

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-001/2017

Incidente ocurrido el día 21 de febrero de 2017, a la aeronave Airbus A-320, matrícula EC-HTD, en ruta desde el aeropuerto de Málaga/Costa del Sol al aeropuerto de Barcelona/El Prat



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-001/2017

**Incidente ocurrido el día 21 de febrero de 2017,
a la aeronave Airbus A-320, matrícula EC-HTD,
en ruta desde el aeropuerto de Málaga/Costa
del Sol al aeropuerto de Barcelona/El Prat**



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

ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión
IFR	Reglas de vuelo instrumental
Min	Minuto
FL	Nivel de vuelo
UTC	Tiempo universal coordinado

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 21 de febrero de 2017; 19:41 UTC¹
Lugar	En ruta de Málaga a Barcelona, a FL300

AERONAVE

Matrícula	EC-HTD
Tipo y modelo	A320
Explotador	Vueling

MOTORES

Tipo y modelo	CFM-56-5B4/P
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	29 años	26 años
Licencia	ATPL (A), validez hasta 30 abril 2018	ATPL (A), validez hasta 30 junio 2017
Total horas de vuelo	5.000 horas	5.700 horas
Horas de vuelo en el tipo	4.710 horas	616 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			7
Pasajeros			179
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

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	31 de enero de 2018
---------------------	----------------------------

¹ La hora local se calcula sumando una unidad.

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El martes 21 de febrero de 2017, a las 19:41 UTC, la aeronave A320 matrícula EC-HTD, operada por Vueling con 186 personas a bordo, sufrió un problema de presurización a FL300 mientras realizaba un vuelo entre el aeropuerto de Málaga y el de Barcelona, que dio lugar a una declaración de MAYDAY y un descenso de emergencia para aterrizar en el aeropuerto de Alicante.

Tras el despegue del aeropuerto de Málaga con la unidad de potencia auxiliar diferida, atravesando FL100 aproximadamente se tuvieron avisos casi simultáneos de "AIR ENG 1 BLEED ABNORM PR" y "AIR PACK 1 FAULT". Tras un intento no satisfactorio de reseteo del sistema afectado se decidió continuar el vuelo y limitar el nivel a FL300. Poco tiempo después, a FL300, se tuvo aviso de "AIR PACK 2 FAULT" y tras declarar MAYDAY se inició un descenso de emergencia hasta FL100, quedándose la cabina en un máximo (reportado) de 6700 ft. No fue necesario el uso de máscaras de oxígeno. La tripulación decidió desviar el vuelo en esas condiciones al aeropuerto de Alicante, donde se aterrizó a las 20:08 UTC.

La aeronave no sufrió daños y todas las personas a bordo desembarcaron con normalidad sin que fuera necesaria ninguna atención médica.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los componentes del sistema de presurización que pudieron tener influencia en el incidente. También se ha analizado el histórico de incidencias en cuanto a presurización de la aeronave EC-HTD, los componentes afectados y sus reemplazos. El estado de mantenimiento de la aeronave fue analizado tanto en su conjunto general, como en el caso particular de los sistemas de interés.

Asimismo se han analizado las acciones llevadas a cabo por la tripulación antes de producirse la despresurización y después hasta el aterrizaje de emergencia en un aeropuerto distinto del de destino.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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

