

NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE AIRCRAFT INCIDENT 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			
11/INCID/2016			
Data <i>Date</i> 11/08/2016	Hora <i>Time</i> 16:45 (Local)	Local <i>Location</i> Paris - France LFPO (Orly)	
Aeronave <i>Aircraft</i> AIRBUS	Tipo <i>Type</i> A320-214	Matrícula <i>Registration</i> CS-TNT	Nº de série <i>Serial number</i> 4095
Operador <i>Operator</i>	TAP Portugal		
Origem <i>Origin</i>		Destino <i>Destination</i>	
Lisboa LPPT		Paris LFPO	
Pessoas a bordo <i>People on board</i>		06 + 128	
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>	06	128	-
Danos na aeronave <i>Aircraft damage</i>		Ligeiros Superficial	

BREVE DESCRIÇÃO

A Direção do GPIAA após receber a informação da congénere BEA - *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile* que não lhes foi comunicado pelo Gestor Aeroportuário do Aeroporto de Orly o evento ocorrido com uma aeronave da transportadora aérea nacional TAP não conduzindo, por isso, qualquer investigação como estado de ocorrência.

Considerado no entanto, dever classificar o evento de Incidente, pelos factos ocorridos demonstrarem haver fortes indícios relacionados com a análise de risco operacional, para que se proceda a uma investigação técnica para daí retirar ensinamentos sem apontar culpa, prevenindo futuras operações com este tipo de aeronave em Infraestruturas aeroportuárias com posições de estacionamento similares.

Face ao exposto, considerou a direção do GPIAA haver dados passíveis de investigação, tendo informado a congénere Francesa - BEA que iria proceder à abertura como representante do Estado de Registo e de Operador, de um processo de investigação de acordo com o preconizado no Anexo 13.

De acordo com o interesse sustentado da indústria de aviação e respetivo sector e, consequentemente, do público que viaja neste meio de transporte, é considerado apropriado que se apure e publique toda a informação que for produzida ao longo do processo de investigação, através de relatórios preliminares e /ou final.

BRIEF DESCRIPTION

The Board Director after receiving the information from counterpart BEA - Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile that they had not been notified by the Airport Manager of Orly the event occurred with an aircraft of the air carrier TAP, not leading because of it any investigation as the state of occurrence.

Considered however, the duty to classify the event as an incident, due facts demonstrate there was strong evidence related to operational risk analysis, in order to carry out a technical investigation to then draw conclusions without pointing blame, preventing future operations with this type aircraft in airport infrastructures with similar parking positions.

Given the above, considered the GPIAA Board existing insusceptible investigation data, and informed the French counterpart - BEA that GPIAA would make the opening as a representative of the State of Register and Operator of an investigation process in accordance with recommended in Annex 13.

According to the sustained interest of the aviation industry and respective sector, and consequently the traveling public in this means of transport, it is considered appropriate that it is established and publish all the information that is produced throughout the investigation process through preliminary reports and / or final.



O Airbus A 320-214 da TAP - Air Portugal, matrícula CS-TNT, descolou de Lisboa com destino a Paris - *Orly*, num voo de transporte aéreo regular com 128 passageiros e 6 tripulantes a bordo.

À chegada a Paris - *Orly* a meteorologia apresentava um dia com céu limpo, vento de 280° com 12 nós de intensidade, temperatura de 22° C e um QNH 1023 *hPa*.

A aeronave aterrou no Aeroporto de *Orly* - Paris, tendo recebido instruções do controlador de solo para rolar e parquear na posição designada por T03, com a particularidade de ser a primeira vez que esta tripulação estacionava no referido *stand*, desconhecendo os procedimentos diferenciadores publicados de entrada e saída do *stand* por não estarem devidamente publicados no AIP do referido aeroporto.

A aeronave após ter efetuado o “*turn around*” rotação de acordo com os procedimentos da companhia, o Comandante recebeu a indicação de voo despachado por parte do Oficial de Placa de serviço, dando início aos procedimentos de preparação do voo de regresso a Lisboa.

Realça-se que, esta posição de estacionamento é designada como sendo posição de manobra autónoma, não exigindo a manobra de “*pushback*” com trator para empurrar a aeronave para o “*apron taxi lane*” de rolagem de acesso ao caminho de circulação “*táxi way*”.

Após lançar os dois motores na posição, obtém informação do *Marshall* de que o arranque aconteceu sem problemas, reti-

The Airbus A 320-214 of the national airline TAP - Air Portugal CS-TNT registration, flew from Lisbon to Paris - *Orly*, a scheduled transport flight with 128 passengers and 6 crew members on board

Upon arrival in Paris - *Orly* the weather presented a day with clear sky, wind 280° with 12 knots of intensity, temperature 22° C and QNH 1023 *hPa*.

The aircraft landed at *Orly* Airport - Paris, having received instructions from the ground controller to taxi and park in the position designated by T03, with the distinction of being the first time that this- crew parked in that stand, ignoring the differentiators procedures published to entry and exit of the stand, due they are not properly advertised in the airport AIP.

The aircraft after having performed the “*turn around*” rotation according to the company's procedures, the Captain received indication of flight dispatched by the ground officer in service, starting the procedures for preparing the returning flight to Lisbon.

It is emphasized that this parking position is designated as an autonomous maneuver position, it's not required the “*pushback*” operation with a tractor to push the aircraft to the “*apron taxi lane* ” taxing access to taxiway”.

After starting up the two engines in the parking position, obtains indications from the *Marshall* that the startup occurred without prob-

rando-se este, em seguida, da área junto da aeronave para o lado esquerdo, ficando debaixo da manga que se encontrava re-traída na posição de estacionamento.

É recebido, do ATC a “*clearance*” de táxi “LU/W2/L2/W1” onde, da posição do cockpit, a tripulação não visualizou as marcas indicadas “*ground marks/linha de taxi*” para a rolagem de saída da aeronave em manobra autónoma, tendo o comandante iniciado a rolagem de táxi diretamente em frente a fim de interceptar o W3.

Após alguns metros de rolagem em frente, a aeronave embate com a ponta da asa esquerda (*sharklet* ponta de asa com 2,4 mts) na manga de embarque que estava recolhida.

A aeronave sofreu um pequeno rasgo na *sharklet*, sendo informada para rolar para o *stand M02* onde foram chamados os serviços de assistência técnica, tendo os passageiros e tripulantes sido desembarcados.

Esta nota informativa somente apresenta os dados factuais, uma vez que não reflete, ainda, a análise de alguns dos dados solicitados ao operador aeroportuário responsável pelo aeroporto de *Orly* - Paris.

No entanto, a investigação factual disponível indicia que as conclusões agora retiradas não serão prejudicadas pelas análises em curso e a pertinência das informações justifica a apresentação desta nota informativa.

leaving the area of the aircraft walking to the left side, staying under the bridge that was retracted in park position.

Receives from ATC the taxiing clearance “LU / W2 / L2 / W1” which from the cockpit position the crew had no clear vision to the information “ground marks /taxi lane” to rollout the aircraft in autonomous maneuver, having anyhow the Captain initiated the taxi roll directly in front to intercept the W3 taxiway.

After a few meters of taxiing forward, the aircraft hits with the tip of the left wing (*sharklet* 2,4-meter-tall wingtip device) in the jet bridge that was retract.

The aircraft suffered a small dent in the *Sharklet*, being informed to taxi to stand M02 where technical assistance services were called, and the passengers and crew were disembarked.

This information notice shows only factual data, since it does not reflect still the analysis of some data requested from the airport operator responsible for *Orly* airport - Paris.

However, the factual investigation available suggests that the conclusions drawn now would not be prejudiced by the ongoing analysis and the relevance of the information justifies the presentation of this information notice.



Figura 1 || Picture 1

NOTA

- ✓ A equipa de investigação do GPIAA não viajou até ao local do incidente, tendo utilizado dados fornecidos por várias fontes para elaborar esta Nota Informativa.
- ✓ 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 (ICAO).
- ✓ Todas as horas referidas neste documento são horas Locais (+ 2h UTC).

Lisboa, 23 de Agosto de 2016

NOTE

- ✓ GPIAA's investigation team didn't travelled to the incident scene, having used data provided by various sources to issue this Notice.
- ✓ 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).
- ✓ All the time mentioned in this document are local time (+2h UTC)

Lisbon, 23th August, 2016