

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-012/2016

Incidente ocurrido el día 17 de abril de 2016, a la aeronave Boeing 737-700, matrícula PH-XRZ, operada por Transavia Airlines, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat (Barcelona)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-012/2016

Incidente ocurrido el día 17 de abril de 2016, a la aeronave Boeing 737-700, matrícula PH-XRZ, operada por Transavia Airlines, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat (Barcelona)



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) 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

ATC	Control de tráfico aéreo
ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión
ELR	Configuración preferente de pistas de componente este (07 L/R)
ft	pie
h	hora
LEBL	Indicativo OACI para el aeropuerto de Barcelona
kg	kilogramo
NM	Milla náutica
TCAS	Sistema de alerta de colisión de tráfico.
UTC	Tiempo Universal Coordinado
WRL	Configuración preferente de pistas de componente oeste (25 L/R)

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Domingo, 17 de abril de 2016, 19:09 hora UTC¹
Lugar	Aproximación al aeropuerto de Barcelona (LEBL)

AERONAVE

Matrícula	PH-XRZ
Tipo y modelo	Boeing 737-700
Explotador	Transavia Airlines

MOTORES

Tipo y modelo	CFMI CFM56 7B22
Número	2

TRIPULACIÓN

	Comandante	Copiloto
Edad	44 años	33 años
Licencia	ATPL (A) y habilitación B737 300900 válida hasta 30/06/2016	ATPL (A) válida hasta 18/09/2017 y habilitación B737 300-900 válida hasta 31/05/2017
Total horas de vuelo	9.500 h	5.000 h
Horas de vuelo en el tipo	9.500 h	4.350 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			5
Pasajeros			132
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte Aéreo Comercial - Internacional - Regular - Pasajeros
Fase de vuelo	Aproximación

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	29 de marzo de 2017
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC.

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El domingo 17 de abril de 2016 la aeronave modelo Boeing 737-700, matrícula PH-XRZ, tras una primera aproximación a la pista 25R del aeropuerto de Barcelona, realizó la maniobra de aproximación frustrada a causa de un cambio repentino de dirección y componente de viento. Este fenómeno motivó que varios tráficos más, que realizaban la misma aproximación a la pista 25R, tuvieran que realizar también la maniobra de aproximación frustrada, por lo que ATC decidió cambiar la configuración de pista en servicio para la 07L/R, es decir de WRL a ELR.

Tras la frustrada, la tripulación del PH-XRZ declaró emergencia de combustible (MAYDAY) lo que provocó que recibiera prioridad para el aterrizaje, que se produjo sin consecuencias en la pista 07L. En su llegada al punto de aparcamiento el combustible a bordo fue de 1080 kg sobre una reserva final de 1001kg.

La situación generó un conflicto de tráfico al producirse un enfrentamiento de trayectorias de aviones en aproximación final. No se activó ninguna alerta TCAS en las aeronaves.

El tráfico de Transavia comunicó su escasez de combustible nada más frustrar la aproximación requiriendo prioridad, por lo que fue instado por el controlador a que declarase emergencia (MAYDAY) en caso de necesitarlo. Una vez declarada la situación de emergencia de combustible el tráfico recibió vectores para establecerse en final de la pista 07L.

Entretanto ATC coordinó para retirar de la aproximación a dos tráficos que se encontraban en el localizador de la pista 25R, mandándoles frustrar hacia el sur del campo. El segundo tráfico en secuencia de aproximación, un tráfico de Ryanair, fue sacado del localizador mientras se mantuvo en aproximación un tráfico de Easyjet con intención de generar separación entre ellos.

En muy corta final el tráfico de Easyjet recibió la instrucción de frustrar la aproximación y proceder al sur, pero sin ninguna instrucción de altura. La tripulación comenzó a realizar su maniobra de frustrada, pero la proximidad a la toma del mismo hizo que el controlador local de llegadas de la pista 25R pensara que estaba intentando aterrizar, por lo que le hizo una llamada autorizándole a completar su maniobra. Finalmente, debido a las dos instrucciones opuestas recibidas, y las condiciones adversas de viento, el tráfico de Easyjet frustró su aterrizaje siendo instruido a realizar la maniobra de frustrada estándar, al mismo tiempo que fue requerido a pasar a frecuencia del sector de aproximación quien, en ese momento, gestionaba la aproximación de la aeronave operada por Transavia.

Esta instrucción dirigió al tráfico de Easyjet en dirección opuesta hacia el de Transavia en aproximación a la 07L.

Una vez en contacto con el sector de aproximación, el tráfico de Easyjet fue instruido a virar con inmediatez a rumbo 130, lo que liberó el conflicto.

Los dos tráficos declararon haber tenido contacto visual con el otro. La distancia mínima entre los dos tráficos fue de 2 NM y 100 ft, aunque esta se produjo una vez que el tránsito de Easyjet viró a rumbo sur, divergente con la trayectoria del tránsito de Transavia.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los siguientes aspectos:

- Análisis de la operación en cuanto a la planificación de combustible y verificación de fiabilidad de la documentación operacional para el planeamiento de vuelo.
- Análisis de los procedimientos de comunicaciones relacionados con la emergencia de combustible.
- Análisis de la coordinación realizada entre las distintas dependencias ATC involucradas.
- Análisis de los condicionantes meteorológicos para el mantenimiento de las configuraciones preferentes de pista.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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