

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional IN-037/2016

Incidente ocurrido a la aeronave  
Gulfstream G200 de matrícula EC-KBC,  
en el aeropuerto de Barcelona - El Prat (LEBL),  
el 26 de septiembre de 2016



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-037/2016

---

---

**Incidente ocurrido a la aeronave Gulfstream G200  
de matrícula EC-KBC, en el aeropuerto de  
Barcelona- El Prat (LEBL),  
el 26 de septiembre de 2016**



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](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) 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

°	Grado
ATPL(A)	Airline Transport Pilot Licence - Licencia de Piloto de Línea Aérea
CPL(A)	Comercial Pilot Licence- Licencia de piloto comercial (avión)
H	Horas
LEBL	Aeropuerto de Barcelona - El Prat
LEMD	Aeropuerto de Adolfo Suárez - Madrid - Barajas
UTC	< Coordinated Universal Time >Tiempo universal coordinado

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Lunes 26 de Septiembre de 2016, 19:53 hora UTC <sup>1</sup>
Lugar	Aeropuerto de Barcelona- El Prat (LEBL)

**AERONAVE**

Matrícula	EC-KBC
Tipo y modelo	Gulfstream G200
Explotador	Executive Airlines

**MOTORES**

Tipo y modelo	PW-306A
Número	2

**TRIPULACIÓN**

	Comandante	Copiloto
Edad	42	39
Licencia	ATPL(A)	CPL(A)
Total horas de vuelo	4672:50	975:10
Horas de vuelo en el tipo	2365:55	178

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			2
Pasajeros			2
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	Menores
Otros daños	Varias arquetas del límite de la pista 25R del aeropuerto

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial- No regular- Interior- de pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje - Carrera de aterrizaje

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	26 de julio de 2017
---------------------	---------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC salvo que se especifique expresamente lo contrario. Para obtener la hora local es necesario sumar 2 h a la hora local.





## **1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE**

La aeronave realizaba el trayecto desde el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (LEMD) hasta el aeropuerto de Barcelona- El Prat (LEBL). A bordo iban dos tripulantes técnicos, una tripulante de cabina y un pasajero. La aeronave había despegado a las 19:01 h UTC siendo el copiloto quien iba a los mandos. Al llegar a Barcelona la tripulación realizó la aproximación y la toma a la pista 25R sin novedad, pero cuando se encontraban en la carrera de aterrizaje, al aplicar frenos, la aeronave comenzó a desviarse hacia la izquierda. El comandante tomó los mandos de la aeronave pero al no conseguir que ésta virase a la derecha decidió salir por derecho de la pista. La aeronave quedó parada en una isleta de arena entre las salidas R3 y R4. La aeronave no tuvo daños aparentes salvo en el tren de morro. Los ocupantes resultaron ilesos.

## **2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN**

Se ha recopilado y se ha analizando toda la información sobre el estado de la aeronave y la operación por parte de la tripulación. En particular se ha analizado todo aquello relacionado con el sistema de dirección de la aeronave tanto en el aspecto técnico como en el operacional. Adicionalmente se han valorado las actuaciones del aeropuerto, del servicio de control y las condiciones meteorológicas del día del incidente.

## **3. PRÓXIMAS ACCIONES**

El proceso de la investigación ha finalizado aunque quedan algunas respuestas pendientes del fabricante de la aeronave. No obstante, mientras tanto se ha estado trabajando en la redacción del informe el cual está muy avanzado por lo que se presentará para su aprobación en breve.

