



PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO DE INCIDENTE COM AERONAVE

Nota: Esta informação tem carácter provisório e contém APENAS um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a modificações ou correcções que surjam durante o processo de investigação. O relatório final, após homologação, será publicado na página electrónica do GPIAA, no separador “Relatórios”.

A investigação técnica não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a recolha de ensinamentos susceptíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO Nº 07/INCID/2011			
Data/Hora (UTC): 2011-06-20; 08:22		Local: Aeroporto da Madeira (LPMA)	
Aeronave	Tipo: Airbus A-320	Matrícula: CS-TKJ	Nº de série: 0795
Operador	SATA Internacional		
Origem/Destino	Madeira (LPMA) – Copenhaga (EKCH)		
Pessoas a bordo	7 / 105		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	0	0	0
Graves	0	0	0
Ligeiras / Nenhumas	7	105	
Danos na aeronave: Danos graves em ambos os motores (pás da fan danificadas)			

BREVE DESCRIÇÃO:

Durante a manobra de descolagem na pista 05, no momento da rotação, a aeronave colidiu com um bando de gaiotas que embateram na fuselagem, motores, asas e trem de aterragem.

De imediato foram sentidas e registadas vibrações de grande amplitude em ambos os motores, embora sem perda significativa de potência.

A descolagem foi continuada até à altitude de segurança e, tomada a decisão de aterrar de imediato, a tripulação efectuou os procedimentos recomendados e aterrou, com uma massa bruta superior à massa máxima para aterragem (ALM de 68.100kgs para 64.500kgs de MLM), na mesma pista de onde descolara alguns minutos antes.

A aterragem decorreu sem problemas e o avião rolou para o estacionamento, pelos seus próprios meios.

Durante a rolagem a Torre de Controlo informou a tripulação de que a porta do porão de carga da frente se encontrava aberta, o que foi confirmado pelas indicações na cabina de pilotagem (ECAM).

Uma inspecção visual à aeronave detectou diversas marcas de sangue em várias partes da aeronave e deformações em diversas pás da fan, de ambos os motores.

Foi efectuada uma inspecção boroscópica a vários andares dos compressores e câmaras de combustão, não tendo sido detectados danos nesses componentes.

Efectuada a avaliação da situação, nos termos do Anexo ao Regulamento (EU) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, do AIP Portugal (ENR 1.14) e do Apêndice C ao Anexo 13 da OACI, o evento foi classificado como Incidente Grave e o Director do GPIAA determinou a abertura de um processo de investigação de incidente.