



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

Declaración provisional IN-015/2014

Incidente ocurrido entre las aeronaves AIRBUS 340-300, matrícula LV-FPV, operado por la compañía AEROLÍNEAS ARGENTINAS y BOEING 767-300, matrícula VQ-BSX, operado por la compañía UTAIR, el 5 de julio de 2014, en el aeropuerto de Barcelona (España)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-015/2014

Incidente ocurrido entre las aeronaves AIRBUS 340-300, matrícula LV-FPV, operado por la compañía AEROLÍNEAS ARGENTINAS y BOEING 767-300, matrícula VQ-BSX, operado por la compañía UTAIR, el 5 de julio de 2014, en el aeropuerto de Barcelona (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 ©

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 de Avión
LEBL	Aeropuerto de Barcelona – El Prat

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Sábado, 5 de julio de 2014 a las 6:58 hora local
Lugar	Aeropuerto de Barcelona (LEBL)

AERONAVE

Matrícula	LV-FPV	VQ-BSX
Tipo y modelo	AIRBUS 340-300	BOEING 767-300
Explotador	AEROLÍNEAS ARGENTINAS	UTAIR

Motores

Tipo y modelo	CFM56-5C4/P	CF6-80C2-B6F
Número	Cuatro (4)	Dos (2)

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto	Piloto	Copiloto
Edad	52	38	49	55
Licencia	ATPL (A)	ATPL (A)	ATPL (A)	ATPL (A)
Total horas de vuelo	17.376	3.831	13.500	9.937
Horas de vuelo en el tipo	966	885	4.163	3.724

LESIONES

	Muertos		Graves		Leves / llesos	
Tripulación					13	12
Pasajeros					128	336
Otras personas						

DAÑOS

Aeronave	Ninguno	Ninguno
Otros daños	Ninguno	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación comercial-Transporte de pasajeros-Regular-Internacional	Aviación comercial-Transporte de pasajeros-Regular-Internacional
Fase de vuelo	Rodadura	Aproximación final

INFORME

Fecha de aprobación	24 de junio de 2015
---------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

La aeronave BOEING 767-300 operada por UTAIR estaba en el tramo final para el aterrizaje por la pista 02 del aeropuerto de Barcelona (LEBL) y al mismo tiempo un avión AIRBUS 340-300 operado por Aerolíneas Argentinas estaba cruzando la pista 02 por la intersección con la calle de rodadura M mientras se dirigía al punto de espera de la pista 25 R para despegar.

Cuando la tripulación del BOEING detectó la presencia de la otra aeronave decidió frustrar la aproximación. El AIRBUS 340 despegó sin ninguna incidencia instantes después y llegó a su destino con normalidad y el BOEING 767 aterrizó posteriormente después de realizar un circuito de aeródromo.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado principalmente en los siguientes aspectos:

- Modos de operación en el aeropuerto de Barcelona
- Análisis de los procedimientos de control
- Estudio de los factores humanos

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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

