

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Segunda Declaración Provisional IN-009/2016

Incidente ocurrido a la aeronave
Airbus A320-232, matrícula EC-MGE,
el día 28 de marzo de 2016 en el
aeropuerto de Bilbao (LEBB)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Segunda Declaración Provisional

IN-009/2016

**Incidente ocurrido a la aeronave Airbus A320-232,
matrícula EC-MGE, el día 28 de marzo de 2016
en el aeropuerto de Bilbao (LEBB)**



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

ATPL(A)	Airline Transport Pilot Licence- Licencia de Piloto de Línea Aérea
h	Hora
LEBB	Aeropuerto de Bilbao (codigo OACI)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
UTC	Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado)

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 28 de marzo de 2016, 07:00 UTC ¹
Lugar	Aeropuerto de Bilbao (LEBB)

AERONAVE

Matrícula	EC-MGE
Tipo y modelo	Airbus A320-232
Explotador	Vueling

MOTORES

Tipo y modelo	I.A.E. V2527-A5
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	43 años	37 años
Licencia	ATPL (A). Validez: 31 de diciembre de 2016	ATPL (A). Validez: 31 de enero de 2017
Total horas de vuelo	10.783:49 horas	4.955:12 horas
Horas de vuelo en el tipo	2.943:18 horas	1.018:12 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			6
Pasajeros			109
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Rotura de elementos auxiliares en pista

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte Aéreo Comercial - Regular - Interior - De pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje - Carrera de aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	28 de febrero de 2018
---------------------	-----------------------

¹ UTC: Coordinated Universal Time (Tiempo Universal Coordinado). La hora local se calcula añadiendo dos horas a la hora UTC

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El lunes 28 de marzo de 2016 la aeronave modelo Airbus A320-232, matrícula EC-MGE, proveniente del aeropuerto de Barcelona con 115 ocupantes a bordo, y con destino al aeropuerto de Bilbao, realizó una aproximación frustrada por cizalladura a la pista 30 de dicho aeropuerto a las 6:20 h UTC.

El aeropuerto, había estado en situación de alerta por vientos en superficie desde el día anterior a las 21:00 UTC hasta ese mismo día a las 06:00 UTC.

Posteriormente y en el segundo intento, la aeronave consiguió aterrizar por la pista 30 del aeropuerto de Bilbao. Durante la carrera de aterrizaje no pudo mantener la trayectoria, saliéndose por el margen izquierdo de la pista, rodando momentáneamente por la zona de tierra con el tren principal izquierdo, y regresando de nuevo a la pista hasta detenerse finalmente en la calle de rodadura

Los ocupantes resultaron ilesos y la aeronave e instalaciones aeroportuarias resultaron con daños menores.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

El informe de la investigación se presentó a pleno el 28 de junio de 2017, siendo entonces aprobado y autorizado para su envío a comentarios de las partes.

En dicho informe se indicaba que no se había podido determinar la causa principal del desvío de la trayectoria inicial hacia la izquierda del eje de pista, aunque los datos registrados hacían posible que una racha de viento contribuyera a modificar inicialmente la trayectoria de aterrizaje de la aeronave. Se consideró que la causa del no mantenimiento posterior de la aeronave sobre el eje de pista fue una inadecuada gestión del uso de la reversa en un contexto de viento cruzado y racheado considerable.

La acción asimétrica de las reversas al reducir su potencia de uso para mejorar el control direccional, así como el uso de la palanca de control (side stick), fueron considerados factores contribuyentes que dificultaron el control de la aeronave.

Durante el correspondiente período de comentarios, se han recibido consideraciones por parte del operador que cuestionan aspectos relativos al funcionamiento de los frenos de la aeronave y a la señalización de la pista.

Tras una primera valoración, se consideró de interés solicitar información adicional referente a los aspectos objeto de los comentarios.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

En estos momentos se está en proceso de análisis de los datos recibidos.