

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 15 de enero de 2011; 16:53 h¹
Lugar	Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (Madrid)

AERONAVE

Matrícula	EC-HAT
Tipo y modelo	CESSNA 172-N «Skyhawk II»
Explotador	Escuela de Formación de Pilotos «American Flyers» España, S. L.

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-D2J
Número	1

TRIPULACIÓN

Alumno-piloto

Edad	24 años
Licencia	Autorización de alumno piloto
Total horas de vuelo	40:12 h
Horas de vuelo en el tipo	40:12 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Rotura de una arqueta eléctrica de la pista

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Vuelo de instrucción – Solo
Fase del vuelo	Carrera de aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	29 de febrero de 2012
---------------------	------------------------------

¹ Todas las referencias horarias indicadas en este informe se realizan en la hora local, salvo que se especifique expresamente lo contrario.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El alumno piloto despegó por la pista 28 a las 15:52 h tras realizar las comprobaciones usuales de la inspección pre-vuelo de aeronave y de motor sin hallar anomalías. El vuelo transcurrió con normalidad y mantuvo contacto radio con el aeropuerto cuando fue necesario y sin ningún contratiempo, llegando a completar la ruta prevista. La meteorología era buena, con visibilidad total y viento en calma.

A las 16:47 h comunicó a la torre de control que estaba volviendo y sobrevolaba el punto S de entrada al circuito de aeródromo. Unos minutos después fue autorizado para la toma por la pista 28, que tiene una superficie asfaltada de 1.500 m de longitud y 30 de anchura.

La aproximación a pista se realizó, de acuerdo con el testimonio del piloto, con normalidad. Tras el primer contacto con la superficie de pista la aeronave rebotó y cayó de nuevo sobre la pata de morro, en la que se produjo el reventón de la rueda.

A partir de este momento, el alumno piloto perdió el control direccional de la aeronave y la trayectoria de ésta se fue desviando paulatinamente hacia la izquierda llegando a salir de la zona asfaltada de la pista por la zona cercana a la salida rápida J3. Rodando ya por el margen de la pista, la rueda de morro, reventada, golpeó con la tapa de una arqueta que sobresalía entre 8 y 12 cm por encima del suelo.



Figura 1. Daños producidos en y por el tren de morro

La rueda rompió la tapa, que era de material frangible, se hundió en el interior de la arqueta y por efecto del movimiento de la aeronave, chocó con la pared interna de la arqueta. A consecuencia de este golpe, la rueda se separó del tren y la pata de morro ya sin rueda, terminó clavándose en la tierra provocando que la aeronave capotara (véase figura 2).



Figura 2. Posición final de la aeronave

El controlador de torre, que siguió el tramo final de vuelo y el aterrizaje, dijo que la aeronave se aproximó demasiado alta por lo que el piloto debió empujar la palanca de control hacia adelante para hacer descender al avión. Con ello, ganó velocidad y el avión planeó mucho sobre la pista durante la recogida. Vio como el avión rebotó dos o tres veces, cada vez con mayor fuerza, durante la toma. Después avisó a los bomberos, que acudieron a los pocos minutos.

El alumno-piloto resultó ileso y salió de la aeronave por sus propios medios, antes de la llegada de los bomberos.

Se produjo el derrame de combustible por el encastre del ala derecha, combustible que no llegó a arder por la intervención de los bomberos.

El alumno estaba realizando un curso integrado para obtener la licencia de Piloto Comercial CPL(A). Disponía de una autorización de alumno piloto y certificado médico de clase 1 en vigor, válido hasta el 5 de noviembre de 2011.

En el cartilla del alumno aparecen registrados sus vuelos, que comenzaron en abril de 2010 volando de forma continuada hasta finales de agosto de ese año, habiendo

realizado en dicho intervalo un total de 38:42 h de vuelo. Después, no realizó ningún vuelo hasta el 3 de enero de 2011, debido, según la información recogida, a una lesión de rodilla.

Al alumno se le había «soltado para vuelo solo» en junio de 2010 con una experiencia de vuelo de 18 horas, en un vuelo de corta duración con despegue, circuito y aterrizaje, tras doce vuelos de instrucción.

Dos semanas antes del accidente retomó la instrucción de vuelo, volando con un instructor en un vuelo de hora y media de duración. En ese último vuelo con instructor se efectuó una única toma y se programó el primer vuelo de ruta en solitario del alumno, en el que se produjo el accidente.

Se considera que el accidente se produjo por la falta de pericia del alumno. Si bien la normativa aplicable (JAR-FCL) no establece formación específica tras un período de inactividad, la decisión de programar un vuelo de ruta en solitario tras un único vuelo de instrucción previo después de cuatro meses de inactividad, no fue idónea y contribuyó a que se produjera el accidente.