

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-029/2016

Incidente ocurrido a las aeronaves
Airbus A-320, matrícula EC-LRE
(operada por Vueling) y Airbus A-321,
matrícula H-BION (operada por Swiss),
en las proximidades del punto NITBA
del TMA de Barcelona (LECB),
el 25 de julio de 2016



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-029/2016

Incidente ocurrido a las aeronaves Airbus A-320, matrícula EC-LRE (operada por Vueling) y Airbus A-321, matrícula H-BION (operada por Swiss), en las proximidades del punto NITBA del TMA de Barcelona (LECB), el 25 de julio 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
<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

ACAS	Sistema anticolidión de a bordo
ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea
CPL (A)	Licencia de piloto comercial
FIR	Región de información de vuelo
LECB	Indicativo OACI del FIR Barcelona
LEBL	Indicativo OACI del aeropuerto de Barcelona – El Prat
NM	Millas náuticas
RA	Aviso de resolución
STCA	Sistema de alerta de conflicto a corto plazo
TA	Aviso de tráfico
TCAS	Sistema de Alertas de Tráfico y Evasión de Colisión
TMA	Área terminal
UTC	Tiempo universal coordinado

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Lunes, 25 de julio de 2016, 18:36 hora UTC¹
Lugar	Área Terminal (TMA) del aeropuerto de Barcelona-El Prat (LEBL)

AERONAVE

Matrícula	EC-LRE	H-BION
Tipo y modelo	AIRBUS 320-232	AIRBUS 321-212
Explotador	VUELING AIRLINES	SWISS INTERNATIONAL AIRLINES

MOTORES

Tipo y modelo	IAE V2527-A5	CFMI CFM56-5B1
Número	2	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto	Piloto	Copiloto
Edad	35 años	25 años	48 años	35 años
Licencia	ATPL (A) con habilitación A-320 válida hasta el 31-01-2017	CPL (A) con habilitación A-320 válida hasta el 31-01-2017	ATPL (A) con habilitación A-320 válida hasta el 31-01-2017	ATPL (A) con habilitación A-320 válida hasta el 31-01-2017
Total horas de vuelo	5.272 h	1.106 h	10.152 h	2.412 h
Horas de vuelo en el tipo	3.281 h	182 h	10.152 h	2.412 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / llesos	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			6			8
Pasajeros			150			203
Otras personas						

DAÑOS

Aeronave	Ninguno	Ninguno
Otros daños	Ninguno	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - Pasajeros	Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - Pasajeros
Fase de vuelo	Ascenso	Ascenso

INFORME

Fecha de aprobación	28 de junio de 2017
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC. Para obtener la hora local hay que añadir dos horas a la hora UTC.

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El día 25 de julio de 2016, la aeronave Airbus A-321, matrícula H-BION, operada por Swiss, despegó del aeropuerto de Barcelona con destino el aeropuerto de Zurich (Suiza) con indicativo SWR191Q, en tanto que la aeronave Airbus A-320, matrícula EC-LRE, operada por Vueling, realizó el vuelo con indicativo VLG6502, entre los aeropuertos de Barcelona y Nápoles Capodichino (Italia).

La primera de las aeronaves siguió la ruta de salida normalizada por instrumentos DALIN3Q, mientras que la segunda realizó la maniobra de salida normalizada VERSO3Q. Estas dos rutas tienen un tramo común hasta un punto llamado NITBA desde donde las aeronaves proceden al fijo final de la maniobra de salida estándar.

La aeronave operada por la compañía Swiss precedió al tráfico de Vueling en la secuencia de salida. Para evitar conflicto con las aeronaves en ruta de llegada el control de tránsito aéreo dio instrucciones a las tripulaciones de ambas aeronaves para que virasen a la izquierda y pusiesen rumbo directo al fijo final de sus maniobras de salida estándar (DALIN y VERSO) una vez alcanzasen nivel de vuelo FL080.

El distinto régimen ascensional de las aeronaves provocó que la separación entre ellas fuera reduciéndose, hasta alcanzar un valor mínimo de 1,1 NM de separación horizontal y 300 ft de vertical, por lo que se generó un aviso de tráfico (TA) del TCAS y, posteriormente un aviso de resolución (RA).

La ejecución de las maniobras evasivas originó la separación de las aeronaves, lo que permitió la reanudación normal de su navegación por ambos tráficos.

El conflicto no fue detectado por el controlador, quien estaba prestando atención a otro conflicto potencial entre otros tráficos que se hubiera podido producir al Sur del aeropuerto.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación del incidente se ha enfocado en los siguientes aspectos:

1. Análisis de la actuación de las tripulaciones de las aeronaves involucradas en lo referente a la ejecución de las maniobras evasivas.
2. Análisis de la geometría de la maniobra, en relación con la alerta generada en los sistemas anticolidión (ACAS) de ambas aeronaves.
3. Análisis de la actuación de Control de Tránsito Aéreo. Influencia del funcionamiento del STCA.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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