

#	Fecha-Hora Date-Time	Comunicado / Notice
12	23 Septiembre 2014 1200ZT 1400LT	<p>Publicado por la Oficina de Investigación y Análisis para la Seguridad de la Aviación Civil (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, [BEA, por sus siglas en francés]) http://www.bea.aero/docspa/2014/ec-v140724.e1/pdf/ec-v140724.e1.pdf</p> <p>INTERIM REPORT Accident on 24 July 2014 in the region of Gossi in Mali to the MD-83 registered EC-LTV operated by Swiftair S.A. Approved on 20 September 2014 http://www.swiftair.es/corporativa/20140920_InterimReport_EN.pdf http://www.swiftair.es/corporativa/20140920_InterimReport_ES.pdf</p>
11	08 Agosto 2014 1900ZT 2100LT	<p>Publicado por la Oficina de Investigación y Análisis para la Seguridad de la Aviación Civil (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, [BEA, por sus siglas en francés]) http://www.bea.aero/en/enquetes/flight.ah.S017/flight.ah.S017.php</p> <p>Información del 7 de agosto de 2014 publicada con el consentimiento del Presidente de la Comisión de Investigación de Mali</p> <p>La Comisión de Investigación creada por la República de Mali ha reunido en la BEA a representantes de los siguientes Estados:</p> <ul style="list-style-type: none">• Argelia, Burkina Faso, Francia, Mali, España, Estados Unidos. <p>Las sesiones de trabajo en las que intervinieron alrededor de veinte investigadores de seguridad de la aviación tuvieron lugar en la sede de la BEA ante el Presidente de la Comisión Investigadora de Mali y el Director de la BEA. En estas sesiones se pudo concretar la organización de la investigación, supervisar el progreso de la información disponible y decidir las prioridades de trabajo.</p> <p>La investigación se organiza en torno a tres grupos de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none">• El grupo encargado de los temas relacionados con el avión, que se ocupará de realizar una representación gráfica de los restos del lugar del accidente y de averiguar la trayectoria final con ayuda de los mismos (ángulo e inclinación en el momento del impacto).• El grupo de sistemas, que dará prioridad a la reconstitución de

		<p>los hechos, basándose en los datos registrados del vuelo, las comunicaciones por radio y la información sobre las condiciones meteorológicas.</p> <ul style="list-style-type: none">•El grupo de operaciones recopilará la información del servicio de Control del Tráfico Aéreo, ATC por sus siglas en inglés (comunicaciones por radio o radar), la información meteorológica y el plan de vuelo cuando salió de Uagadugú. <p>El trabajo de estos tres grupos se ha puesto en marcha de inmediato.</p> <p>El grupo de sistemas continúa con la labor de investigación de los registros de la caja negra.</p> <p>Se ha podido realizar una reconstrucción de la trayectoria de vuelo del avión mediante la lectura de algunos parámetros de vuelo de la caja negra, a la espera de que se sigan validando más parámetros. Por último, se deben hacer cálculos adicionales con un modelo que muestre el comportamiento y el desempeño del avión y de sus motores para detallar el escenario del acontecimiento, sobre todo en la parte final del vuelo.</p> <p>Se ha procedido a la reparación y posterior lectura de la cinta magnética de la grabadora de voz de cabina (CVR, por sus siglas en inglés), que estaba dañada. Por desgracia, las grabaciones que contiene son inservibles, debido, aparentemente, a un fallo en el funcionamiento de la grabadora y no a los daños que resultaron del accidente. El análisis para conseguir más información sigue en marcha, pero no se pueden prever los resultados del mismo.</p> <p>La ausencia de datos útiles procedentes de la grabadora de voz de cabina de tripulación técnica ratifica la necesidad de recopilar todos los datos de las comunicaciones entre la tripulación y el personal en tierra u otras aeronaves.</p> <p>Los datos de la caja negra intercalados con una imagen de satélite de una masa de nubes el mismo día del accidente han permitido que fuera posible la reconstrucción de la trayectoria de vuelo, de la que se deduce que el avión despegó e inició el trayecto con normalidad, con algunos cambios leves de ruta típicos de las maniobras para evitar tormentas.</p> <ul style="list-style-type: none">• El avión despegó de Uagadugú a la 01:15h. Alcanzó el nivel de vuelo 310 a la 01:37h.• A nivel de vuelo 310, el avión se estabilizó a una velocidad de 280 nudos.• Dos minutos después, aunque el avión se mantuvo a un nivel de vuelo 310, la velocidad se redujo progresivamente.• El avión comenzó a descender progresivamente y la velocidad disminuyó hasta alcanzar los 160 nudos.
--	--	---

- Después, el avión giró a la izquierda y perdió altitud rápidamente, con grandes cambios de cabeceo y alabeo. Siguió girando hacia la izquierda hasta el final del registro. El último punto registrado se produjo a las 01h 47min y 15seg y se corresponde con una altitud de 490 metros a 380 nudos, una velocidad extremadamente alta para un descenso.

El Presidente de la Comisión de Investigación de Mali publicará un informe provisional a mediados de septiembre.

Information du 7 août 2014 diffusée avec l'accord du Président de la Commission d'enquête du Mali

La Commission d'enquête mise en place par La République du Mali a réuni au BEA des représentants des Etats suivants :

- Algérie, Burkina Faso, Espagne, Etats-Unis, France, Mali.

Des séances de travail réunissant une vingtaine d'enquêteurs pour la sécurité aérienne se sont tenues au BEA en présence du Président de la Commission d'enquête du Mali et du directeur du BEA. Elles ont permis de préciser l'organisation de l'enquête, de faire le point sur les éléments disponibles et de décider des travaux à lancer en priorité.

L'enquête s'organise autour de trois groupes de travail :

- Un groupe « aéronef » aura d'abord pour tâche de produire une représentation graphique des débris sur le site de l'accident et d'en déduire une trajectoire finale probable (angle et attitude à l'impact).
- Le groupe « systèmes » aura pour objectif prioritaire de restituer le déroulement du vol à partir notamment des paramètres de vol enregistrés, des données de communications radio et des informations relatives aux conditions météorologiques.
- Le groupe « opérations » aura dans un premier temps pour mission de collecter les informations (radar et communications radio) du contrôle aérien, les informations météorologiques, le dossier du vol au départ de Ouagadougou.

Ces trois groupes se sont immédiatement mis au travail.

Dans le cadre du groupe « systèmes », les travaux sur les enregistreurs de vol se sont poursuivis :

L'exploitation de certains paramètres de vol issus du Flight Data Recorder (FDR) a permis de restituer une première image de la trajectoire de l'avion. D'autres paramètres doivent encore faire l'objet de validation. Enfin, des calculs complémentaires devront être effectués en utilisant un modèle de comportement et de performance de l'avion et de ses moteurs pour préciser le scénario de l'événement, notamment en ce qui concerne la fin du vol.

La bande magnétique de l'enregistreur phonique – Cockpit Voice Recorder, CVR - qui était endommagée, a pu être remise en état et lue. Malheureusement, les enregistrements qu'elle contenait se révèlent inexploitable, en raison, vraisemblablement, d'un défaut de fonctionnement de l'enregistreur sans lien avec les dommages résultant de l'accident. Les réflexions se poursuivent pour tenter de trouver un moyen d'en extraire quelques informations, mais il n'est pas possible de présager du résultat de cette démarche.

L'absence de données exploitables sur le CVR à ce jour rend prioritaire la collecte de toutes les données sur les communications que l'équipage a pu établir avec des organismes au sol ou avec d'autres avions.

La trajectoire de l'avion telle qu'elle a pu être restituée à partir des paramètres de vol enregistrés sur le FDR, superposée avec une image satellite des masses orageuses présentes le jour de l'accident, fait apparaître une montée et un début de croisière normal, avec des changements de route modérés, typiques d'une stratégie d'évitement des développements orageux.

- L'avion décolle de Ouagadougou à 1h15 à 1. Il monte et atteint le niveau de vol 310 à 1h37.
- Au niveau de vol 310, l'avion s'établit en croisière à une vitesse d'environ 280kts.
- Environ deux minutes après le début de la croisière, tout en restant au niveau 310, la vitesse diminue progressivement.
- L'avion se met progressivement à descendre et la vitesse continue de diminuer jusqu'à 160kts environ.
- Puis l'avion part en virage à gauche et perd rapidement de l'altitude, avec des changements d'inclinaison et d'assiette très importants. La rotation vers la gauche continue jusqu'à la fin de l'enregistrement. Le dernier point enregistré, à 1h47mn15s correspond à une altitude de 1600ft, une vitesse de 380kt environ et une vitesse de descente extrêmement importante.

Un rapport d'étape sera publié vers la mi-septembre par le président de la Commission d'enquête de la République du Mali.

Information on 7 August 2014 published with the agreement of the President of the Mali Commission of Inquiry

The Commission of Inquiry set up by the Republic of Mali brought together representatives of the following States at the BEA:

- Algeria, Burkina Faso, France, Mali, Spain, United States.

Working sessions involving around twenty aviation Safety Investigators took place at the BEA in the presence of the President of the Mali Commission of Inquiry and the Director of the BEA. These sessions made it possible to determine how the investigation will be organised, to review progress on the information available and to decide on the work to be launched as a priority.

The investigation is organised around three working groups:

- The Aircraft Group is initially tasked with producing a graphic

representation of the accident site wreckage and deducing from this a probable final trajectory (angle and attitude on impact).

- The Systems Group is prioritising a reconstitution of the history of the flight, based on the recorded flight data, radio communications data and information on meteorological conditions.

- The Operations Group will initially collect Air Traffic Control information (radar and radio communications), meteorological information and the flight dossier on departure from Ouagadougou.

These three groups started work immediately.

In the context of the Systems Group, work on the flight recorders has continued.

The readout of some flight parameters from the Flight Data Recorder (FDR) made it possible to recreate a first image of the aeroplane's flight path. Other parameters have yet to be validated. Finally, additional calculations must be performed using a behaviour and performance model of the aeroplane and its engines, in order to further define the scenario of the event, in particular the end of the flight.

The magnetic tape in the Cockpit Voice Recorder (CVR), which was damaged, was repaired and read out. Unfortunately, the recordings that it contains are unusable, due apparently to a recorder malfunction, with no link to the damage that resulted from the accident. Analysis continues to try to find a means of extracting some information, but is it not possible to predict the outcome of this approach.

The absence of usable data from the CVR at present underlines the need to collect all data on communications that the crew may have made with organisations on the ground or with other aircraft.

The aeroplane's flight path as it was reconstituted from the FDR data, superimposed over a satellite image of the cloud mass present on the day of the accident, shows a normal climb and start of cruise, with some moderate route changes that are typical of a strategy to avoid any stormy developments.

- The aeroplane took off from Ouagadougou at 1h151. It climbed and reached flight level 310 at 1h37.
- At flight level 310, the aeroplane stabilised in cruise at a speed of about 280 kt.
- Around two minutes after the start of cruise, while remaining at flight level 310, the speed dropped progressively.
- The aeroplane began descending progressively and the speed continued to drop down to about 160 kt.
- The aeroplane then turned left and quickly lost altitude, with large changes in pitch and bank. The rotation to the left continued until the end of the recording. The last recorded point, 1h47mn15s, corresponds to an altitude of 1,600ft, a speed of about 380 kt and an extremely high descent speed.

An interim report will be published in mid-September by the President of the Mali Commission of Inquiry.

10	<p>06 Agosto 2014 1730ZT1930LT</p>	<p>Los trabajos de recuperación y clasificación en el lugar del accidente han concluido. Se están efectuando pruebas de ADN en París para identificación. Se estima que el proceso dure al menos tres semanas. Una vez finalizado este proceso, se celebrará una reunión de conciliación entre los distintos países involucrados y los restos mortales serán trasladados desde Gao en Mali hacia los distintos países de origen. Mañana jueves 7 de agosto, entre 14:00 y 14:45, se celebrará una rueda de prensa en París donde la BEA, Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, informará sobre el progreso de la información inicial validada, en relación a las circunstancias del accidente del DAH5017.</p> <p>Nuestras condolencias a los familiares y amigos de los pasajeros y tripulantes del vuelo DAH5017</p>
9	<p>29 Julio 2014 2000ZT2100LT</p>	<p>En estos momentos continúan los trabajos de recuperación y clasificación en el lugar del accidente.</p> <p>La caja negra se encuentra ya en París y la información que contenía ya ha sido descargada por los investigadores franceses del Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) que van a proceder al análisis de la misma. Se puede encontrar más información sobre la caja negra en el link: http://www.bea.aero/en/enquetes/flight.ah.5017/flight.ah.5017.php</p> <p>La grabadora de voz también se encuentra en París. Sin embargo, sufrió graves daños en el accidente y la información no ha podido ser recuperada todavía por los investigadores.</p> <p>The investigation and recovery work continuous at site of the accident. <u>The Flight Data Recorder (FDR) is already in Paris and the information contained has already been downloaded by investigators of the Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), who will now proceed to analyse the data.</u> Further information in respect of the Flight Data Recorder can be found in the following link: http://www.bea.aero/en/enquetes/flight.ah.5017/flight.ah.5017.php</p> <p>The Cockpit Voice Recorder has also been taken to Paris. However, it was badly damaged in the accident and the data has not yet been recovered.</p>
8	<p>27 Julio 2014 1845ZT2045LT</p>	<p>Como continuación a nuestros anteriores comunicados, les informamos: Hoy a las 10:30 hora española, han salido de Gao, Mali, en dirección a la zona del accidente, miembros del Ministerio de Fomento, Policía Científica y personal de Swiftair al objeto de participar en las labores de investigación y recuperación. Que una vez clasificados los restos, estos serán trasladados a Paris para su análisis y/o identificación.</p> <p>Se recuerda a los familiares y amigos de las victimas que se ha establecido un Centro de Atención Telefónica y un Centro de atención a Familiares: Desde Francia: 0800 90 77 66</p>

		<p>Desde el resto del mundo: + 603 86 86 01 01 Web Link: http://ah5017.incidentenquiry.com Tan pronto tengamos más información la haremos llegar mediante estas páginas y notas de prensa.</p> <hr/> <p>Suite aux communiqués précédents, veuillez trouver ci-dessous les informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Aujourd'hui à 10h30 heure de Madrid, des membres du gouvernement espagnol accompagnés des experts médicaux-légaux de la police ainsi que de personnel de Swiftair ont parti de Gao au Mali pour se rendre au site de l'accident afin de débouter les travaux d'enquête et récupérer les corps des victimes.2. Une fois les corps des victimes seront retrouvés, ils seront expédiés à Paris pour analyse et identification.3. Nous souhaiterons rappeler les familles et proches de victimes que nous avons activé un centre de renseignement téléphonique ainsi qu'une cellule d'accueil des familles : Téléphone depuis la France: 0800 90 77 66 Téléphone depuis l'étranger: + 603 86 86 01 01 Site web: http://ah5017.incidentenquiry.com <p>Further to our previous communications, please note the following information: Yesterday at 10:30 Spanish time, members of the Spanish Government, a forensic team and Swiftair personnel travelled from Gao in Mali to the accident site in order to take part in the search and recovery work.</p> <p>Once the remains have been recovered, they will be taken to Paris for analysis and / or identification.</p> <p>We would like to remind the families and friends of the victims that a Dedicated Call Centre has been established as follows : From France: 0800 90 77 66 From elsewhere: + 603 86 86 01 01 Web Link: http://ah5017.incidentenquiry.com</p> <p>We will issue further statements on this site and through the press as soon as we receive further information.</p>
7	<p>26 Julio 2014 1930ZT2130LT</p>	<p>Dirección Web para permitir, de manera online, completar datos relativos al incidente. Adresse Web en ligne pour aider les proches a compléter des enquêtes Web address to enable to complete online incident enquiries. http://ah5017.incidentenquiry.com</p>
6	<p>26 Julio 2014 0800ZT1000LT</p>	<p>La tripulación del vuelo DAH5017 estaba compuesta por: La composition de l'équipage de vol DAH5017 The crew membership of flight DAH5017</p>

- Comandante Agustín Comerón Mogio
- Segundo Piloto Isabel Gost Caimari
- Sobrecargo Miguel Ángel Rueda González
- Tripulante de Cabina Rafael Gasanaliev
- Tripulante de Cabina Raúl Montero Rodríguez
- Tripulante de Cabina Federico Miguel Cárdenas Ares

Carta del Consejero Delegado de Swiftair

En nombre de todo el personal de la compañía Swiftair y en el mío propio quiero manifestar nuestro dolor y consternación por el accidente ocurrido en el vuelo DAH5017. Expresamos nuestra solidaridad a todos los familiares y allegados de los pasajeros y tripulantes que se han visto involucrados en el mismo.

En este momento, nuestra prioridad absoluta es la atención a las familias de todos los afectados; estamos a disposición de todos ellos para prestarles toda la ayuda que necesiten en estos duros momentos.

Hasta el momento, debido al corto espacio de tiempo transcurrido desde el accidente, no ha sido posible determinar las causas del mismo.

Swiftair prestará toda la ayuda y colaboración para conocer las causas a las autoridades encargadas de la investigación.

Tan pronto tengamos más información la haremos llegar mediante estas páginas y notas de prensa.

Para asistir a familiares y allegados de los afectados hemos habilitado un centro de información telefónica cuyos números son los siguientes:

080 090 77 66 (llamadas desde Francia)
+603 86 86 01 01 (llamadas desde fuera de Francia)

Lettre du Conseiller Délégué de Swiftair

Au nom de tout le personnel de la compagnie Swiftair et de ma part personnelle je tiens à exprimer notre douleur et consternation à la suite de l'accident survenu lors du vol DAH5017. Nous tenons à offrir nos condoléances les plus sincères et profondes aux familles des passagers et de l'équipage.

En ce moment, la priorité la plus pressante est dans l'attention aux familles de toutes les victimes; nous sommes à leur disposition pour subvenir à prêter toute l'aide dont elles auront besoin en ces moments durs. Pour l'instant, en raison du bref délai écoulé, il n'a pas été possible de déterminer les causes de l'accident. Swiftair prêtera toute son aide et collaboration aux autorités chargées de la recherche pour éclaircir les causes dudit accident.

Dès que possible, nous ferons parvenir plus d'information à travers ces pages et communiqués de presse.

Pour assister les familles et parents des victimes nous avons établi un standard de renseignement téléphonique dont les numéros sont les suivants :

080 090 77 66 (pour La France)

+603 86 86 01 01 (hors de France)

Statement of Swiftair Manager Director

On behalf of Swiftair and myself, I would like to convey our condolences to the families of the victims of the accident involving flight DAH5017. We extend our heartfelt sympathy to the families and relatives of the passengers and crew aboard the flight.

Our priority at this time is to assist the families of those involved and we remain at their disposal to provide any assistance they may require at this difficult time.

It has not yet been possible to determine the cause of the accident due to the short period of time elapsed. Swiftair will cooperate and furnish any assistance to the authorities in charge of the investigation to determine the cause of the accident.

We will issue further statements on this site and through the press as soon as we receive further information

We have activated an information call centre to assist the families and relatives of those involved in the accident, which numbers are as follows:

080 090 77 66 (from France)
+603 86 86 01 01 (from outside France)

5	25 Julio 2014 0815ZT1015LT	<p>Les informamos, tras la confirmación por parte de los equipos de búsqueda, del hallazgo de los restos de la aeronave en Mali sin supervivientes. Expresamos en nombre de Swiftair nuestro más sentido pésame y condolencias a todos los seres queridos de los pasajeros y la tripulación a bordo del vuelo siniestrado DAH5017.</p> <p>Por el momento, es demasiado pronto para hablar sobre las causas del accidente y en este momento no podemos ofrecer información adicional. Tan pronto como conozcamos más detalles, haremos una nueva declaración.</p> <p>Mientras tanto, podemos asegurar a todos que estaremos coordinados con Air Algerie y prestando nuestra plena cooperación a las autoridades competentes aunando esfuerzos por esclarecer las causas del accidente.</p> <p>Quisiera reiterar una vez más que nuestros pensamientos y oraciones están con aquellos que han sido afectados por esta tragedia. No tengo más comentarios que hacer en este momento y no estoy en condiciones de responder a ninguna pregunta</p> <p>Swiftair informs that, after confirmation from the search teams, the aircraft has been located in Mali without survivors. In name of Swiftair we express our sincerest condolences to all the relatives of the passengers and the crew on board of lost flight DAH5017.</p> <hr/> <p>At this moment, it is too early to talk about the causes of the accident and</p>
---	-------------------------------	---

		<p>we are not in a position to give additional information in this respect. As soon as we have more details, we will issue a new declaration.</p> <p>In the meantime, we can assure everyone that we will be in close coordination with Air Algerie and provide our full corporation to the competent authorities, joining forces in order to clarify the causes of the accident.</p> <p>We would like to re-iterate that our thoughts and prayers are with those that have been affected by this tragedy.</p>
4	25 Julio 2014 0230ZT 0430LT	<p>A las 0240 hora española se ha recibido notificación en esta compañía procedente del "CENTRE NATIONAL DES OPERATIONS AERIENNES" en Francia, en relación a la operación de búsqueda del avión MD83 EC-LTV, donde nos indican que han localizado restos metálicos en la frontera entre Mali y Burkina Faso.</p> <p>Un avión francés con equipos de búsqueda y rescate se dirige a la zona.</p>
2	24 Junio 2014 12:30LT/10:30Z	<p>Comunicado emitido a los medios de comunicación por el Director de Relaciones Institucionales de Swiftair D. Víctor Quiroga Martínez</p> <p>"Buenas noches,</p> <p>En nombre de Swiftair hago pública la siguiente declaración: En cuanto a la última información del vuelo desaparecido (DAH5017 de Air Algerie operado por Swiftair de Ouagadougou, Burkina Faso, con destino a Argel) les notifico lo que sabemos hasta este momento:</p> <ul style="list-style-type: none">- La aeronave en cuestión es un MD83 matrícula EC-LTV a bordo de la cual van 110 pasajeros (según fuentes de Air Argelie) y 6 tripulantes españoles .- En este momento, atendiendo a la información de los equipos de búsqueda, se sigue desconociendo el paradero del avión y del personal a bordo.- Estamos en contacto permanente con los equipos de búsqueda internacional y según la última a las 21:00 horas, no han localizado el avión.- Los equipos nos informarán de cualquier noticia y nos avisaran si tienen que suspender la operación llegada la noche hasta mañana <p>Swiftair está coordinando esfuerzos con Air Algerie y prestará toda la asistencia necesaria a las autoridades en sus esfuerzos por esclarecer las causas de este incidente. Tan pronto podamos comprobar cualquier información adicional, emitiremos nuevos comunicados.</p> <p>En este momento no tenemos más información y no estamos en condiciones de responder a ninguna pregunta. Gracias por su atención "</p>
2	24 Julio 2014 1430ZT 1630LT	<p>Swiftair informa de que en este momento, atendiendo a la información de los equipos de búsqueda, se sigue desconociendo el paradero del avión y del personal a bordo.</p>

		<p>Según información facilitada por Air Argelie las nacionalidades de los pasajeros a bordo son:</p> <ul style="list-style-type: none">• 6 Argelia• 1 Mali• 1 Bélgica• 2 Luxemburgo• 5 Canadá• 24 Burkina Faso• 50 Francia• 4 Alemania• 1 Nigeria• 1 Camerún• 8 Líbano• 1 Egipto• 1 Ucrania• 1 Rumanía• 1 Suiza• 3 pendientes de verificar <p>A esto hay que añadir los 6 españoles que forman parte de la tripulación.</p> <p>La aeronave en cuestión es un MD83 S/N 53190 matrícula EC-LTV con fecha de fabricación de 1996 que consta de dos motores Pratt & Whitney JT8D-219 PW con una configuración de 165 pasajeros.</p> <p>La aeronave dispone de las aprobaciones operacionales categoría III, BRNAV, FMS/GPS, TCAS II y RVSM</p> <p>Swiftair coordinará esfuerzos con Air Algerie y prestará toda la asistencia necesaria a las autoridades en sus esfuerzos por esclarecer las causas de este incidente. Tan pronto podamos comprobar cualquier información adicional, emitiremos nuevos comunicados. Entretanto, acompañamos a todos los afectados en su sentimiento ante tal tragedia.</p> <hr/> <p>Swiftair informs that at this moment, with the latest information available from the search teams, the location of the aircraft and its passengers & crew is still unknown.</p> <p>According to the information provided by Air Algerie the nationalities of the people on board are :</p> <ul style="list-style-type: none">• 6 Algiers• 1 Mali• 1 Belgium• 2 Luxemburg• 5 Canada• 24 Burkina Faso• 50 France• 4 Germany• 1 Nigeria
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none">• 1 Camerun• 8 Libanon• 1 Egypt• 1 Ukraine• 1 Rumania• 1 Switzerland• 3 pending confirmation <p>And 6 from Spain which form part of the crew.</p> <p>The aircraft involved is an MD83 with Serial number MSN53190, registration EC-LTV, manufactured 20 of August 1996 and equipped with two Pratt & Whitney JT8D-219 engines with 165 Y configuration.</p> <p>The aircraft is equipped with following operational approvals Cat III, BRNAV, FMS/GPS, TCAS II y RVSM</p> <p>Swiftair will coordinate efforts with Air Algerie and will provide all necessary support to the authorities in its attempts to clarify the circumstances of this incident. As soon as we receive new & verified information, we will issue new comunications. In the meantime, our sentiments go with all the people that are affected by this tragedy.</p>
1	<p>24 Julio 2014 900ZT 1100LT</p>	<p>Swiftair informa que un avión MD83 de su compañía operado para Air Algerie que despegó a las 0117 Z de Ouagadougou, Burkina Faso, con destino a Argel, con hora prevista de llegada a las 0510 Z, no ha llegado a destino. No se tiene hasta este momento contacto con la aeronave.</p> <p>En el avión viajan 110 pasajeros y 6 tripulantes, de los cuales 2 son pilotos y 4 son tripulantes de cabina de pasajeros.</p> <p>En estos momentos los equipos de emergencia y personal de la Compañía están tratando de averiguar lo sucedido y a medida que se vayan conociendo más detalles de lo sucedido se irán emitiendo nuevos comunicados.</p>