

**NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE ||
NOTICE OF AIRCRAFT INCIDENT**

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;</i> ✓ <i>A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;</i> ✓ <i>A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas apenas a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.</i> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>This notice is issued for accident prevention effects only.</i> ✓ <i>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;</i> ✓ <i>The aim of safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents.</i> |
|---|---|

PROCESSO PROCESS 14/INCID/2016			
Data Date 01/10/2016	Hora Time (UTC) 09:35	Local Location Aeroporto Humberto Delgado-Lisboa (LPPT) Lisbon Humberto Delgado Airport (LPPT)	
Aeronave Aircraft	Tipo Type Boeing 777-300ER	Matrícula Registration D2-TEI	Número de série Serial Number 43252
Operador Operator	TAAG-LINHAS AÉREAS DE ANGOLA TAAG- ANGOLA AIRLINES		
Origem / Destino Origin / Destination	Porto (LPPR) - Luanda (FNLU) / Divergido para Lisboa (LPPT) Diverted to Lisbon (LPPT)		
Pessoas a bordo People on board	14/172+1 (187)		
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Others
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras/Nenhumas Minor/None	14	172	1
Danos na aeronave Aircraft damage: Nada None			

BREVE DESCRIÇÃO || BRIEF DESCRIPTION

Um Boeing 777-300 da TAAG Linhas Aéreas de Angola, de registo D2-TEI, efetuava o voo DT-655 do Porto (LPPR) para Luanda (FNLU), quando finalizava a sua subida para FL350 acerca de 60NM sudeste de Lisboa, a tripulação foi informada pelo controle de tráfego aéreo de que um OR-Operador de Rampa após cerca de 15 minutos de buscas nas instalações do aeroporto do Porto, não sendo encontrado, foi dado o alerta da probabilidade de estar fechado no interior do porão de carga do DT-665, dado ter participado no carregamento do referido porão.

A tripulação tomou a decisão de divergir para Lisboa, fazendo uma descida rápida e aterragem na pista 03 de Lisboa 20 minutos depois. O OR-Operador de Rampa foi encontrado deitado no compartimento de carga, semi-inconsciente.

O OR-Operador de Rampa foi assistido no local pelo serviço de socorro do aeroporto e seguidamente pelo INEM tendo sido evacuado para o hospital de Lisboa.

A TAAG Angola Airlines Boeing 777-300, registration D2-TEI performing flight DT-655 from Porto (LPPR) to Luanda (FNLU), was approaching FL350 about 60NM south-east of Lisbon when the crew was informed by Air Traffic Control that an RO-Ramp Operator after about 15 minutes of searches at the premises of the Porto airport, not being found, was given the warning of the probability of being locked inside the cargo hold of the DT-665 because it participated in the loading of the bulk cargo.

The crew took the decision to diverted to Lisbon making a rapid descent and landing on Lisbon's runway 03 20 minutes later. The Ramp Operator was found in the cargo hold lying in the cargo compartment, semi-conscious.

The RO-Ramp Operator was assisted on site by the airport rescue service and then by INEM and was evacuated to the hospital in Lisbon.



Figura 1 || Figure 1

A constituição das equipas para assistência em escala é de um chefe de equipa e mais dois elementos, número de operadores atribuídos á assistência do B777 em apreço. Está escalado um quarto elemento designado por “Delta” que é um elemento que dá apoio a todas as equipas que se encontram em atividade, sendo este o colaborador que ficou retido no porão de carga (*bulk cargo*).

Este porão de carga (*bulk cargo*) está localizado na cauda da aeronave e é o porão indicado para transporte de animais vivos, porque tem ventilação e quando o regulador da *fan* é colocado no máximo mantém uma temperatura entre os 18°C e os 24°C.

The constitution of the ground handling service is a team leader and two more elements, number of operators assigned to the assistance of the B777. It is scheduled a fourth element designated by "Delta" which is an element that supports all teams that are active, being this the ground worker who got held up in the cargo hold (*bulk cargo*).

This cargo hold (*bulk cargo*) is located in the tail of the aircraft and is the basement suitable for transport of live animals, because it has ventilation and when the regulator of the fan is set to maximum maintain a temperature between 18°C and 24°C.



Figura 2 || Figure 2

O ECS - *airplane's environmental control system*, no sentido de transportar em segurança animais vivos é baseado em controlar três factores ambientais: temperatura, nível de humidade relativa e concentração de CO₂ - dióxido de carbono dentro do compartimento de carga. A falta de controlo adequado desses factores ambientais pode ter um impacto no bem-estar animal, conforto e capacidade de sobrevivência.

Devido à especificidade da ocorrência, o GPIAA, aguarda ainda, a recolha de depoimentos de todos os intervenientes no evento, a fim de elaborar as recomendações de segurança consideradas pertinentes para ajudar a evitar situações idênticas nos procedimentos de carga/descarga dos porões.

NOTAS:

- ✓ O GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do incidente 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 (OACI).
- ✓ A equipa de investigação do GPIAA viajou até ao local do incidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa.

Lisboa, 17 de outubro de 2016

The ECS - *airplane's environmental control system*, in order to safely carry live animals is based on controlling three environmental factors: temperature, relative humidity and concentration level of CO₂ - carbon dioxide inside the cargo compartment. The lack of adequate monitoring of these environmental factors can have an impact on animal welfare, comfort and survivability.

Due to the specificity of the occurrence, the GPIAA, waits for the collection of testimonies of those involved in the event, in order to draw up the safety recommendations considered pertinent to help avoid similar situations in the procedures of loading/unloading cargo holds.

NOTES:

- ✓ GPIAA opened an investigation process to identify the causes of the incident 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 incident scene, having used data provided by various sources to issue this Notice.

Lisbon, 17th of October 2016