MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Referencia: **RECs 16/15, 17/15 y 18/15**

Fecha: **10 de Junio de 2015**

Antecedentes

La investigación IN-013/2015, emprendida por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, CIAIAC, muestra elementos recurrentes con investigaciones anteriores. Cabe decir, tras su apertura, que en el periodo 2012-2015, la CIAIAC ha abierto tres investigaciones por incidentes graves debidos a incursiones en pista en el Aeropuerto de El Prat (Barcelona):

- 27 Mayo 2012. Aeronaves EI-EBN, Boeing 737-800, y F-GJVG, Airbus A320-211. Aeropuerto de Barcelona-El Prat (IN-021/2012).
- 5 Julio 2014. Aeronaves LV-FPV, Airbus A340-313, y VQ-BSX, Boeing 767-300. Aeropuerto de Barcelona-El Prat (IN-015/2014).
- 28 Abril 2015. Aeronaves F-GTAZ, Airbus A321-212, y OE-IAP, Boeing 737-400. Aeropuerto de Barcelona-El Prat (IN-013/2015).

La primera de estas investigaciones ya concluyó, y ha tenido ya lugar la publicación del informe final, en tanto que, para las otras dos, se encuentra aún en proceso.

El incidente IN-021/2012, en el que intervinieron las aeronaves EI-EBN, Boeing 737-800, y F-GJVG, Airbus A320-211, el 27 de Mayo de 2012 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, consistió en una incursión en pista. El controlador de rodadura autorizó a la aeronave con indicativo radio AFR2349 a cruzar la pista sin coordinación previa con el controlador local responsable de autorizar los aterrizajes y cruces de esa pista, aún activa al no haber finalizado el cambio de configuración.

La falta de familiarización con el escenario de ese día, consecuencia de no haber recibido formación práctica en esa configuración influyó en la gestión de la situación, que fue conforme al esquema en el que se estaba más acostumbrado a trabajar y en el que no eran esperables aterrizajes por la pista 02, máxime en una franja horaria con escaso tráfico de llegada al aeropuerto.

Con el informe final se emitieron dos recomendaciones de seguridad dirigidas a AENA , siendo ésta la denominación que identificaba, por entonces (antes de la creación de ENAIRE), al proveedor de servicios de tránsito aéreo del Aeropuerto de Barcelona-El Prat:

REC 29/13. “Se recomienda a AENA que modifique el Plan de Formación de la torre de Barcelona de manera que garantice unos períodos mínimos de formación práctica en todas y cada una de las configuraciones preferentes del aeropuerto así como en los cambios entre ellas como requisito previo a la anotación de habilitación de unidad.”

CORREO ELECTRÓNICO
ciaiac@fomento.es

C/FRUELA, 6
28011 MADRID

TEL 91 5978960
FAX 91 4635535

REC 30/13. “Se recomienda a AENA que modifique el Plan de Capacitación de la torre de Barcelona de manera que garantice unos mínimos períodos de actividad en cada una de las configuraciones preferentes del aeropuerto así como en los cambios entre ellas como requisito para el mantenimiento de la competencia operacional de los controladores de torre”.

Ambas recomendaciones se encuentran, actualmente, en el estado que les fue asignado durante el pleno de la CIAIAC celebrado el 30 de octubre de 2013, “ABIERTA. RESPUESTA SATISFACTORIA. EN PROCESO”. Dicho estado sirve para calificar aquellos casos en los que el destinatario comunica a la CIAIAC la adopción de un plan de acción que podría satisfacer la recomendación de seguridad.

El incidente IN-015/2014, en el que intervinieron las aeronaves LV-FPV, Airbus A340-313, y VQ-BSX, Boeing 767-300, el 5 de Julio de 2014 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, consistió en una incursión en pista. La aeronave Boeing 767-300 operada por UTAIR estaba en el tramo final para el aterrizaje por la pista 02 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat (LEBL) mientras que un Airbus A340-313 operado por Aerolíneas Argentinas estaba cruzando la pista 02 por la intersección TWY M dirigiéndose al punto de espera de la pista 25R para despegar.

Cuando la tripulación del Boeing 767-300 detectó la presencia de la otra aeronave decidió frustrar la maniobra.

El Airbus A340-313 despegó sin ninguna incidencia instantes después y llegó a su destino con normalidad. El Boeing 767-300 aterrizó posteriormente después de realizar un circuito de aeródromo.

El incidente IN-013/2015, en el que intervinieron las aeronaves F-GTAZ, Airbus A321-212 y OE-IAP, Boeing 737-400 el 28 de Abril de 2015 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, consistió también en una incursión en pista. La aeronave Airbus A321-212 F-GTAZ había sido autorizada a cruzar la pista cuando inadvertida y simultáneamente se le había instruido a la aeronave Boeing B-737-400 OE-IAP a aterrizar.

A pesar de la autorización para cruzar la pista, la aeronave Airbus A321-212 decidió detener su incursión en la pista al observar encendidas unas luces de barra de parada.

Tras esto, la aeronave B-737-400 aterrizó con normalidad.

Discusión

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat realiza cambios de configuración de pista diariamente por motivos de ruido. El aeropuerto entra en configuración nocturna entre las 23:00H y las 07:00H, cada día.

En algunos casos, se ha detectado falta de coordinación entre el control de rodadura y el controlador local responsable de autorizar los aterrizajes y cruces de esa pista en horas cercanas a la transición entre configuración nocturna y diurna (07:00H).

Se permiten cruces de pista correspondientes a configuraciones diurnas mientras aún quedan aeronaves por aterrizar en configuración nocturna.

Esto provoca incidentes por incursiones en pista que no llegan a más porque la aeronave en tierra se detiene en las barras de parada por iniciativa propia o la aeronave en el aire realiza una aproximación frustrada.

Conclusiones

Por todo ello, se ha decidido emitir las siguientes recomendaciones de seguridad:

REC 16/15. Se recomienda a ENAIRE que establezca un plan específico de aseguramiento de adherencia a procedimientos durante los cambios en la configuración nocturna a diurna de las pistas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

REC 17/15. Se recomienda a ENAIRE que realice una evaluación de los riesgos asociados a los cambios de configuración de pistas en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat y propuesta de medidas mitigadoras, en coordinación con AESA.

REC 18/15. Se recomienda a AESA que revise la evaluación de los riesgos asociados a los cambios de configuración de pistas en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat y propuesta de medidas mitigadoras, que se ha recomendado realizar a ENAIRE en la REC 17/15.