

Declaración provisional IN-010/2022

Incidente ocurrido el día 6 de marzo de 2022, a la aeronave BOEING B737-8AS, matrícula EI-EVR, operada por RYANAIR, 19 NM al noroeste del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (Málaga)

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

ATPL (A)	Licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión)
CPL (A)	Licencia de piloto comercial (avión)
ft	pie
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
h	Hora
IFR	Reglas de vuelo instrumental
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos
LEMG	Indicador OACI del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol
NM	Milla náutica
NNO	Norte-noroeste
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
RWY	Pista
UTC	Tiempo universal coordinado

DECLARACIÓN PROVISIONAL IN-010/2022

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo 6 de marzo de 2022, 08:57 UTC (09:57 hora local)
Lugar	19 NM al noroeste del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (Málaga)

AERONAVE

Matrícula	EI-EVR
Tipo y modelo	BOEING B737-8AS
Explotador	RYANAIR

Motores

Tipo y modelo	CFM56-7B26
Número	2

Tripulación

	Piloto	Copiloto
Edad	54 años	37 años
Licencia	ATPL (A), válida hasta 31/03/2023	CPL (A), válida hasta 30/11/2022
Total horas de vuelo	12800 h	400 h
Horas de vuelo en el tipo	6050 h	190 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/llesos
Tripulación			6
Pasajeros			167
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular – Internacional – De pasajeros
Fase de vuelo	Aproximación
Reglas de vuelo	IFR

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	01 de Marzo de 2023
---------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El domingo 06 de marzo de 2022, la aeronave Boeing B737-8AS operada por Ryanair, con matrícula EI-EVR, realizaba un vuelo desde el aeropuerto de Charleroi-Bruselas Sur (Bélgica) con destino al aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (Málaga), LEMG.

Tras realizar la aproximación ILS a la pista 12 de LEMG, cuando la aeronave se encontraba en corta final, la tripulación fue instruida a realizar una maniobra de motor y al aire debido a que la aeronave precedente no había abandonado la pista. Eran las 08:37:31. La maniobra fue realizada sin incidencias y la aeronave fue vectorizada para realizar una segunda maniobra de aproximación a la misma pista.

A las 08:52:50, cuando la aeronave se encontraba a 26,5 NM al NNO de LEMG, la tripulación informó a control que se estaba quedando sin combustible y requirió prioridad en la aproximación. Control autorizó a la aeronave a descender a 6000 ft y a realizar la aproximación ILS Z RWY 12.

A las 08:57:11 la aeronave descendió por debajo de la altitud autorizada (6000 ft) procediendo al punto NEPUR.

A las 09:00:09 se produjo el momento de mínima altitud. La aeronave se encontraba en descenso a través de 3300 ft, es decir 1500 ft por debajo de la altitud mínima del tramo de la aproximación (4800 ft). A partir de este momento ascendió por aviso GPWS, inicialmente "CAUTION TERRAIN" e inmediatamente después "PULL UP".

El aterrizaje se produjo pocos minutos después sin ninguna otra novedad. No se produjeron daños de ningún tipo.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los siguientes ámbitos:

- Gestión del combustible durante el vuelo en general y en la segunda aproximación en particular.
- Gestión de la segunda aproximación por parte de la tripulación técnica de la aeronave.
- Gestión de la segunda aproximación por parte del proveedor de servicios de control aéreo.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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