



## NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE GRAVE COM AERONAVE AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INFORMATION 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 prevenir 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 is only a summary of the events as known at the moment of its drafting, being subject to changes as resulting from 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.*

<b>PROCESSO GPIAAF // GPIAAF PROCESS ID</b> <b>2021/SINCID/01</b>		<i>Classificação // Classification</i> <b>Incidente Grave // Serious Incident</b>	
		<i>Tipo de evento // Type of event</i> <b>ATM – ATM/CNS</b>	
<b>OCORRÊNCIA // OCCURRENCE</b>			
<i>Data // Date</i> 27-APR-2021	<i>Hora // Time</i> 20:48 UTC	<i>Local // Location</i> Porto, LPPR (Portugal) 41°15'05.9"N 8°40'56.1"W	
<b>AERONAVE // AIRCRAFT</b>			
<i>Tipo // Type</i> Boeing 737-476 (SF)		<i>N.º de série // Serial Nr.</i> MSN:24440	<i>Matrícula // Registration</i> OE-IAJ
<i>Categoria // Category</i> Avião asa fixa // Fixed wing airplane			<i>Operador // Operator</i> ASL Airlines Belgium
<b>VOO // FLIGHT</b>			
<i>Origem // Origin</i> Porto, LPPR (Portugal)		<i>Destino // Destination</i> Liege, EBLG (Belgium)	
<i>Tipo de voo // Type of flight</i> Transporte Aéreo Comercial // Commercial Air Transport		<i>Tripulação // Crew</i> 02	<i>Passageiros // Passengers</i> 00
<i>Fase do voo // Phase of flight</i> Descolagem // Take-off		<i>Condições de luminosidade // Lighting conditions</i> Noturno // Night	
<b>CONSEQUÊNCIAS // CONSEQUENCES</b>			
<i>Lesões // Injuries</i>	<i>Tripulação // Crew</i>	<i>Passageiros // Passengers</i>	<i>Outros // Other</i>
Fatais // Fatal	-	-	-
Graves // Serious	-	-	-
Ligeiras // Minor	-	-	N/A
Nenhuma // None	02	-	01
<i>Danos na aeronave // Aircraft damage</i> Nenhuns // None		<i>Outros danos // Other damage</i> Nenhuns // None	



## BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Às 20:35 do dia 27 de abril de 2021 um operador e respetiva viatura de *follow-me* solicitou autorização ao controlador de serviço (CTA) na torre do aeroporto do Porto para entrar na pista, por forma a efetuar a inspeção noturna prevista, a 4.<sup>a</sup> inspeção do dia. Após respetiva autorização por parte do CTA, a inspeção foi iniciada.

Às 20:46, estando duas aeronaves em preparativos para decolagem, o CTA deu autorização para que um Boeing 737-400 (F) rolasse através do caminho de circulação D e alinhasse na pista 35. Cerca de um minuto depois, a tripulação da referida aeronave que fazia um voo de carga FDX4959 para a FedEx operado pela ASL Airlines Belgium, informou o CTA que estava pronta para a decolagem.

Em sequência, o CTA deu autorização ao FDX4959 para a decolagem da interseção da pista 35 com o caminho de circulação D. Nesse momento, o *follow-me* ainda se encontrava na pista, mais precisamente na soleira da Pista 17 já em direção a sul.

O operador do *follow-me* reparou numas luzes fortes na linha central de pista, na zona dos caminhos de circulação C e D, luzes que pareciam estar em movimento, e por esse motivo contactou a torre via rádio, questionando se havia alguma aeronave a alinhar na pista. O CTA confirmou uma aeronave em corrida de decolagem e solicitou ao *follow-me* uma saída imediata para a berma esquerda da pista. Pela perceção do operador do *follow-me* e provisoriamente verificados nos dados do radar de solo, a distância entre a aeronave e o veículo foi estimada em torno dos 300 metros.

Segundo relato da tripulação do voo FDX4959, após terem sido autorizados a descolar, repararam em luzes brancas na pista que, atendendo ao ambiente noturno, se confundiam com as luzes de berma da

## BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

At 20:35 on the 27<sup>th</sup> of April, 2021 an operator and his follow-me vehicle request clearance to the service controller (CTA) in the tower at Porto airport to enter the runway, in order to carry out the required night inspection, the 4<sup>th</sup> inspection of the day. After receiving authorisation from the CTA, the inspection was initiated.

With two aircraft in preparation for take-off, at 8:46 p.m. the CTA gave permission for a Boeing 737-400 (F) to begin taxiing along taxiway D and line-up on runway 35. About a minute later, the crew of the aircraft performing cargo flight FDX4959 on behalf of FedEx operated by ASL Airlines Belgium, informed the CTA that it was ready for take-off.

In sequence, the CTA gave permission to FDX4959 to take-off on runway 35 from intersection D. At that moment, the follow-me vehicle was still on the runway, more precisely at the threshold of Runway 17, already heading south.

The operator of the follow-me noticed some strong lights on the runway centerline, in the area of taxiways C and D, lights that seemed to be in motion, and for that reason contacted the tower via radio, questioning if there were any aircraft lining-up on the runway. The CTA confirmed an aircraft was rolling to take-off and requested the follow-me to immediate exit to the left edge of the runway. From the follow-me operator's viewpoint and preliminary analysis of ground radar data, the distance between the aircraft and the vehicle was estimated at around 300 meters.

According to the description by the crew of flight FDX4959, after being authorised to take-off, they noticed white lights on the runway which, considering the night environment, became confused with the



pista. Já durante a subida, a tripulação questionou o CTA sobre o sucedido com a presença de um veículo na pista, onde o CTA reportou ter sido um equívoco.

side runway lights. While during the climb, the crew questioned the CTA about the vehicle on the runway and what happened, where the CTA reported that it was a misunderstanding.

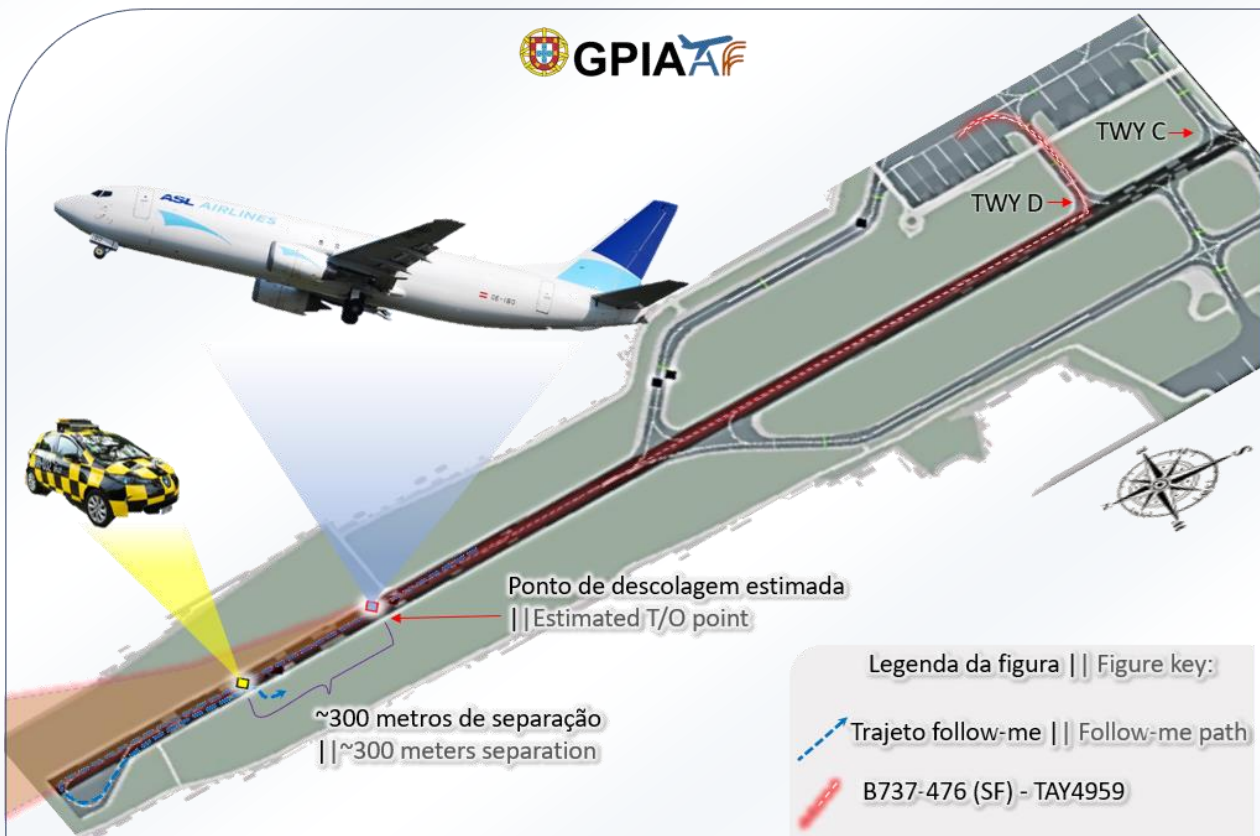


Figura 1 || Figure 1

Estimativa da posição da aeronave e *follow-me* no momento da decolagem || Aircraft and follow-me vehicle estimated positions on take-off moment

Fonte: Dados radar de solo NAV Portugal || Source: NAV Portugal ground radar data

Discutido o evento com o CTA, a tripulação procedeu com o voo para Liège onde aterrou duas horas depois em segurança e sem reporte de ocorrências adicionais.

Having discussed the event with the CTA, the crew proceeded with the flight to Liege where it landed safely two hours later and without reporting any further occurrences.

NOTA: Todas as horas indicadas são horas UTC e consideradas nesta fase como provisórias.

NOTE: The times mentioned are all UTC and at this phase considered preliminary.





### SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado do evento pelo operador aeroportuário no dia seguinte, tendo iniciado um processo de avaliação com recolha de evidências.

Após o referido processo de avaliação, o GPIAAF abriu um processo de investigação de segurança às causas do incidente grave, 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 irá debruçar-se sobre:

- o funcionamento do órgão ATC e os respetivos fatores organizacionais,
- procedimentos envolvidos na coordenação das operações de terra,
- os fatores humanos envolvidos,
- fatores técnicos e equipamentos disponíveis,
- as medidas de gestão do risco relativamente às incursões de pista.

A investigação de segurança a cargo do GPIAAF visa unicamente identificar os fatores causais e contributivos 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.**

No âmbito definido nas disposições legais aplicáveis, poderão participar na investigação representantes da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, das Autoridades Nacionais de Aviação Civil dos Estados Membros em causa, do Estado de registo, do Estado do operador, do Estado de projeto e do Estado de fabrico da aeronave.

### ABOUT THE INVESTIGATION

GPIAAF was notified of the event by the airport operator on the following day, having initiated an assessment process with the gathering of evidence.

Following the assessment process, GPIAAF opened a safety investigation into the causes of this serious incident 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 explore:

- the operation of ATC and its respective organisational factors,
- procedures involved in the coordination of ground operations,
- the human factors involved,
- technical factors and the availability of equipment,
- risk management measures regarding runway incursions.

The safety investigation carried out by GPIAAF has the sole purpose of identifying causal and contributing factors involved in accidents or incidents, in order 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.**

Within the scope defined by international legislation, the investigation may have the participation of representatives from EASA, from the national civil aviation authorities of the Member States concerned, and from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture.



# GPIAAF

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes  
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

## UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

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 evento, 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 estas desde logo possam agir em conformidade, podendo também ser emitidas recomendações de segurança em qualquer momento da investigação, se tal se justificar.

*Lisboa, 04 de maio de 2021*

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. Safety recommendations can also be issued at any time of the investigation, if justified.

*Lisbon, May 04<sup>th</sup>, 2021*