

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional IN-011/2014

Incidente ocurrido el día 27 de abril de 2014 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula EI-EBG, operada por la compañía Ryanair, y la aeronave CRJ-200, matrícula EC-HPR, operada por la compañía Air Nostrum, en el aeropuerto de Valencia



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-011/2014

---

**Incidente ocurrido el día 27 de abril de 2014 a la aeronave Boeing 737-800, matrícula EI-EBG, operada por la compañía Ryanair, y la aeronave CRJ-200, matrícula EC-HPR, operada por la compañía Air Nostrum, en el aeropuerto de Valencia**



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: 161-15-003-X

---

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**

ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATPL	Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (Avión)
CPL	Licencia de Piloto Comercial (Avión)
LEVC	Indicativo aeropuerto de Valencia
UTC	Tiempo Universal Coordinado

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Domingo, 27 de abril de 2014; 15:06 h UTC<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Valencia (LEVC)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EI-EBG</b>	<b>EC-HPR</b>
Tipo y modelo	<b>Boeing 737-800</b>	<b>CL-600-2B19 (CRJ200)</b>
Explotador	<b>Ryanair</b>	<b>Air Nostrum</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>CFM56-7B26</b>	<b>GE CF34-3B1</b>
Número	<b>2</b>	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

	Comandante	Copiloto	Comandante	Copiloto
Edad	<b>27 años</b>	<b>26 años</b>	<b>39 años</b>	<b>35 años</b>
Licencia	<b>Piloto de transporte de línea aérea ATPL (A) válida hasta 20-3-2017</b>	<b>Piloto Comercial CPL (A) válida hasta 5-9-2015</b>	<b>Piloto de transporte de línea aérea ATPL (A) sin fecha de caducidad</b>	<b>Piloto de transporte de línea aérea ATPL (A) válida hasta el 10-3-2015</b>
Total horas de vuelo	<b>3.062 horas</b>	<b>1.481 horas</b>	<b>8.555 horas</b>	<b>7.062 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1.515 horas</b>	<b>1.2680 horas</b>	<b>7.668 horas</b>	<b>7.062</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			<b>6</b>			<b>3</b>
Pasajeros			<b>153</b>			<b>43</b>
Otras personas						

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - De Pasajeros</b>	<b>Transporte aéreo comercial - Regular - Nacional - De pasajeros</b>
Fase de vuelo	<b>Despegue</b>	<b>Aproximación - Aterrizaje</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>25 de marzo de 2015</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC (Tiempo Universal Coordinado) salvo que se especifique expresamente lo contrario.





## 1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El domingo 27 de abril de 2014, a las 15:06 horas, las aeronaves de la compañía Air Nostrum con indicativo ANE8976, un Bombardier CRJ900 con matrícula EC-JZS, y ANE8441, Bombardier CRJ200 matrícula EC-HPR, recibieron instrucciones de ATC<sup>2</sup> para realizar la secuencia de aproximación final en la pista 12 del aeropuerto de Valencia.

Al mismo tiempo la aeronave con indicativo RYR71UQ, un Boeing 737-800 con matrícula EI-EBG operada por la compañía Ryanair, comunicó con la Torre de Control indicando que se encontraba en el punto de espera listo para despegue inmediato.

Después del aterrizaje del ANE8976 el controlador autorizó a entrar en la pista a la aeronave RYR71UQ indicando a la tripulación que estuviera lista para un despegue inmediato. Una vez el tráfico precedente dejó libre la pista el RYR71UQ fue autorizado a despegar. Las demoras en librar pista, así como la de despegue de ambos tráficos, fueron superiores a las esperadas por el controlador. Esto motivó que la distancia entre la aeronave en fase de aproximación final ANE8441 y el tráfico en despegue se redujese por debajo de la reglamentaria.

Finalmente el controlador autorizó a aterrizar al ANE 8441 una vez el tráfico RYR71UQ se encontraba en carrera de despegue.

## 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los siguientes aspectos:

- Análisis de las causas que motivaron la actuación del controlador en servicio en la Torre de Control y de la reglamentación aplicable.
- Análisis de la ejecución de las maniobras a que habían sido autorizadas por parte de las tripulaciones de las aeronaves afectadas.

## 3. PRÓXIMAS ACCIONES

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

---

<sup>2</sup> ATC: Control de Tránsito Aéreo.

