

Matrícula: EC-DNG		Año de fabricación: 1980		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 172 RG					
Número de motores / marca y modelo. 1 / LYCOMING 0-360F1A6					
Fecha: 04 ABR 2002		Hora local: 13:50		Provincia: MADRID	
Lugar del suceso: 10 MILLAS NAÚTICAS AL NORTE DE NAVALCARNERO					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Tripulación			2	Edad 25	Total horas de vuelo: 950 horas
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GENERAL - INSTRUCCIÓN - DOBLE MANDO	
Otros				Fase de operación: APROXIMACIÓN	
Daños a la aeronave: MENORES			Tipo de suceso: CHOQUE CON CABLES		

Descripción del suceso

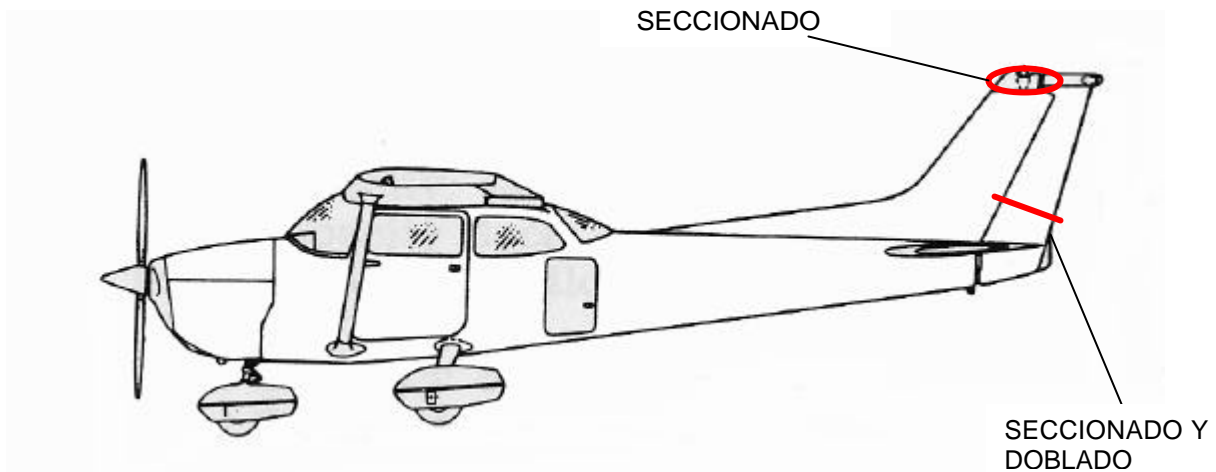
La aeronave partió del aeropuerto de Cuatro Vientos a las 13:05, hora local. Según el plan de vuelo, estaba previsto realizar un vuelo de instrucción de vuelo visual y regresar de nuevo a Cuatro Vientos. A bordo iban el instructor y el alumno piloto. Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad de más de 10 Km., temperatura 17º C, sin ráfagas de viento.

A las 13:50, hora local, el instructor decidió realizar una maniobra de fallo simulado de motor y toma de emergencia, para lo que cortó los gases al avión completamente y puso la calefacción del carburador. Inicialmente el avión se encontraba a 4500 pies de altitud y tenía una velocidad de 120 nudos. A continuación el alumno procedió a realizar el procedimiento de emergencia de la escuela de vuelo. En primer lugar redujo la velocidad hasta 75 nudos, la de máximo planeo, seleccionó un campo, en una zona de terreno que él estimó adecuada, e inició la aproximación. Simultáneamente describió verbalmente el procedimiento al instructor.

Por último, el alumno realizó un circuito de tráfico visual, con tramo de viento en cola, base y final. Cuando se encontraba en final a unos 100 pies de altitud el instructor detectó que había un tendido eléctrico delante de la aeronave (aproximadamente a 20 metros). En ese momento, tomó los mandos y así se lo comunicó al alumno informándole que había un tendido eléctrico delante. Para evitar los cables decidió picar el avión e intentar pasar por debajo, dado que intentar sobrevolarlos resultaba muy difícil porque la aeronave volaba sin potencia y la configuración de vuelo era la de aterrizaje (full flaps).

Al pasar por debajo del tendido se oyó un fuerte ruido, la aeronave empezó a vibrar y sonó el avisador de pérdida. Inmediatamente el instructor aplicó toda la potencia y realizó la maniobra

de motor y al aire. Una vez que se alcanzó la altitud de 3000 pies, el instructor decidió aterrizar en el aeródromo de Casarrubios, que estaba más próximo que Cuatro Vientos. Durante el trayecto el instructor observó que la aeronave no respondía al mando de dirección.



En Casarrubios tomó tierra por la pista 26 y se dirigió a la zona de repostaje donde se comprobaron los daños que había sufrido la aeronave. El estabilizador vertical se había



ESTABILIZADOR VERTICAL CON PARTE SUPERIOR SECCIONADA

seccionado por su parte superior como se muestra en la figura. El timón de dirección tenía dos cortes como se muestra en la figura. No se desprendió debido a los cables de mando, que no se seccionaron.

La aeronave se trasladó por tierra al aeropuerto de Cuatro Vientos para ser reparada.

El incidente tuvo lugar el 4 de Abril de 2002 y no se comunicó a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil hasta el 16 de Abril de 2002.

Análisis

Las condiciones climatológicas eran óptimas para realizar un vuelo visual y hasta el momento del incidente, el vuelo se realizó con normalidad. Cuando se simuló la parada de motor en crucero



PARTE SUPERIOR TIMÓN DE DIRECCIÓN

se siguió el procedimiento de emergencia que recoge la escuela. En primer lugar se ajustó la velocidad a la máxima de planeo, se seleccionó el campo para hacer el aterrizaje de emergencia, etc...

Al seleccionar el campo para realizar el aterrizaje de emergencia no se verificó que existía un tendido eléctrico. En ocasiones los cables se confunden con el terreno y las torres de sujeción si se encuentran muy separadas no se aprecian cuando se está en vuelo.



La causa probable del incidente es un reconocimiento del terreno poco exhaustivo y, por tanto, una inadecuada selección del campo para realizar la toma de emergencia.

Por otro lado el accidente tuvo lugar el 4 de abril de 2002 y se comunicó a la Comisión de Accidentes e Incidentes el día 16 de abril de 2002, una vez que la aeronave había sido

trasladada desde Casarrubios a Cuatro Vientos para su reparación.

El artículo 16.1 del R.D. 389/1998 sobre la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil dispone que:

“En particular, el piloto al mando, el propietario o el explotador de una aeronave deberán comunicar los accidentes e incidentes al director del aeropuerto donde ésta tenga su estacionamiento o donde aterrice aquélla y, al mismo tiempo, dará inmediatamente cuenta a la Secretaría de la Comisión.

Asimismo, aportarán la información pertinente y la documentación, tanto de la aeronave como de la tripulación, a la Secretaría de la Comisión.”

En caso de transporte público de pasajeros y carga, la obligación de la notificación figura recogida en el R.D. 220/2001, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles y que supone la incorporación al ordenamiento jurídico español de las normas JAR-OPS.

Recomendaciones de seguridad

El hecho de tener un rápido conocimiento de la existencia de un accidente o incidente resulta fundamental de cara a prevenir futuros hechos similares, ya que existe información relevante que sólo es posible obtener en los primeros momentos. Una manera adecuada y aceptable de sistematizar la notificación de estos hechos es incluir un procedimiento sobre el particular en los Manuales de Operaciones de los explotadores.

Por otra parte, la prevención y la seguridad de vuelo son conceptos que, por su importancia, deberían inculcarse desde el primer momento. Las escuelas de formación de vuelo tienen en este punto, por tanto, una especial responsabilidad puesto que representan, en muchos casos, el primer contacto de los futuros tripulantes con el entorno aeronáutico.

Por todo ello, se recomienda que:

REC. 24/02

- Todos los operadores, y no sólo los dedicados a transporte aéreo comercial, incluyan en sus Manuales de Operaciones procedimientos para notificar los accidentes e incidentes a las Autoridades aeronáuticas, con mención expresa a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil como autoridad encargada de la investigación técnica de estos sucesos.

REC. 25/02

- Las escuelas de formación de vuelo incorporen en sus programas de enseñanza módulos específicos sobre la legislación aplicable en caso de accidente o incidente de aviación civil.

REC. 26/02

- La Dirección General de Aviación Civil verifique que en los Manuales de Operaciones aparecen reflejados procedimientos para notificar los accidentes e incidentes a las Autoridades correspondientes, y en especial a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

REC. 27/02

- La Dirección General de Aviación Civil considere la inclusión de módulos sobre legislación en materia de accidentes de aviación civil como materia obligatoria en los programas de enseñanza impartidos por las escuelas de formación de vuelo.