

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-045/2013

Incidente ocurrido el día 11 de diciembre de 2013, a la aeronave A320 con matrícula D-AICE, en aproximación al aeropuerto de Tenerife Sur



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-045/2013

Incidente ocurrido el día 11 de diciembre de 2013, a la aeronave A320 con matrícula D-AICE, en aproximación al aeropuerto de Tenerife Sur



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: 161-14-190-3

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	Control de Tráfico Aéreo
ATPL	Licencia piloto transporte aéreo
CPL	Licencia piloto comercial
FIR	Región de información de vuelo
Ft	Pie (s)
GP	Señal de la senda
H	Horas
LT:	Hora local
NM	Millas náuticas
UTC	Tiempo Universal Coordinado

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	11 de diciembre de 2013, 11:34 UTC ¹
Lugar	Aeropuerto de Tenerife Sur (GCTS)

AERONAVE

Matrícula	D-AICE
Tipo y modelo	A320-200
Explotador	Condor Flugdienst GmbH

Motores

Tipo y modelo	CFM56-5A3
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto al mando	Copiloto
Edad	48 años	36 años
Licencia	ATPL (A)	CPL (A)
Total horas de vuelo	10700	972
Horas de vuelo en el tipo	4800	713

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			6
Pasajeros			121
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - De pasajeros
Fase de vuelo	Aproximación

INFORME

Fecha de aprobación	27 de noviembre de 2014
---------------------	--------------------------------

¹ La referencia horaria en el informe es la hora UTC y coincide con la hora local (LT).

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

La aeronave, con indicativo CFG3228, provenía de Hamburgo y entró en el FIR de Canarias a las 10:21 tras unas 5 h de vuelo. ATC asignó a la aeronave la ruta de llegada instrumental (STAR) TERTO6H, prevista para los aterrizajes en la pista 26 de Tenerife Sur. Poco después y a causa de las condiciones meteorológicas en el entorno del aeropuerto con viento cambiante y tormentas con fuerte aparato eléctrico, la torre cambió la pista en uso de la pista 26 a la pista 08. Al hacerlo se detectaron problemas en la monitorización de los equipos del ILS. También un tráfico que se encontraba en final informó al controlador de problemas en la recepción de la señal de la senda (GP) de la nueva pista. Los técnicos de mantenimiento que se desplazaron hasta al emplazamiento de los equipos, confirmaron que la senda y el DME del ILS no estaban emitiendo.

La aeronave se desvió de la ruta STAR inicialmente asignada para rodear un foco tormentoso por el Sur y continuó su aproximación con el objetivo de capturar el localizador de la nueva pista. ATC le comunicó entonces que la senda de planeo del ILS de la pista 08 había quedado inoperativa por lo que la tripulación modificó sus planes iniciales que consistían en hacer una aproximación ILS y se prepararon para una aproximación de no precisión (LOC DME) a la pista 08.

La tripulación, que no fue informada de que el DME del ILS que sirve a la pista también había quedado inoperativo, erróneamente tomó como referencia de distancia al punto de contacto el DME del VOR con indicativo *TFS* situado 5.7 NM antes de la pista, próximo la línea de costa. Con esa referencia de distancia, la tripulación inició el descenso final anticipadamente sin que ni ellos ni los controladores ATC detectaran la desviación vertical de la trayectoria.

Ya en la última fase de la aproximación a unos 435 ft de indicación radio-altimétrica y a unas 6 NM de la pista, el equipo EGPWS emitió un aviso de conflicto con el terreno. La tripulación reaccionó abortando la aproximación y a la vista de la mala climatología optaron por desviarse a Fuerteventura, donde aterrizaron sin novedad.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación ha evaluado aspectos relacionados con la operación en cabina, con los sistemas de ayuda a la navegación del aeropuerto y con los servicios de control.

A partir de las entrevistas con la tripulación, las comunicaciones y el análisis de los datos del registrador de datos de vuelo se reconstruyó tanto la trayectoria como las acciones de la tripulación sobre los sistemas de navegación y control de la aeronave. Todo ello se puso en relación con los procedimientos de la compañía, en particular con las prácticas estándar para la navegación y monitorización de las aproximaciones.

Se recabó información del aeropuerto y de los servicios de tránsito aéreo en lo referente a la operativa de los sistemas de ayuda a la navegación, la gestión de averías y a los procedimientos de gestión y transmisión de la información sobre el estado de las mismas.

La investigación incorporó un análisis específico de factores humanos con el objetivo de esclarecer qué factores pudieron influir en las decisiones de la tripulación.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado. El informe final será publicado próximamente.