

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-043/2013

Incidente ocurrido el día 5 de diciembre de 2013, a la aeronave BOEING 767 con matrícula N-182DN, operada por DELTA AIRLINES en el aeropuerto de Madrid Barajas



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-043/2013

**Incidente ocurrido el día 5 de diciembre de 2013,
a la aeronave BOEING 767 con matrícula N-182DN,
operada por DELTA AIRLINES en el 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: 161-14-173-6

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) nº 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) nº 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 aéreo de avión. ("Air Transport Pilot License of Aircraft")
h	Horas
TCP	Tripulante de cabina de pasajeros

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Jueves, 5 de diciembre de 2013, 12:05 hora local¹
Lugar	Aeropuerto de Madrid Barajas

AERONAVE

Matrícula	N-128DN
Tipo y modelo	BOEING 767-300 ER
Explotador	DELTA AIRLINES

Motores

Tipo y modelo	PRATT & WHITTNEY PT6A-67D
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto	Observador
Edad	57 años	51 años	50 años
Licencia	ATPL (A)	ATPL (A)	ATPL (A)
Total horas de vuelo	16.739 horas	12.000 horas	13.000 horas
Horas de vuelo en el tipo	6.623 horas	4.685 horas	5.304 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			11
Pasajeros			192
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Letrero de señalización y balizas de la pista 32 L

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte Aéreo Comercial - Regular - Internacional - Pasajeros
Fase de vuelo	Despeque - Ascenso inicial

INFORME

Fecha de aprobación	29 de octubre de 2014
---------------------	------------------------------

¹ Mientras no se indique lo contrario la referencia horaria es la hora local. Para hallar la hora UTC hay que restar una unidad.

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

La aeronave Boeing 767-300 ER operada por la compañía Delta Airlines con matrícula N182DN e indicativo DAL145, despegó a las 11:41 h por la pista 36 L del aeropuerto de Madrid Barajas con destino al aeropuerto JFK de Nueva York, llevando a bordo 192 pasajeros, 3 pilotos y 8 tripulantes de cabina de pasajeros (TCP).

En la carrera de despegue se rompió la rueda derecha trasera del tren principal de ese lado, y los restos de la cubierta desprendidos golpearon en el intradós abriendo un agujero y fracturando también elementos importantes del sistema hidráulico, que al desprenderse golpearon en el extradós y causaron la pérdida de uno de los paneles del revestimiento.

Los daños en el sistema hidráulico imposibilitaron que se pudiera replegar el tren de aterrizaje. La tripulación lo detectó de inmediato durante el ascenso y declaró emergencia, regresando a continuación al aeropuerto siguiendo las instrucciones que le dio el Servicio de Control, aterrizando por la pista 32 L a las 12:05 h

Al final de la carrera de aterrizaje la aeronave se salió de la pista por la última calle de salida rápida del lado izquierdo (L3), y se detuvo fuera de la misma en una zona de hierba situada a mitad de distancia entre el final de la pista 32 L y la terminal T4.

Durante la toma de tierra no se produjo incendio. No obstante, los bomberos del aeropuerto, que fueron los que primero detectaron la rotura de la rueda al oír un fuerte ruido cuando el avión pasaba frente al parque situado al norte del aeropuerto y ya estaban en alerta, acompañaron a la aeronave durante el recorrido de aterrizaje y una vez detenido el avión actuaron refrescando el tren.

No hubo heridos, y los pasajeros fueron desembarcados por la puerta delantera derecha utilizando una escalera sin que se produjera ninguna incidencia.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Durante la investigación se está estudiando la actuación de la tripulación, los procedimientos del Operador, las acciones llevadas a cabo por los servicios aeroportuarios, sus procedimientos, las comunicaciones y los procedimientos del servicio de control.

También se están examinando y revisando cuestiones relacionadas con el diseño de la aeronave y se ha analizado tanto la rueda que se rompió como alguno de los objetos que se recogieron de la pista por donde despegó la aeronave.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está próxima a su finalización. Se está redactando el borrador de informe y a su finalización será presentado a Pleno para su autorización a comentarios.