



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

Segunda Declaración provisional IN-033/2014

Incidente ocurrido el 17 de octubre de 2014
entre la aeronave Airbus A-330-200,
matrícula EC-LNH, operada por la
compañía aérea Air Europa y un vehículo
de mantenimiento, en la pista 36L del
Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Segunda Declaración provisional

IN-033/2014

Incidente ocurrido el 17 de octubre de 2014 entre la aeronave Airbus A-330-200, matrícula EC-LNH, operada por la compañía aérea Air Europa y un vehículo de mantenimiento, en la pista 36L del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas



**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: 161-16-353-8

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
IFR	Reglas de Vuelo Instrumental
V1	Velocidad de decisión

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 17 de octubre de 2014, 01:36 hora local
Lugar	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

AERONAVE

Matrícula	EC-LNH
Tipo y modelo	Airbus A330-243
Explotador	Air Europa

MOTORES

Tipo y modelo	Rolls Royce RB211 Trent 772B-60
Número	2

TRIPULACIÓN

	Comandante	Copiloto
Edad	54 años	51 años
Licencia	ATPL (A)	ATPL (A)
Total horas de vuelo	18.567	13.173
Horas de vuelo en el tipo	2.339	844

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			12
Pasajeros			267
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - Pasajeros
Fase de vuelo - Reglas de vuelo	Despegue - Carrera de despegue - IFR

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	28 de septiembre de 2016
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El viernes 17 de octubre de 2014, aproximadamente a las 01:36 hora local, la aeronave Airbus A330-200, matrícula EC-LNH, se encontraba en carrera de despegue por la pista 36L del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, cuando la tripulación advirtió la presencia de una luz diferente a las de señalización de pista.

Requerida información a la torre de control sobre el origen de la misma, ésta comunicó desconocer su procedencia. Cuando la aeronave se aproximó a la luz, la tripulación vio como un vehículo se encontraba en el borde izquierdo de pista abandonando la zona pavimentada.

La aeronave continuó el despegue sin ninguna incidencia.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

El suceso fue estudiado inmediatamente por la autoridad del aeropuerto. La investigación identificó todos aquellos sujetos, circunstancias y procedimientos afectados en el suceso, localizando las desviaciones que sobre los procedimientos establecidos contribuyeron a situar a un vehículo de mantenimiento de obras en la pista 36L.

En consecuencia se ha realizado una revisión del estudio para atenuar los riesgos en el aeropuerto y de las acciones correctoras tomadas, que principalmente van dirigidas a la formación del personal de obras que trabaja en el entorno aeroportuario y en la gestión de la situación del personal.

La compañía aérea publicó una recomendación interna a las tripulaciones de vuelo para abortar el despegue, siempre que se encuentre la aeronave por debajo de V_1^1 , cuando se advierta la posibilidad de una incursión en la pista de vuelo.

Se ha profundizado en el estudio de la gestión y tratamiento de los ecos del radar primario al objeto de precisar el recorrido del vehículo sobre el área de movimiento. Se ha constatado que, la necesidad práctica de filtrar los ecos para no llevar a confusión al controlador por el número de vehículos y aeronaves en movimiento, requiere focalizar el filtrado del eco del primario hasta el área más próxima a la pista. En consecuencia, no existe la posibilidad de recuperar los ecos que no se han presentado en la pantalla radar.

¹ Velocidad máxima a la cual el piloto todavía puede detener la aeronave y abortar el despegue sin dejar la pista.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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