



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.*

PROCESSO GPIAAF // GPIAAF PROCESS ID 2022/SINCID/01		<i>Classificação // Classification</i> Incidente Grave // Serious Incident	
		<i>Tipo de evento // Type of event</i> ATM – ATM/CNS	
OCORRÊNCIA // OCCURRENCE			
<i>Data // Date</i> 13-MAY-2022	<i>Hora // Time</i> 10:03 UTC	<i>Local // Location</i> Ponta Delgada, LPPD (Portugal) N37°44'27.7" W025°41'39.8"	
AERONAVE // AIRCRAFT			
<i>Tipo // Type</i> Airbus A321-251N		<i>N.º de série // Serial Nr.</i> MSN: 8270	<i>Matrícula // Registration</i> CS-TJI
<i>Categoria // Category</i> Avião asa fixa // Fixed wing airplane			<i>Operador // Operator</i> TAP Air Portugal
VOO // FLIGHT			
<i>Origem // Origin</i> Lisboa, LPPT (Portugal)		<i>Destino // Destination</i> Ponta Delgada, LPPD (Portugal)	
<i>Tipo de voo // Type of flight</i> Transporte Aéreo Comercial // Commercial Air Transport		<i>Tripulação // Crew</i> 06	<i>Passageiros // Passengers</i> 180
<i>Fase do voo // Phase of flight</i> Aterragem // Landing		<i>Condições de luminosidade // Lighting conditions</i> Diurno // Daylight	
CONSEQUÊNCIAS // CONSEQUENCES			
<i>Lesões // Injuries</i>	<i>Tripulação // Crew</i>	<i>Passageiros // Passengers</i>	<i>Outros // Other</i>
Fatais // Fatal	-	-	-
Graves // Serious	-	-	-
Ligeiras // Minor	-	-	-
Nenhuma // None	06	180	01
<i>Danos na aeronave // Aircraft damage</i> Nenhuns // None		<i>Outros danos // Other damage</i> Nenhuns // None	



BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Na manhã do dia 13 de maio de 2022, no aeroporto de Ponta Delgada nos Açores, o Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (ATS) era assegurado por apenas um controlador (CTA) em posição unificada (APP e TWR). Após ter realizado o processo de rendição de um colega, pelas 09:02, o CTA autorizou a descolagem de uma aeronave da pista 12 em uso, dedicando-se de seguida a outras tarefas como a atualização do ATIS e análise de reservas de espaço aéreo.

Pelas 09:30, com duas aeronaves em aproximação, um Dash 8-200 para a pista 12 e um A321 para a pista 30, uma equipa de manutenção e respetiva viatura foi autorizada pelo ATS para entrar e permanecer na pista por forma a efetuar trabalhos de manutenção programados no sistema de ILS (UHF “Glide Path” GP) da pista 30, equipamento este de radio-ajuda que foi dado como fora de serviço por *NOTAM: ILS GP FREQ 332.600 MHZ RWY 30 U/S DUE TO MAINT.*

Durante a aproximação, a tripulação do A321 solicitou o procedimento ILS para a pista 30, o que foi negado pelo ATS devido ao ILS estar inoperativo. Em sequência, a tripulação solicitou o LOC R30 que foi também negado pelo mesmo motivo, levando a tripulação a replicar que o NOTAM apenas mencionava GS inoperativo. Mais tarde, a aproximação de Ponta Delgada autorizou o A321 a prosseguir para o NAVPO e ILS R30.

Às 09h57, já em condições visuais e abaixo de 4000 pés, o A321 foi autorizado a aterrar na pista 30, recebendo do ATS instruções adicionais de, em caso de borrego, subir em frente até aos 2.000 pés, ou abaixo, devido a outro tráfego em aproximação à pista 12.

Às 10h00, durante o *flare*, o piloto em monitorização observou uma carrinha branca sobre a linha lateral direita da pista 30, tendo sido de imediato iniciada uma manobra de borrego. O CTA, após se aperceber da manobra, deu instrução para o A321 voltar à

BRIEF DESCRIPTION OF THE OCCURRENCE

On the morning of May 13, 2022, at Ponta Delgada (Azores) airport, the Air Traffic Service (ATS) was provided by a single controller (CTA) working in a unified position (APP and TWR). After the shift-hand-over process with a colleague, at 09:02 the CTA authorized an aircraft take-off from runway 12 in use, then engaged in other tasks such as updating the ATIS or analysing airspace reserves.

At 09:30, with two aircraft inbound, a Dash 8-200 for runway 12 and an A321 for runway 30, a maintenance team and their vehicle were authorized by the ATS to enter and remain on the runway in order to carry out scheduled maintenance work on the ILS system (UHF “Glide Path” GP) on runway 30, a navigation aid which had been given as out of service by NOTAM: ILS GP FREQ 332.600 MHZ RWY 30 U/S DUE TO MAINT.

During the approach, the A321 crew requested an ILS procedure for runway 30, that it was denied by the ATS due to the ILS being unserviceable. In sequence, the crew requested LOC R30 that was also denied due to the same reason, leading the crew to reply that the NOTAM only mentions GS inoperative. Later, Ponta Delgada approach cleared the A321 to proceed to NAVPO and ILS R30.

At 09:57, already in visual conditions and below 4000ft, the A321 was cleared to land on runway 30, receiving from the ATS additional instructions, in the event of a go-around, to climb straight ahead and climb to 2000ft, or below, due other traffic inbound for runway 12.

At 10:00, during the landing flare, the pilot monitoring spotted a white van over the line on the right side of the runway 30 and a go-around manoeuvre was initiated. The CTA, after realizing the manoeuvre,



esquerda, tendo a tripulação de seguida informado do veículo na pista.

instructed the A321 to turn left, having the crew informed of the vehicle on the runway.

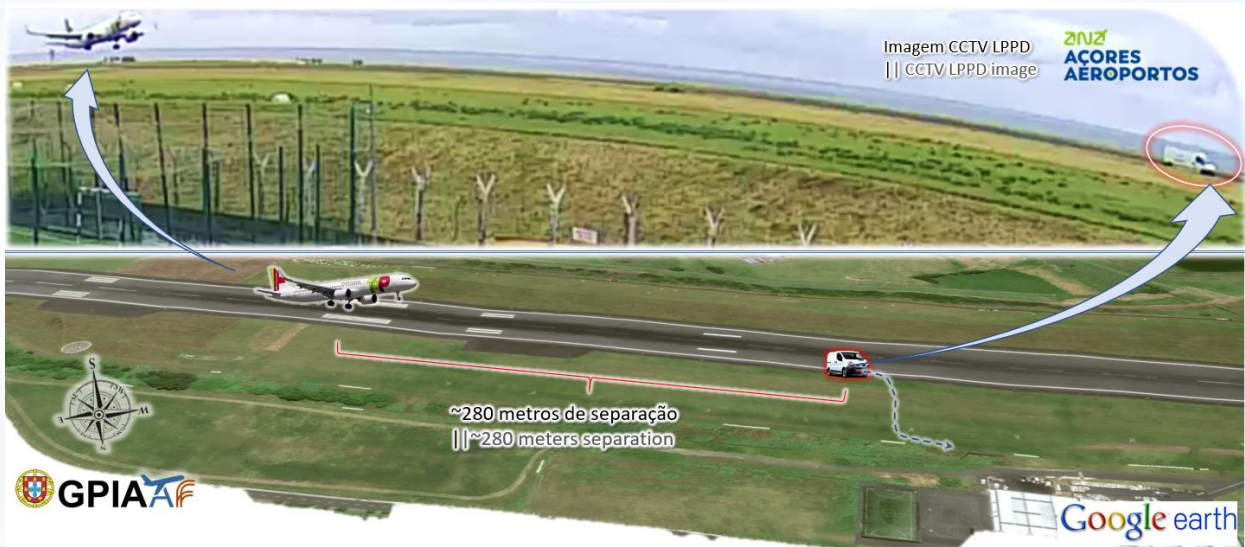


Figura 1 || Figure 1

Estimativa das posições relativas da aeronave e veículo || Estimated relative positions of the aircraft and vehicle

A equipa de manutenção no veículo, após o sobrevoo da aeronave, abandonou de imediato a pista comunicando às operações do aeroporto e ao ATS toda a situação.

The maintenance team on the vehicle, after the overflight of the aircraft, immediately abandoned the runway communicating to operations and ATS the situation.

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

ABOUT THE INVESTIGATION

O GPIAAF foi notificado do evento pelo operador aeroportuário poucos minutos após o evento, tendo iniciado um processo de avaliação com recolha de evidências.

GPIAAF was notified of the event by the airport operator soon after the occurrence, having initiated an assessment process with the gathering of evidence.

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.

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.

Entre outros aspetos, a investigação do GPIAAF irá debruçar-se sobre:

Amongst other issues, the safety investigation will explore:

- o funcionamento do órgão ATC e os respetivos fatores organizacionais,

- the ATC operation and its respective organisational factors,



UNIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

- 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.

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, 20 de maio de 2022

- procedures involved in the coordination of ground operations,
- the human factors involved,
- technical factors and equipment availability,
- 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.

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 20th, 2022