

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE **A**CCIDENTES
E **I**NCIDENTES DE
AVIACIÓN **C**VIL

Declaración provisional IN-015/2016

Incidente ocurrido a la aeronave Embraer EMB-145MP, matrícula EC-KSS, operada por la compañía Privilege Style, el 29 de abril de 2016, en la aproximación al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Madrid - España)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-015/2016

**Incidente ocurrido a la aeronave Embraer EMB-145MP,
matrícula EC-KSS, operada por la compañía Privilege Style,
el 29 de abril de 2016, en la aproximación al aeropuerto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Madrid - España)**



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

ACC	Dependencia de control de área (<i>Area Control Center</i>)
APP	Dependencia de control de aproximación
ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión
CPL(A)	Licencia de piloto comercial de avión
ENAIRE	Proveedor de servicios de navegación aérea
ILS	Ayuda instrumental para el aterrizaje (<i>Instrument Landing System</i>)
Kg	Kilogramo
LEBL	Indicativo OACI para el aeropuerto de Barcelona
LEMD	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
LEVC	Indicativo OACI para el aeropuerto de Valencia
LPPR	Indicativo OACI para el aeropuerto de Oporto
TWR	Torre de Control de Aeródromo
UTC	Tiempo universal coordinado (<i>Coordinated Universal Time</i>)

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Viernes, 29 de abril de 2016, a las 20:30 UTC¹
Lugar	Aproximación al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas (Madrid - España)

AERONAVE

Matrícula	EC-KSS
Tipo y modelo	Embraer EMB-145-MP, matrícula EC-KSS
Explotador	Privilege Style

MOTORES

Tipo y modelo	Rolls Royce AE 3007 A1
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto al mando	Copiloto
Edad	47 años	28 años
Licencia	ATPL (A)	CPL (A)
Total horas de vuelo	9.394 horas	305 horas
Horas de vuelo en el tipo	6.516 horas	104 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			3
Pasajeros			34
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte Aéreo Comercial - Regular - Internacional - Pasajeros
Fase de vuelo	Aproximación

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	29 de marzo de 2017
---------------------	----------------------------

¹ Todas las referencias horarias indicadas en este informe se realizan en la hora UTC. La hora local se calcula sumando dos horas a la hora UTC.

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

La aeronave realizaba el vuelo AEA1142 de la compañía Air Europa, con origen en el aeropuerto de Oporto (LPPR), en Portugal, y destino el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (LEMD), con el de Valencia (LEVC) como aeropuerto alternativo y el de Barcelona (LEBL) como segundo aeropuerto alternativo, estos tres en España.

La información meteorológica de que disponía la tripulación antes del despegue le hizo prever potenciales incidencias operativas y el Comandante decidió cargar 800 Kg de combustible adicional al requerido, lo que permitiría una hora más de tiempo de vuelo. El combustible mínimo para desvío al aeropuerto alternativo de destino era 925 Kg.

La aeronave comenzó el rodaje a las 18:40 UTC y despegó a las 18:52 UTC, realizándose las fases de ascenso y crucero con normalidad.

En ruta y aproximación, las dependencias de control correspondientes le requirieron para realizar esperas y le autorizaron a realizar desvíos para evitar núcleos tormentosos, en varias ocasiones.

A las 20:04:29 UTC, la dependencia de control de aproximación (APP) comunicó a todas las estaciones en su frecuencia que había tormenta en la aproximación y ninguna aeronave había podido atravesarla, y las instruyó para mantener los puntos de espera en se encontraban. La aeronave se mantuvo haciendo esperas hasta que, a las 20:17:33 UTC, solicitó desvío al aeropuerto de Valencia, como aeropuerto alternativo; tres minutos más tarde, se le informó que este aeropuerto no aceptaba más tráfico.

A las 20:22:52 UTC, la tripulación de la aeronave solicitó el desvío al aeropuerto de Barcelona, como segundo aeropuerto alternativo y pidió la información meteorológica correspondiente; se le dieron vectores, primero hacia el Norte y después hacia el Este. La tripulación realizó los cálculos del combustible necesario, comprobó la cantidad de este a bordo y, a las 20:30:34 UTC declaró emergencia por falta de combustible y requirió volver al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Se le dieron vectores, a las 20:35:00 UTC se le autorizó para volar directo a MANCO para realizar la aproximación ILS a la pista 18R, una vez establecida en el localizador, a las 20:42:25 UTC se le autorizó para realizar la aproximación ILS Z a la pista 18R y a las 20:45:26 se le transfirió a la torre de control (TWR) del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que le autorizó para aterrizar en la pista 18R y le informó que el viento era de dirección 140° y 3 nudos de intensidad, la pista estaba mojada en su primer tercio y había chubascos sobre el umbral.

La aeronave aterrizó a las 20:48 UTC, a las 20:49:29 UTC informó que la pista estaba libre y, una vez confirmado que podía llegar al estacionamiento por sus propios medios, fue transferida a la dependencia de control de rodadura a las 20:51 UTC. Rodó sin novedad

hasta la posición de estacionamiento asignada, poniendo calzos a las 21:00 UTC; en el momento del aterrizaje la cantidad estimada de combustible a bordo de la aeronave era de 750 Kg, y el remanente en el aparcamiento fue de 700 Kg.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se está realizando con participación del operador de la aeronave y del proveedor de servicios de navegación aérea (ENAIRE).

Asimismo, la investigación se ha centrado principalmente en la política de combustible del operador, las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta que siguió la aeronave y los procedimientos aplicables en el Centro de Control (ACC) de Madrid.

3. PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN

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