



**COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL**

Segunda declaración provisional IN-036/2013

Incidente ocurrido el día 22 de agosto de 2013 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula G-FDZG, operada por la compañía Thomson Airways, durante la fase de aproximación al aeropuerto de Fuerteventura.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Segunda declaración provisional

IN-036/2013

Incidente ocurrido el día 22 de agosto de 2013 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula G-FDZG, operada por la compañía Thomson Airways, durante la fase de aproximación al aeropuerto de Fuerteventura.



**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(A)	Piloto de transporte de línea aérea (avión)
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
EGKK	Código OACI para el aeropuerto de Gatwick (Londres, UK)
GCRR	Código OACI para el aeropuerto de Lanzarote (Las Palmas de Gran Canaria)
GCFV	Código OACI para el aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas de Gran Canaria)
H	Hora(s)
QAR	Registrador de acceso rápido de datos de vuelo
VHF	Muy alta frecuencia
VOR	Radiofaro omnidireccional en VHF
UE	Unión Europea

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Jueves, 22 de agosto de 2013, 10:50 h ¹
Lugar	Fase de aproximación en el aeropuerto de Fuerteventura (GCFV)

AERONAVE

Matrícula	G-FDZG
Tipo y modelo	BOEING - 737 - 800
Explotador	Thomson Airways

Motores

Tipo y modelo	CMF International CFM56-7B27
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	59 años	42 años
Licencia	ATPL (A) válida hasta 23 de enero de 2016	ATPL (A) válida hasta 19 de marzo de 2017
Total horas de vuelo	12060 horas	5300 horas
Horas de vuelo en el tipo	780 horas	1150 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			7
Pasajeros			169
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - internacional - pasajeros
Fase de vuelo	Aproximación

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	23 de julio de 2015
---------------------	---------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. La hora UTC se calcula sustrayendo una hora a la hora local.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El jueves 22 de agosto la aeronave G-FDZG, Boeing 737-800 operado por la compañía Thomson Airways, realizó su maniobra de aproximación a su aeropuerto de destino en la isla de Lanzarote (GCRR) procedente del aeropuerto de Londres Gatwick (EGKK) en vuelo regular con 176 personas a bordo.

Después de planear una aproximación para la pista 03, una vez en el tramo de viento en cola, recibieron instrucciones para proceder a la vertical del VOR² de Lanzarote LTE para realizar la maniobra de aproximación VOR a la pista 21, ya que las condiciones de viento cambiantes aconsejaban el cambio de pista. Una vez en aproximación final un súbito cambio de viento generó una desestabilización de la maniobra por lo que la tripulación ejecutó una maniobra de aproximación frustrada.

Ante las dificultades de otros tráficos en aproximación la tripulación decidió proceder a su aeropuerto de alternativa en la isla de Fuerteventura, donde fueron autorizados a una aproximación visual. Como el combustible remanente se aproximaba a la reserva final la tripulación declaró emergencia (MAYDAY).

El aterrizaje se realizó con normalidad y el pasaje abandonó el avión de forma ordenada, sin necesidad de realizar evacuación de emergencia.

El cambio de la pista en servicio en Lanzarote, que volvió a su configuración original de pista en servicio 03 media hora más tarde, provocó problemas de congestión del sector de Aproximación Canarias ACC. Este Sector está considerado de alta complejidad por la cercanía de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura (GCFV) y por la afectación de sus maniobras entre sí en determinadas configuraciones de las pistas en uso. Con intención de ordenar el flujo de tráfico en llegada las aeronaves fueron dirigidas a realizar distintos circuitos de espera. Durante el transcurso de la investigación la CIAIAC ha constatado que ENAIRE³ ha adoptado medidas mitigadoras que palían la problemática en ese sector donde confluyen los tráficos de entrada y salida a/desde los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura.

² VOR Radiofaro omnidireccional en VHF.

³ La empresa AENA Navegación pasó a denominarse ENAIRE en julio de 2014.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los siguientes aspectos:

- Análisis del planeamiento del vuelo así como de la ejecución de la maniobra de aproximación frustrada y coordinación entre los miembros de la tripulación. Se han revisado las actuaciones del avión y de la tripulación con los datos obtenidos del registrador de acceso rápido de datos de vuelo (QAR). Se ha analizado la documentación de la compañía y la instrucción recibida por la tripulación.
- Análisis de la actuación de los controladores de servicio en la Torre de Control de Lanzarote y Fuerteventura así como en el Sector de Aproximación Canarias denominado ACC. Se ha evaluado la actuación de los controladores implicados en el accidente y su metodología de coordinación. Asimismo se han analizado las trazas radar.
- Análisis de la información meteorológica disponible a los controladores y a la tripulación.
- Análisis de las medidas mitigadoras indicadas por ENAIRE para paliar la problemática detectada en el Sector de Aproximación Canarias ACC, que se orientan a una optimización de procedimientos de tráfico aéreo.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está finalizada. El borrador de informe final se encuentra en fase avanzada de redacción y será publicado próximamente