

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Segunda declaración provisional A-029/2012

Accidente ocurrido a la aeronave
Cessna 500 de matrícula EC-IBA,
operada por la compañía AIRNOR
en la aproximación al aeropuerto
de Santiago de Compostela (LEST),
el 2 de agosto de 2012



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Segunda declaración provisional

A-029/2012

Accidente ocurrido a la aeronave Cessna 500 de matrícula EC-IBA, operada por la compañía AIRNOR en la aproximación al aeropuerto de Santiago de Compostela (LEST), el 2 de agosto de 2012



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: 161-14-143-0

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

°	Grado
CFIT	Impacto contra el terreno sin pérdida de control (“Controlled Flight Into Terrain”)
CPL	Licencia de piloto comercial (“Commercial Pilot License”)
Ft	Pie (“Feet”)
ILS	Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (“Instrument Landing System”)
m	metro
METAR	Informe Meteorológico de Aeródromo (“Meteorology Aerodrome Weather Reports”)
LEAS	Aeropuerto de Asturias
LEBZ	Aeropuerto de Badajoz
LEST	Aeropuerto de Santiago de Compostela
LPPR	Aeropuerto de Oporto
LVP	Procedimientos de baja visibilidad (“Low Visibility Procedures”)
PF	Piloto a los mandos (“Pilot Flying”)
PM	Piloto supervisando (“Pilot Monitoring”)
QNH	Presión al nivel del mar deducida de la existente en el aeródromo, considerando la atmósfera con unas condiciones estándar
TWR	Torre de Control
UTC	Tiempo universal coordinado (“Coordinated Universal Time”)
VOR	Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (“VHF Omnidirectional Radio Range”)

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Jueves, 2 de agosto de 2012, 07:00 horas ¹
Lugar	Aproximación al aeropuerto de Santiago de Compostela (LEST) - (A'Coruña)

AERONAVE

Matrícula	EC-IBA
Tipo y modelo	Cessna 500
Explotador	Aeronaves del Noroeste (AIRNOR)

Motores

Tipo y modelo	Pratt & Whitney JT 15D-1A
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	35 años	37 años
Licencia	Piloto comercial (avión) -CPL (A)	Piloto comercial (avión) -CPL (A)
Total horas de vuelo	3.600 horas	678 horas
Horas de vuelo en el tipo	500 horas	412 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación	2		
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial-Otros-Servicios médicos de emergencia
Fase de vuelo	Aproximación

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	24 de septiembre de 2014
---------------------	--------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC salvo que se especifique expresamente lo contrario. Para obtener la hora local es necesario sumar 2 h a la hora UTC.

² Información extraída de su último historial aeronáutico presentado en la compañía para la que trabajaba.

³ Información extraída de su último historial aeronáutico presentado en la compañía para la que trabajaba.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

La aeronave despegó del aeropuerto de Santiago (LEST) el día 1 de agosto a las 21:46 horas (UTC) con el objeto de trasladar a un equipo médico desde el aeropuerto de Asturias (LEAS) al aeropuerto de Oporto (LPPR) para realizar un servicio para la Organización Nacional de Transplantes y, posteriormente, regresar de vuelta al aeropuerto de Asturias. Una vez en Oporto la tripulación esperó a que el equipo médico realizara su tarea y una vez concluída ésta regresaron al aeropuerto de Asturias. Finalmente, la tripulación despegó de éste último aeropuerto a las 03:45 h para volver al aeropuerto de Santiago. Diez minutos más tarde, la tripulación estableció contacto con la dependencia de control de aproximación y posteriormente fue autorizada a realizar la aproximación ILS a la pista 17 del aeropuerto de Santiago. Control comunicó a la tripulación el último METAR⁴, correspondiente a las 03:30 h, y en él se incluía la siguiente información: pista en servicio 17, viento calma, visibilidad de 4000 m con neblina, nubes escasas a 600 ft, temperatura y punto de rocío de 13°, y QNH de 1019. A las 04:15 h la tripulación contactó con el controlador de TWR, éste le informó de viento calma y fue autorizada a aterrizar a la pista 17. Dos minutos más tarde la aeronave, configurada para el aterrizaje⁵, impactaba con el terreno sin pérdida de control (CFIT), 200 metros antes del VOR de Santiago, aproximadamente 1 milla antes de la cabecera de la pista 17. Los ocupantes de la aeronave fallecieron como consecuencia del impacto. La aeronave resultó destruida.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

El proceso de la investigación está cerrado. Se analizaron todos los aspectos relacionados con el vuelo en su conjunto (Santiago-Asturias-Oporto- Asturias-Santiago):

- *Tripulación-Operacionales*
- *Aeronave-Técnicos*
- *Operador- Administrativos:*
- *Meteorológicos*
- *Aeropuerto*
- *ATC*

⁴ Informe Meteorológico de Aeródromo.

⁵ Flaps approach y tren de aterrizaje desplegado.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El borrador de informe se presentó en el Pleno celebrado en marzo de 2014. Como resultado del Pleno, se hizo una consulta a AESA sobre el proceso de localización de la baliza ELT de la aeronave a finales del mes de abril de 2014. La respuesta de AESA fue recibida a finales de junio. El borrador de informe será presentado para su autorización a comentarios próximamente.