

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 15 de marzo de 2006; 16:15 h local
Lugar	Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid)

AERONAVE

Matrícula	EC-GOZ
Tipo y modelo	CESSNA FR-172-J
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	CONTINENTAL IO-360-H
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	37 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	130 h
Horas de vuelo en el tipo	130 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Aeronaves aparcadas (EC-IEH y EC-CSX)

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Privado
Fase del vuelo	En plataforma – Puesta en marcha

INFORME

Fecha de aprobación	27 de septiembre de 2006
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Descripción del suceso

El piloto tenía la intención de realizar un vuelo desde el Aeropuerto de Cuatro Vientos hasta el Aeródromo de Fuentemilanos. Las personas a bordo iban a ser el piloto y dos pasajeros.

Para realizar la puesta en marcha del motor, cebó el circuito para el arranque al menos seis veces, colocó la palanca de gases aproximadamente a 1/4 y la de mezcla en posición de mezcla rica.

Como la aeronave no se había utilizado desde hacía algo más de un mes, el piloto se encontró con que la batería estaba baja y no logró arrancar. Los tres ocupantes se bajaron de la aeronave y el piloto creyó haber dejado el freno de aparcamiento puesto y la llave de magnetos puesta, aunque en posición OFF. Las palancas de gases y mezcla quedaron en las posiciones usadas en el intento de arranque.

Mientras los dos pasajeros se dirigían al taller de mantenimiento habitual de la aeronave para conseguir una batería auxiliar, el piloto giró la hélice a mano produciéndose la puesta en marcha del motor.

Tras el arranque, la aeronave aceleró rápidamente y el piloto no pudo subirse a bordo para frenarla, por lo que la misma avanzó sin control por la plataforma hasta impactar con su hélice y plano derecho contra el plano izquierdo de la aeronave aparcada delante (EC-IEH). Las dos aeronaves quedaron enganchadas, y como el motor de la EC-GOZ seguía en marcha, en el movimiento subsiguiente de ambas, el morro de la EC-IEH golpeó contra el extremo del plano izquierdo de una tercera aeronave aparcada a su derecha (EC-CSX).

Tras este último impacto, la aeronave EC-GOZ se frenó lo suficiente para que el piloto la alcanzara, se subiera a bordo y parara el motor quitando la llave de magnetos, poniendo la palanca de gases en posición de cerrado y la de mezcla en posición de mezcla pobre.

El piloto no sufrió ninguna lesión.

Las aeronaves EC-GOZ y EC-IEH sufrieron daños importantes mientras que los de la EC-CSX fueron menores.

1.2. Información del personal

El piloto contaba con una licencia de piloto privado de avión y con un certificado médico de clase 2. Ambos documentos estaban en vigor en el momento del accidente.

Su experiencia de vuelo total era de unas 130 h, prácticamente todas en el tipo. Había volado por última vez unos 8 meses antes.

Según declaró poco después del accidente, su intención no era poner en marcha el motor de forma manual, sino sólo girarlo unas vueltas para facilitar el arranque posterior con la batería externa.

1.3. Inspección de la aeronave

Tras el accidente se realizó una inspección de la aeronave, cuyos resultados más significativos fueron los siguientes:

- El freno de aparcamiento funcionaba correctamente y mantenía frenada a la aeronave. Se vio que no era probable desengancharlo de forma inadvertida. Debido al estado del motor y hélice no se pudo verificar si retenía a la aeronave con plena potencia del motor. Lo habitual en este tipo de aeronaves es que el freno de aparcamiento no sea capaz de mantenerla frenada si se aplica una potencia alta de motor. También suele ocurrir que el freno de aparcamiento salta en cuanto la aeronave se pone en marcha aunque esté correctamente aplicado.
- La llave de magnetos funcionaba correctamente y ponía a masa a las mismas cuando estaba en posición de OFF.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Dado que el motor se puso en marcha de forma normal (no se limitó a dar unas vueltas y pararse) y que no hay evidencias de fallo en el mismo ni en sus sistemas de control, se puede establecer que la llave de magnetos estaba en alguna de las posiciones de funcionamiento (1, 2 o BOTH).

Por los daños causados en la aeronave EC-IEH, se puede suponer que el motor suministraba una potencia importante y que, por lo tanto, la palanca de gases estaba bastante avanzada (seguramente más de 1/4).

La rapidez con la que aceleró la aeronave al ponerse en marcha el motor y el correcto funcionamiento del freno de aparcamiento hacen suponer que éste no estaba puesto o que se liberó al ponerse la aeronave en movimiento.

La situación en la que estaba el motor (primado varias veces, llave de magnetos conectada, palanca de gases en 1/4 o más, mezcla rica) hace relativamente fácil que el motor arranque al mover la hélice.

Aunque el piloto aseguró que no era su intención realizar un arranque a mano, es evidente que la actuación desarrollada es prácticamente la misma, por lo que hubiera sido

necesario aplicar las mismas precauciones que en este último caso o efectuar apropiadamente el procedimiento de arranque fallido. En este caso, no se realizó ninguna de estas dos actuaciones (véase Informe Técnico A-048/2005 de la CIAIAC para mayor información sobre arranques a mano).

El piloto contaba con una experiencia limitada y hacía bastante tiempo que no volaba. Estos factores pudieron influir en que se realizara una aplicación incorrecta de los procedimientos y que se descuidaran ciertas comprobaciones básicas para el arranque de motor.

Por todo ello se considera que la causa más probable del accidente fue la realización de un arranque manual del motor sin tomar las precauciones necesarias.