

Matrícula: <b>EC-HMH</b>		Año de fabricación: <b>1992</b>		Categoría/peso: <b>Menos de 2.250 Kg.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>PIPER PA-28-161 CADET</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING IO-320-D3G</b>					
Fecha: <b>9 ENE 2002</b>		Hora local: <b>16:55</b>		Provincia: <b>MADRID</b>	
Lugar del suceso: <b>AEROPUERTO DE CUATRO VIENTOS</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/llesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL DE AVION</b>	
Tripulación			<b>2</b>	Edad: <b>29</b>	Total horas de vuelo: <b>490 horas</b>
Pasajeros				Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL - INSTRUCCION - DOBLE MANDO</b>	
Otros				Fase de operación: <b>RODAJE HACIA LA PISTA</b>	
Daños a la aeronave: <b>MENORES</b>			Tipo de suceso: <b>CHOQUE DE AERONAVES EN TIERRA</b>		

Matrícula: <b>EC-EQO</b>		Año de fabricación: <b>1979</b>		Categoría/peso: <b>Menos de 2.250 Kg.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>CESSNA 152</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING O-235-L2C</b>					
Fecha: <b>9 ENE 2002</b>		Hora local: <b>16:55</b>		Provincia: <b>MADRID</b>	
Lugar del suceso: <b>AEROPUERTO DE CUATRO VIENTOS</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/llesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL DE AVION</b>	
Tripulación			<b>2</b>	Edad: <b>27</b>	Total horas de vuelo: <b>252 horas</b>
Pasajeros				Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL - INSTRUCCION - DOBLE MANDO</b>	
Otros				Fase de operación: <b>RODAJE HACIA PISTA</b>	
Daños a la aeronave: <b>IMPORTANTES</b>			Tipo de suceso: <b>CHOQUE DE AERONAVES EN TIERRA</b>		

### Descripción del suceso

El día 9 de enero las aeronaves Piper PA-28 y Cessna 152, abanderadas por dos escuelas de vuelo, se encontraban realizando vuelo de instrucción en el Aeródromo de Cuatro Vientos. En ambas, la tripulación la componían el instructor y alumno.

Las dos aeronaves se dirigieron a la cabecera de la pista 10 del citado aeródromo. La primera en llegar fue la Cessna la cual se situó en el punto de espera. Poco después, se aproximó la Piper situándose ligeramente retrasada a la derecha de la primera. En tanto esperaban la autorización de torre de control para el despegue, la segunda aeronave comenzó a rodar lentamente alcanzando con su hélice la parte posterior de la punta del plano derecho de la Cessna, el cual se fue desintegrando según avanzaba la hélice. El piloto de la otra aeronave reaccionó rápidamente deteniendo el motor.

Ambas tripulaciones resultaron ilesas y pudieron retirar del punto de espera a las aeronaves con ayuda del Servicio de Extinción de Incendios.

La situación meteorológica en ese momento reflejaba que no existían ráfagas ni condiciones de viento adversas para la operación.

## Investigación

Los daños ocasionados fueron de escasa importancia en la Piper, limitándose a una serie de arañados en las palas y la erosión en el borde de ataque de la hélice; mientras que la Cessna sufrió la destrucción de los últimos 60 centímetros del extremo del plano derecho, en la zona donde se sitúa el alerón.



Según el testimonio del instructor de la Piper, en el momento del incidente, se encontraba junto con el alumno haciendo el procedimiento de BEFORE TAKEOFF cuando el aparato se deslizó, sin percatarse de ello, hasta alcanzar a la otra aeronave. El excesivo tiempo de reacción para detener el avance se debió a la concentración en el chequeo que realizaban y en la creencia que el freno de aparcamiento estaba accionado correctamente.



## Conclusiones

El incidente se produjo por el movimiento inadvertido de una aeronave en tierra, como consecuencia, probablemente, de un desvío de la atención del piloto durante la realización del chequeo previo al despegue, descuidando la observación del entorno exterior.

## Recomendaciones de seguridad

- REC 18/2002. Se recomienda que las escuelas de instrucción de vuelo confeccionen sus procedimientos operativos con criterios que permitan mejorar la coordinación de las tripulaciones técnicas de acuerdo con la filosofía CRM o de gestión de recursos en cabina.
- REC 19/2002. Se recomienda a la D.G.A.C. que en la evaluación de las escuelas de instrucción de vuelo tenga en cuenta que sus manuales de operaciones incluyen procedimientos que recogen y aplican los conceptos de coordinación de tripulaciones técnicas, valorando esta circunstancia positivamente a la hora de decidir sobre la aprobación de dichos manuales.