

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE **A**CCIDENTES  
E **I**NCIDENTES DE  
**A**VIACIÓN **C**VIL

## Declaración provisional IN-023/2013

Incidente ocurrido a las aeronaves Piaggio P-180 "Avanti II", matrícula D-IVIN, operada por AirGo Flugservice, y Boeing B-767-300, matrícula G-TCCA, operada por Thomas Cook Airlines Ltd., el 20 de julio de 2013, en la SID GALAT2R de Palma de Mallorca, próximo al punto GALAT



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-023/2013

---

**Incidente ocurrido a las aeronaves Piaggio P-180 "Avanti II", matrícula D-IVIN, operada por AirGo Flugservice, y Boeing B-767-300, matrícula G-TCCA, operada por Thomas Cook Airlines Ltd., el 20 de julio de 2013, en la SID GALAT2R de Palma de Mallorca, próximo al punto GALAT**



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 ©

NIPO: 161-14-108-0

---

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](mailto: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) n.º 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) n.º 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**

AAIB	Autoridad de investigación de accidentes del Reino Unido ( <i>Air Accidents Investigation Branch</i> )
AENA	Aeropuertos españoles y navegación aérea
APTL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión
BFU	Autoridad de investigación de accidentes de Alemania ( <i>Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation</i> )
CPL (A)	Licencia de piloto comercial de avión
EGCC	Código OACI para el aeropuerto de Manchester (UK)
LEPA	Código OACI para el aeropuerto de Palma de Mallorca
LECP	Palma TACC
LFLD	Código OACI para el aeropuerto de Bourges (Francia)
RA	Aviso de resolución del TCAS
SID	Salida estándar por instrumentos ( <i>Standard Instrument Departure</i> )
TA	Aviso de tráfico del TCAS
TACC	Dependencia de control de área terminal ( <i>Terminal Area Control Center</i> )
TCAS	Sistema de alerta de tráfico y prevención de colisiones ( <i>Traffic alert and Collision Avoidance System</i> )
UTC	Tiempo universal coordinado ( <i>Coordinated Universal Time</i> )

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Sábado, 20 de julio de 2013, a las 11:12 horas<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>SID GALAT2R de Palma de Mallorca, próximo al punto GALAT</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>D-IVIN</b>	<b>G-TCCA</b>
Tipo y modelo	<b>PIAGGIO P-180 "Avanti II"</b>	<b>BOEING B-767-300</b>
Explotador	<b>AirGo Flugservice</b>	<b>Thomas Cook Airlines Ltd.</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>PRATT &amp; WHITNEY PT6A-66B</b>	<b>GENERAL ELECTRIC CF6-80C2B7F</b>
Número	<b>2</b>	<b>2</b>

**Tripulación**

	<b>Piloto al mando</b>	<b>Piloto al mando</b>
Edad	<b>31 años</b>	<b>45 años</b>
Licencia	<b>CPL (A)</b>	<b>ATPL (A)</b>
Total horas de vuelo	<b>N/A</b>	<b>11.000 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / ilesos	Muertos	Graves	Leves / ilesos
Tripulación			<b>2</b>			<b>11</b>
Pasajeros			<b>2</b>			<b>323</b>
Otras personas						

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Ninguno</b>	<b>Ninguno</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte aéreo comercial - Taxi aéreo</b>	<b>Transporte aéreo comercial - No regular - Internacional de pasajeros</b>
Fase de vuelo	<b>Ascenso</b>	<b>Ascenso</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>25 de junio de 2014</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> Todas las referencias horarias indicadas en este informe se realizan en la hora local. La hora UTC se calcula restando una hora de la hora local.



## 1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

La aeronave Piaggio P-180 "Avanti II", matrícula D-IVIN, realizaba el vuelo XGO 5LD, con origen en el aeropuerto de Palma de Mallorca (LEPA), en las islas Baleares – España, y destino el aeropuerto de Bourges (LFLD), en Francia.

La aeronave Boeing B-767-300, matrícula G-TCCA, realizaba el vuelo TCX 14RL, con origen en el mismo aeropuerto y destino el aeropuerto de Manchester (EGCC), en el Reino Unido.

Las dos aeronaves despegaron por la pista 06R del aeropuerto de Palma de Mallorca, a las 11.02:13 UTC la que realizaba el vuelo XGO 5LD y a las 11.06:23 UTC la que realizaba el vuelo TCX 14RL, y seguían la ruta correspondiente a la salida estándar por instrumentos (SID – Standard Instrument Departure) GALAT 2R del mismo.

A las 11.12 UTC, cuando se encontraba próxima al punto GALAT y pasando el nivel de vuelo 190, se produjo en la aeronave TCX 14RL un aviso de tráfico (TA – "Traffic") de su sistema de alerta de tráfico y prevención de colisiones (TCAS – Traffic alert and Collision Avoidance System) a la vez que recibía la instrucción de realizar un giro a la derecha, hacia el rumbo Norte, procedente de los servicios de control. Una vez iniciado el viraje, se produjo en esta aeronave un aviso de resolución de descenso (RA – "Descent") de dicho sistema y su tripulación actuó en consecuencia; al iniciar el viraje vieron el tráfico precedente y continuaron la maniobra. Después, el aviso del TCAS cambió al de ajustar la velocidad vertical ("Adjust vertical speed") y, más tarde, al de libre de conflicto ("Clear of conflict").

La aeronave XGO 5LD recibió también un aviso de tráfico de su TCAS, simultáneo al aviso de tráfico que recibió del suyo la TCX 14RL.

## 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se está realizando con participación de las autoridades de investigación de accidentes de Alemania (BFU – Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation), y del Reino Unido (AAIB – Air Accidents Investigation Branch), y del proveedor de servicios de navegación aérea (AENA – Navegación Aérea).

Asimismo, la investigación se ha centrado principalmente en la estructura del espacio aéreo bajo la jurisdicción de la dependencia de control de área terminal de Palma de Mallorca (LECP – Palma TACC) y los procedimientos aplicables dentro de la misma, en particular los correspondientes a transferencia de aeronaves y detección de conflictos.

### **3. PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN**

La investigación se considera prácticamente terminada y en breve se iniciará la redacción del informe técnico correspondiente. Una vez concluido el proceso establecido en la normativa aplicable, se publicará el informe final sobre la misma.