

NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE AIRCRAFT ACCIDENT NOTICE

- ✓ Esta nota informativa é emitida apenas para efeitos de divulgação dos factos imediatos da ocorrência e da abertura e âmbito da investigação de segurança.
- ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos tal como conhecidos à data da sua elaboração, podendo ser 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 only for information on the initial facts of the occurrence and on the opening and scope of the safety investigation.*
- ✓ *The information revealed in this document has a provisional character and has only a summary of the events as know at the moment of drafting, being subject to changes during the investigation process.*
- ✓ *The aim of the safety investigation is not to apportion blame or liability but only to retrieve lessons susceptible of preventing future accidents or incidents.*

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID 06/ACCID/2018		Classificação Classification Acidente Accident	
		Tipo de evento Type of event LOC-I – Perda de controle em voo/ ARC – Contato anormal com a pista Lost control in flight / Abnormal runway contact	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 06-JUL-2018	Hora Time 15:20 UTC	Local Location GMFF, Fez – Marrocos Morocco	
AERONAVE AIRCRAFT			
Tipo Type ATR 72-212A		N.º de série Serial No. 1316	Matrícula Registration CS-DJG
Categoria Category Bimotor de passageiros Twin engine passenger aircraft			Operador Operator White Airways
VOO FLIGHT			
Origem Origin Lisbon - LPPT		Destino Destination Fez - GMFF	
Tipo de voo Type of flight Transporte de passageiros Passenger transport		Tripulação Crew 02 + 02	Passageiros Passengers 58
Fase do voo Phase of flight Aterragem Landing		Condições de luminosidade Lighting conditions Diurno Daylight	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Outros Other
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras Minor	-	-	-
Nenhuma None	00	00	-
Danos na aeronave Aircraft damage Ligeiros Minor		Outros danos Other damage Não aplicável Not applicable	

BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Um ATR72-212A, Avions de Transport Regional, operado pela White Airways em nome da TAP, com registo CS-DJG, efetuava um voo regular de passageiros TP-1428 de Lisboa-Portugal, LPPT, para Fez-Marrocos, GMFF, com 58 passageiros a bordo e 4 tripulantes, tendo sofrido uma aterragem dura no destino.

O Copiloto, ainda em formação no seu primeiro tipo de aeronave comercial, era o piloto a voar.

A tripulação efetuou a aproximação à pista 27 de Fez com uma velocidade de aproximação calculada Vapp de 109 KIAS, tendo a aeronave uma massa estimada de 21.0 toneladas.

A meteorologia no momento era a informação “R” de acordo com o ATIS de Fez, com um vento à superfície de 350° com 8 nós, uma visibilidade horizontal superior a 10 km e uma temperatura de 33°C com um QNH 1019mbar.

O comandante, enquanto piloto a monitorizar o voo, reportou que durante o arredondamento final para a aterragem, a aeronave foi “literalmente atirada para o chão” e nos instantes finais que terá tentado agarrar e puxar o manche para reduzir a razão de descida, mas não terá tido o tempo suficiente.

Esta dinâmica, terá assim resultado numa aterragem dura, onde o patim de cauda, bem como a fuselagem traseira da aeronave terá raspado na pista.

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

A White Airways ATR-72-212A, Avions de Transport Regional, operating on behalf of TAP, registration CS-DJG, performing flight TP-1428 from Lisbon-Portugal, LPPT, to Fez-Morocco, GMFF, operating a scheduled passenger flight, with 58 passengers and 4 crew, experienced a hard landing on the destination.

The co-pilot was the pilot flying (PF); this was her first airline aircraft type and she was on training.

The crew conducted an approach to Fez runway 27 with a computed Vapp of 109 KIAS and the aircraft weight was 21.0 t.

The weather reported by FEZ ATIS information “R” for that period on approach and landing was as surface wind 350° at 8 kt, visibility 10 km or more, air temperature 33°C and QNH 1019mbar.

The Captain, as pilot monitoring (PM), reported that during the final flare, the aircraft was “literally thrown to the deck” and on the final moments, he grabbed and plucked the yoke, trying to reduce the rate of descent, but did not have sufficient time.

This resulted in a firm landing, during which the tail bumper contacted the ground and the belly scraped the runway.

O sistema de gestão de dados de voo da aeronave registou um valor de +2,88G de aceleração vertical no momento da aterragem. Os danos aparentes e visíveis na aeronave ficaram confinados à fuselagem traseira entre as estações 35 e 39 e a todo o sistema de patim de cauda.

A aeronave continuou com a corrida de desaceleração executando a rolagem para o *stand* sem problemas reportados. O comandante da aeronave efetuou uma inspeção externa à aeronave, focando-se nos trens de aterragem, sem ter encontrado qualquer anomalia.

De acordo com os dados do operador, a aeronave continuou ao serviço, efetuando o voo de regresso de Fez para Lisboa, TP1427 com 55 passageiros a bordo da aeronave.

De acordo com os relatórios da manutenção, foram encontrados vários danos na fuselagem traseira fora dos limites de operação da aeronave. Está ainda a ser avaliada toda a condição da aeronave e a extensão dos danos junto do fabricante.

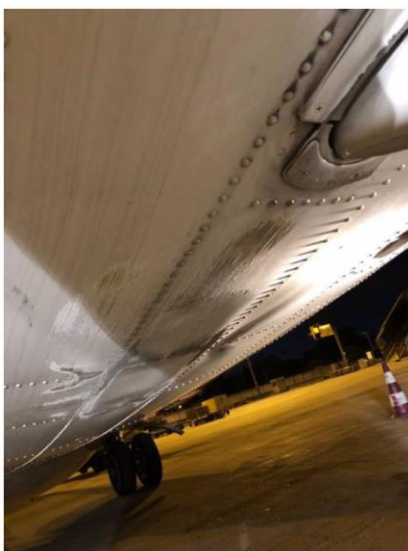
The aircraft flight data and management system recorded a vertical acceleration at touchdown of +2,88G. The damage sustained was an abrasion of the tail bump and part of lower fuselage skin between frames FR35 and FR39.

The aircraft rolled out without further incident and taxied to the apron.

An external inspection and a walk around were performed by the captain, focused on the landing gear without any findings.

According to the operator data, the aircraft continued in-service, departing for the next scheduled flight, TP-1427 from FEZ, about one hour after landing, with 55 passengers on-board to Lisbon.

In accordance with maintenance, several dents were reported to be out of serviceable limits on the aft fuselage. A detailed and full aircraft damage assessment is being carried out with the OEM.



NOTA: Todas as horas indicadas são horas UTC.

NOTE: The times mentioned are all UTC.

SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O BEAMaroc, de acordo com o Anexo 13 da ICAO, solicitou ao GPIAAF por delegação a investigação da ocorrência, o qual deslocou uma equipa de investigação para as instalações de manutenção do operador, com vista à recolha de evidências.

O GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do acidente, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 318/99, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 e do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Entre outros aspetos, a investigação do GPIAAF analisará o funcionamento da aeronave, as condições do voo, as ações e formação da tripulação, os protocolos e regras aplicáveis, e os fatores humanos envolvidos.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contribuintes envolvidos nos acidentes ou incidentes, com vista à eventual emissão de recomendações para prevenção e melhoria da segurança da aviação civil. **É independente e distinta de quaisquer processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.**

Após conclusão da investigação e do procedimento de audiência prévia às partes relevantes, o GPIAAF publicará o relatório final. Nos termos da legislação nacional e Europeia, se não for possível publicar o relatório final no prazo de 12 meses após o acidente, será apresentado um relatório intercalar pelo menos em cada data de aniversário, descrevendo os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados; quaisquer problemas de segurança urgentes que sejam detetados numa investigação são imediatamente transmitidos às partes relevantes para que desde logo possam agir em conformidade.

Lisboa, 23 de Julho de 2018

ABOUT THE INVESTIGATION

As per ICAO Annex 13, BEAMaroc requested GPIAAF to investigate the occurrence and an investigation team travelled to the operator maintenance facilities for the purpose of gathering evidences.

GPIAAF started a safety investigation process to identify the causes of the accident in accordance with Portuguese Decree-Law no. 318/99, EU Regulation no. 996/2010 and Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.

Amongst other issues, the safety investigation will look into the functioning of the aircraft, the flight conditions, the actions and training of the crew, the applicable procedures and the human factors involved.

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order as to recommend, if relevant, any action that it considers necessary to be taken to enhance aviation safety. **The investigation is independent and separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.**

After concluding the investigation and consultation to the relevant parties, GPIAAF will publish the final report. According to national and European legislation, if the final report cannot be made public within 12 months, an interim statement will be released at least at each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised; any urgent safety issues detected in an investigation are immediately transmitted to relevant parties to allow them to act accordingly.

Lisbon, 23rd July 2018