

Declaración provisional

IN-005/2022

Incidente ocurrido el día 8 de febrero de 2022, a la aeronave BOEING B767-332, matrícula N1602, operada por Delta Air Lines, en UIR LECM (Galicia, España)

La presente Declaración Provisional no constituye la edición en formato imprenta, por lo que puntualmente podrá incluir errores de menor entidad y tipográficos, aunque no en su contenido. Una vez que se disponga de la Declaración Provisional maquetada se procederá a la sustitución del avance del documento por la Declaración Provisional maquetada.



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

| | |
|---------|--|
| ACC | Centro de control de área o control de área |
| ATPL(A) | Licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión |
| EICAS | Sistema de indicación de los parámetros del motor y de alerta a la tripulación |
| FAA | Administración federal de aviación de los Estados Unidos |
| FIC | Centro de información de vuelo |
| ft | Pie (s) |
| h | Hora (s) |
| IFR | Reglas de vuelo por instrumentos |
| KJFK | Indicador OACI del aeropuerto internacional John F. Kennedy (Nueva York, Estados Unidos) |
| LECM | Madrid FIC/ACC |
| LEMD | Indicador OACI del aeropuerto internacional Adolfo Suárez Madrid Barajas (España) |
| OACI | Organización de aviación civil internacional |
| QRH | Manual de Referencia Rápida |
| RD | Real Decreto |
| S/N | Serial number |
| UE | Unión europea |
| UIR | Región superior de información de vuelo |

DECLARACIÓN PROVISIONAL IN-005/2022

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | martes, 8 de febrero de 2022 ; 6:24 hora local. |
| Lugar | UIR LECM |

AERONAVE

| | |
|---------------|------------------------------|
| Matrícula | N1602 |
| Tipo y modelo | BOEING B767-332 , S/N: 29694 |
| Explotador | Delta Air Lines |

MOTORES

| | |
|---------------|---------------------|
| Tipo y modelo | CF6-80C2B6F |
| Número | S/N 706619 y 704233 |

TRIPULACIÓN

Comandante supervisor en línea

| | |
|---------------------------|---|
| Edad | 52 años |
| Licencia | ATPL(A) expedida por la FAA con habilitación para B767 en vigor |
| Total horas de vuelo | 8835:00 h (en Delta) |
| Horas de vuelo en el tipo | 4540:00 h (en Delta) |

Comandante bajo supervisión

| | |
|---------------------------|---|
| Edad | 48 años |
| Licencia | ATPL(A) expedida por la FAA con habilitación para B767 en vigor |
| Total horas de vuelo | 12493:00 h (en Delta) |
| Horas de vuelo en el tipo | 5248:00 h (en Delta) |

Copiloto

| | |
|---------------------------|---|
| Edad | 48 años |
| Licencia | ATPL(A) expedida por la FAA con habilitación para B767 en vigor |
| Total horas de vuelo | 2604:00 h (en Delta) |
| Horas de vuelo en el tipo | 2604:00 h (en Delta) |

| LESIONES | Muertos | Graves | Leves/llesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 9 |
| Pasajeros | | | 59 |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|---------|
| Aeronave | Ninguno |
| Otros daños | Ninguno |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|---|
| Tipo de operación | Transporte aéreo comercial - Regular - Internacional - De pasajeros |
| Fase de vuelo | En ruta |
| Reglas de vuelo | IFR |

INFORME

| | |
|---------------------|---------------------|
| Fecha de aprobación | 25 de enero de 2023 |
|---------------------|---------------------|

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

A las 00:44 h del martes 8 de febrero de 2022, la aeronave N1602 despegó del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York (KJFK, Estados Unidos) con destino el Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez Madrid Barajas (LEMD, España).

Cuando la aeronave sobrevolaba el océano atlántico a nivel de vuelo 370, a las 03:42 h, en la cabina de vuelo se encendió el aviso CABIN AUTO INOP en el EICAS indicando a los pilotos que el sistema automático de presurización había fallado. Según indicó la tripulación, se remitieron al *Manual de referencia rápida* o *QRH*, empezaron a controlar manualmente la presurización de la cabina y notificaron a mantenimiento.

Mantenimiento les indicó que una de sus suposiciones era que la válvula de salida de flujo estuviera afectada por una fuga de agua.

El vuelo transcurrió con normalidad a nivel de vuelo 370, hasta que alrededor de las 06:17 h, la altitud de cabina empezó a aumentar. Según la información proporcionada por la tripulación intentaron controlar manualmente la altitud de cabina sin obtener la respuesta esperada.

A las 06:24 h, cuando la aeronave entraba en la península ibérica por Galicia, se activó el aviso CABIN ALTITUDE en el EICAS y la luz se iluminó, indicando que se habían superado los 10000 ft de altitud de cabina.

Los pilotos comenzaron las acciones de memoria del procedimiento de altitud de cabina excesiva, colocándose las máscaras de oxígeno y estableciendo comunicaciones entre ellos. Instantes antes, en la cabina de pasajeros, las mascarillas de oxígeno de pasajeros y tripulación auxiliar de cabina se desplegaron automáticamente¹.

Mientras tanto, los miembros de la tripulación de cabina, que se encontraban de pie finalizando el servicio de desayunos, se colocaron las mascarillas de oxígeno y se sentaron. Los tripulantes de cabina indicaron que todos los pasajeros estaban sentados en sus asientos y se habían colocado las mascarillas de oxígeno.

A las 06:30 h la aeronave declaró emergencia solicitando descender a 10000 ft.

Durante el descenso, la tripulación recuperó manualmente el control de la presurización de cabina, tras lo cual decidió cancelar la declaración de emergencia y continuar el vuelo hasta el destino previsto.

Los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y la aeronave sin ningún daño.

¹ Estas mascarillas se despliegan automáticamente cuando la altitud de cabina supera los 14000 ft.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La válvula de salida de flujo del sistema de presurización de la aeronave BOEING B767-332, matrícula N1602, fue inspeccionada y probada tras el incidente, se ha recopilado la información disponible sobre la misma, la documentación de la aeronave y se ha entrevistado a la tripulación.

En la investigación se ha recabado la información de los datos grabados en el registrador de datos, la información meteorológica, las comunicaciones mantenidas con control aéreo y se ha consultado con el fabricante de la aeronave y de los sistemas de presurización de la aeronave.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado y el informe final será publicado próximamente.