

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE **A**CCIDENTES
E **I**NCIDENTES DE
AVIACIÓN **C**IVIL

Declaración provisional IN-038/2019

Incidente ocurrido el día 5 de agosto de 2019, a la aeronave Airbus A-321-231 matrícula G-MEDN, operada por British Airways PLC, en el aeropuerto de Valencia



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ©

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@mitma.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 de línea aérea de avión
CPL (A)	Licencia de piloto comercial de avión
ECAM	Electronic Centralized Aircraft Monitoring
h	Hora
IAE	International Aero Engines
IFR	Reglas de vuelo instrumental
NM	Milla náutica
UTC	Tiempo universal coordinado

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes 5 de agosto de 2019; 16:45 UTC (la hora local se calcula sumando 2 h)
Lugar	Aeropuerto de Valencia

AERONAVE

Matrícula	G-MEDN
Tipo y modelo	Airbus A-321-231
Explotador	British Airways PLC

Motores

Tipo y modelo	IAE V2533-A5
Número	2

Tripulación

	Comandante	Copiloto
Edad	53 años	32 años
Licencia	ATPL (A)	CPL (A)
Total horas de vuelo	16000 h	2950 h
Horas de vuelo en el tipo	8000 h	2800 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			8
Pasajeros			175
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes (contenidos en el motor derecho)
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial – Regular – Internacional – De pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje – Carrera de aterrizaje
Reglas visuales	IFR

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	29 de julio de 2020
---------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El lunes 5 de agosto de 2019, a las 16:45 h¹, la tripulación de la aeronave Airbus A321-231 operada por British Airways, con matrícula G-MEDN, declaró MAYDAY tras aterrizar por la pista 12 y detenerse en la calle de salida H4 del aeropuerto de Valencia. Instantes después se llevó a cabo una evacuación de emergencia.

La aeronave estaba realizando un vuelo entre los aeropuertos de Londres-Heathrow (Reino Unido) y Valencia (España). A las 16:05 h los pilotos tuvieron un aviso ECAM de ENG 2 STALL que se solventó sin problema y el motor se recuperó automáticamente. Cuatro minutos más tarde, tuvieron un aviso de ENG 2 OIL FILTER CLOG que no requirió ninguna acción por su parte. La tripulación auxiliar de cabina informó a los pilotos de que se había escuchado un ruido y se había formado una ligera neblina en la cabina de pasajeros que desapareció instantes después. En esos momentos la aeronave se encontraba sobrevolando la Península Ibérica a unas 160 NM de Valencia y 80 de Barcelona. Tras valorar la situación, los pilotos decidieron continuar el vuelo hasta Valencia.

El vuelo transcurrió sin ninguna otra incidencia hasta que, aproximadamente 5 minutos antes de la toma, el copiloto notó que “entraba un humo blanco por detrás de su posición y crecía en intensidad”. En ese instante los pilotos se pusieron las máscaras de oxígeno y tras realizar los pasos inmediatos de la lista de emergencia de humo se concentraron en aterrizar la aeronave. Durante la aproximación se activaron los avisos ECAM LAVATORY SMOKE, AVIONICS SMOKE, AFT CARGO SMOKE y ENG 2 OIL LO PR.

Una vez en tierra, tuvieron nuevos avisos ECAM consistentes en SMOKE FWD CARGO SMOKE Y ENG 2 OIL FILTER CLOG. El comandante decidió detener inmediatamente la aeronave en la calle de salida H4 declarando emergencia y solicitando la presencia de los servicios de extinción de incendios. Posteriormente notificó a la torre que se estaba llevando a cabo la evacuación de la aeronave.

A pesar de que nadie resultó herido, tras la evacuación de emergencia 48 pasajeros recibieron asistencia médica en las instalaciones del aeropuerto y tres de ellos fueron trasladados al hospital recibiendo el alta hospitalaria esa misma noche.

Se evidenció *a posteriori*, que el motor derecho había perdido casi todo su aceite. El motor fue desmontado y trasladado a las instalaciones del fabricante para ser sometido a una inspección exhaustiva que reveló el fallo del rodamiento (o *bearing*) número 3.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en los siguientes ámbitos:

- El historial de mantenimiento de la aeronave y del motor derecho en particular.

¹ Todas las horas de este informe son UTC salvo indicación en contrario.

Declaración provisional IN-038/2019

- El rendimiento del motor derecho durante el vuelo.
- El desmontaje y análisis de los componentes del motor derecho.
- La gestión del suceso por parte de la tripulación y los procedimientos operativos.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

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