

## NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE AIRCRAFT ACCIDENT NOTICE

- ✓ Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção;
  - ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;
  - ✓ A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes ou incidentes.
- ✓ *This notice is issued for prevention effects only;*
  - ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events, being subject to changes during the investigation process;*
  - ✓ *The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents or incidents.*

PROCESSO GPIAA     GPIAA ID PROCESS			
15/ACCID/2016			
Data     <i>Date</i> 22/10/2016	Hora     <i>Time</i> 21:35 (UTC)	Local     <i>Location</i> LPPT Aeroporto de Lisboa     LPPTn Lisbon Airport	
Aeronave     <i>Aircraft</i> ATR	Tipo     <i>Type</i> AT72-600	Matrícula     <i>Registration</i> CS-DJF	Nº de série     <i>Serial number</i> 1284
Operador     <i>Operator</i> White Airways	White Airways     White Airways		
Origem     <i>Origin</i> LPPR		Destino     <i>Destination</i> LPPT	
Pessoas a bordo     <i>People on board</i>		24	
Lesões     <i>Injuries</i>	Tripulação     <i>Crew</i>	Passageiros     <i>Passengers</i>	Outros     <i>Other</i>
Fatais     <i>Fatal</i>	–	–	–
Graves     <i>Serious</i>	–	–	–
Ligeiras / Nenhumas     <i>Minor None</i>	4	20	0
Danos na aeronave     <i>Aircraft damage</i>		Substanciais     <i>Substantials</i>	

## BREVE DESCRIÇÃO

No dia 22 de outubro, pelas 21h35m, ocorreu um acidente com a aeronave ATR AT72-600 com a matrícula CS-DJF pertencente à empresa White Airways<sup>1</sup> e operada pela TAP Express. A aeronave em apreço realizava um voo regular de transporte comercial de passageiros, em ambiente noturno entre o aeroporto do Porto (LPPR) e o aeroporto de Lisboa (LPPT).

A tripulação realizava a sua sexta etapa, num dia com condições meteorológicas adversas.

Durante a aproximação ILS da pista 21 em LPPT, os pilotos encontraram condições de chuva forte e rajadas de vento acrescidas de correntes ascendentes e descendentes.

De acordo com o relato dos tripulantes, abaixo dos 50 pés a aeronave foi sacudida e a aproximação final ocorreu em condições severas de chuva, tendo o avião tocado três vezes no solo. (*bounced landing*).

A aeronave efetuou uma aterragem dura, saltou, e tocou duro novamente incidindo com carga excessiva no trem de nariz causando que ambas as rodas se separassem do eixo, enquanto o suporte (perna) do trem de nariz permaneceu intacto. A aeronave ainda com demasiada energia cinética saltou uma segunda vez, tocando pela terceira vez na pista e ficou a rolar sobre o trem principal e sobre a estrutura do trem do nariz.

Após o terceiro toque, a aeronave estabilizou na pista e completou a aterragem, abrindo um rego na superfície da pista com o raspar do eixo do trem dianteiro, que sustentou o peso da secção frontal do avião, impedindo o toque da parte frontal da fuselagem no chão,

## BRIEF DESCRIPTION

At 9h35m pm of 22th October occurred an accident with ATR aircraft model AT72-600 with registration CS-DJF, pertaining to White Airways company and operated by TAP Express. The Aircraft performs a regular flight of commercial passenger transport, in nocturnal atmosphere between Porto airport (LPPR) and Lisbon airport (LPPT).

The crew was making his sixth stage during a day with bad weather conditions.

During the final approach on ILS runway 21 in minimums instruments approach in LPPT the pilots found, heavy rain conditions and wind gusts plus ascending and descending wind currents.

According crew report below 50 feet the aircraft was shaken and the final approach was in severe conditions of rain, and the plane touched three times on the ground. (*Bounced landing*).

The aircraft suffered a hard touchdown, bounced, touched down hard again with excessive load on the nose gear causing both nose wheels to separate while the nose gear strut remained intact.

The aircraft still too kinetic energy bounced a second time, touching the third time on the runway and roll on with the main gear and over the nose gear structure.

After the third landing, when the aircraft stabilized on the track and has completed its landing, opening a trench in the runway surface with scraping of the front axle shaft, which supported the weight of the front section of the aircraft, preventing touch the front of the fuselage on ground, stopping after crossing the

<sup>1</sup> “Contrato de wet lease”: contrato de locação de uma aeronave com toda a sua tripulação, cuja operação é efectuada sob o Certificado de Operador Aéreo do locador, que mantém a responsabilidade operacional sobre a aeronave, cabendo ao locatário apenas o controlo comercial da operação.

“Contrato de ACMI”: contrato de wet lease que inclui aeronave, tripulação, manutenção e seguro.

parando após o cruzamento com a pista 17/35. A Aeronave teve danos substanciais no trem de aterragem dianteiro.

Os tripulantes e passageiros foram desembarcados normalmente sem nenhum relato de ferimentos.

O acidente fechou a pista 21/03 até às 04:14 UTC, quando foi libertada para operações. O GPIAA compareceu ao local e após terem sido efetuados todos os procedimentos relativos à investigação inicial libertou a aeronave, que foi rebocada para o hangar.

runway 17/35 intersection. The aircraft had substantial damage to the front landing gear strut.

The crew and passengers were disembarked normally without any injury reports between them.

The accident closed the runway 21/03 until 04:14 UTC when it was released for operations. The GPIAA attended the site and after being made all measures in relation to initial investigation released the aircraft, which was towed to the hangar.

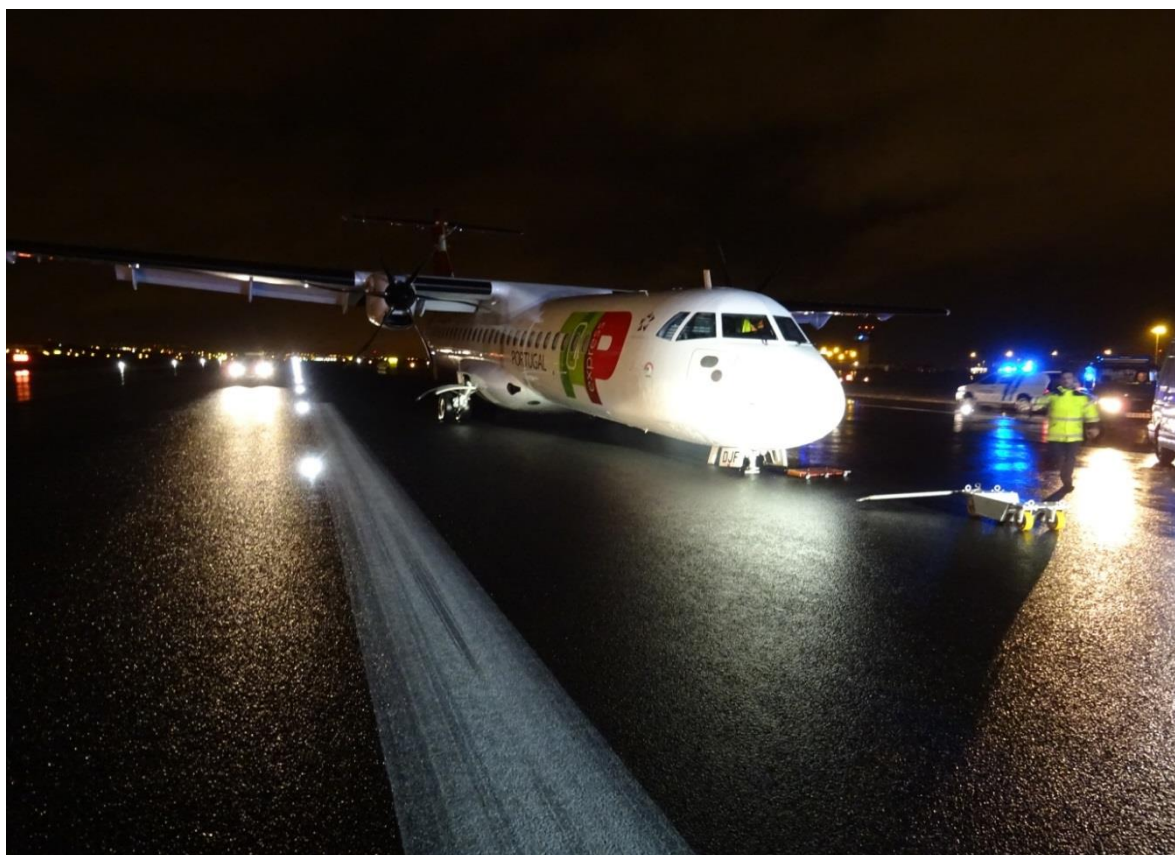


Figura 1: Ponto de imobilização na pista || Figure 1: Stop point in the runway



Figura 2 Estrutura do trem dianteiro || Figure 2 Strut nose gear

NOTA

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente em cumprimento da legislação nacional (Investigação de Acidentes) Dec. Lei 318/99, Regulamento (UE) 996/2010 e Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)
- ✓ O investigador do GPIAA deslocou-se no dia para recolher dados técnicos e ouvir os elementos constantes da tripulação.

Lisboa, 17 de novembro de 2016

NOTE

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the accident in accordance with the national legislation (Investigation of Accidents) Dec. Law 318/99, (EU) 996/2010 Regulation and Annex 13 of the International Civil Aviation Organization (ICAO)
- ✓ GPIAA's investigation team travelled to the accident scene, having used data provided by various sources to issue this Notice.

Lisbon, 17th November, 2016