birdstrike use special form in Airc.Doc.File)

Instructions on  
backside

FLT.NR.:	DATE: 310389	ROUTE: POSITION LIS	F/O: VEP
A/C REG.: PH-HVK	TIME: 1745 UTC	1st C/A: —	
ACTION	INFO	ACTION	INFO
OPERATIONS		RLD	
FLIGHT DIVISION			
TECHN. DEPT.			
FLT. SAFETY DEPT.			

FOR OFFICE USE

After RH engine change on 30 and 31 0389 at LIS we taxied out to taxiway L3, appointed to us by airport authorities and accompanied by a follow me car, in order to carry out an engine runup test.

After several different power applications on the RH engine (including maximum takeoff power) another max takeoff power application was to be set. This was 91,3 % N1. When closing in on this, at 1745 UTC and 90,0 % N1 power on, we heard a loud bang and ground personnel indicated to cut the power.

An area of approximately 30 m<sup>2</sup> of the top-surface of the taxiway L3 (east side) was broken up and blown aft in pieces. The pieces were found up to approximately 100 meters aft of the airplane in the grass area.

There was no visible damage to the RH engine.  
Visible damage to the airplane:

- 1) Several holes and dents in the leading edge of the RH horizontal stabilizer
- 2) ~~one~~<sup>two</sup> big holes and dents in the underside of the RH horizontal stabilizer

OFFICE USE

- 3) Several dents in the vertical fin.
- 4) Several dents in RH side of the fuselage aft of the wing.

Engineers Stuart Wraith and Bas Bass were at the controls. I was watching the proceedings standing in the cockpit.

**INSTRUCTIONS FOR USE OF CAPTAIN'S REPORT FORM:**

Events under A) have to be reported to HV.  
Events under B) have to be reported to HV and RLD.

- A) unforeseen substantial delays // unknown diversion of flightplan (other than minor ATC deviations) // events that may lead to complaints of pax or of disciplinary behaviour of a crewmember // inadequate handling // events that involve safety, operations, commerce // flightplan irregularities.
- B) technical malfunctions leading to return or deviation // fatigue and rupture, fires (also when successfully dealt with) // violation of limits, hard for complete system faults // navigation errors, landing on wrong airport or runway // important weather phenomena (excessive turb., windshear) // misbe or injury of pax // near miss (also on special form available on FIO's and HV ops) // damage to aircraft (also on special form: Aircraft Damage In-Report, available in Aircraft Document File in ship's library) // for birdstrike use RLD-form available in Aircraft Document File (in ship's library).

**ITEMS TO BE STATED:**

Time // location // airport // position // flight phase // flight conditions // probable cause // actions taken by crew or others // where applicable give