

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional A-029/2017

Accidente ocurrido el día 18 de octubre de 2017, a la aeronave Boeing 737-800 matrícula EI-FJJ, operada por Norwegian Air International, a nivel de vuelo FL190 en las proximidades de VOR/DME CLS (Valencia)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

A-029/2017

**Accidente ocurrido el día 18 de octubre de 2017,
a la aeronave Boeing 737-800 matrícula EI-FJJ,
operada por Norwegian Air International,
a nivel de vuelo FL190 en las proximidades
de VOR/DME CLS (Valencia)**



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:

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

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
DME	Equipo medidor de distancia
FL	Nivel de vuelo
fpm	Pie por minuto
ft	pie
g	Aceleración de la gravedad
h	horas
IFR	Reglas de vuelo por instrumentos
NM	Milla náutica
PAC	Predicción de alerta de conflicto de SACTA
SACTA	Sistema automatizado de control de tráfico aéreo
TCAS	Sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión
TMA	Área terminal de maniobras
UTC	Tiempo universal coordinado
VOR	Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia
VOR/DME CLS	VOR/DME Calles

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Miércoles, 18 de octubre de 2017, 13:51 UTC
Lugar	Proximidades del VOR/DME CLS (Valencia) a FL 190

AERONAVE

Matrícula	EI-FJJ
Tipo y modelo	Boeing 737-800
Explotador	Norwegian Air International

MOTORES

Tipo y modelo	CFM56-7B26
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	46 años	28 años
Licencia	ATPL (A), validez hasta 30/04/2018	CPL (A), validez hasta 31/07/2018
Total horas de vuelo	8.933 h.	2.060 h.
Horas de vuelo en el tipo	3.763 h.	1.710 h.

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación		1	5
Pasajeros			178
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - regular - internacional - de pasajeros
Fase de vuelo	En ruta - cambio de nivel de crucero
Reglas de vuelo	IFR

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	26 de septiembre de 2018
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El miércoles 18 de octubre de 2017, dos tripulantes de cabina de pasajeros a bordo de la aeronave EI-FJJ, operada por Norwegian Air International, con código de vuelo IBK1CH, resultaron heridos durante la ejecución de una maniobra de resolución de un conflicto (TCAS RA) en las proximidades del VOR/DME CLS, en Valencia.

La aeronave, procedente del aeropuerto de Oslo (Noruega) y con destino el aeropuerto de Alicante (España), se encontraba desviada de su ruta prevista inicialmente por las malas condiciones meteorológicas en el este y noreste de España.

A las 13:49:50 UTC, el controlador del TMA de Valencia, con el que se encontraba en frecuencia, recibió un aviso de conflicto PAC en el SACTA que afectaba a la aeronave y la instruyó a realizar un viraje a la izquierda de 90°. La aeronave se encontraba a 21040 ft y en descenso hasta su nivel autorizado (FL190). La distancia de separación entre las aeronaves era de 10,8 NM y 600 ft.

A las 13:50:33 UTC, la tripulación de la aeronave tuvo un aviso TCAS RA. Se encontraba a 19818 ft, en descenso y su separación con la otra aeronave era de 3,6 NM y 700 ft. Coincidente con la aparición de este aviso, la aeronave inició un alabeo a la izquierda, durante el cual se produjo la mínima separación entre las aeronaves, 2,8 NM y 800 ft (13:50:38 UTC).

A las 13:50:45 UTC, con la aeronave alabeando a la izquierda, se registró una aceleración vertical máxima de 1,79 g. La aeronave estaba a 19269 ft con un régimen de descenso de más de 2000 fpm. En este momento se produjo la caída de dos tripulantes de cabina de pasajeros que se encontraban de pie en la aeronave, resultando uno de ellos herido leve en la espalda y el otro con una rotura de tibia (herido grave).

A las 13:50:52 UTC, los avisos TCAS desaparecieron. Se encontraba a 19077 ft.

Las dos aeronaves afectadas en el conflicto se mantenían en contacto con diferentes dependencias de control, y por lo tanto, en diferentes frecuencias.

La aeronave continuó el vuelo sin otras incidencias hasta su aeropuerto de destino, Alicante.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en tres ámbitos:

- Las condiciones meteorológicas y cómo fueron consideradas por los servicios de control y por parte de la tripulación de la aeronave.
- La tripulación de la aeronave, en cuanto a la gestión en cabina de la resolución del conflicto TCAS y las ejecución de las instrucciones emitidas por ATC.
- Los servicios de control de tráfico aéreo, en relación con la gestión del conflicto PAC teniendo en cuenta que las dos aeronaves involucradas se encontraban en frecuencias diferentes.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado y el informe será publicado próximamente.