

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-023/2014

Incidente ocurrido a la aeronaves
Embraer 190/200LR, de matrícula
EC-LEK operada por Air Europa y
Canadair CL-215T identificativo
"FOCA26", en el TMA de Madrid,
el 29 de julio de 2014



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-023/2014

**Incidente ocurrido a la aeronaves Embraer 190/200LR,
de matrícula EC-LEK operada por Air Europa y Canadair
CL-215T identificativo "FOCA26", en el TMA
de Madrid, el 29 de julio de 2014**



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: 161-15-003-X

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	Piloto de transporte de línea aérea
Ft	“Feet” Pie
DME	Distance Measuring Equipment - Equipo medidor de distancia
EMA	Estado Mayor del Aire
CAO	Control Aéreo Operativo
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
CITAAM	Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares
ILS	Instrument Landing System - Sistema de aterrizaje instrumental
NM	Nautic Miles - Millas Náuticas
LECO	Aeropuerto de A Coruña
LEMD	Aeropuerto de Madrid-Barajas
LEMG	Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol
LETO	Aeropuerto de Madrid-Torrejón
TCAS	Traffic Alert Collision Avoidance System - Sistema de alerta y evasión de colisión de tránsito
TMA	Terminal Manoeuvring Area - Área de Control Terminal
UTC	“Coordinated Universal Time” Tiempo universal coordinado
VOR	Very High Frequency Omnidireccional Range

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 29 de julio de 2014, 11:03 horas ¹
Lugar	TMA de Madrid (LEMD) en las cercanías del punto PDT

AERONAVE

Matrícula	EC-LEK	UD.13-26
Tipo y modelo	Embraer 190/200LR	Canadair CL-215T-"FOCA26"
Explotador	Air Europa	EMA (Estado Mayor del Aire)

Motores

Tipo y modelo	GENERAL ELECTRIC CF34-10E5	PWC-123AF PRATT&WHITNEY
Número	2	2

TRIPULACIÓN

	Comandante		Copiloto	
Edad	36 años	39 años	31 años	29 años
Licencia	Piloto de transporte de línea aérea ATPL	Piloto de transporte de línea aérea ATPL	CR-2	LCR
Total horas de vuelo	8.059 h	6.306 h	1.298:20 h	1.010:45 h
Horas de vuelo en el tipo	330 h	2.420 h	258:50 h	905:35 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos	
Tripulación			5	3
Pasajeros			81	
Otras personas				

DAÑOS

Aeronave	Ninguno	Ninguno
Otros daños	Ninguno	

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular - Interior - De pasajeros	Vuelo de estado - Militar
Fase de vuelo	Aproximación a LEMD	Aproximación a LETO

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	26 de octubre de 2015
---------------------	-----------------------

¹ 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 UTC.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

La aeronave civil de matrícula EC-LEK e indicativo de vuelo AEA7234 que provenía del aeropuerto de A Coruña (LECO) con destino el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid- Barajas (LEMD) había sido autorizada por control de aproximación de Madrid (LECM) a descender a 5000 ft hacia el localizador ILS de la pista de aterrizaje 32 izquierda. Por otra parte, la aeronave militar de matrícula UD.13-26 con indicativo FOCA26 que procedía del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (LEMG) con destino a la base aérea/ aeropuerto de Torrejón (LETO) había sido autorizada por control militar (Control Aéreo Operativo -CAO) a proceder por los pasillos visuales establecidos para el aeropuerto de Madrid-Torrejón (LETO).

Cuando se encontraban a unas 12 NM a la derecha del VOR-DME de Perales (PDT) y a unos 6400 ft de altitud aproximadamente, la tripulación del vuelo AEA7234 tuvo un aviso TCAS RA de la aeronave FOCA26 que se aproximaba por su derecha. Las distancias mínimas que alcanzaron fueron de 1,4 NM horizontales y 200 ft verticales. La tripulación del AEA7234 siguió las indicaciones del TCAS ajustando la velocidad vertical y notificó el fin del conflicto al servicio de control de Madrid, efectuando posteriormente la aproximación y el aterrizaje sin novedad. La tripulación de la aeronave FOCA26 continuó su aproximación aterrizando sin novedad en el aeropuerto de Torrejón (LETO)

Los ocupantes de ambas aeronaves resultaron ilesos y las aeronaves no sufrieron daños.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Tras realizar diversos análisis independientes por parte de la CIAIAC y la CITAAM finalmente se decidió formar un equipo conjunto de investigación en base al Acuerdo de investigación técnica de accidentes/incidentes graves en el que se encuentre involucradas aeronaves civiles y militares entre ambas comisiones de fecha 17/12/2012. La apertura del expediente tuvo lugar oficialmente en febrero de 2015. En este momento la investigación continúa de forma conjunta. Se están analizando aspectos operacionales tanto de tripulaciones técnicas como de personal de control.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El proceso de la investigación continua. Tan pronto como éste finalice se comenzará la redacción del borrador de informe del incidente.

