

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-020/2017

Incidente ocurrido el día 9 de septiembre de 2017, a la aeronave ATR 72-212A matrícula EC-KKQ, operada por Swiftair, a nivel de vuelo FL170 en las proximidades del punto de notificación NARGO (Albacete)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-020/2017

**Incidente ocurrido el día 9 de septiembre de 2017,
a la aeronave ATR 72-212A matrícula EC-KKQ,
operada por Swiftair, a nivel de vuelo FL170
en las proximidades del punto de
notificación NARGO (Albacete)**



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

AOA	Ángulo de ataque
ATC	Controlador de tráfico aéreo
ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión
CPL (A)	Licencia de piloto comercial de avión
h	Hora
FL	Nivel de vuelo
ft	pies
NM	Milla náutica
seg	segundos
TLU	Unidad de delimitación de recorrido (<i>travel limitation unit</i>)

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Sábado, 9 de septiembre de 2017, 20:26 hora local
Lugar	10 NM al norte del punto de notificación NARGO (Albacete) a FL170

AERONAVE

Matrícula	EC-KKQ
Tipo y modelo	ATR72-212A
Explotador	Swiflair

MOTORES

Tipo y modelo	Pratt&Whitney PWC-127F
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	55 años	33 años
Licencia	ATPL (A), validez hasta 31/12/2017	CPL (A), validez hasta 30/09/2018
Total horas de vuelo	18.294 h	1.416 h
Horas de vuelo en el tipo	3.629 h	406 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			4
Pasajeros			22
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	IFR Transporte aéreo comercial - regular - interior - de pasajeros
Fase de vuelo	En ruta - ascenso a nivel de vuelo

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	30 de julio de 2018
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El sábado 9 de septiembre de 2017, la aeronave EC-KKQ con indicativo de vuelo AEA4050, experimentó una entrada en pérdida cuando se encontraba atravesando una zona con condiciones de hielo en ascenso a FL170.

La aeronave, cuyo destino era el aeropuerto Madrid-Adolfo Suárez, había despegado del aeropuerto de Alicante a las 20:08 h sin incidencias con 26 personas a bordo (4 miembros de tripulación y 22 pasajeros). A los 6 min de vuelo, con la aeronave atravesando los 10023 ft, la temperatura descendió por debajo de 7°C y dos minutos después, a 12516 ft, se conectaron los sistemas antihielo (ANTI ICING ON). A los 28 segundos se activó el aviso de acumulación de hielo en la aeronave (ICE DETECTOR ON) y, como consecuencia a los 5 seg la tripulación puso en funcionamiento los sistemas de deshielo (DE ICING ON). Transcurridos dos minutos de funcionamiento de los sistemas de deshielo, a las 20:20 h, con la aeronave a 14883 ft, se registró la desactivación del detector de hielo (ICE DETECTOR OFF).

La aeronave continuó en ascenso y dos minutos después, a las 20:22 h y a 16067 ft, se activó el aviso de performance degradadas (DEGRADED PERF). La aeronave se mantuvo en ascenso y a las 20:25 h (16852 ft) la tripulación solicitó a ATC ascender a FL190 para “escapar” de las condiciones meteorológicas.

A las 20:26:03 la aeronave alcanzaba la máxima altitud de 17148 ft y a las 20:26:11 h, se registró la entrada en pérdida de la aeronave con un alabeo de 58° (con la aeronave a 17095 ft) y un ángulo de ataque de 19,6° (con la aeronave a 17003 ft). La aeronave descendió recuperando la pérdida y dos minutos más tarde notificó la naturaleza del evento a ATC.

A las 20:31 h la aeronave se encontraba a 13752 ft y la tripulación informó a ATC que estaban libres de nubes y que mantendrían esa altitud, continuando el vuelo hacia su destino previsto. El aviso de performance degradadas (DEGRADED PERF) se mantuvo activo hasta las 20:35 h. El vuelo hasta el aeropuerto de Madrid se realizó sin incidencias.

Durante la toma se produjo un problema de bloqueo en el estabilizador vertical que, más tarde, se relacionó con un problema de funcionamiento de un TLU (travel limitation unit) pero que no tuvo ninguna consecuencia en el control de la aeronave. Ninguno de los ocupantes de la aeronave resultó herido y desembarcaron de la aeronave con normalidad, salvo uno de los pasajeros, que sufrió un cuadro de ansiedad durante el evento.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en:

- El análisis de las condiciones meteorológicas previstas y reales.
- El análisis del comportamiento de la aeronave y los sistemas de detección de hielo.
- El análisis de la gestión por parte de la tripulación (tanto técnica como de cabina) antes, durante y después del evento.
- La formación de la tripulación en situaciones de engelamiento y recuperación de posiciones anormales de vuelo.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado y el informe será publicado próximamente.