

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-041/2016

Incidente ocurrido el día 16 de julio de 2016,
a la aeronave Airbus A-321-211,
matrícula D-ASTP, operada por Germania,
en el aeropuerto de Fuerteventura,
Islas Canarias, España



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-041/2016

**Incidente ocurrido el día 16 de julio de 2016,
a la aeronave Airbus A-321-211, matrícula D-ASTP,
operada por Germania, en el aeropuerto de
Fuerteventura, Islas Canarias, España**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: ciaiac@fomento.es
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6
28011 Madrid (España)

Nota importante

El presente documento constituye la declaración provisional contemplada en el artículo 16.7 del Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La declaración recoge los pormenores del progreso de la investigación y las cuestiones de seguridad operacional más importantes que se han suscitado hasta el momento. La información que se aporta es susceptible de poder variarse a medida que la investigación avance.

De conformidad con lo señalado en Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de los futuros accidentes.

Consecuentemente, el uso que se haga de esta información para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Abreviaturas

AOG	Aeronave en Tierra
ATPL	Licencia de Piloto de Transporte de Línea
CPL	Licencia de Piloto Comercial
g	Aceleración de la gravedad
h	hora
ILS	Systema para el Aterrizaje por Instrumentos
MOC	Centro de control de Mantenimiento de la Compañía
S/N	Número de Serie
UTC	Tiempo Universal Coordinado

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 16 de julio de 2016, 8:26 horas UTC
Lugar	Aeropuerto de Fuerteventura, Las Palmas, Islas Canarias

AERONAVE

Matrícula	D-ASTP
Tipo y modelo	Airbus A-321-211 s/n: 0684
Explotador	Germania

MOTORES

Tipo y modelo	CFMI CFM56-5B3/P
Número	2

TRIPULACIÓN

	Comandante	Copiloto
Edad	38 años	30 años
Licencia	ATPL (A) con habilitación de tipo A-320, vuelo instrumental e instructor de vuelo del tipo de aeronaves A-320	CPL (A) con habilitación multi-motor, vuelo instrumental y de tipo Airbus 320
Validez	31 de agosto de 2016	15 de febrero de 2017
Total horas de vuelo	6830 h	325 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			7
Pasajeros			215
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	En el tren de aterrizaje
Otros daños	No hubo

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial – vuelo regular internacional – pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	28 de junio de 2017
---------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El vuelo de Germania, con indicativo GMI3700, procedente de Dusseldorf y con destino Fuerteventura (Islas Canarias – España) fue autorizado, por el control de torre de aeródromo, a aterrizar por la pista 01 del aeropuerto de Fuerteventura tras una aproximación ILS.

A las 08:26 horas la tripulación comunicó que realizaba la maniobra de motor y al aire indicando, a solicitud del controlador de torre, que era debido a una desestabilización en corta final y un contacto con rebote en la pista.

A las 08:35 horas la aeronave, después de realizar un circuito de tráfico visual, aterrizó por la pista 01 y rodó hasta la posición asignada para el desembarque del pasaje.

La tripulación realizó un chequeo exterior a la aeronave sin encontrar anomalías. El comandante estableció contacto con el centro de control de mantenimiento de la compañía (MOC) en Alemania, para solicitar confirmación y apoyo sobre la interpretación del informe automático emitido por la aeronave respecto a la operación de aterrizaje duro (hard landing).

Debido a la ausencia de apoyo de mantenimiento en el aeropuerto de Fuerteventura y, ante la falta de criterio sobre el significado de los códigos del informe de aterrizaje duro, la tripulación decidió efectuar el vuelo de regreso con pasaje a Dusseldorf.

La aeronave despegó para el vuelo de regreso, de indicativo GMI3701, a las 09:58 horas y aterrizó sin novedad en el aeropuerto de destino.

En Dusseldorf se determinó que la aeronave quedaba fuera de servicio (AOG).

La primera información acerca del evento fue recibida el 30 de agosto de 2016 pero, hasta la primera quincena de noviembre, no se obtuvo confirmación de la gravedad de los daños en el tren de aterrizaje de la aeronave provocados por el alto valor del factor de carga alcanzado en el contacto con la superficie de pista, de hasta 3,32g.

La columna de la pata principal izquierda del tren de aterrizaje y su amortiguador junto al amortiguador de la pata derecha han tenido que ser sustituidos antes de la vuelta al servicio de la aeronave, de acuerdo con el criterio del fabricante, Airbus.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en analizar la información factual proporcionada por la tripulación, la información de los registradores de vuelo y los informes posteriores elaborados por el operador y el fabricante sobre el mismo.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado y el informe final será publicado próximamente.