

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE **A**CCIDENTES  
E **I**NCIDENTES DE  
**A**VIACIÓN **C**VIL

## Declaración provisional IN-038/2012

Incidente ocurrido el día 6 de octubre de 2012, a las 15:28 hora local, a las aeronaves Airbus 330-200 EC- JQQ operada por Air Europa y Airbus A-330-200 EC-JHP operada por Orbest durante el rodaje en la plataforma sur del aeropuerto de Madrid-Barajas



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-038/2012

---

**Incidente ocurrido el día 6 de octubre de 2012, a las 15:28 hora local, a las aeronaves Airbus 330-200 EC- JQQ operada por Air Europa y Airbus A-330-200 EC-JHP operada por Orbest durante el rodaje en la plataforma sur del aeropuerto de 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: 161-13-145-7

---

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](mailto: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)	Airline Transport Pilot License (Aircraft) (licencia de piloto de transporte de línea aérea)
H	Hour(s) (horas)
SDP	Servicio de Dirección de Plataforma
UTC	Universal Time Coordinated (tiempo universal coordinado)

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Sábado, 06/10/2012, 15:28 hora local<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Madrid-Barajas (LEMD)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-JQQ</b>	<b>EC-JHP</b>
Tipo y modelo	<b>Airbus 330-203</b>	<b>Airbus 330-343</b>
Explotador	<b>Air Europa</b>	<b>Orbest</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>GE CF6-80E1A3</b>	<b>RR Trent 772B-60</b>
Número	<b>2</b>	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

	Piloto	Copiloto	Piloto	Copiloto
Edad	<b>55 años</b>	<b>39 años</b>	<b>62 años</b>	<b>30 años</b>
Licencia	<b>ATPL (A)</b>	<b>ATPL (A)</b>	<b>ATPL (A)</b>	<b>ATPL (A)</b>
Total horas de vuelo	<b>3.914 h</b>	<b>1.493 h</b>	<b>10.000 h</b>	<b>4.200 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>3.598 h</b>	<b>1.283 h</b>	<b>7.000 h</b>	<b>1.300 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>10</b>			<b>11</b>
Pasajeros			<b>297</b>			<b>384</b>
Otras personas						

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Menores</b>	<b>Menores</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - Pasajeros</b>	<b>Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - Pasajeros</b>
Fase de vuelo	<b>Remolque</b>	<b>Rodaje hasta pista</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>25 de septiembre de 2013</b>
---------------------	---------------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. Para obtener la hora UTC hay que restar dos horas a la hora local.



## 1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El sábado 6 de octubre de 2012 a las 15:38 horas, en la plataforma sur del aeropuerto de Madrid-Barajas, la aeronave Airbus A-330-203 con matrícula EC-JQQ con destino previsto a Caracas y operada por la compañía Air Europa, inició el retroceso desde la posición de aparcamiento T3 de la Terminal 1. A los pocos segundos, y ante la aparición de una aeronave rodando por detrás, por la calle I7 en sentido norte, detuvo el retroceso.

La aeronave que pasaba por detrás, un Airbus A-330-343 de matrícula EC-JHP con destino a Cancún y operada por la compañía Orbest, continuó su rodaje y golpeó con su winglet izquierdo el cono de cola y el timón de profundidad derecho de la aeronave detenida.

La aeronave de matrícula EC-JQQ sufrió daños que exigieron la sustitución del timón de profundidad derecho y sus dos servo-actuadores; la aeronave de matrícula EC-JHP sufrió la rotura del winglet izquierdo. Ambas aeronaves quedaron en tierra para su reparación.

No hubo ningún herido entre los pasajeros o las tripulaciones de las aeronaves.

## 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación de dicho accidente se ha enfocado en los siguientes aspectos:

1.–Análisis de la actuación de **la tripulación de la aeronave operada por Orbest** en lo referente a la monitorización en la maniobra de rodaje.

2.–Análisis de los procedimientos de comunicación entre **la tripulación de la aeronave operada por Air Europa** y el agente de rampa que les auxiliaba en la maniobra de retroceso.

3.–Análisis de la actuación del operador del **servicio de dirección de plataforma (SDP)**, que estaba siendo gestionado en Barajas por la empresa INECO. Debido a la novedad del servicio se ha analizado la formación recibida por dichos operadores y su adaptación al servicio.

4.–Análisis de la disposición de la Torre de la Terminal 123 de Barajas y sus limitaciones en cuanto a visibilidad de la plataforma.

5.–Análisis de la geometría de la zona aeroportuaria donde se produjo la colisión.

### **3. PRÓXIMAS ACCIONES**

La investigación está finalizada y el borrador de informe final se encuentra en fase de redacción final.