

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-008/2014

Incidente ocurrido el 27 de marzo de 2014 entre las aeronaves Swearingen Merlin III, matrícula N-125WG, operada por Medelair y Cessna 152 , matrícula EC-JNL, operada por el Aeroclub de Sevilla en el circuito de aeródromo del aeropuerto de Sevilla



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-008/2014

Incidente ocurrido el 27 de marzo de 2014 entre las aeronaves Swearingen Merlin III, matrícula N-125WG, operada por Medelair y Cessna 152, matrícula EC-JNL, operada por el Aeroclub de Sevilla en el circuito de aeródromo del aeropuerto de Sevilla



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-15-003-X

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@fomento.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) n.º 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) n.º 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

CPL (A)	Piloto Comercial de Avión (<i>Commercial Pilot License Airplane</i>)
CTR	Zona de control (<i>Control Zone</i>)
Ft	Pie(s) (<i>Feet</i>)
IFR	Reglas de vuelo instrumental (<i>Instrumental Flight Rules</i>)
Kt	Nudo (s) (<i>Knots</i>)
N	Norte (<i>North</i>)
NM	Milla(s) náutica(s) (<i>Nautical miles</i>)
VFR	Reglas de vuelo visual (<i>Visual flight rules</i>)

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Jueves, 27 de marzo de 2014, 12:40 hora local
Lugar	Circuito de aeródromo del aeropuerto de Sevilla

AERONAVE

Matrícula	N-125WG	EC-JNL
Tipo y modelo	Swearingen Merlin III	Cessna 152
Explotador	Medelair	Aeroclub de Sevilla

Motores

Tipo y modelo	AIRESEARCH TPE 331	Lycoming O-235-L2C
Número	2	1

TRIPULACIÓN

	Comandante	Copiloto	Instructor	Alumno
Edad	42	—	37	27
Licencia	CPL (A) 27/07/2014	—	CPL (A) 14/11/2014	Alumno piloto 15/01/2019
Total horas de vuelo	3750	—	615	15
Horas de vuelo en el tipo	975	—	615	15

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación	—	—	1	—	—	2
Pasajeros	—	—	1	—	—	—
Otras personas	—	—	—	—	—	—

DAÑOS

Aeronave	Ninguno	Ninguno
Otros daños	No	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Vuelo privado	Aviación general - Instrucción - Doble mando
Fase de vuelo	En aproximación - Esperas en circuito de aeródromo	En aproximación - circuito de aeródromo

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	28 de enero de 2015
---------------------	---------------------

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El día 27 de marzo de 2014 la aeronave Merlin III, matrícula N-125WG, realizaba un vuelo VFR privado procedente del aeródromo de Muchamiel en Alicante y entraba desde el punto N al CTR de Sevilla, aeropuerto de destino. Mientras que la aeronave Cessna 152, matrícula EC-JNL, efectuaba tomas y despegues por la pista 27 en el aeropuerto de Sevilla en un vuelo local VFR de instrucción.

La aeronave N-125WG había entrado a las 12: 40 horas en el tramo de viento en cola al circuito norte, a 200 Kt de velocidad de acuerdo con la información radar y 1500 ft de altitud, y el piloto fue instruido por el controlador de Torre para orbitar a su izquierda. A continuación el controlador intentó comunicar con el piloto del EC-JNL que estaba en ese momento en despegue, pero la frecuencia fue ocupada por otra transmisión. Había otros tres tráficos en frecuencia: uno en tierra cruzando la pista, otro en aproximación IFR y un tercero en el punto de espera y listo para entrar en la pista 27.

Las dos aeronaves afectadas, en vuelos VFR ambas, acabaron orbitando a la izquierda en el tramo de viento en cola derecha del circuito de aeródromo para la pista 27 y a una altitud similar; ya que la N125WG había sido instruida para descender a 1000 ft, altitud del circuito. El controlador informó por la frecuencia radio, 118,1 MHz, a ambas tripulaciones de los tráficos respectivos, pero éstos tardaron en tenerse a la vista.

La tripulación del EC-JNL localizó primero al otro avión a su izquierda, mientras viraba a la izquierda y descendió para evitar la colisión, a las 12:43 horas. Unos 35 segundos después, el piloto del N125WG comunicó que tenía la otra aeronave a la vista y que ambos habían estado muy cerca. Las aeronaves llegaron a estar a 0.7 NM de separación horizontal y a la misma altitud, antes de verse e iniciar la maniobra evasiva.

Ante el riesgo de volver a cruzarse ambas aeronaves, dada la gran diferencia de velocidad entre ellas, el piloto de la aeronave N-125WG recibe instrucciones para dirigirse al punto N donde deberá orbitar a 1000 ft para hacer la espera y se le informa de una demora estimada de 10 minutos al menos.

El controlador a continuación atendió un aterrizaje, tres salidas, un tráfico ligero procedente del sur del campo, y un nuevo aterrizaje antes de comunicar con el piloto de la Cessna 152, el cual informó de su intención de efectuar el aterrizaje final tan pronto como fuera posible.

Tras dos nuevos aterrizajes de vuelos comerciales se autorizó el aterrizaje final de la Cessna 152, EC-JNL, en la pista 27. El aterrizaje se produjo a las 13:00 horas. La aproximación final y el aterrizaje de la aeronave Merlin III, N-125WG, se autorizó tras el aterrizaje de la Cessna y del tráfico también ligero procedente del sur. El aterrizaje se produjo a las 13:04 horas.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se ha obtenido la transcripción de las comunicaciones radio en la frecuencia de torre, 118,1 MHz, e imágenes radar a intervalos de pocos segundos con las trayectorias de las aeronaves en aproximación al aeropuerto de Sevilla.

Se ha recogido el testimonio de las tripulaciones involucradas directamente, así como los datos profesionales de los pilotos y del controlador de servicio.

Se ha confirmado la gravedad del acercamiento entre las aeronaves, de hasta 0,7 NM entre ellas, por la gran diferencia de velocidad entre ambas y por la escasa visibilidad lateral en viraje de la aeronave Cessna 152, desde la posición de la tripulación en cabina, por su plano alto que tapa la visión.

Se ha obtenido la información del puesto de control de la torre de Sevilla, ocupada por un alumno en formación y el controlador instructor – examinador, y el testimonio de éste.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación ha finalizado y el informe final se publicará próximamente.