

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional IN-036/2013

Incidente ocurrido el 22 de agosto de 2013 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula G-FDZG, operada por la compañía Thomson Airways, durante la fase de aproximación al aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas de Gran Canaria)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-036/2013

---

**Incidente ocurrido el día 22 de agosto de 2013 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula G-FDZG, operada por la compañía Thomson Airways, durante la fase de aproximación al aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas de Gran Canaria)**



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: 161-14-118-2

---

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

AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de Línea Aérea ("Airline Transport Pilot License (Aircraft)")
EGKK	Código OACI para el aeropuerto de Gatwick (Reino Unido)
GCFV	Código OACI para el aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas de Gran Canaria)
GCRR	Código OACI para el aeropuerto de Lanzarote (Las Palmas de Gran Canaria)
QAR	Registrador de acceso rápido de datos de vuelo ("Quick Access Recorder")
VHF	Frecuencia muy alta ("Very High Frequency")
VOR VHF	Ámbito omnidireccional ("Omnidirectional range")
UTC	Tiempo Universal Coordinado ("Universal Time Coordinated")

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Jueves, 22 de agosto de 2013, 10:50 h<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Fase de aproximación en el aeropuerto de Fuerteventura (GCFV) (Las Palmas de Gran Canaria)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>G-FDZG</b>
Tipo y modelo	<b>Boeing 737-800</b>
Explotador	<b>Thomson Airways</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>CFM International CFM56-7B27</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

	Piloto	Copiloto
Edad	<b>59</b>	<b>42</b>
Licencia	<b>ATPL(A)</b>	<b>ATPL(A)</b>
Total horas de vuelo	<b>12.060</b>	<b>5.300</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>780</b>	<b>1.150</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			<b>7</b>
Pasajeros			<b>169</b>
Otras personas			

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte aéreo comercial - internacional - pasajeros</b>
Fase de vuelo	<b>Aproximación</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>23 de julio de 2014</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. La hora UTC se calcula sustrayendo una hora a la hora local.





## 1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El jueves 22 de agosto la aeronave G-FDZG, Boeing 737-800 operado por la compañía Thomson Airways, realizó su maniobra de aproximación a su aeropuerto de destino en la isla de Lanzarote (GCRR) procedente del aeropuerto de Londres Gatwick (EGKK) en vuelo regular con 176 personas a bordo.

Después de planear una aproximación para la pista 03, una vez en el tramo de viento en cola, recibieron instrucciones para proceder a la vertical del VOR LTE para realizar la aproximación VOR a la pista 21, ya que las condiciones de viento cambiantes aconsejaban el cambio de pista. Una vez en aproximación final un súbito cambio de viento generó una desestabilización de la maniobra por lo que la tripulación ejecutó una maniobra de aproximación frustrada.

El cambio de la pista en servicio en Lanzarote, que volvió a su configuración original de pista en servicio 03 media hora más tarde, provocó problemas de congestión del sector de Aproximación Canarias ACC. Este Sector está considerado de alta complejidad por la cercanía de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura (GCFV) y por la afectación de sus maniobras entre sí en determinadas configuraciones de las pistas en uso. Con intención de ordenar el flujo de tráfico en llegada las aeronaves fueron dirigidas a realizar distintos circuitos de espera.

Ante las dificultades de los tráficos en aproximación la tripulación decidió proceder a su aeropuerto de alternativa en la isla de Fuerteventura, donde fueron autorizados a una aproximación visual. Como el combustible remanente se aproximaba a la reserva final la tripulación declaró emergencia (MAYDAY).

El aterrizaje se realizó con normalidad y el pasaje abandonó el avión de forma ordenada, sin necesidad de realizar evacuación de emergencia.

### 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en siguientes aspectos:

- Análisis del planeamiento del vuelo así como de la ejecución de la maniobra de aproximación frustrada y coordinación entre los miembros de la tripulación. Se han revisado las actuaciones del avión y de la tripulación con los datos obtenidos del registrador de acceso rápido de datos de vuelo (QAR). Se ha analizado la documentación de la compañía y la instrucción recibida por la tripulación.
- Análisis de la actuación de los controladores de servicio en la Torre de Control de Lanzarote y Fuerteventura así como en el Sector de Aproximación Canarias ACC. Se ha evaluado la actuación de los controladores implicados en el incidente y su metodología de coordinación. Asimismo se han analizado las trazas radar.
- Análisis de la información meteorológica disponible a los controladores y a la tripulación.
- Análisis de los problemas específicos del Sector de Aproximación afectado y sus posible solución, así como de la coordinación entre dicho Sector y las Torres de Control afectadas.

### 3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está pendiente de la aprobación de las medidas mitigadoras indicadas por Enaire (anterior AENA Navegación Aérea) para paliar la problemática detectada en el Sector de Aproximación Canarias ACC, que se orientan a una optimización de procedimientos de tráfico aéreo.

El borrador de informe final se encuentra en fase avanzada de redacción.